



**Parlamento de Cantabria**  
**DIARIO DE SESIONES**  
**Serie B: Comisiones**

Año XLIII

XI Legislatura

Serie B – Núm. 46

Página x

**COMISIÓN DE FOMENTO, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y  
MEDIO AMBIENTE**  
**PRESIDENCIA: ILMO. SR. D. ALEJANDRO LIZ CACHO**  
**SESIÓN ORDINARIA DEL VIERNES 19 DE ABRIL DE 2024**

\*\*\*\*\*

**ORDEN DEL DÍA**

**Página**

- 1.- Debate y votación de la solicitud de comparecencia del director general de Transportes y Comunicaciones, ante la Comisión de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, a fin de informar sobre la situación actual del Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. [11L/7810-0011].
- 2.- Debate y votación de la solicitud de comparecencia del director general de Turismo y Hostelería ante la Comisión de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, a fin de informar sobre la situación actual del Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander [11L/7810-0010]
- 3.- En su caso, comparecencia del director general de Transportes y Comunicaciones, ante la Comisión de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, a fin de informar sobre la situación actual del Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. [11L/7810-0011].
- 4.- En su caso, comparecencia del director general de Turismo y Hostelería ante la Comisión de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, a fin de informar sobre la situación actual del Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista [11L/7810-0010]



(Comienza la sesión a las diez horas y cinco minutos)

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Buenos días.

Damos comienzo a la comisión de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.

Tiene la palabra el señor secretario.

EL SR. BLANCO TORCAL: Punto primero del orden del día. Debate y votación de la solicitud de comparecencia del director general de Transportes y Comunicaciones, ante la comisión de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, a fin de informar sobre la situación actual del aeropuerto Seve Ballesteros Santander, a solicitud del grupo parlamentario Socialista.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Bueno, esta es una cuestión que puede aprobarse por asentimiento, si os parece bien. No hay debate tampoco. Vale. Pues queda aprobado por asentimiento, la solicitud de comparecencia.

Tiene la palabra el señor secretario.

EL SR. BLANCO TORCAL: Punto segundo. Debate y votación de la solicitud de comparecencia del director general de Turismo y Hostelería, ante la comisión de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, a fin de informar sobre la situación actual del aeropuerto Seve Ballesteros de Santander.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Bueno, pues esto igual. Entiendo que se aprueba por asentimiento ¿Verdad? Vale. Muy bien.

Tiene la palabra de nuevo el señor secretario.

Si por favor le dicen a los comparecientes que entren a la sala, por favor. Buenos días.

Pido al señor secretario que dé lectura del punto 3 del orden del día.

EL SR. BLANCO TORCAL: Comparecencia del director general de Transporte y Comunicaciones, ante la comisión de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, a fin de informar sobre la situación actual del aeropuerto Seve Ballesteros Santander, a solicitud del grupo parlamentario Socialista.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): De acuerdo. Muchas gracias.

Informo a la comisión que el debate se ajustará a lo dispuesto en el artículo 186.2 del Reglamento. Las intervenciones del gobierno están previstas en el artículo 74.

En primer lugar tendrá lugar la exposición del director general de Transportes y Comunicaciones, D. Pablo Herrán Sáinz, para informar del objeto de la comparecencia. Por tiempo máximo de treinta minutos.

EL SR. HERRÁN SÁINZ: Muchas gracias, presidente. Buenos días a todos.

En primer lugar, bueno, agradecer la invitación para venir aquí a informar sobre la situación del aeropuerto Seve Ballesteros de Santander.

El transporte aéreo es un sector estratégico en cualquier país que contribuye al desarrollo económico mundial debido a su papel dinamizador en sectores como la vertebración y la cohesión social, el comercio, el turismo, el desarrollo económico y la inversión.

El transporte aéreo es capaz, en definitiva, de conectar personas, empresas, países y culturas, promoviendo también el acceso desde las zonas lejanas a sus capitales políticas y económicas.

La ubicación geopolítica de España con territorios insulares alejados y en donde se combinan grandes urbes y pequeñas ciudades, otorga mayor importancia al transporte aéreo.

Según la literatura académica relacionada con la economía del transporte aéreo, los aeropuertos juegan un papel fundamental en el desarrollo económico del territorio donde se ubican. En este sentido, el papel de los aeropuertos en el crecimiento económico se puede considerar desde tres puntos de vista.



En primer lugar, los aeropuertos son grandes generadores de puestos de trabajo en las actividades directamente relacionadas con la actividad del tráfico aéreo.

En segundo lugar, la actividad turística se sustenta en gran parte en el tráfico que proporcionan los aeropuertos.

Finalmente, las empresas dedicadas a actividades de alto valor añadido tienden a localizarse en territorios que disponen de aeropuertos con una oferta extensa y densa de conexiones aéreas.

Por otro lado, hay que destacar que el papel de los aeropuertos como catalizadores de crecimiento económico también está relacionado con su función de soporte a la actividad del transporte, así como las garantías de accesibilidad y movilidad.

Sin embargo, la principal función en términos de crecimiento económico, aunque este sea más difícil de medir, es la de garantizar la accesibilidad a ciudadanos y empresas de la región, en la cual se sitúa el aeropuerto.

Una oferta de conectividad aérea de calidad puede permitir una mejora de la productividad de las empresas al facilitar el acceso a sus proveedores y clientes. Y en términos más generales, al facilitar una gestión del tiempo más eficiente.

Las regiones que disponen de una intensa conectividad pueden maximizar la eficiencia económico-empresarial, tanto en el seno de la propia empresa como entre diferentes empresas.

Este aspecto es de vital importancia para las actividades intensivas en conocimiento, en las que se tiende a gestionar un gran volumen de información no codificada.

En suma, la contribución de los aeropuertos al desarrollo económico del territorio donde se ubican depende tanto del volumen agregado de tráfico que generan como del tipo de función que desempeñan.

Por un lado, un aumento en el número de pasajeros transportados implica un aumento en la actividad más directamente asociada con el transporte y la movilidad. Por otro lado, las regiones que pretendan atraer actividades intensivas en conocimiento deben disponer de aeropuertos con una oferta adecuada de vuelos para viajeros por negocios, los cuales demandan conexiones directas con horarios convenientes y que tengan como destino las principales áreas urbanas del resto del mundo.

Cabe destacar. La contribución de los aeropuertos al crecimiento económico, se centra especialmente en la economía de la región en la que el aeropuerto se encuentra ubicado.

Con respecto al impacto económico de la actividad aeroportuaria, en la generación y mantenimiento de puestos de trabajo, un estudio de ACI Europa para una muestra 25 aeropuertos europeos, revela que el impacto directo de la actividad desarrollada en las instalaciones aeroportuarias supone la creación de unos 950 puestos de trabajo directos, indirectos e inducidos, por cada millón de pasajeros transportados.

En términos de valor añadido, el mismo estudio cuantifica que el peso económico de los aeropuertos representa al menos entre el 2 y el 3 por ciento del Producto Interior Bruto de la región correspondiente, pudiendo llegar al 10 por ciento para los principales aeropuertos europeos.

Los impactos directos tratan de recoger el efecto en Cantabria de las actividades económicas derivadas de la provisión del servicio de transporte de viajeros y de mercancías a través del aeropuerto. Incluyen gastos de líneas aéreas, tanto de pasajeros como de mercancías, catering, handling, servicios de seguridad del aeropuerto, concesiones restaurantes, alquileres de coches, transporte terrestre de viajeros, mantenimiento de aeronaves, aparcamientos, organismos públicos relacionados con el funcionamiento del aeropuerto, etcétera.

Los impactos indirectos son aquellos que se generan fuera del aeropuerto, pero tiene su origen en la existencia de las actividades de empresas y personas de este, o al menos parcialmente. Entre otros, corresponden a dicha categoría: los gastos de personas no residentes, tripulaciones que pernactan, los de agencias de viajes que desde fuera del aeropuerto operan en el ámbito regional y local, los gastos en transporte de superficie de los pasajeros residentes en sus desplazamientos a la terminal, etc.

Por lo tanto, se caracterizan como impactos indirectos las actividades de hoteles, restaurantes, tiendas y negocios, en relación con el aeropuerto: el transporte terrestre, ocio, etc.

A la hora de evaluar el impacto económico del aeropuerto en su entorno, hay que tener en cuenta que cada uno de los incrementos de producción ocasional por las actividades directas e indirectas del aeropuerto se expande por el conjunto de la economía regional, generando nuevos incrementos de producción, renta y empleo, en los distintos sectores económicos.



estos efectos multiplicadores en arrastre de la economía, se denominan efectos inducidos. Cada impacto directo lleva asociado su correspondiente efecto inducido, así como todos y cada uno de los impactos económicos indirectos.

Por ello, y dada la importancia de nuestro aeropuerto como infraestructura clave para la entrada y salida de personas hacia y desde Cantabria, este gobierno tiene como objetivo estratégico el fomento del transporte aéreo debido al importante impacto económico directo, indirecto, e inducido que produce su actividad y la riqueza que genera el incremento de la conectividad desde nuestra región con otras ciudades y regiones, tanto del ámbito nacional como internacional. Permitiendo a los cántabros no solo conocer otras partes del mundo, sino que a través de nuestro aeropuerto los empresarios puedan consolidar y aumentar sus posibilidades de crecimiento y expansión.

Como todos ustedes saben, respecto al ámbito competencial del transporte aéreo, el artículo 149.1 vigésimo de la Constitución española revela -reserva, perdón- como competencia exclusiva estatal, aquella en materia de aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y matriculación de aeronaves, quedando únicamente como competencia autonómica, como se refleja en el artículo 24.8 del Estatuto, los puertos, aeropuertos y helipuertos que no sean de interés general del Estado.

Por lo tanto, al tratarse de un aeropuerto de interés general del Estado, la gestión y explotación del aeropuerto Seve Ballesteros Santander corresponde al Gobierno de España, que principalmente se ejecuta a través de la Dirección General de Aviación Civil, AENA, y ENAIRE. Si pasamos a analizar la actividad del aeropuerto en el pasado, cabe destacar como fecha reseñable septiembre de 2004, que fue cuando comenzaron las primeras operaciones internacionales de la aerolínea irlandesa Ryanair con Londres, Roma y Frankfurt, dando el pistoletazo de salida a la operación de conexiones de bajo coste desde nuestro aeropuerto, las cuales llegaron para complementar a las tradicionales rutas que unían nuestra región con Madrid y con Barcelona.

Esta implantación supuso un primer impulso al aeropuerto, que pasó de 253.756 pasajeros en 2003 a 342.559 en 2004 y 644.662 en el año 2005. De ahí los números fueron creciendo hasta que en 2012 se alcanzó la cifra récord de 1.117.617 pasajeros, no se volvió a alcanzar el millón de pasajeros hasta 2018 y en 2019 se alcanzó, se superó perdón, el anterior récord, estableciéndose en 1.174.896 pasajeros, según datos proporcionados por AENA. A partir de ahí la pandemia del COVID-19 afectó de manera muy agudizada al sector del transporte aéreo, de modo que las operaciones en 2020 y 2021 se vieron reducidas por las medidas de seguridad establecidas. Una vez retomada la actividad aérea en 2022 se volvió a superar el millón de pasajeros y el año pasado se consiguió un nuevo récord, con esos 1.242.081 pasajeros comerciales regulares. Se trata de una cifra récord que jamás se ha conseguido en la historia del aeropuerto.

Hubo meses, como el de enero del 2023, en el que el crecimiento de enero 23 respecto a enero 22 fue del 91,6 por ciento. Estas cifras de crecimiento rozando los 3 dígitos, lógicamente no son posibles de sostener en el tiempo para ningún aeropuerto. Obviamente al tratarse de un récord, las cifras del aeropuerto vienen de situarse en las cuotas más altas posibles, por lo que es de esperar que las cifras del año pasado no se puedan superar en 2024, pero también hay que tener presente que los récords no se baten todos los años. Tras el récord de nuestro aeropuerto en el año 2012 se tardaron 7 años en volver a conseguir un nuevo récord en 2019.

La situación actual a efectos estadísticos del aeropuerto Seve Ballesteros Santander es la siguiente: en el pasado año 2023 se ofreció conectividad aérea a 29 destinos con 7 compañías diferentes: Ryan Air, Air Nostrum, Vueling, Iberia, Volotea, Wizz Air y Binter. Los 5 primeros destinos en cuanto a número de pasajeros, Madrid, Barcelona, Londres, Roma y Bruselas aportan al tráfico total el 48,05 por ciento. Los 10 primeros destinos en cuanto a número de pasajeros, los anteriores cinco más Sevilla, Málaga, Valencia, Dublín y Edimburgo, representan el 68,68 por ciento del tráfico total del Seve Ballesteros Santander. En cuanto a compañías Ryanair el aporta el 58,23 por ciento del tráfico total, siendo la segunda aerolínea más importante en cuanto al tráfico Air Nostrum que representa el 12,91 por ciento del tráfico total. El tráfico nacional representa el 52,87 por ciento del tráfico total, teniendo un muy buen equilibrio entre tráfico doméstico y tráfico internacional. De las 9.046 operaciones de tráfico regular comercial, Madrid representa el 25,98 por ciento del total. En cuanto a la estacionalidad, de las 29 rutas que se operaron en 2023, 19 son anuales, es decir, el 65,52 por ciento, 2 de cada 3, y el resto son estacionales, es decir, se operan en la temporada de verano, que va de finales de marzo a finales de octubre. Esta ratio sobre políticas de no estacionalidad sube hasta el 90 por 100, es decir, 9 de cada 10 pasajeros con origen y/o destino Cantabria lo hacen utilizando rutas que operan durante todo el año.

En línea con lo anterior y para dar encaje a la evolución de las cifras de los últimos meses, hay que reseñar que el aeropuerto Seve Ballesteros Santander no ha visto reducido el número total de destinos a lo largo de la temporada de invierno, que acaba de terminar y que va de noviembre del 23 a finales de marzo del 24, a excepción de la ruta con Bucarest. Esto es excepcional en nuestro entorno, donde se ha reducido en numerosas rutas. Como ejemplo en Santiago de Compostela se han dejado de operar 8 rutas internacionales en la temporada de invierno y hay aerolíneas que están reduciendo un 20 por ciento su oferta de rutas y plazas en el aeropuerto gallego esta temporada de verano, operando 20 destinos frente a los 25 de la temporada de verano de 2023, lo que implica un intenso recorte de plazas. En línea con esta tendencia de disminución de vuelos en Asturias y en Vitoria, también se han dejado de operar rutas hacia y desde Dublín y Colonia respectivamente.



