ESCUELA UNIVERSITARIA DE TURISMO

GRADO EN TURISMO

Trabajo Fin de Grado

Curso académico 2015/16

AUTOR:

ÁLVARO BESOY LLANES

TITULO:

ANÁLISIS DE LAS CONEXIONES EN EL AEROPUERTO SEVERIANO BALLESTEROS Y SU INFLUENCIA EN EL TURISMO DE CANTABRIA

TITLE:

STUDY OF SEVERIANO BALLESTEROS AIRPORT FLIGHT CONNECTIONS AND THEIR INFLUENCE OVER TOURISM IN CANTABRIA

DIRECTOR: MANUEL VIDAL LÓPEZ-TORMOS

ESCUELA UNIVERSITARIA DE TURISMO

GRADO EN TURISMO

Trabajo Fin de Grado

Curso académico 2015/16

Fecha de entrega: 20/09/2016

AUTOR: ÁLVARO BESOY LLANES

TITULO: Análisis de las conexiones del Aeropuerto Severiano Ballesteros y su influencia en el turismo de Cantabria.

TITLE: Study of Severiano Ballesteros Airport flight connections and their influence over tourism in Cantabria.

DIRECTOR: Manuel Vidal López-Tormos

TRIBUNAL:

Nombre:	**Firma:**
Nombre:	**Firma:**
Nombre:	**Firma:**

En Santander a: 20 de septiembre de 2016

NOTAS PRELIMINARES

"Solamente aquel que construye el futuro tiene derecho a juzgar el pasado"

Friedrich Nietzsche (1844-1900) Filósofo alemán.

AGRADECIMIENTOS

A mis padres y mi hermano, gracias a su esfuerzo y apoyo he podido conseguir lo que empecé hace ya cuatro años.

Tampoco sin mis compañeros y amigos que entre unos y otros hemos sido un apoyo constante.

Gracias a mi tutor Manuel Vidal por la inspiración y tormenta de ideas en sus clases, de las que salías con ganas de llevar a cabo proyectos futuros, y la ayuda durante todo el trabajo de fin de grado. Y a todos los miembros de la Escuela Universitaria de Turismo Altamira que me han formado durante estos cuatro años de grado.

A todos aquellos que han colaborado en la realización de este proyecto gracias por su amabilidad, dedicación y por su tiempo.

ÍNDICE

NOTAS PRELIMINARES 2
AGRADECIMIENTOS 3
ÍNDICE 4
SUMARIO / ABSTRACT 6
1.INTRODUCCIÓN 8
1.1 FINALIDAD Y MOTIVOS: 8
1.2 OBJETIVOS: 9
2.METODOLOGÍA 10
FUENTES DE INFORMACIÓN PRIMARIAS 10
FUENTES DE INFORMACIÓN SECUNDARIAS 10
3.MARCO TEÓRICO 11
3.1 HISTORIA Y EVOLUCIÓN DEL TURISMO 11
3.2 HISTORIA DEL AEROPUERTO DE SANTANDER 13
3.3 LAS COMPAÑÍAS AÉREAS EN LOS AEROPUERTOS DE SANTANDER 16
3.4 EL NACIMIENTO DEL LOW-COST 22
3.4.1 EL LOWCOST EN CANTABRIA 23
3.5 EL PERFIL DE PASAJERO POR COMPAÑÍA AEREA 24
3.5.1 Air Nostrum 25
3.5.2 Ryanair 26
3.6 LAS RUTAS INTERNACIONALES 30
3.7 LA ESTACIONALIDAD EN CANTABRIA 32
4.ENTREVISTAS 35
4.1 ENTREVISTA A MANUEL DIEGO MURIEDAS, DE LA ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL AEROPUERTO DE PARAYAS, (Agosto 2016). 35
4.2 ENTREVISTA A GUSTAVO CUBERO, DIRECTOR COMERCIAL DEL GRUPO SARDINERO, (Agosto 2016). 40
4.3 ENTREVISTA A PEDRO CASARES HONTAÑÓN. 41
5. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS 43
BIBLIOGRAFÍA 50
ÍNDICE DE IMÁGENES 53
ÍNDICE DE TABLAS 53
ÍNDICE DE GRÁFICOS 53

ANEXO 1. Orden FOM/657/2015, de 10 de abril, por la que se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Santander. 54

SUMARIO / ABSTRACT

El TFG que se va a exponer a continuación trata sobre las conexiones que existen en el Aeropuerto Severiano Ballesteros, de Santander. En él se realiza una investigación acerca de cómo influyen las conexiones directas que tiene el aeropuerto en el turismo de la región de Cantabria.

Para ello se analizarán datos reales, además opiniones de personas relacionadas con el aeropuerto y el ámbito socio-económico del mismo.

En primer lugar, una breve introducción acerca de la historia del aeropuerto, del turismo aéreo y las compañías que operan en el aeropuerto Severiano Ballesteros, de Santander.