Los datos de 2023 reportan que la principal ruta por número de pasajeros es la que nos une con Madrid con 219.612 y que supone el 17,75 de los pasajeros del aeropuerto, en segundo lugar, se encuentra Barcelona, con 157.505 pasajeros y un 12,73 por ciento del total. En tercer lugar, se encuentra en la principal ruta internacional, que es la de Londres, con 83.111 pasajeros y un 6,72 por ciento. Le siguen Roma y Bruselas, con en torno a 67.000 pasajeros y un 5,4 por ciento del total. Por encima de los 40.000 pasajeros anuales se sitúan otras rutas como Sevilla, Málaga, Dublín o Edimburgo. En el siguiente escalón por encima de 30.000 están Bucarest, Viena, Marrakech, Milán, Manchester y Venecia y muy cerca de estas Birmingham, París y Palma de Mallorca. Como les he comentado, disponer de 29 destinos operados por 6 aerolíneas distintas desde nuestro aeropuerto es motivo de orgullo, si bien estamos trabajando para consolidar y en la medida de lo posible incrementar la oferta y también la demanda de conectividad desde y hacia Cantabria.

De cara a la temporada aeronáutica de verano de 2024, que comenzó el último fin de semana de marzo y va hasta el último fin de semana de octubre, la operativa del aeropuerto Seve Ballesteros Santander será similar a la de la temporada de verano de 2023, alcanzando los 29 destinos. De esta manera, Cantabria estará conectada con 8 capitales europeas: Madrid, Londres, Roma, Bruselas, Dublín, París, Bucarest y Viena, así como con las principales ciudades de negocios y de ocio como Barcelona, Valencia, Milán, Manchester, Sevilla, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Birmingham, Bolonia, Edimburgo, Gran Canaria, Marrakech, Tenerife Norte, Venecia, Murcia, Ibiza, Menorca, Granada, Vigo y Jerez.

Somos el único aeropuerto del norte de España con 4 destinos al Reino Unido, por tanto, esta conectividad ha permitido que nuestro aeropuerto se haya especializado como foco de atracción de un país con un muy alto poder adquisitivo. Asimismo, Cantabria es la única provincia del norte de España junto con Vizcaya, en contar con la presencia de la aerolínea Wizz Air, una de las compañías de bajo coste más importantes de Europa.

Por lo que respecta a la futura temporada 2024-2025, el Aeropuerto Seve Ballesteros Santander contará en su conexión con Madrid con una pernocta adicional la noche de los lunes, que permitirá por tanto una salida del martes a las seis y media de la mañana. Esta pernocta complementa y mejora la calidad de la operativa con Madrid, ya que, a partir de esa fecha, un avión despegará de Santander a las 6:30 con destino a la capital de nuestro país los martes, miércoles, jueves y viernes. De esta manera, se ofrece al pasajero cántabro 4 de los 5 días laborables de la semana poder estar en Madrid a las 7:30 de la mañana, lo que permite, por una parte, asistir a cualquier reunión de trabajo en Madrid y permite también despegar a primera hora de la mañana, como ya ocurre actualmente los miércoles, jueves y viernes, hacia destinos de negocios demandados por el tejido empresarial cántabro como Düsseldorf, Frankfurt, Zúrich, Múnich, Ámsterdam, Turín, Ginebra o Doha entre otros.

La nueva pernocta también aumenta las posibilidades de realizar vuelos de ida y vuelta en el día, ya que, a partir de finales de octubre, de martes a viernes, se podrá aterrizar en Barajas a las 7:30 de la mañana y permanecer todo el día en la capital desde donde se podrá despegar de vuelta hacia Santander a las 19:50, con llegada a programar a Cantabria a las 21 horas, ofreciendo una posibilidad muy demandada por las organizaciones empresariales. Esta no es la única novedad a día de hoy para la próxima temporada de invierno, Wizz Air tiene ya a la venta en su página web los billetes de conexión entre Santander y Bucarest con una operación de dos séptimos a la semana y cuya operativa realiza con Airbus A321, con una capacidad de 230 pasajeros. Esta operativa no estuvo disponible durante la pasada temporada de invierno.

Respecto a otras novedades para el próximo invierno estamos trabajando para lograr más avances sobre la mejora de la conectividad con otras rutas troncales de nuestro aeropuerto, que esperamos se puedan materializar en próximas fechas.

Permítanme que les hable ahora de la situación de otros aeropuertos de nuestro entorno, conviene también conocer la situación de otros aeropuertos situados en provincias del norte peninsular, la gran mayoría con más población que Cantabria, tanto La Coruña con 1.120.134 habitantes; Asturias, un 1.011.792; Zaragoza, 967.452; Pontevedra, 944.275 habitantes; Guipuzcoa, 726.033; Navarra, 661.537; Valladolid, 519.361; Álava con 333.626 habitantes cuentan con aeropuertos en sus provincias que, independientemente de su comportamiento en cuanto a variación de pasajeros, ofrecen menos destinos internacionales, con la generación de riqueza vía conectividad que ello conlleva.

Según AENA, el aeropuerto de Vigo, ciudad con la población de 294.997 habitantes, ofrece esta temporada de verano como destino internacional Londres Stanted, mientras que el aeropuerto de La Coruña ofrece conectividad internacional a Ginebra, Londres Gatwick y Milán Malpensa.

Nuestros vecinos de Asturias, con una población que supera de largo el 1 millón de habitantes podrá volar este verano hacia Ámsterdam, Bruselas, Düsseldorf, Frankfurt, Lisboa, Londres Stanted, Londres Gatwick, Milán Bérgamo, Munich, París Orly, Roma Fiumicino y Venecia en total 12 destinos internacionales. Cantabria, con prácticamente la mitad de población que Asturias ofrece este verano vuelos hacia Londres Stanted, Roma Fiumicino, Bruselas Charleroi, París Beauvais, Bucarest, Viena, Milán Bergamo, Manchester, Birmingham, Bolonia, Edimburgo, Marrakech y Venecia, haciendo un total de 14 destinos internacionales.

Desde San Sebastián, con 188.000 habitantes, se ofrece conectividad internacional hacia Londres City, y desde Vitoria con 255.000 habitantes se puede volar hacia Bruselas Charleroi y Milán Bergamo. Por último, ni Pamplona ni Valladolid ofrecen vuelos internacionales.





Como todos ustedes saben, los datos hay que interpretarlos habiéndose producido una homogeneización de los mismos, no podemos compararnos cuantitativamente con Bilbao o con Asturias, únicamente con datos de pasajeros. Es decir, hay que contextualizar la cifra de pasajeros poniéndola en relación a la población a la que ofrece conectividad. Con este análisis podemos ver cómo el índice de conectividad, entendiendo como el número de destinos disponibles entre la población de la provincia en la que está situado el aeropuerto muestra en Cantabria uno de los índices más elevados del país.

¿Qué está haciendo el gobierno de Cantabria para seguir potenciando el aeropuerto Seve Ballesteros-Santander? Pues bien, pese al gran número de conexiones ofrecidas desde nuestro aeropuerto, el gobierno de Cantabria no se conforma con la situación actual, por muy buena que sea en términos de conectividad. Se mantienen contactos continuos no solo con las compañías aéreas que operan en el aeropuerto en la actualidad, sino también con otras susceptibles de apostar por el Seve Ballesteros Santander.

No solo se mantienen reuniones constantes tanto en Cantabria como las sedes operativas de las aerolíneas, sino que también se producen en foros especializados, como son FITUR, Conect, Rust u otros foros internacionales nacionales e internacionales de conectividad. Todo este trabajo permite conocer en profundidad el mercado, las tendencias y las posibilidades reales de enlazar con nuevos mercados. Sin embargo, las relaciones contractuales que se establecen con las compañías no son contratos de conectividad, sino relativas a las potentes plataformas de promoción. Con ello se consigue que las compañías aéreas ofrezcan sus soportes y medios de comunicación, tanto online como off line para realizar acciones promocionales y de marketing dirigidas a mercados, tanto nacionales como internacionales.

En este sentido, las acciones promocionales y de marketing los diversos medios y soportes de compañías aéreas, representan una estrategia especialmente atractiva para impulsar Cantabria como destino y promover el aumento de viajeros a Cantabria se trata de una estrategia contrastada, porque las personas que interactúan con la aerolínea, independientemente del medio utilizado para su interacción, ya tienen una clara intención de viajar, por lo tanto, aprovechar estos espacios publicitarios permite llegar directamente a un público, que muy probablemente se convierta en visitante, maximizando así el impacto de las campañas promocionales.

Por otra parte, también se mantienen reuniones periódicas de trabajo con AENA, con quienes tenemos una relación muy estrecha y coordinada para seguir fomentando el crecimiento del aeropuerto, la mejora de la infraestructura y del servicio ofrecido a los viajeros. Estamos sembrando mucho trabajo, con muchas aerolíneas esperamos recoger frutos en forma de incremento de cantidad y calidad de conectividad que se ofrece desde el aeropuerto Seve Ballesteros Santander. Se trata de un objetivo irrenunciable.

Por otra parte, el aeropuerto Seve Ballesteros Santander y las aerolíneas que en él operan no son ajenas a la situación actual de la industria del transporte aéreo. Como todos ustedes saben, en los últimos meses se han producido varias incidencias a nivel global que han afectado enormemente a las operativas de las aerolíneas, por ejemplo, 1.200 motores de los aviones tipo Airbus A-320 Neo necesitan una revisión de sus motores, y aunque esta industria es una de las más seguras y precisamente por eso, todas estas revisiones obligan a las compañías usuarias de este modelo como Iberia, Vueling o Wizz Air pasar varias revisiones en este año 2024 y en el siguiente, lo que le está obligando a mantener en tierra muchos aviones por largos períodos.

Quiero coincidir en el hecho de que por este motivo Wizz Air ha eliminado de su operativa 103 rutas por esta crisis de los motores y créanme si les digo que hemos dedicado muchos esfuerzos para lograr que este problema no afecte a nuestro aeropuerto manteniéndose así la conectividad con Bucarest.

Por otra parte, el retraso en la entrega de nuevos aviones del modelo Boeing 737 a Ryanair significa que la compañía de bajo coste irlandesa está teniendo una reducción de su capacidad operativa, la compañía irlandesa esperaba recibir 50 nuevos aviones a corto plazo y finalmente está recibiendo 40. Estos 2 factores están tensionando la disponibilidad de las flotas con los que cuentan las compañías aéreas, lo cual está haciendo más difícil la planificación, a medio plazo de la mayoría de las aerolíneas europeas usuarias de estos 2 tipos de aviones, Airbus y Boeing, que son precisamente los aviones más utilizados en Europa.

En cuanto a un entorno más cercano, nos encontramos ante una creciente competencia, no solo entre aerolíneas sino entre aeropuertos, lo que está haciendo que todos los territorios estemos compitiendo por atraer hacia nuestros aeropuertos a un mayor número de pasajeros. En este sentido, cabe reseñar que hasta hace unos meses Ryanair no tenía presencia en el aeropuerto de Asturias y actualmente tiene una operativa de 4 rutas internacionales. Hasta ese momento una parte importante de ese pasaje asturiano viajaba desde Asturias hasta el Seve Ballesteros para volar y ahora algunas de nuestras rutas se ofrecen desde el aeropuerto asturiano, lo que ha afectado negativamente al número total de pasajeros.

Al igual que ocurre con Asturias, tener a escasos 100 kilómetros un territorio tan poblado como el vizcaíno es una enorme ventaja para el aeropuerto Seve Ballesteros Santander, ya que se beneficia de una masa crítica muy elevada, pero toda cara tiene su cara b. En el aeropuerto de Bilbao, pernoctan entre 14 y 15 aviones cada noche, lo que posibilita que



desde ese aeropuerto se ofrezcan en verano de 2024 conexiones hacia 59 rutas, aunque suponen 5 menos que el pasado verano 2023.

Afortunadamente desde Cantabria existen una serie de rutas únicas en todo el norte peninsular como Edimburgo, Bucarest, Bolonia o Birmingham, lo cual nos hace mantener una ventaja competitiva frente al resto de regiones de nuestro entorno.

Una prueba del atractivo de que el aeropuerto Seve Ballesteros, tiene como centro de atracción de tráficos son los servicios directos por autobús, que se ofrecen entre Bilbao y Asturias con nuestro aeropuerto, lo que demuestra lo competitivo de una infraestructura clave para nuestra región.

Otro punto importante en el que quiero hacer hincapié es el de los criterios empleados para consolidar e incrementar la conectividad del aeropuerto. Utilizamos criterios técnicos para el desarrollo de la conectividad en el aeropuerto ¿Qué significa esto? Que dentro del desarrollo de la conectividad fomentamos en todo lo posible criterios como los de la diversificación, analizando de manera constante y continua diferentes mercados y soluciones de conectividad tanto para viajes de ocio como de trabajo consiguiéndose en el mercado europeo enlazar con las principales capitales europeas Londres, Madrid, París, Bruselas, Roma, Dublín o Viena y hacia importantes ciudades de negocios como Milán, Edimburgo, Manchester, Barcelona, Valencia o Sevilla.

Dentro de esta diversificación se busca además apostar por mercados emergentes como los existentes en la actualidad con África, como es el caso de Marruecos y Europa del Este, como Rumanía.

De igual manera se aplican criterios de desestacionalización de la conectividad, buscando disponer de operativas anuales en vez de que se operen únicamente durante el verano.

Por otro lado, se pretende fomentar la competitividad y diferenciación del aeropuerto respecto a los demás aeropuertos de nuestro entorno, de modo que se facilite la llegada de nuevos destinos y nuevas aerolíneas. También monitorizando la situación económica y un sinfín de ratios socioeconómicos de todos los países y regiones con los que tenemos conectividad, así como otros susceptibles de tenerla y realizamos seguimiento sobre la operativa, que tienen todas las aerolíneas en todos los aeropuertos de nuestro entorno.

Analizamos todas las variables que afectan al negocio de las aerolíneas, y seguimos muy de cerca el desarrollo de los acontecimientos que rodean al sector: fusiones, absorciones, evolución del precio del combustible, del tamaño de la flota, de la disponibilidad de esta, etcétera.

En relación con posibles nuevas rutas que nos encontramos estudiando, me gustaría ser cauto y no dar más pistas sobre la estrategia aérea que se mantiene, que mi opinión es acertada, y hasta la fecha está dando resultados muy satisfactorios.

Sin más, bueno, muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchas gracias Sr. Herrán.

Si no existe petición por parte de ningún, de algún grupo, de suspender la sesión para analizar la comparecencia del señor director general, que entiendo que no la hay, pues tiene la palabra por el grupo parlamentario, por el Grupo Parlamentario Socialista, como solicitante de la comparecencia, el Sr. Iglesias, por tiempo de diez minutos.