Un análisis de los datos socio-económicos del mismo, de donde saldrán las principales conclusiones que con este estudio quiero conseguir, dando a conocer lo que realmente aporta una infraestructura como la del aeropuerto al turismo de Cantabria, así como posibles aspectos de mejora del mismo, y de la promoción de Cantabria en las ciudades con las que está conectada vía aérea.

Para ello también se ha realizado un trabajo de campo mediante la realización de entrevistas a personas relacionadas con el aeropuerto, turismo de Cantabria, y profesores de la Universidad, que han aportado datos imprescindibles para la realización de este proyecto de fin de grado.

Palabras clave: *aeropuerto, pasajero, promoción turística, gasto, ruta, conexión, análisis socio-económico, investigación, subvención.*

This dissertation is about the influence of Santander Severiano Ballesteros airport in Cantabria's Tourism.

The investigation is about how the direct connections of the airport influence the tourism in Cantabria, and to make a conclusion, real data will be analyzed and opinions of people related to the airport and socio-economic ambience will be attached.

First of all, a brief introduction about airport history and the different companies operating there. Then, analysis of socio-economic information of the airport and tourism in Cantabria, passengers and their expenditure grom where main conclusions will arise as well as possible

improvement measures to implement in the organization and also the promotion of the region in the different origin cities.

The main goal thus to put in value an infraestructure such as the airport providing also extensive fieldwork among the people somehow related to the airport and to tourism in Cantabria, university professors, etc… who have provided their essential points of view to the dissertation.

Key words : *airport, passenger, tourist promotion, expenditure, connection, socio-economic analysis, research.*

1. INTRODUCCIÓN

1.1 FINALIDAD Y MOTIVOS:

El presente curso 2015/2016, es el último de mi andadura como estudiante del Grado en Turismo, y con ello la difícil elección del tema del Trabajo de Fin de Grado.

Después de mil vueltas de hoja y cerca del día de la elección del mismo, durante una clase de Marketing Turístico, surge de mano del profesor Manuel Vidal, ahora mi tutor del proyecto y al que le estoy muy agradecido, la idea de conocer realmente que influencia tiene el Aeropuerto Severiano Ballesteros en el turismo de Cantabria. Fue un simple comentario mientras abordábamos un tema de promoción del turismo de la región, pero despertó mi atención y decidí que podría ser una buena idea la cual analizar para sacar una conclusión al respecto, por medio de mi proyecto de fin de grado.

Por tanto, la motivación principal es personal, ya que es una motivación el poder realizar este proyecto y dar a conocer lo que una infraestructura tan importante para la economía de la región puede aportar, qué tipo de pasajero es el que viene a Cantabria, cuánto tiempo se queda en la región, cuánto gasta de media en su estancia, si vienen o no de paso.

Hoy en día hay una gran competencia entre regiones, entre aeropuertos, entre compañías. Pero, ¿realmente estamos amortizando las inversiones que se realizan para que la gente pueda viajar desde Cantabria?, o lo que es más importante aún, ¿viene la gente a conocer Cantabria gracias a las conexiones que tenemos en el aeropuerto?

España está batiendo récords de turistas en el último año, pero, ¿lo está haciendo Cantabria? Una de las preguntas que se pretende contestar en este proyecto, es si la promoción que se realiza de la región en el exterior es la correcta, o si por el contrario es insuficiente.

Una de las cosas que lleva a que los pasajeros decidan o no viajar, son las ofertas que proponen las compañías y los precios que establecen para sus vuelos dependiendo de las distintas conexiones, horarios, etc. Pero más importante si cabe es la imagen que tienen los pasajeros del destino que eligen. No sirve de nada establecer nuevas conexiones en el aeropuerto si, por poner un ejemplo, los potenciales pasajeros de Londres, no conocen los recursos turísticos que ofrece Santander, y la región de Cantabria, y solo es un método para los propios residentes de la región, y alrededores de conocer la ciudad inglesa.

El aeropuerto Severiano Ballesteros tuvo en el año 2015 un total de 875.920 pasajeros, lo que supuso un incremento del 7,4% respecto al año anterior. De estos hubo una diferencia de 1.254 personas, donde salieron más pasajeros de los que llegaron a Cantabria en este año. En el año 2014, la diferencia era de 4.392 pasajeros que salieron más de los que llegaron, y en el año 2013 la diferencia era aún mayor, salieron 11.913 personas más desde el aeropuerto Severiano Ballesteros, que los que llegaron a la región.
Se ha ido mejorando, aunque aún no es suficiente, ya que las llegadas no superan a las salidas. Y más teniendo en cuenta que en el año 2015 llegaron a España 68,1 millones de turistas según el Instituto Nacional de Estadística, lo que supone solamente que a Cantabria llegó el 1.28%. ¿Se debe esto a la poca promoción turística de la región en el exterior?