EL SR. IGLESIAS IGLESIAS: Buenos días a todos y a todas.

Bienvenido al Parlamento, Sr. Herran, y bienvenido también, Sr. Cubero, aunque lamento no poder quedarme en su comparecencia después. Y también bienvenidos al resto de cargos de las de las dos consejerías.

Gracias, Sr. Herran por sus explicaciones y la de la situación actual del aeropuerto Seve Ballesteros.

Aunque supongo que en la siguiente intervención nos contara más y nos gustaría que no se deje cosas en el tintero.

Estamos preocupados por, por el futuro del Seve, Ballesteros. Y, ¿Y por qué? Pues porque en estos meses, en estos tres meses de principios de año, pues hay mucha incertidumbre, y cada vez que salen los datos del siguiente mes, pues la preocupación y la incertidumbre, pues va creciendo aún más, porque los datos cada mes son peores que los del mes anterior.

Recuerdo decir al Sr. Media, Roberto Media, el, su consejero en este Parlamento hace unas semanas o hace un mes y algo en sesión plenaria, que estos malos datos eran datos puntuales, pero vemos que es una tendencia que va camino de convertirse en una triste realidad. Y el futuro a corto y medio plazo tiene mala pinta, dado que la programación del verano ya está hecha, como nos ha comentado, y los vuelos programados son menos que el año pasado, por mucho que haya los



mismos 29 destinos, los vuelos son menores, con lo cual la tendencia, como digo, me temo que será ya una realidad, y les voy a explicar con datos.

El aeropuerto. Seve Ballesteros registró en el primer trimestre de 2024, un total de más o menos 219.000 pasajeros, un casi nueve por ciento menos que en el mismo periodo del 2023, según datos oficiales de AENA.

Pero lo más grave es que mientras nuestro aeropuerto cae, esto contrasta con el incremento de la mayoría de aeropuertos a nivel nacional, lo que en esta ocasión lo de comparar lo tenemos mal.

El número de pasajeros en los aeropuertos de AENA ha crecido un 13,2 por ciento en este primer trimestre; no solo crecieron el número de pasajeros, además, tengamos en cuenta que además ha sido la Semana Santa este año, que se ha adelantado más que otros años, sino también en el transporte de toneladas de mercancía.

Podemos hablar de una mala coyuntura, pero esa coyuntura ¿no afecta al resto y solo a nosotros?

De cara a este verano 2024, la verdad es que la disminución de pasajeros en el Seve va a ser importante. No solo hay que ver los destinos, sino también es muy importante las frecuencias y los horarios. La que más disminuye, como decía antes, usted es Ryanair, que es el motor del aeropuerto, y en el mes de septiembre, como ya hablamos en sesión plenaria hace tiempo, hace poco tiempo, se cumplirán 20 años de la llegada de Ryanair a Cantabria. Una compañía que ha cambiado el aeropuerto y ha permitido viajar a los cántabros de una manera mucho más económica que anteriormente.

Señor director general, es muy importante que el Gobierno de trabajo, de Cantabria, trabaje en conseguir nuevos enlaces aéreos, pero Cantabria, Madrid, para Cantabria Madrid y Barcelona son las principales rutas que más urgentemente necesitan que se haga algo con la pérdida, ante esa pérdida de pasajeros.

Por ello me voy a centrar en la ruta de Madrid, dado que luego tenemos la comparecencia del Sr. Cubero, el director general de Turismo y ahí hablaremos más de los destinos pues más, más turísticos.

Madrid es una ruta fundamental para la economía de Cantabria, dado que muchos trabajadores y empresarios cántabros necesitan de ella para su trabajo, se puede decir que la ruta es imprescindible para el desarrollo industrial de nuestra región.

Llevamos meses en descenso del número de pasajeros del Seve Ballesteros como, como decía al principio. El motivo de descenso de marzo es bastante sencillo comprenderlo y cuidado porque los descensos van a llegar también durante todo el verano, como decía, por los recortes en rutas principalmente de las compañías Iberia y Ryanair. La explicación del descenso de marzo de la principal ruta, la de Madrid, que ha tenido 4.452 pasajeros y que como digo, esta ruta es la principal en el aeropuerto de Parayas y que está dando auténticos quebraderos de cabeza al actual Gobierno de Cantabria, y bueno, también, también al anterior. Lo que sucede es que Iberia ganó el concurso, pero deja en manos de Air Nostrum, y el resto se lo explico ahora.

La ruta con Madrid, el problema fundamental es el ir y volver en el día. El problema es que hay días que el primer avión es a las 10 de la mañana y te plantas en el centro de Madrid, pues casi a las 12 del mediodía, y eso para quien va a la capital por motivos laborales, pues no les sirve para gran cosa.

Lo que reclamamos fundamentalmente es tener un avión todos los días que pueda salir en torno de las siete y media, ocho de la mañana, porque los días que hay muy pronto es a las seis y media, y eso para el que vive en Santander, pues ni tan mal, bien, pero para los que vienen de otros lugares de Cantabria, pues un poco peor. Con lo cual lo que hacen muchos es, sobre todo de la zona oriental es coger el avión en Bilbao y no en Santander.

Es cierto que ha anunciado una pequeña mejora y lo ha comentado ahora con respecto a la ruta en Madrid con un día más saliendo a las seis y media, pero tendremos que esperar a finales de octubre para ello, no es una cuestión inmediata, lamentablemente.

Los horarios que hay con la capital, por tanto, son perjudiciales para el desarrollo empresarial y turístico de Cantabria y hay otras situaciones muy importantes. La utilización de aviones de 100 plazas en algunos de los horarios, son totalmente insuficientes, se llenan enseguida. Por poner un ejemplo, con un mes vista hay vuelos que ya tienen vendidas todas las plazas, quedando unas pocas en business a un precio de 400 euros, y claro, a un precio de 400 euros, pues poca gente se lo puede permitir, muchos profesionales que utilizaban habitualmente este servicio, optan ante los malos horarios y la falta de oferta, por viajar en coche particular y buscar otras soluciones para para viajar a Madrid. Y a esto le tenemos que dar una solución.

Con Vueling también hay que esperar una mejora de la ruta con Barcelona. Uno de los objetivos principales debe ser mejorar esta ruta, y mucho más tras la marcha de Ryanair de la misma, y vuelvo a decir lo mismo, dicen que hay 29 destinos, correcto, sigue habiéndolos, pero hay destinos donde antes había dos compañías ahora, solo hay una compañía, lo que hace que evidentemente suban, se multiplique el precio y la gente deje de ir, y además con aviones mucho más pequeños.





No podemos permitir, como decía, que muchos cántabros vayan al aeropuerto de Bilbao porque sus horarios y frecuencias son mucho mejores. Tenemos las peores conexiones a Madrid y Barcelona, principalmente con la primera, y eso que ahora hay dinero por medio de vía convenio para ayudar a las rutas. No se trata de buscar culpables de la situación general del aeropuerto, ni de estar señalando a unos y a otros, y soy consciente de que las cosas no son de un día para otro, decir otra cosa sería mentir, pero hay que ponerse a trabajar porque parece que no han reído, no han reaccionado ustedes hasta que la tenía, hasta que lo tenían encima. Ustedes han entrado en el Gobierno unos en julio, otros en agosto, pero prácticamente hasta primeros de año, pues no se ha visto que empezaban los malos resultados del aeropuerto, pero eso se viene fraguando con cierto tiempo, ¿no? con esos datos fatales como los que tenemos ahora mismo. Igual lo he intentado, pero desde luego, no nos lo han contado ni a la opinión pública, ni desde luego, a este Parlamento, que es quien representa a los ciudadanos de esta región.

Hay que tomar decisiones y eso les corresponde a ustedes como Gobierno de Cantabria que son. Ya no sé, ya no son ustedes oposición. Ahora no se trata de repartir culpas, se trata de buscar soluciones y en eso también nos van a tener para apoyarles, y eso se le puede transmitir a su consejero, el Sr. Media, que en el Parlamento de Cantabria aún no parece haber asumido su condición de gobernante, y ya no de oposición, como estaba en los últimos años.

Pero la realidad es que después de que la presidenta Buruaga presumiera en FITUR de los resultados conseguidos en el año 2023, y así fueron, muy buenos, con ese récord, como nos ha comentado. Cada vez que salen unos datos mensuales son peores que los anteriores, lo cual nos preocupa mucho. Supongo que a mí y a todos los que estamos en esta sala.

Espero que, que desde su consejería y desde la consejera de Turismo, pues tomen las medidas oportunas y lo hagan rápido para revertir esta situación en el aeropuerto Seve Ballesteros. Así que nada, muchas gracias y esto es todo.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchas gracias, señor diputado.

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra el Sr. Blanco.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, presidente.

En primer lugar, dar la bienvenida al director general. Yo no voy a ser tan pesimista como el Partido Socialista. Creo que las cosas se están haciendo bien dentro de las peculiaridades que están ocurriendo.

Sí que quería preguntarle sobre una cuestión muy concreta. Dada la importancia de la conexión con Madrid, usted nos ha dicho que en octubre se va a mejorar la conectividad, va a haber conectividad de martes a viernes. Es una reivindicación del sector empresarial que exista una conectividad todos los días laborables al menos de lunes a viernes, y quería preguntar si ustedes están trabajando para que en algún momento llegue esa conexión a primera hora de la mañana los lunes y, en caso de que estén trabajando, cómo van esas negociaciones.

Muchas gracias

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, Sr. Blanco.

Por parte del Grupo Regionalista tiene la palabra el Sr. López Marcano.

EL SR. LÓPEZ MARCANO: Bienvenidos todos, los dos directores generales a quienes deseo una muy buena participación en los éxitos de la legislatura presente y a su equipo técnico.

El debate no es, para mí, ni técnico ni jurídico. El debate no consiste en que recopilemos datos de AENA, del ICANE, que tengamos técnicos que son muy duchos, que están muy avezado en la recopilación de datos, que por otra parte son los técnicos que los demás tuvimos, de cuya valía nunca dudamos y cuya competencia no tenemos ninguna sospecha, no. El debate es político, tal como lo entendemos nosotros.

De modo que, si a lo largo de los 20 minutos, que probablemente no consumiré, de las dos comparencias, mis palabras tienen un tinte político, es por naturaleza no es porque quiera faltar al respeto, ni mucho menos, a los directores generales. Tampoco estoy diciendo, pero casi que preferiría tener en la mesa de los comparecientes al consejero Media y a la consejera Guillermina; pero casi, pero casi, porque se me van a escapar muchas, muchas cosas.

Que ¿usted tiene ventaja?, y el que viene después tiene ventajas porque ya estamos habituados en estas comparencias a que, por mor del Reglamento, ustedes hacen una exposición que ha estado bien hecha, reitero, durante 30 minutos; nosotros hablamos 10 luego ustedes culminan su comparencia con otros minutos. Claro, a mí siempre me asalta una deuda, ¿lo que van a decir en la segunda intervención también lo traen escrito, como si esto fuera un concurso de redacción? o ¿van a estar a expensas de lo que nosotros preguntemos? Y eso es una clara muestra de ventajismo, que



a mí me afecta menos porque ya he tenido la oportunidad de interpelar en el origen a la consejera, en el Pleno del Parlamento y al final al consejero.

Yo, cuando formulé mi interpelación estaba pensando en que me iba a responder. y saldrá a lo largo de esta intervención. que me iba a responder la consejera de Cultura, Turismo y Deporte, y me respondió, respecto a la decisión del Gobierno, me respondió el consejero de Fomento.

Pero entonces venía a mi memoria la siguiente pregunta: ¿Quién firma las autorizaciones de gasto?, ¿quién firma los pagos?, ¿quién firma las facturas con esas compañías aéreas?

¿De dónde sale ese dinero? ¿Sale de una partida de, que en tiempos era de 11,6 millones de euros o sale de la partida de transportes?, ¿salen o sale la mitad de cada parte y resulta que de transporte se ingresa la parte alícuota, pero se paga todo desde, desde Turismo?

¿Quién es el competente? Por qué están aquí compareciendo dos directores generales en un asunto, en el que con uno tendríamos bastante, Porque yo al menos no me propongo hacer diferencias en esta primera intervención, respecto a la segunda. Es más deliberadamente estoy dejando argumentos para la para la segunda.

¿Por qué tenemos interés en crear ese confusionismo? ¿No vamos a ver a la consejera de Cultura, Turismo y Deporte nunca en la tribuna a hablar del aeropuerto? ¿Le vamos a dar la razón a aquellos que, en el año 2004, creo recordar en Charleroi, denunciaron las ayudas de Estado a las compañías aéreas, obligando a intervenir el componente turístico para resolver esa situación?, porque también hay que hablar de eso.

Yo quiero hablar de todas esas preguntas.

Pero no me no me lleve usted director, no me lleve usted a aquella época del 2003, del 2002, cuando un ministro del Partido Popular, Álvarez Cascos, nos decía, pero ¿qué hacen ustedes -a los regionalistas- qué hacen ustedes hablando de aeropuertos? El aeropuerto de Santander-Cantabria es Bilbao, ha hecho usted una referencia y ya sé ya recuerdo que antes lo aderezó, intentando anteponer las bondades sobre los inconvenientes; pero bueno, nos dijo que pernoctan 14 aviones, etcétera, etcétera.

No, no usted ha heredado un aeropuerto, un aeropuerto que tiene unos datos y los partidos de la oposición tenemos unas obligaciones que es recordarle las cosas que, haciéndose de una manera, que haciéndose mal se pueden mejorar y tenemos que ser vigilantes y constantes ante lo que usted hace, y eso se espera de nosotros, que pidamos explicaciones y que le ayudemos si podemos a mejorar.

No se nos obliga a que se reserva otras porque eso de permítanme ustedes es ser cauto, suena como una le voy a evitar el latinajo claro, suena como una petición de disculpas, oiga, que no vaya a decirles a ustedes todo lo que sé, permítanme ser cautos, no. Si ustedes vienen aquí para decirnos todo lo que necesitamos saber, no para pedir permiso y cautela.

Vale, 2004 usted ha recordado el mes de septiembre de la venturosa llegada de Ryanair con las 3 primeras conexiones: Londres Stanted, Frankfurt Hahm y Roma Champino, 2004. Desde entonces, acá hemos llegado a un cierre del año con 1.242.000 pasajeros, que es un récord, los récords se festejan, se disfrutan, se mantienen y se mejoran, y esa es su obligación su obligación no es justificar por qué se ha perdido ese récord, es la nuestra, pedirle a usted que nos justifique, pero no justificar por qué se ha perdido ese récord.

Es que ya hemos vivido esta situación, en el año 2011 compartimos, gobierno los socialistas y regionalistas, compartimos el año hasta junio o julio, con ustedes julio, diciembre, y pasamos de unos datos que eran 1.116.000 en el 11 y cuando acaba esa legislatura, en el 15, cuando acaba su legislatura, su legislatura, que a mí siempre me trae, me hace presente el asunto de la herencia recibida, tuvimos 875.000 pasajeros. Ese descenso de casi 300.000 pasajeros es un memento para los que tenemos historia, y eso es lo que queremos evitar, que se vuelva a repetir eso, que se corrija lo que está mal, que se nos explique por qué se ha permitido que esté mal, por qué no se tomaron decisiones antes, que yo no sé si usted o ustedes están en disposición de hacerlo, es posible que se entremezclen cuestiones de respeto, etcétera, etcétera, con sus consejeros respectivos, pero por qué no se tomaron decisiones cuando había que tomarlas a partir del mes de julio, en definitiva, por qué para unas cosas los 10 meses de legislatura son muchos y por qué para otras son pocos. Por qué cuando las cosas están mal es la herencia recibida, y cuando las cosas están bien es que ya se notan los nuevos aires y los nuevos cambios. ¿Por qué?

¿Por qué llevamos en los últimos 5 meses, en los últimos 5 meses, números negativos, tan negativos como preocupantes? Sí. Noviembre, 10 por ciento; Diciembre, 0,8 por ciento; enero 13 por ciento; marzo 6,7- 6,9 pasajeros y en operaciones ¿eso es una tendencia? ¿vamos a batir un récord en la sucesión sucesiva de meses con resultados negativos? ¿Se va a convertir en una tendencia? ¿Vamos a estar así por lo menos hasta que acabe la temporada de verano? Esa temporada, que empieza la última semana de marzo y que acaba en octubre, que es muy larga, vamos a estar así ¿se va a convertir en eso en un record o van a hacer, van a hacer ustedes lo indecible, por evitar esa situación? Ya si tienen la bondad



de responderme, quién va a ser el portavoz en materia de política aeroportuaria si el consejero de Fomento o la consejera de Cultura y Deporte, pues, aunque solo fuera a nivel político, a mí me resolvería una duda, no aportaría la felicidad ni mucho menos, pero me resolvería una duda.

Muchísimas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Muchas gracias, señor diputado.

Por parte del Grupo Popular tiene la palabra el Sr. Alonso Venero.

EL SR. ALONSO VENERO: Buenos días y gracias, presidente. Buenos días a todos.

Gracias por asistir al Director General de Transportes, como no podía ser de otra manera, a esta Comisión de Fomento, para informar sobre la situación del aeropuerto Seve Ballesteros y, por su amplia y detallada exposición.

Y como ha explicado el Sr. Herrán el aeropuerto Seve Ballesteros sin duda, y como se ha dicho también ya en muchas ocasiones en el Pleno, como apuntaba el Sr. López Marcano, el pleno de parlamento, una infraestructura estratégica fundamental para nuestra comunidad autónoma y como tal es especialmente tratada por el actual gobierno de Cantabria, me consta que por los predecesores también.

Y es importante, como se ha explicado por varios e importantes motivos, no porque es un motor económico y dinamizador de la actividad empresarial y supone la presencia de Cantabria en un sector como es el aeroportuario, fundamental para las comunicaciones, el turismo y el ocio que marca la diferencia con respecto a otras comunidades autónomas y podemos decirlo así.

Es importante porque no solo supone una puerta de entrada a los visitantes de Cantabria si no para muchos destinos del norte de España que utilizan nuestro aeropuerto para disfrutar de su ocio o sus circunstancias de trabajo también, pero sin duda también es un punto de partida para que los cántabros podamos llegar a nuevos centros de negocio y o de turismo cuando así lo vemos oportuno. Por lo tanto, es un elemento fundamental para el impacto económico directo e indirecto que he explicado muy claramente el Director General de nuestra actividad turística, empresarial y de ocio.

Y voy a entrar muy brevemente -no me corresponde a mí- pero como me preguntaban las intervenciones de los grupos socialistas del Grupo Socialista de no echar las culpas a nadie, mirar para adelante, pues efectivamente yo creo lo más importante primero es analizar lo que ha pasado, que yo creo que los datos históricos reflejan una evolución en las distintas circunstancias, porque las circunstancias económicas no son lineales y, por tanto, las cifras tampoco son lineales, hay que acompañarlas con el momento que se ha vivido en cada una de las etapas de la vida del aeropuerto, condicionando las circunstancias al ciclo económico que vive nuestra comunidad autónoma, nuestro país e incluso el contexto internacional, que sin duda afecta fundamentalmente a esos ciclos.

Y yo entiendo que una cosa por funcionamiento entiendo que los comparecientes son los que han pedido la parte que ha solicitado las comparencias del Director General de Turismo y de Transporte, no sé si habrá otro foro, pero bueno, eso supongo que dependa de quién solicita las comparencias.

Y como decía, los datos ampliamente detallados nos vienen a explicar el origen del crecimiento del aeropuerto Seve Ballesteros y, evidentemente, lo récord registrados en unos años como, por ejemplo, el del 2012 se tardó 7 años en recuperar ese récord ¿de quién fue la responsabilidad? Pues sumando la de todos, pues probablemente las circunstancias económicas, la grave crisis vivida en ese momento hace que los hábitos empresariales y de ocio varíen y, por lo tanto, inciden.

Pero lo que no cabe duda es que las cifras de récord que se han logrado el año pasado deben de servir de estímulo para que el aeropuerto siga siendo un referente en el norte de España y no me cabe duda de que después de la exposición y del empeño que tiene Dirección General de Transporte y este Gobierno de Cantabria van a intentar que esas cifras alcanzadas se mantengan y en la medida de las posibilidades se mejoren.

Hablaban de las frecuencias y de las ofertas de ruta con Madrid y parecería que quien no ha vivido hasta ahora aquí que esto ha surgido de repente, pero tengo que recordar les que fue precisamente justo en mayo del año pasado, justo en mayo del año pasado, antes del cambio de Gobierno cuando la oferta de plazas del destino, la ruta Santander-Madrid se vio reducido en más de 23.000 plazas. Eso no es culpa, Sr. Iglesias, del gobierno del Partido Popular, no sé si es culpa del gobierno que ustedes tienen en coalición PRC, PSOE es consecuencia durante su mandato; por lo tanto, no sé si es responsabilidad suya o no, pero es un hecho.

Lo que sí que ha conseguido este Gobierno, aunque les parezca poco que puede ser poco, pero es un país, es un cambio de tendencia, es conseguir que en breve 4 de los 5 días laborables, tengamos una línea, una conexión con Madrid diaria a las seis y media la mañana. ¿Es madrugar? Supongo que los trabajadores y los empresarios no les importa si lo que



les permite es una jornada de trabajo completa en la capital de España para poder realizar sus gestiones profesionales y, sin duda, es un gran éxito que hay, que consolidarlo y mejorar las frecuencias, pero es un cambio de tendencia que hay que reconocérselo.

Y como indicaba el director general, en el contexto internacional y de otros aeropuertos el Seve Ballesteros es el único aeropuerto en el norte de España, en el que la aerolínea Ryanair no ha reducido destinos a lo largo de esta temporada de invierno, que hemos pasado ni de la ni del verano iniciado. Es decir, los destinos son los mismos, podemos entender que las plazas de los vuelos se han reducido y eso, evidentemente, la propia compañía aérea ahora ya ha explicado el riesgo al que se ve sometida ella y el tráfico aéreo, por la dificultad que le va a suponer la renovación de su flota, lo han dicho ellos no es responsabilidad del gobierno de Cantabria y que supondrán y que probablemente le vaya a suponer una reducción de pasajeros e incluso de frecuencias y de rutas, que de momento no afectan a Cantabria, pero han anunciado y lo han advertido como un riesgo posible, pero como consecuencia de la imposibilidad de obtener todos los la flota de aviones que necesitan para su para su trabajo.

Como vemos, el gobierno de Cantabria trabaja intensa y discretamente para que la disminución de la actividad generalizada en todo el norte de España no afecte a nuestro aeropuerto, y de momento así ha sido.

Como les decía, este verano vamos a disponer de exactamente los mismos destinos 29 que la temporada pasada, 15 rutas nacionales y 14 internacionales, y dentro de la importancia que le da y acorde a la promesa de seguir apostando y potenciando el aeropuerto el gobierno de Cantabria, como ha dicho el Sr. Herrán, mantiene contactos continuos no solo con las compañías aéreas que operan actualmente en el Seve Ballesteros, sino también con otras susceptibles de apostar el futuro por nuestro, por nuestro aeropuerto.

Todos ya lo hemos dicho en pleno como, como comentaba el Sr. López Marcano, hemos tenido intervenciones en este respecto y hemos hablado de la complejidad del sector y del negocio aéreo y la posibilidad de activar nuevas rutas o que se queden desiertas rutas, como ya se planteó, pues nos ha ocurrido a todos, a ustedes y a nosotros. Por lo tanto, si nos echamos las culpas o no nos alabamos, podíamos ser más justos en la crítica y en las alabanzas, que yo creo que hay que ser moderado en ambas cosas.

Y una cosa realmente importante que ha detallado el director general es contextualizar la cifra de pasajeros, poniéndola en relación con la población, a la que sirve los destinos, y en este caso podemos presumir que el aeropuerto Seve Ballesteros tiene uno de los índices más elevados del país, proporción de la población de Cantabria con las rutas y destinos a los que vamos o los que podemos disfrutar.

Y como criterios muy acertados que sí que ha indicado el director general para consolidar o incrementar la medida de lo posible la conectividad de nuestro aeropuerto es enlazarla con los destinos turísticos más demandados, sin duda, con destinos claramente con potencial industrial, comercial y económico, como se está haciendo, y buscar nuevas rutas con destinos emergentes, tanto desde el punto de vista del ocio o del turismo como desde el punto de vista empresarial.

No tengo nada más que decir que dos hitos importantes que yo creo que tienen que quedar recordados o señalados especialmente, somos la única comunidad autónoma en el norte de España que tiene cuatro destinos al Reino Unido, muy demandados, como ha detallado el director general, y tenemos la presencia de la aerolínea Wizz Air otra de las importantes compañías asentadas en Cantabria y lo que tenemos que trabajar y seguir trabajando, y para eso agradecemos el trabajo de dirección general del gobierno de Cantabria, su esfuerzo para conseguir mejorar y ampliar todas las rutas y los servicios que tiene nuestro aeropuerto para seguir siendo un referente y no me cabe duda de que todos los esfuerzos van a ir dirigidos a ello.

Y como les indicaba desde el principio, el cambio de tendencia sencillo, pero con esa nueva consolidación de esos cuatro días laborables de cinco, es un primer paso que es un primer paso que cambia la tendencia que encontramos cuando se llegó al Gobierno el Partido Popular.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señoría.

Gracias, señoría. Tiene para concluir el debate, tiene la palabra, por un tiempo máximo de 30 minutos, el señor director general de Transportes y Comunicaciones.

EL SR. HERRÁN SÁINZ: Muchas gracias.

Bueno, en primer lugar, agradecerles a todos el ofrecimiento de colaboración en todo momento de sus palabras. Comentaba el señor Iglesias, hablando de la incertidumbre y de la conectividad con Madrid, la verdad es que la evolución y el cambio que ahora mismo podemos ver de esa nueva pernocta que se está ofreciendo Iberia ya en su página web, supone una mejora que nosotros pensamos que es muy positiva para, porque da pie a que se aumente el número de días laborables que pueden tener esa salida a las 6:30 de la mañana. Es cierto que nos gustaría seguir incrementándola, pero como pueden





suponer, no es tan sencillo, es un mercado muy complicado el transporte aéreo, y estamos trabajando para poder incrementar eso y ampliar, como decía el señor Blanco, a todos los días laborables, pero a día de hoy lo que está disponible lógicamente es esa nueva pernocta los martes.

Hablaba de los aviones, del tamaño de los aviones, la verdad es que eso es un cambio que se produjo en la primavera del año pasado, lo que estaba contratado anteriormente incluía una serie de trayectos, de conectividades con Madrid, y el contrato y las condiciones estipuladas permiten a la aerolínea, entonces y ahora, la operativa con esos aviones y en determinado momento se pasó de una operativa con aviones Airbus A319 a operar con los CRJ100 que están operando actualmente, lo cual lógicamente ha dado lugar a que la comparativa con el año pasado del año pasado respecto a este haya digamos, disminuido el número de pasajeros disponibles. Con Barcelona comentaba también, estamos trabajando, estamos hablando para mejorar la operativa, lógicamente se está cumpliendo rigurosamente lo estipulado en Barcelona y en Madrid con los contratos, que es lo que nos debemos, nos debemos preocupar para perder el cumplimiento de esos de esos contratos firmados y en el caso de que haya algún incumplimiento, hacer ese seguimiento según lo establecido estipulado en los pliegos, lógicamente, podría haber en el pasado servicios que ofertaban las aerolíneas por encima de lo estipulado en su momento, entonces digamos que la operativa está dentro de lo que está de los contratos que se licitaron en enero del año pasado se adjudicaron los contratos nacionales, con lo cual se está se está cumpliendo esa parte.

Hablaba antes el señor Marcano de las de las competencias y de las competencias en el ámbito del turismo y del transporte, que estamos aquí el señor Cubero y yo, lógicamente usted es conocedor de la de la situación y estamos implicados, yo estoy aquí como responsable de la parte de transporte y esto es una colaboración que viene dándose desde hace muchos años, porque las competencias son compartidas, bueno, pero hablaba de esa parte, entonces, bueno, yo lógicamente vengo aquí a exponer lo que a informar sobre el estado del aeropuerto, de los datos, de la evolución, y creo que así ha sido la intervención que he tenido anteriormente. Lógicamente, como bien he dicho y se ha hablado llegar a un récord, como es el que se llegó al año pasado, no es, no es fácil y lógicamente hay que reconocer el trabajo hecho por parte de los técnicos y los responsables en el pasado, pero también es cierto, y la evolución de los datos lo demuestran, que no es sencillo incrementar año a año y superar las condiciones de los años anteriores, y más viendo la coyuntura que he intentado explicar del mercado en la actualidad con los principales fabricantes de aviones con estas incidencias, que están provocando una menor disponibilidad de los de los aviones.

En cuanto a otros temas, nada, bueno. Hablaba también el señor Marcano de la evolución en el pasado en otras legislaturas anteriores. Lógicamente también lo hemos comentado, no es sencillo establecer nuevas rutas, se empezó a trabajar con tiempo, pero lleva mucho tiempo, lleva mucho tiempo, mucho trabajo, mucha reunión previa y conocimiento del mercado, de las aerolíneas y de sus disponibilidades, el poner algo en servicio y también hay veces que se lanzan proyectos o licitaciones nuevas a las que no atiende el mercado por determinadas razones en las que no podemos nosotros la administración intervenir, entonces, bueno, ya ha pasado en el pasado lo de que queden licitaciones desiertas, que no se hayan cubierto las previsiones que podía lanzar el Gobierno en sus potenciales nuevas rutas o destinos, entonces, bueno, nosotros sí que nos comprometemos a trabajar para consolidar lo que tenemos y mejorarlo, y yo creo que ese debe ser el camino que tenemos que seguir para potenciar los datos de nuestro aeropuerto y los datos de conectividad.

Entonces, no sé yo creo que no me queda ningún tema. Nuevamente agradecerles sus palabras.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Pues muchas gracias, señor director general.

Ruego al secretario que dé lectura del punto 4 del orden del día.

EL SR. BLANCO TORCAL: Comparecencia del director general de Turismo y Hostelería ante la Comisión de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, a fin de informar sobre la situación actual del Aeropuerto Seve Ballesteros, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Sí, Gustavo por favor.

EL SR. LÓPEZ ESTRADA (en funciones de presidente): Doy la bienvenida a esta comisión al señor director general de Turismo, informo a la Comisión que el debate se ajustará a lo dispuesto en el artículo 286.2 del Reglamento. Las intervenciones del Gobierno están previstas en el artículo 74. En primer término, tendrá lugar la exposición del director general de Turismo y Hostelería, don Gustavo Cubero San Miguel, para informar del objeto de la comparecencia, por un tiempo máximo de 30 minutos. A continuación, a petición del grupo parlamentario o a iniciativa propia, se podrá suspender la sesión al objeto de que pueda ser analizada por los miembros de la comisión la exposición del director general. Seguidamente, si no existe inconveniente, se producirá la intervención de cada uno de los portavoces para cerrar el señor director general con un turno de 30 minutos. Por tanto, tiene la palabra por 30 minutos don Gustavo Cubero San miguel.

EL SR. CUBERO SAN MIGUEL: Buenos días. Muchas gracias, señor presidente. Buenos días a todos.





Bueno, estamos ante esta petición de comparecencia, me gustaría comenzar enmarcando la relevancia del Aeropuerto Seve Ballesteros Santander en Cantabria. Su papel clave en el desarrollo de nuestra comunidad autónoma en general y como destino turístico en concreto, que es lo que me compete, lo que me compete y por lo que estoy aquí.

En este contexto, la transformación significativa del Aeropuerto Seve Ballesteros tuvo lugar en 2004, como bien hemos indicado antes, la llegada de Ryanair al aeropuerto con las rutas desde Londres, Roma, Frankfurt duplicó en un año el número de pasajeros de nuestro aeropuerto. Desde entonces, los medios de promoción de nuestra marca Cantabria han experimentado una evolución constante.

En este sentido, el aeropuerto y las aerolíneas que conectan España y Europa para Cantabria se han convertido en herramientas poderosas para la promoción de nuestra comunidad autónoma.

Actualmente, la Sociedad General de Turismo... -perdón- la Sociedad Regional Cántabra de Promoción Turística – CANTUR- se encarga de esta labor de promoción turística de Cantabria. Como todos ustedes saben, CANTUR es la empresa pública dependiente de la consejería de Cultura, Turismo y Deporte, encargada de implementar la estrategia de promoción turística del gobierno de Cantabria.

Su objetivo es posicionar al sector turístico de Cantabria como líder en competitividad nacional e internacional, así como fortalecer el turismo como una actividad económica estratégica con impacto social y económico en la comunidad autónoma.

CANTUR, además de gestionar instalaciones turísticas, se encarga de realizar acciones de promoción, fomento y comercialización del turismo en Cantabria, con el fin de consolidar la imagen de la región como un destino turístico de calidad, tanto a nivel nacional como internacional.

Estas responsabilidades están establecidas en la Ley 5/99, de Ordenación del Turismo de Cantabria, que encomienda a CANTUR la promoción y fomento del turismo en la comunidad autónoma.

Volviendo a términos específicos, aéreos y turísticos, es importante reconocer que el año 2020 marcó un punto de inflexión a nivel mundial con la llegada de la pandemia del COVID-19, que supuso un parón sin precedentes en la actividad turística en Cantabria. Al igual que en el resto del mundo, se vio afectada por restricciones de viaje y las medidas de confinamiento. Lo que impactó significativamente en el flujo de pasajeros y en la actividad del aeropuerto Seve Ballesteros.

A pesar de esos desafíos, la comunidad ha demostrado resiliencia y capacidad de adaptación, implementando potentes campañas de promoción para revitalizar el sector turístico y recuperar la confianza de todos los viajeros.

Cantabria, como comunidad autónoma y como destino turístico ha sabido evolucionar y adaptarse a los distintos contextos sociales, a los cambiantes contextos comunicativos y aprovechar las oportunidades de promoción que han ido apareciendo y que no paran de evolucionar.

Siempre se ha buscado progresar en los canales de comunicación y de promoción turística de Cantabria, hacerlo cada vez mejor e ir allá donde sea necesario para llegar a los viajeros potenciales, tocar a nuestro público objetivo, conseguir que la gente nos conozca, que venga a Cantabria y forjar incluso un vínculo de compromiso entre los viajeros y el territorio.

Cantabria gusta; en Cantabria se está a gusto durante todo el año. Cantabria está de moda. Todo Cantabria tiene mucho que ofrecer a nivel turístico. Y el aeropuerto y la comunidad autónoma evolucionan de la mano. Ahí lo vienen confirmando los datos de ocupación en alojamiento reglados, publicados por el Instituto Nacional de Estadística. Y los record de pasajeros del aeropuerto. Estos datos no engañan y estos datos batan récord.

En el año 2023 sobrepasó el anterior récord del 22, en viajeros y pernoctaciones en el conjunto de alojamiento reglados. El total de viajeros que se aloja en Cantabria en establecimientos turísticos hoteleros y extrahoteleros reglados fue de 2.108.155 viajeros; una cifra que supera en un 2,6 por ciento a los datos registrados en 2022.

En cuanto a las pernoctaciones, se produjeron 5.887.614, aumentando un 5,4 por ciento en comparación con el 22.

En lo que respecta al aeropuerto, el dato total del 23 significó un año de record, con 1.242.089 pasajeros, superó las cifras del año 2019, que fue el gran año turístico. No nos engañemos, y tanto los datos del INE como los resultados de aeropuertos son también resultados de una tendencia global, de un mundo globalizado e interconectado, en que los turistas buscan, buscamos constantemente destinos diversos. Cada vez se persiguen más las temperaturas templadas. Y en ese sentido, Cantabria juega con ventaja, somos un destino atractivo.

Existe esta tendencia global, pero somos un buen destino, tenemos buenas cartas. Desde la dirección general de Turismo y Hostelería a través de CANTUR, no nos quedamos de brazos cruzados y trabajamos para la promoción del territorio, para atraer a un turista de calidad y para desestacionalizar la actividad turística, a través de acciones de promoción



muy diversas, en soportes muy variados y en muchas ocasiones colaborando con las aerolíneas, que es lo que hoy nos trae aquí.

Según el plan de marketing de CANTUR fijado para el periodo 2023-24, se vislumbran retos que requieren atención y acción estratégica por nuestra parte. Acción en colaboración con las aerolíneas.

Voy a pasar a mencionar alguno de esos desafíos a los que nos enfrentamos. Uno de ellos es un reto importante, es prepararnos para un escenario de intensa competencia interregional, donde las conexiones aéreas juegan un papel crucial en la promoción de destino. Es fundamental destacar en este entorno competitivo y asegurar que nuestras conexiones sean eficientes y atractivas para los viajeros en Cantabria.

En este sentido, aumentar la promoción en los soportes y medios de compañías aéreas se vuelve aún más imperativo, ya que estos canales proporcionan una plataforma directa para llegar a los potenciales visitantes y destacar los atractivos de Cantabria como destino turístico.

Otro reto es mantener el esfuerzo por desestacionalizar el turismo y fidelizar los visitantes. Debemos continuar implementando estrategias que promueva la visita Cantabria durante todo el año y trabajar en la creación de experiencias memorables que incentiven la lealtad de los visitantes. En este sentido, aumentar la promoción en los soportes y medios de compañías aéreas cobra una importancia aún mayor, ya que estos canales nos permiten llegar a una herencia diversa y potencialmente interesada en explorar Cantabria en diferentes épocas del año.

Otro reto importante es maximizar el potencial de las herramientas de marketing digital, en un mundo en un mundo interconectado y cada vez más digitalizado es imprevisible aprovechar al máximo las plataformas técnicas digitales para llegar a nuestro público objetivo de manera efectiva y generar un impacto significativo de promoción de Cantabria como destino turístico.

En este contexto, aumentado la promoción en los soportes y medios de compañías aéreas se presenta como una estrategia complementaria y potenciadora, ya que nos permite amplificar nuestro alcance y visibilidad ante una audiencia global de viajeros potenciales.

Con los antecedentes del contexto... bueno, en contexto desde esta dirección general, con el objetivo de motivar a los viajeros a usar estas rutas áreas con destino Cantabria y generar la necesidad del viaje a Cantabria, desde esta dirección general de Turismo y Hostelería, a través de CANTUR, se licitan contratos de servicios de publicidad en medios y soportes de compañías aéreas. Es decir, CANTUR no contrata las rutas o el servicio de transporte de pasajeros de las aerolíneas; lo que contratamos son sus servicios de publicidad. Con ello se consigue que las compañías aéreas ofrezcan soportes y medios de comunicación, tanto online como offline, para realizar acciones promocionales y de marketing digital dirigidas a mercados nacionales como internacionales.

Desde el año 2004, la contratación de acciones de marketing en los diferentes medios y soportes de las líneas aéreas ha sido una herramienta clave en la promoción y el impulso turístico de Cantabria. Si bien ha habido cambios a lo largo del tiempo, en la forma jurídica de llevar a cabo estas acciones, el objetivo fundamental es el mismo. Posicionar a Cantabria como destino turístico atractivo y accesible para viajeros nacionales e internacionales.

-Reitero- en pos de promover el destino Cantabria, desde esta dirección general de Turismo y Hostelería, a través de CANTUR, llevamos a cabo procesos de licitaciones para contratos de publicidad en los distintos soportes y medios de las compañías aéreas.

Como base para llevar estos procesos se encargó un estudio de la universidad de Cantabria. Este documento titulado: Estudio económico de análisis, coste-beneficio, impacto económico y de actuaciones de marketing y publicidad en compañías aéreas para promoción de Cantabria como destino turístico, concluye: que las compañías aéreas y los aeropuertos donde opera son puntos de encuentro para millones de personas con diversos perfiles sociodemográficos y motivaciones de viaje, tanto físicamente durante la estancia en el aeropuerto y en el vuelo, como virtualmente en el proceso de consulta y reserva de vuelos.

Por lo tanto, se concluye que los soportes publicitarios ofrecidos por las compañías aéreas permiten llegar a audiencias significativas. Basándonos en estos hallazgos, CANTUR apuesta por este tipo de licitaciones para promover Cantabria como destino turístico.

En la actualidad, esto se ha hecho a través de varios procesos de licitación públicos. Por un lado, se realizó un expediente con lotes que corresponden con mercados nacionales. Y por otro, con un expediente que englobó los internacionales, como bien todos saben esta información es pública.



De nuevo es importante recalcar que no estamos contratando el servicio de transporte de pasajeros de las aerolíneas, sino que estamos licitando contratos de publicidad que proporcionen apoyo promocional a Cantabria y los soportes y medios online y offline que nos ofrecen las aerolíneas cuando se presentan las licitaciones.

¿Y por qué decimos que las acciones promocionales en soportes de compañías aéreas son una buena estrategia para impulsar Cantabria como destino? Bueno, lo decimos porque creemos en esta estrategia, porque las personas que entran que interactúan con una aerolínea, independientemente del medio utilizado para esa interacción: digital, prensa, soportes, ya tiene una clara intención de viajar.

Por lo tanto, aprovechar estos espacios publicitarios, publicitarios nos permite llegar directamente a un público, que muy probablemente se convierta en visitante, maximizando así el impacto de nuestras campañas promocionales, promocionales.

La situación actual del aeropuerto desde esta perspectiva turística enmarcado y descrito el terreno en el que nos movemos desde Turismo, paso a desgranar los contratos que tenemos vigentes a través de CANTUR para incrementar los turistas que viene a Cantabria a través de acciones promocionales y de marketing medios de compañías aéreas.

Los contratos licitados del año 22, firmados en 2023 que siguen vigentes en el mercado nacional, en la actualidad contamos con nueve contratos. Están activos los nueve destinados a acciones promocionales y de marketing en medios y soportes de compañías aéreas; los cuales están asociados a dos expedientes de contratación. Estos contratos surgieron como resultado de un proceso de licitación pública realizado a lo largo del año 2022, formalizándose unos principios y otros a mediados del 23. Todos continúan en vigencia en la actualidad.

En el primer expediente de contratación quedaban adjudicados de acciones de marketing en mercado nacional siguiendo tres estrategias turísticas. Por un lado, están las acciones de promoción dirigidas a los turistas que vienen vía los aeropuertos principales de España: Madrid con Iberia, Barcelona con Vueling, denominados hubs. Se trata de mercados con alta posibilidad de captación de turistas a Cantabria de gran valor. Este expediente dirigido a mercado nacional también comprende estrategias de presencia y penetración de la marca Cantabria en mercados emergentes y periféricos, y periféricos, como los de origen Ibiza-Menorca, a través de Volotea, y Vigo, Granada, Jerez a través de Air Nostrum.

En ese mismo sentido, también hay acciones dirigidas a mercados potenciales que pueden facilitar la interconexión de mercados de interés como Palma de Mallorca a través de Vueling.

Finalmente, dicho expediente adjudicó contratos siguiendo una estrategia desestacionalizadora promoviendo la penetración de la marca en mercados clave como Canarias, a través de Binter y, a modo de ejemplo de lo acertado de estas acciones y actuaciones, más del 60 por ciento de los pasajeros que conectan con Gran Canaria, de Gran Canaria a Cantabria, como Tenerife, son turistas canarios.

En el primer proceso de licitación algunos debates quedaron sin adjudicar, por el que se volvieron al incluir en un segundo proceso de licitación. En este segundo, se adjudicaron acciones de diversa índole y para mercados diferentes a los anteriores; por un lado, acciones enfocadas en mercados periféricos, con una alta capacidad de penetración de la marca Cantabria, como Sevilla y Murcia, a través de Volotea.

También se adjudicaron en mercados claves para la desestacionalización y con un alto índice de impacto, y visibilidad de la marca, como Valencia y Málaga, a través de Ryanair y acciones en nuevos mercados, como es el caso Alicante con Ryanair.

Los contratos de un año de duración se refieren a los relacionados con nuevos mercados, como Vigo, Granada, Jerez, Air Nostrum y Alicante con Ryanair. Estos contratos tienen un periodo más corto, destinado exclusivamente a evaluar su rendimiento en términos turísticos. Es importante destacar que estos contratos de un año han sido renovados antes de su vencimiento, lo que significa que todos ellos, iniciados en el 2023, continúan vigentes en la actualidad.

Por otro lado, el resto de los contratos tienen una duración inicial de dos años con la posibilidad de extenderse, y también siguen vigentes en la actualidad.

Sobre el mercado internacional, se llevó a cabo una licitación pública en el año 2022 que quedó completamente desierta; por lo tanto, en 2023 se volvieron a licitar todos los lotes de la licitación inicial, a excepción del nuevo mercado de Francia: Marsella, Lyon o Nantes, así como los mercados de Portugal: Lisboa, Oporto y Alemania con Berlín, Colonia, Düsseldorf y Polonia: Varsovia y Katowice.

En el año 2023 se llevó a cabo una nueva licitación de varios mercados internacionales distribuidos en 10 lotes que abarcaban un total de 14 mercados. Al final de este proceso se adjudicaron nueve lotes, los cuales siguen estando en vigor durante el año 2024.



En relación con estos mercados internacionales podemos identificar tres categorías distintas. Una, tenemos acciones promocionales y de marketing en medios de compañías aéreas en mercados maduros y consolidados que son Londres, Edimburgo, Roma, Milán, Bruselas, Dublín, Viena, París y Marrakech.

Por otro lado, están las acciones en nuevos mercados o mercados emergentes, como es el caso de Manchester, Birmingham, Bolonia y Venecia.

Y, por último, está el caso de Bucarest, un lote que quedó desierto, aunque como bien saben, hay una compañía que opera esta ruta.

El tema en términos de acciones promocionales, el departamento de marketing online de CANTUR supervisa 18 planes relacionados con los 18 lotes adjudicados que corresponden a 28 de las 29 rutas operadas en el Seve Ballesteros.

Aunque los contratos se iniciaron en 2022 y 2023 el calendario de acciones continúa en vigor hasta día de hoy, y seguimos implementando las estrategias acordadas.

Los planes de marketing nacionales son nueve son los siguientes: Iberia: Madrid; Vueling: Barcelona; Volotea: Ibiza y Menorca; Air Nostrum: Vigo, Granada y Jerez; Vueling: Palma de Mallorca; Binter: Canarias; Volotea: Sevilla y Murcia; Ryanair: Valencia y Málaga, y Ryanair nuevamente Alicante.

Los planes de marketing internacionales son también nueve todos los ejecuta Ryanair: Londres y Edimburgo; Manchester y Birmingham; Roma y Milán; Bolonia y Venecia; Bruselas, Dublín, Viena, París y Marrakech.

Cada lote está asociado a los medios publicitarios ofertados por cada aerolínea y vinculados a los mercados de origen desde donde se opera dicha línea. En este contexto, cada adjudicatario de los distintos lotes posee sus propios medios y canales de promoción, así como sus propias estrategias en función de estas particularidades y las propuestas técnicas presentadas durante las diferentes licitaciones, desarrollamos un plan de marketing destinado a promover el destino Cantabria.

En definitiva, no existe un enfoque estandarizado en cuanto a las acciones de marketing, lo que requiere un esfuerzo significativo de colaboración con las aerolíneas. Nuestro objetivo es alinear nuestras necesidades de promoción con los recursos promocionales o los recursos disponibles en cada línea, en cada aerolínea, siempre buscando llevar acciones que generen un impacto significativo y cumplan los compromisos establecidos en cada proceso de licitación.

Desde CANTUR se lleva a cabo un seguimiento continuo de la ejecución de los contratos y de los impactos asociados a estas acciones a lo largo de su duración.

Sobre los datos anuales de control de impactos entre los criterios de adjudicación, en el apartado aspectos evaluables mediante fórmulas, se valora, entre otros, la oferta de impactos online y offline.

De los seis lotes, cuyos contratos fueron firmados en enero de 2023 ya tenemos los datos anuales de control de impacto, ya que se ha completado el primer año de ejecución del contrato. Estos son: Madrid, Barcelona, Ibiza, Menorca, Vigo, Granada, Jerez, Palma de Mallorca y Canarias. Así las cifras totales de impacto alcanzadas por estos seis lotes, tanto soportes online como offline superan lo ofertado.

En términos online, los impactos ofertados rondaban los 29.000.000, mientras los resultados han alcanzado los 38 millones y medio. Respecto a los impactos offline, se ofertaron 8.000.000 de impacto y los resultados han sido de 8,5 millones.

Este desempeño excepcional se subraya el éxito y la eficacia de las estrategias implementadas en la promoción de Cantabria a través de estos canales.

Sobre las acciones de marketing más concretas, las más destacadas y con mayor impacto derivadas de estos contratos durante este año han sido los vinilados de los aviones de varias compañías con la temática del Año Jubilar Lebaniego.

Además, se han llevado tras iniciativas que tuvieron excelentes resultados en términos de alcance, tales como una experiencia inversiva en la Plaza de Cataluña en Barcelona, donde se decoró la salida de una estación de metro con vinilos, creando la sensación de estar realizando el Camino Lebaniego al subir las escaleras de dicho, de dicha terminal.

Luego, una lona de San Vicente de la Barquera, el kilómetro 0, el Camino Lebaniego en la sala VIP de Iberia, en la T4 del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas.



Otras acciones levantas, relevantes, perdón, y con gran impacto fueron la colocación de publicidad en pantallas de los aeropuertos canarios más importantes; publicidad en los compartimentos de equipajes de toda la flota de Air Nostrum o media página de publicidad en el menú de abordaje de Volotea.

Además de estas acciones mencionadas, también se llevan a cabo estrategias en redes sociales que muestran el destino. Cantabria, destacando el Año Jubilar Lebaniego junto con banners en las páginas principales de las compañías, experiencias y entretenimiento se a bordo. Concursos en redes sociales y envíos de correos electrónicos. Todo ello contribuye al éxito en los planes de marketing y promocionan Cantabria de manera efectiva.

Sobre los incumplimientos, es importante reconocer que, en la ejecución de contratos tan complejos como estos, no siempre se obtienen resultados favorables, no siempre en todos los aspectos. Hay ocasiones en las que algunos de los criterios por los que fueron adjudicados no se cumplen como se esperaba. Un ejemplo conocido es el caso de Iberia, una compañía ampliamente reconocida, que en ciertas ocasiones no logra cumplir con los términos acordados, lo que resulta en penalizaciones. Esta situación pone de relieve una supervisión constante y una gestión efectiva de los contratos para asegurar que se cumplen los objetivos establecidos y se optimicen los resultados. CANTUR se esfuerza continuamente en supervisar y gestionar eficazmente los contratos incluso en situaciones desafiantes como esta.

Sobre el caso de Oporto, que pasó en el caso de Oporto, pues el Gobierno de Cantabria a través de CANTUR, licitó el pasado 15 de enero, un contrato de servicios de publicidad para la realización de acciones promocionales y de marketing dirigidas a mercados internacionales en soportes y medios de compañías aéreas para el mercado portugués de Oporto. Se decidió este mercado y no otro en base al rápido crecimiento del mercado turístico portugués, según el estudio del perfil del turista en Cantabria del ICANE relativo al 2021, Portugal ocupaba la octava posición de turistas extranjeros, pero en 2022 ascendió al quinto lugar, representando un crecimiento del 400 por ciento en un año. Esto resaltaba la necesidad de invertir en acciones promocionales y de marketing para atraer más turistas a este mercado mediante conexiones aéreas directas.

Debemos recordar que no es la primera vez que queda desierto un concurso, porque no se presentan ofertas o por errores. El caso de Oporto está lejos de ser un caso aislado y es un caso normal, perdón, por ejemplo, está el caso de Bucarest, quedó desierto el concurso referente a la ruta de Bucarest en 2 ocasiones porque no se presentó ninguna oferta, aunque esta ruta en la actualidad es operada por Wizz Air y este vuelo se ha recuperado con carácter anual. También hubo que convocar de nuevo todas las rutas internacionales por errores en las ofertas presentadas, ya que no cumplían los requisitos mínimos exigidos de acciones de publicidad y marketing. Asimismo, se repitió la convocatoria de las rutas nacionales de Alicante, Málaga, Valencia, Sevilla y Murcia, por la misma razón. Sobre Londres y Roma, otro aspecto relevante es la reducción de conexiones de Ryanair en las rutas de Londres y Roma, sin embargo, esta reducción no implica un incumplimiento de los requisitos mínimos establecidos en los contratos de publicidad gestionados por CANTUR, Ryanair está cumpliendo con los términos del contrato, tanto en lo que respecta a la publicidad como con la conectividad.

Los contratos de servicios de publicidad firmados por Ryanair para todas las rutas establecidas en los concursos se establecen ciertos mínimos, y la compañía nunca ha operado por debajo de estos estándares; de hecho suele aumentar el número de conexiones y operaciones en función de la rentabilidad de las rutas, aunque es cierto que Ryanair ha experimentado retrasos en la entrega de aviones, lo que ha resultado en la reducción de rutas en varios aeropuertos españoles debido a la falta de la flota prevista, Ryanair sigue cumpliendo con los mínimos estipulados en los contratos firmados con CANTUR. En este contexto, si miramos a nuestro alrededor y observamos el panorama circundante, podremos sentirnos satisfechos. Por ejemplo, Santiago, la aerolínea de bajo coste irlandesa ha cesado operaciones en 8 rutas internacionales durante la temporada de invierno y ha reducido su oferta de rutas en plazas un 20 por ciento para este verano, operando 20 rutas en comparación con las 25 el verano pasado en el aeropuerto gallego. En Vitoria, Ryanair ha dejado operar en rutas como Dublín o Colonia.

A pesar de esta tendencia, la reducción de vuelos en nuestro aeropuerto no se ha visto afectado. El Seve Ballesteros es el único del norte de España donde la aerolínea Ryanair no ha recortado rutas durante la temporada de invierno ni tiene previsto hacerlo durante el verano de 2024. Esto se debe en gran medida a los contratos de acciones promocionales que CANTUR tiene firmados con ellos. Perspectivas de futuro a corto plazo, la operativa de Seve -Ballesteros será similar a la temporada del 2023 con vuelos desde los siguientes 29 mercados: Madrid, Barcelona, Londres, Roma, Sevilla, Valencia, Bruselas, Palma, Málaga, Dublín, Alicante, Milán, Birmingham, Bolonia, París, Edimburgo, Gran Canaria, Manchester, Bucarest, Marrakech, Tenerife Norte, Venecia, Viena, Murcia, Ibiza, Menorca, Granada, Vigo y Jerez. Sin embargo, hay un cambio respecto al mismo periodo 2023, Ryanair no operará rutas de Barcelona y Sevilla este verano, no obstante, ambas rutas están garantizadas ya que fueron adjudicadas a Volotea con origen en Sevilla y Vueling con origen en Barcelona respectivamente.

En cuanto al márketing de todas las acciones publicitarias, estarán en línea con el rebranding de la marca Cantabria Infinita y continuaremos con las estrategias que hemos implementado hasta ahora, incluyendo acciones de hilado en redes sociales, pantallas, experiencias inmersivas y cualquier otra propuesta que recibamos por parte de las compañías. A largo plazo mirando al futuro y pensando el cierre del 24, la cifra de pasajeros registrada en el 23 marca un récord histórico para el aeropuerto y es importante tener en cuenta que los récords no se alcanzan todos los años, después del récord de 2012 pasaron 7 años hasta que se logró otro récord en el 2019. No obstante, el Gobierno de Cantabria, a través de CANTUR,





seguirá trabajando para potenciar el aeropuerto y promocionar el destino Cantabria a través de las aerolíneas. Actualmente contamos con 18 planes de marketing de ejecución para alcanzar este objetivo.

En definitiva, 2023 ha sido un buen año turístico, un año de récord en llegada de viajeros. Los alojamientos reglados han crecido en viajeros y pernoctaciones, así como las estimaciones de viajes que realizan en el Instituto Cántabro de Estadística. Es muy notable el crecimiento del turista internacional, sobre todo fuera de los meses álgidos del verano, es notable el número de turistas, de turistas internacionales, y todavía es más notable el gasto que realizan, que también se ha disparado y ha crecido un 42,7 respecto al 22 y un 45,8 respecto al 19, alcanzando la cifra récord de 507 millones. El turista internacional es un turista de calidad al que queremos seguir atrayendo y que depende en gran medida del aeropuerto, ya que esta infraestructura es clave para la llegada de turistas desde países de los que es muy difícil llegar por otro medio de transporte. Se seguirá trabajando para la rentabilidad del turismo, ya que es buena, que ya es buena perdón para que esa rentabilidad siga mejorando y manteniendo los estándares de calidad que nos caracterizan como destino.

Nosotros lo que es el turismo y el transporte vamos de la mano. Para el Gobierno de Cantabria, el Seve Ballesteros tiene un carácter estratégico, ya que genera un importante impacto económico que beneficia no solo a la llegada de turistas, sino también al fomento de la conectividad para nuestra región. Con el objetivo de atraer más viajeros, el Gobierno de Cantabria mantiene una comunicación constante, no solo con las aerolíneas que actualmente operan en el aeropuerto, sino también con otras que podrían considerar el aeropuerto cántabro como una opción viable. Estos contactos se mantienen, se mantienen de manera constante en reuniones, tanto en Cantabria como las sedes operativas de cada aerolínea. También mantenemos reuniones en los foros especializados, como son FITUR, Connect, Routes, multitud de ferias. Turismo y transporte, siempre trabajamos codo a codo para sacar el máximo partido a nivel turístico, y mejorar la conectividad de Cantabria. Trabajamos constantemente para aprovechar las oportunidades que nos brindan las compañías que trabajan en el Aeropuerto Seve Ballesteros, y con este trabajo perseguimos el fomento del turismo y de todos los sectores que les afectan. Es un trabajo conjunto y complejo en el que hay trabajar con innumerables variables, tanto endógenas como exógenas, pero con resultados muy transversales y globales. Es un esfuerzo complejo, pero integral. Nuestro objetivo es aprovechar al máximo las oportunidades que nos brindan las compañías del aeropuerto e impulsar el crecimiento turístico y de todos los sectores asociados.

Gracias.

EL SR. LÓPEZ ESTRADA (en funciones de presidente): Muchas gracias, señor director.

Si no petición por ninguno de los grupos por parte de ninguno de los grupos para paralizar la comparecencia, procedemos seguidamente a la intervención de los grupos parlamentarios.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Jorge Gutiérrez Martín, por 10 minutos Jorge.

EL SR. GUTIÉRREZ MARTÍN: Muchas gracias, presidente. Buenos días a todos y a todas. Gracias al señor director general de turismo, al señor Cubero, por su presencia en el día de hoy en esta Comisión a petición del Grupo Socialista.

Estamos preocupados por el futuro del Aeropuerto Seve Ballesteros, y por qué, porque cada vez que salen los datos, cada vez, cada mes que vemos los datos son peores. Somos el aeropuerto número 22 de la red de AENA en pasajeros, y el número 32 en operaciones, cuando el objetivo debe estar entre los 20 primeros, y esto es fundamental para la atracción de turistas.

Actualmente operan seis compañías aéreas, como nos relataba, Ryanair, Vueling, Volotea, Air Nostrum, Binter y Wizz Air, y la temporada de verano de 2024 el Seve Ballesteros tendrá 29 destinos y, efectivamente, 2023 fue un buen año, supongo que fruto de la herencia recibida, porque para el Partido Popular y para la señora Buruaga todo aquello que implica que es fruto de brotes verdes, es cuestión de su capacidad y su trabajo y todo aquello que no da buenos resultados o que no va tan bien es fruto de la herencia, de la herencia recibida.

También me gustaría, señor Cubero, que nos dijera si comparte las afirmaciones del director general de Transporte, que decía que todos los años no se pueden conseguir récords históricos en el aeropuerto. Bueno, creo que conseguir plantearse un récord histórico cada año es avanzar, es trabajar, es apostar por el Aeropuerto Seve Ballesteros y debería ser uno de nuestros de nuestros principales objetivos. No debemos al principio de una legislatura tras 9 meses de la de la misma ya empezar diciendo que es muy difícil, es muy costoso y será difícil llegar a tener más récords históricos.

Yo creo que todos los que estamos aquí y el Gobierno de la Sra. Buruaga debería trabajar para que el 2024 sea también un año de récord históricos como el 2023 así cada uno de los años de esta de esta legislatura.

El aeropuerto Seve Ballesteros registró en el primer trimestre de 2024 un total de 218.814 pasajeros, un 8,9 por ciento menos que en el mismo periodo de 2023, según datos de la propia AENA. De hecho, el aeropuerto cántabro ha sufrido en los 3 primeros meses del año una de las mayores caídas en los aeropuertos de toda España.



En cuanto al movimiento de aviones, en el primer trimestre de este año hubo 2.425 vuelos, un 4,3 por ciento menos que en 2023, por tanto, menos visitantes, menos turistas. El mes pasado hubo un 6,7 por ciento menos de vuelos que en el mismo periodo del 2023, es decir, que en marzo ha seguido por el mismo mal camino que ya tuvimos en enero y febrero.

Y además recuerdo al Sr. Media, como ha recordado el compañero Iglesias en la anterior, en la anterior comparecencia al director de transporte en el Parlamento, en el que nos indicaba que estos eran datos puntuales, pero estamos viendo día a día, mes a mes, que esto más que unos datos puntuales se están convirtiendo en una triste realidad para nuestro puerto y para Cantabria.

Pero lo más grave es que mientras nuestro aeropuerto cae esto contrasta con el incremento en la mayoría de los aeropuertos a nivel nacional, por lo que en esta ocasión lo de comparar lo vamos a tener realmente mal. El número de pasajeros de los aeropuertos de AENA ha crecido un 13,2 por ciento en este primer trimestre, con casi 61 millones. No solo crecieron el número de pasajeros, viajeros y turistas tengamos en cuenta además que ha sido la Semana Santa, sino también en transporte de toneladas y mercancías.

Y el futuro a corto y medio plazo tiene mala pinta, dada que la programación del verano ya está hecha y los vuelos programados son menos que el año pasado, con lo cual la tendencia me temo que será ya una realidad y lo podremos ver a lo largo del 2024.

Es cierto que han anunciado una pequeña mejora con respecto a la ruta a Madrid, pero tendremos que esperar hasta finales de octubre para poder para poder verlo.

De cara a la programación de verano de 2024 la verdad es que la disminución de pasajeros y turistas en el Seve Ballesteros va a ser importante no solo hay que ver los destinos, sino las frecuencias y los horarios. La que más disminuye es Ryanair y es el motor de nuestro puerto, una compañía que ha cambiado el aeropuerto y que nos ha permitido viajar a los cántabros de una manera más económica y ha permitido traer turistas a nuestra región. Hace poco hemos escuchado a los directivos de Ryanair que su objetivo es crecer en el norte y luego tenemos que ver si eso es real, no sé si su intención es crecer o empezar a operar en otros aeropuertos del norte el tiempo lo dirá y además usted en su comparecencia nos ha confirmado que Ryanair seguirá manteniendo su presencia como hasta ahora en nuestro aeropuerto, y además nos satisface que a lo largo del 2024 este verano especialmente podremos ver en cada uno de estos aeropuertos el nuevo logo del gobierno de Cantabria, Cantabria Infinito; faltaría más que después de haber invertido más de 30.000 euros en un logo que costó que podría haber salido por 20 euros que este verano 2024 allí donde fuéramos lo pudiéramos lo pudiéramos lo pudiéramos leer.

Y a la importante reducción de operaciones y cancelación de rutas para la próxima temporada de verano, como la ruta a Sevilla a partir del próximo mes de abril, o la ruta de Ryanair a Barcelona como nos indicaba, resulta y leo los 2 titulares de prensa que la ruta aérea Oporto del Seve se cae antes de despegar y Ryanair planta el Gobierno y el contrato para promocionar la conexión, que se anunció para finales de marzo, queda desierto. Bueno, yo no sé esto, si les parecerá al Gobierno la Sra. Buruaga normal, esto de donde soy yo se llama vender la leche antes de ordeñar la vaca, vendieron una línea aérea a Oporto que no fue real porque ninguna compañía atendió a su llamada.

No es una cuestión de que solo son malos datos de un mes, como dicen ustedes, sino que ante la pasividad e inoperancia que vemos les pedimos al Gobierno del Partido Popular y a la Sra. Buruaga que tome medidas ya para que estos malos datos solo sean puntuales, y esta situación no vaya a peor, que ustedes precisamente nuevos no son y ya se vio lo que fueron capaces de hacer gobernando en esta región del 2011 al 2015, el resultado 300.000 pasajeros menos en el aeropuerto.

La triste realidad es que, después de que la Presidenta Buruaga presumiera en FITUR de los resultados conseguidos por el aeropuerto en el 2023, cada vez que salen unos datos mensuales son peores que los anteriores, lo cual a nuestro grupo entiende que no es aceptable. Eso es fruto de su inoperancia, eso es fruto de la incapacidad de trabajo de la señora la Presidenta Buruaga además está señalado esta semana la Sra. Buruaga ha estado en Bruselas, bien podía haber se reunido con interlocutores en Bruselas, con interlocutores europeos que permitan una mejor conexión con nuestro aeropuerto y, en cambio, tenemos a una presidenta ausente en los debates sobre el aeropuerto Seve Ballesteros, que cada vez que hay que defender a nuestro aeropuerto, mira para otro lado.

Les pedimos que tomen medidas y lo hagan rápido para revertir esta situación en el aeropuerto, Seve Ballesteros. Desde el Grupo Socialista hemos solicitado su comparecencia, Sr. Cubero, así como la del Director General de Transportes en comisión parlamentaria, para garantizar que pongan soluciones al grave problema que se está generando en el aeropuerto.

Pero para ir terminando, sí quería comentar las declaraciones a los medios de su jefa, la consejera Eva Guillermina Fernández atribuyendo a Ryanair y la situación internacional parte la pérdida de viajeros del Seve Ballesteros. Entiendo que sabe de quién le estoy hablando de la consejera de turismo, de su de su consejera, porque mira, en este parlamento estamos acostumbrados, de alguna forma lo podremos, lo vamos a llamar a una falta de comunicación entre los cargos de su propia consejería, porque usted, Sr. Cubero viene del sector turístico de Cantabria y a veces puedo llegar a entender la frustración



que supone su día a día ante tales afirmaciones de la señora consejera. Porque, miren, la consejería es como como un ser humano, no le podemos pedir a los pies que avancen y que se muevan si la cabeza no da las órdenes, las órdenes adecuadas.

A preguntas de la prensa sobre el retroceso de pasajeros en el aeropuerto, la consejera ha instado a valorar estas cuestiones con detenimiento, porque con los números siempre que ser cauto, porque están sujetos a muchas veces en situaciones internacionales, a parámetros que quizá todavía no se perciben, pero que se están afectando al mundo del turismo nos contó ¿la situación internacional y raya en el solo afectan al aeropuerto Seve Ballesteros, que ha perdido un 8,9 por ciento de pasajeros y no al resto de aeropuertos españoles que, como hemos comentado, han crecido un 13,2 por ciento este primer trimestre? ¿Entienden también el señor director general de turismo como entiende el portavoz del Partido Popular, el Sr. Alonso, que el crecimiento en el aeropuerto va ligado a la realidad económica de Cantabria y si estamos teniendo estos 3 meses de malos resultados en el aeropuerto Seve Ballesteros es fruto de la mala condición económica de Cantabria?

Estas respuestas la verdad, las de la señora consejera que son de nota, la culpa siempre es de otros que tendrá la culpa que nunca la quiere, y esta consejera nunca ha sido de asumir verdaderas responsabilidades.

Miren, señores del Gobierno, el resumen de esto es que el Partido Popular concurre a las elecciones con la promesa de continuar potenciando el aeropuerto Seve Ballesteros, incrementar las operaciones las compañías y los destinos, pero 9 meses después de su llegada al gobierno esto no parece que sea así ni muchísimo menos.

Señores del Gobierno, está en juego tanto el turismo como la economía de nuestra comunidad autónoma, les pedimos que se pongan a la tarea que se pongan a trabajar y que mejoren los resultados del aeropuerto Seve Ballesteros este 2024 y los años siguientes.

Muchísimas gracias.

EL SR. LÓPEZ ESTRADA (en funciones de presidente): Muchas gracias, Sr. Gutiérrez.

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra su portavoz, Armando Blanco, por diez minutos.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, dar las gracias al director general por comparecer ante esta Comisión, comisión que yo no llego realmente a entender el por qué se ha solicitado, más allá de evidentemente hacer un análisis sesgado de la situación actual, porque la situación del aeropuerto, evidentemente, no es tan preocupante como la que quiere exponer o presentar el Partido Socialista. Pero tampoco entiendo la actitud de los directores generales, al anterior director se le ha hecho una pregunta sobre las posibles negociaciones, nos habla de prudencia y no nos ha dado absolutamente ninguna información, por lo cual nos quedamos como hemos venido.

Y referente a usted, parece que se ha puesto varias tiritas antes de antes de comparecer porque no ha hecho más que indicar que las campañas que están ahora mismo vigentes son las del anterior ejecutivo. Por lo cual, más allá de darle la enhorabuena al anterior ejecutivo por lo que ha hecho, lo que no tengo claro no me queda claro es qué proponen ustedes para 2024, qué proponen ustedes para 2025. ¿O van a hacer al Sr. Marcano consejero? La verdad es que no lo sé, pero le agradecería que profundizara en esa cuestión.

Muchas gracias.

EL SR. LÓPEZ ESTRADA (en funciones de presidente): Muchas gracias, Sr. Blanco.

Por el Grupo Parlamentario Regionalista tiene la palabra Francisco Javier López Marcano.

EL SR. LÓPEZ MARCANO: Empieza..., correcto.

Bueno, tengo que confesar que la sola mención del branding de Cantabria Infinita es como una incitación a la petición de otra comparecencia. Lo mejor que podemos hacer es permítaseme la alusión, lo de uno de nuestros premios Nobel, Juan Ramón Jiménez "No le toques más que así es la cosa, déjalo como está" Lamentablemente no se ha hecho.

Todo lo que hemos escuchado es, efectivamente, el resultado de un compromiso asumido por este consejero, ante un interpelante portavoz de VOX en el año 22. Vamos a adjudicar todo a través de un concurso público. Y lo que adjudicamos fue convertir los aviones en oficinas de turismo aéreas, oficinas de turismo tierra y aire. Eso nos permitía tener tantas oficinas de turismo como destinos, y ese es el espíritu de los acuerdos.



Ya sé que caminan juntos turismo y transporte. Espero no vaya a ser que la Unión Europea nos denuncie; no digo que lo vaya a hacer, digo no vaya a ser; por ayudas de Estado como pasó en el pasado. Por tanto, oficinas de turismo aéreas.

Bien, lo que se nos dice aquí; que yo me voy un tanto de san desanimado, probablemente porque algo sé de la cuestión; es que tenemos un avión que pernocta cuatro días a la semana en el aeropuerto Sebe Ballesteros. Que pernocta, no; que pernochará en el aeropuerto Sebe Ballesteros, a partir de noviembre. Ese es el mayor compromiso. Con lo cual, no estará vigente hasta noviembre, esa pernocta.

Con lo cual, lejos de detener la merma de pasajeros, esa merma de 10 por ciento; 0,8 por ciento; 13 por ciento en enero; 6,7; 6,9 en marzo, y así sucesivamente. En vez de tener esa merma, vamos a tener un año en el mejor de los casos hasta que empiece a funcionar la pernocta de pérdida de pasajeros. Con lo cual estamos aceptando ya eso, Estamos aceptando... Eso es derrotismo, que eso va a pasar así.

Y a nosotros, a nosotros ya se nos juzgó por parte de nuestros ciudadanos. Pero también por parte de ustedes, antes del 28 de mayo. Y asumimos ese dictamen.

Pero es que ahora nos toca juzgar a nosotros. Ahora somos nosotros los que criticamos, los que estamos atentos, los que somos vigías ante sus acciones. Y eso es así.

¿Por tanto, cabalga juntos Turismo y Transportes? Sí. ¿Más que cabalgan van en el mismo vehículo? Sí. ¿Pero quién conduce? Turismo; más compromisos, más compromisos. Eso es lo que yo quiero.

Porque -insisto- el pliego de condiciones que data del año 22, contempla una inversión -nunca mejor dicho- de 43 millones de euros por parte de Cantabria, en favor del aeropuerto y las políticas turísticas, pero también aeroportuarias. Y eso es lo que tenemos que rentabilizar

Conseguir la pernocta todos los días de la semana. Mejorar los datos de Madrid, que se puede. Basta, basta con ser incesantemente intensos con Iberia, para que no nos den gato por liebre. Y dar gato por liebre es negociar con Iberia, firmar un convenio con Iberia y que luego Iberia delegue la operativa en Air Nostrum, cuyos aviones CRJ tienen una capacidad de 100 pasajeros. Mientras que los de Iberia, los Boing 738, Boing 738 pueden tener una capacidad de pasajeros de 186 o de 198. Y ahí perdemos por cada vuelo entre 86 y 98 pasajeros. Y eso nos lleva haber perdido en el presente al que nos estamos refiriendo: 28.000 plazas de avión. Porque una cosa es el adjudicatario y otra cosa es la operadora. Y eso pasa en varios lugares. Eso también hay que evitarlo.

Y cualquiera que mire el calendario de conexiones de Ryanair ve que, en el verano, en esta temporada de verano vamos a perder 527 operaciones; 527 conexiones; no destinos, obviamente: 527. Eso es tremendo. ¿Cómo vamos a evitar eso?

¿Cómo vamos a evitar la pujanza que está mostrando Aragón, por ejemplo, para que Ryanair se convierta en base, tenga una base, una de sus muchas bases en el aeropuerto de Zaragoza? Estamos participando en esa esa puja que estaba prácticamente concedida, antes que finalizara la legislatura pasada, cuando teníamos negociadas las condiciones con Ryanair. Cuando AENA, cuando el director del aeropuerto sabía que eso estaba en marcha y conocía perfectamente lo que había que hacer en el aeropuerto para tener opciones por encima de los demás a tener esa base. No estamos haciendo nada.

El problema de Oporto es que antes de mayo, antes de mayo del 23 ya existía un compromiso para contar con esos destinos. Con Düsseldorf, con Praga, con Cracovia y con Oporto.

Y la presidenta, confiada en el cumplimiento de ese compromiso, lo anunció en FITUR. Pero es que las condiciones ya se sabían, y alguien tenía que haber trabajado en ese ínterin para consolidar todo eso.

Hay que conseguir la base de Ryanair, hay que conseguir también el respeto por parte de aquellos que co-firman con nosotros los convenios. Ya sé que hay códigos sancionadores que se pueden aplicar con mucho rigor. Hay que conseguir eso, porque nos necesita el sector, porque nos necesitan la hostelería, la hotelería; porque hemos llegado a una situación en la que el 50 por ciento de nuestros pasajeros es nacional y el 50 por ciento de nuestros pasajeros es extranjero. Y eso hace años era como una quimera en la que no podíamos pensar.

Y hay que conseguir todo eso, porque el 14 por 100 del turismo extranjero, en los datos de febrero, ha sido el crecimiento que este sector como nutriente nos aporta. Y hay que conseguir todas esas oficinas, que tampoco es nuevo que tengamos en el Reino Unido Edimburgo, Londres, Manchester y Birmingham, no es nuevo; que tampoco nuevo que tengamos en Italia -alguna parte sí que es nueva- que tengamos Londres, Champino, Milán, Oriol Siero, Venecia, Marco Polo, Treviso... Esas cosas no son nuevas porque hay un paralelismo entre nuestra política turística a través de los aeropuertos y nuestra pertenencia a la España Verde.



¿Cuáles son los países europeos en los que incide nuestra política turística? Pues el Reino Unido, Francia, Alemania e Italia. Eso tiene muchísimo, muchísimo sentido. De manera que hay muchísimo, muchísimo que hacer.

Pero no es aceptable para nosotros que se nos presente como una buena noticia, como la mejor noticia, que a partir de noviembre -eso no se ha dicho- eso lo aportó yo, a partir de noviembre pernocta un avión con destino a Madrid, con procedencia y destino a Madrid, en el Seve Ballesteros. Eso es el único éxito que diez meses de Gobierno ha reportado.

Y recuerda a lo de siempre. Porque si mejoramos el número de frecuencias, si mejoramos el número de compañías, si evitamos que en Sevilla deje de operar Ryanair y opere solo Volotea, si evitamos que se reduzcan las conexiones con Barcelona ¿Quién nos ha dicho que no seremos capaces de abaratar los costes de los billetes? Que eso es lo que está sucediendo en estos momentos.

¿Quién nos ha dicho a los demás que lo que ha pasado en Bucarest es responsabilidad de Iberia, como ha dicho la consejera? No. Es responsabilidad de Wizz Air, la compañía húngara de transporte. En eso tenemos muchísimo que hacer. Para sembrar futuro, no para justificar el pasado; si el pasado lo conocemos perfectamente. Si yo he sentido -dicho con respeto director- he sentido la necesidad de una biodramina, nos hemos pasado viajando de un sitio a otro, etcétera, etcétera. Yo que he sido actante, coactante al menos en primera línea. Porque -termino- los técnicos que usted tiene son los mismos técnicos. El departamento jurídico es el mismo departamento jurídico, en uno y otro sitio. Pero no estamos hablando del buen trabajo; que yo no lo discuto; del departamento jurídico.

Estamos hablando de las decisiones políticas de la primera, de la primera línea, en las que usted participa. Y esas decisiones políticas tienen que ser enérgicas y decididas; no, no cautas, porque llevamos 10 meses de cautela; el tiempo va muchísima velocidad.

Gracias.

EL SR. LÓPEZ ESTRADA (en funciones de presidente): Muchas gracias, señor diputado.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz don Alejandro Liz Cacho.

EL SR. LIZ CACHO: Buenos días. Gracias señor presidente. Bueno vamos a empezar por lo fácil señor, señor Gutiérrez. Es tremendo, como todo lo que hay de malo ahora es culpa del Gobierno del Partido Popular; y todo lo que hay de bueno, es una herencia, es una herencia.

(Murmulllos desde los escaños)

Sí me gustaría saber...

EL SR. LÓPEZ ESTRADA (en funciones de presidente): Silencio por favor.

EL SR. LIZ CACHO: Quién dirige el debate aquí porque...

EL SR. LÓPEZ ESTRADA (en funciones de presidente): Bueno, bien, le pido un poco de paciencia como tenemos nosotros con usted, cuando le preside.

Muchas gracias.

EL SR. LIZ CACHO: Reitero. Muchas gracias Puedo continuar, ¿verdad?

EL SR. LÓPEZ ESTRADA (en funciones de presidente): Cuando usted desee...

EL SR. LIZ CACHO: Todo lo que hay de malo; es por el Gobierno del Partido Popular; y todo lo bueno, señor Gutiérrez, es fruto de la política del PSOE.

Yo, de verdad, honestamente, creo que usted tiene nostalgia de lo no vivido, porque es un ahora se llama, un neologismo, que es anemoia, ¿no? Es nostalgia de algo, de una situación que para usted era fantástica, esto era un oasis y no es así; no es así; no era la situación tan buena como ustedes las pintan bajo su Gobierno, y eso lo supo valorar la gente convenientemente en las elecciones. Le reitero anemoia, nostalgia de lo no vivido. No era la situación, como usted la pinta; no era como usted la pinta, ni todo lo bueno que pasa ahora, ni mucho menos, es por el Partido Socialista.

Bueno, dicho esto, quiero agradecer, en nombre de mi grupo, al señor Cubero, al señor director general, su presencia aquí y también la de la de su equipo, y quiero agradecer y valorar la amplia exposición, la exhaustiva exposición sobre sobre el particular.





No es fácil y encima, cuando podía incluso haber puesto pegos o haberse negado a comparecer, porque realmente quién tiene competencias en esta cuestión es el director general de transportes, pero bueno, por eso valoramos doblemente el que haya, se haya prestado a comparecer, lo que demuestra transparencia, ganas de colaborar, y nosotros lo valoramos, y además es que ha ofrecido una información importante, complementaria, pero importante sobre, sobre el asunto que estamos tratando.

No es fácil responder a ciertas cuestiones, que son políticas, pero también son técnicas y también necesitan de muchos datos, y, sobre todo, no es fácil responder cuando la pregunta no es clara. ¿A qué me refiero? A que la solicitud de comparecencia del grupo proponente, del Grupo Socialista, pues era de todo, menos clara, era inconcreta, era genérica y cuando uno no sabe lo que se le pregunta, pues difícilmente puede responder. Y aun así pues hemos tenido una cumplida respuesta, un buen informe que quiero felicitar.

Esta vez lo hemos dejado pasar, pero le adelanto que, como mi opinión, como miembro de la Mesa del Parlamento en próximas solicitudes de comparecencia, pediremos más rigor y más exhaustividad cuando se pida la comparecencia de algún miembro del Gobierno, porque es de una inseguridad terrible el hacer venir aquí a alguien sin saber a qué, a qué se, a qué se enfrenta o que tiene que responder.

Bien. Yo creo que aquí lo importante son los retos, como, los retos a los que nos enfrentamos, que han sido explicados perfectamente por el señor Cubero, el reto evidente de prepararnos para un escenario de intensa competencia interregional, el reto de desestacionalizar el turismo y de fidelizar, saber fidelizar al a los visitantes y uno que a veces se incide poco, pero es fundamental y aquí se ha hecho que es maximizar el potencial de las herramientas de marketing digital.

Yo creo que para esos 3 grandes retos a los que nos enfrentamos, a los que nos enfrentamos, el Gobierno de Cantabria, la consejería y las direcciones generales implicadas tienen las políticas y las respuestas adecuadas para afrontarlas con, con solvencia. Se habla mucho y aquí se ha hablado mucho hoy de los records, los records que se deben superar y se da la sensación de que los records se tienen que ir superando todos los años in crescendo. Eso, eso es absolutamente imposible.

Ha explicado el portavoz del Grupo Popular en la primera comparecencia, el señor Alonso, como los ciclos económicos también tienen influencia en los, en los destinos, en los vuelos, es decir, eso es algo que no, de lo que no nos podemos sustraer.

Y los records, por poner un ejemplo, en el año 2012, con un Gobierno del Partido Popular, se alcanzó un récord en este aeropuerto, y no fue hasta siete años después, en el 2019, cuando se superó ese reto. Es decir, los records, es difícil superarlos, pero, pero de hacerse no se hacen de un año para otro.

Por tanto, yo entiendo que hay que ser más optimista. No, hay que vender el pasado como como la panacea de todo, y hay que confiar en las políticas del actual Gobierno. Porque, claro, aquí se está vendiendo una imagen catastrofista del panorama de nuestro aeropuerto hoy en día, y quien más incide en esta crítica es, o si en esta situación, es el Partido Socialista y el Partido Regionalista, que, por cierto, no son ajenos, no son ajenos a la situación que había anteriormente cuando bajo su Gobierno vieron o contemplaron cómo caían ocho rutas, como quedaban desiertas 8 rutas: Sevilla, Murcia, Valencia, Málaga, Alicante, Marsella, Lyon, Nantes, Bucarest, Lisboa, Oporto, Berlín, Colonia, Düsseldorf, Varsovia o Katowice. Es decir, estas ocho rutas quedaron desiertas, y ustedes, estando en el Gobierno, vieron cómo caían estas ocho rutas.

Por tanto, ni la situación entonces, cuando dependía de ustedes, era tan maravillosa ni la situación, ahora es tan catastrofista como ustedes insisten en plantear. Yo creo, y termino, que lo importante aquí y de lo que nos tiene que preocupar a todos, como no, como políticos, sino como cántabros, como ciudadanos de Cantabria, es la operativa de, que la operativa del aeropuerto para 2024, hablando en el corto plazo, en el corto plazo, la operativa va a ser similar, y esa es la realidad, similar a la del verano del 2023, con vuelos desde los 29 mercados que ha citado el señor director general. Por tanto, no ha lugar a tanto catastrofismo, ni a pintar esa imagen catastrofista. Vamos a centrarnos en los retos. Vamos a empujar todos en la consecución de algo que es bueno para para nuestra región y vamos a dejarnos de tanto catastrofismo que como digo, no es ni justo, ni cierto.

EL SR. LÓPEZ MARCANO (en funciones de presidente): Muchas gracias, señor diputado.

Para finalizar tiene el turno de intervención don Gustavo Cubero San Miguel.

EL SR. CUBERO SAN MIGUEL: Gracias, señor presidente.

Bueno, yo agradecerles a todos sus aportaciones. La verdad es que, bueno, yo lo veo todo en tono positivo, comentarles que, bueno, las contrataciones se hacen de año en año, es difícil, muy difícil ver un resultado a meses, porque esto no va mes a mes, el trabajo es arduo, el trabajo es constante y nosotros de la mano de la, vamos de la Dirección General de Transportes, desde atención Dirección General de Turismo estamos buscando y trabajando intensamente para intentar nuevas conexiones aéreas, para intentar atraer a nuevos viajeros a Cantabria, asistiendo a todos los foros posibles e imaginables y repito que siempre se aceptan, se aceptan, pero gustosamente todas las aportaciones que se puedan dar.



Y solamente para hacer un pequeño matiz, no por corregir a mi compañero Pablo ni mucho menos, pero no, no veo yo visión pesimista, absolutamente, todo lo contrario de una visión de trabajo, de intentar conseguir mayores, mayores progresos e intentar conseguir un número mayor de visitantes a Cantabria, para hacer de este destino que decimos que sí, que Cantabria es infinita, tenemos cuatro, una Cantabria, cuatro estaciones, tenemos que vender, tenemos que vender nuestra tierra como lo que es, que es un foco maravilloso y como bien dice el señor Marcano, yo vengo sí, de la, del turismo nos conocemos bien y trabajamos intensamente por ello. Venimos desde ese foco. El partido político mío es diferente, totalmente diferente.

Así que lo único ya les digo, soy muy breve, les agradezco a todas las aportaciones que nos hayan podido hacer y nosotros trabajaremos, arduo e intensamente para conseguir que tanto este aeropuerto, como la comunidad, se vea beneficiada por un mayor incremento de viajeros, a ser posible de calidad, que lo que estamos intentando y que nos conozcan, más allá de nuestras fronteras, que es nuestro principal eslogan ahora mismo.

Muchísimas gracias.

EL SR. LÓPEZ ESTRADA (en funciones de presidente): Muchas gracias, señor director.

No habiendo más asuntos en el orden del día, se levanta la sesión.

(Finaliza la sesión a las trece horas)

BORRADOR