Sabemos la importancia que ha tenido el transporte aéreo en la globalización, haciéndonos más sencillo y rápido estar en otra parte del mundo, comparando con cualquier otro medio de transporte. Además de contribuir a la globalización e internacionalización del turismo, es de vital importancia en el aspecto económico, por lo que he encontrado interesante, analizar que repercusión tiene el aeropuerto Severiano Ballesteros en el Turismo de Cantabria.

1.2 OBJETIVOS:

El principal objetivo de este trabajo es analizar la repercusión que tienen las rutas existentes en el Aeropuerto Severiano Ballesteros, de Santander, en el turismo de Cantabria.

Para ello analizaremos la evolución del aeropuerto y sus rutas, las compañías aéreas que en él operan, y los pasajeros de las distintas compañías. Podemos establecer unos objetivos más precisos para la consecución de una conclusión al respecto, que son:

- Analizar el perfil del pasajero de las compañías aéreas y el gasto que realizan
- Análisis sobre la rentabilidad que ofrecen las distintas conexiones
- Reflejar las opiniones de profesionales relativos al Aeropuerto, Turismo, y Gobierno de Cantabria.
- Sacar conclusiones mediante los parámetros analizados.
- Establecer propuestas que ayuden al funcionamiento del Aeropuerto y a la promoción turística de Cantabria en el exterior.

Mediante los datos a los que sea posible acceder, se desarrollaran los objetivos arriba expuestos con la intención de poder dar una idea de la repercusión que tiene esta gran infraestructura en el turismo de nuestra región, y con el fin de proponer también alguna posible propuesta que pudiera mejorar el trabajo que realizan muchos profesionales del sector diariamente, tanto para el mejor funcionamiento del aeropuerto, como para el desarrollo de la promoción turística de nuestra región sobre todo en el extranjero, que es de vital importancia.

2. METODOLOGÍA

FUENTES DE INFORMACIÓN PRIMARIAS

Para la realización de este trabajo de fin de grado se han llevado a cabo métodos de recogida de información tanto primaria como secundaria. En cuanto a las fuentes de información primaria ha sido de vital importancia para conocer de primera mano la situación actual tanto del aeropuerto como del ámbito turístico de la región.
Como fuentes de información primaria incluyo los encuentros con:

- Gustavo Cubero, Director Comercial del Grupo Sardinero.
- Manuel Diego Muriedas, de la Asociación de Amigos del Aeropuerto de Parayas.
- Carmen Vidal, Secretaria de Bienvenido Rico Rodríguez, Director del Aeropuerto Severiano Ballesteros.
- Pedro Casares Hontañón, Profesor del Departamento de Economía de la Universidad de Cantabria y Director del Máster Universitario en Comercio, Transportes y Comunicaciones Internacionales y Secretario General del PSOE de Santander.

FUENTES DE INFORMACIÓN SECUNDARIAS

Para el trabajo se ha utilizado material bibliográfico gracias a la Universidad de Cantabria y a los distintos estudios realizados en años anteriores, material sobre la historia del turismo, la historia de los aeropuertos en Cantabria y de compañías aéreas que han operado en nuestra región. Además se han utilizado artículos de Exceltur, publicaciones de prensa referidas al aeropuerto, las bases de datos estadísticos de Aena, así como datos del Instituto Nacional de Estadística, o el Instituto Cántabro de Estadística.

Todos ellos han sido indispensables para la realización de este estudio de una manera lo más objetiva posible.

3. MARCO TEÓRICO

3.1 HISTORIA Y EVOLUCIÓN DEL TURISMO

El turismo (Garrido, 2007) es un fenómeno que tiene su origen a mediados del siglo XVIII y que surge gracias a los nuevos hábitos que tiene la clase alta de Gran Bretaña. Y aunque el hecho de viajar ya existía desde la Antigüedad, es verdad que hasta que no comienza el turismo conocido como *turismo de masas* no hubo un concepto o un término que reflejase lo que era el turismo.

Según (Faraldo & Rodriguez-López, 2013) "en la mayor parte de idiomas occidentales la palabra solo llegó a asentarse a partir de 1945 – en su acepción moderna – lo que nos demuestra que, es un fenómeno muy reciente".

Algunos datos que nos muestran desde cuándo comenzó a surgir el fenómeno del turismo, es su aparición en las lenguas más habituales. Por ejemplo, la primera vez que se usa la palabra "*tourism"* es en idioma inglés y no será hasta 1800, mientras que la palabra "*turiste*" la encontramos por primera vez en un texto francés en el año 1816. Habría que esperar hasta el año 1925 para ver la primera aparición de la palabra turismo en el Diccionario de la Real Academia Española, ya en su edición decimoquinta. Este lo define como "afición a viajar por gusto a recorrer un país".

Según la OMT (OMT, 2016), consiste en aquellas actividades que las personas realizan mientras están de viaje en entornos donde no es habitual que se encuentren, cuyos fines son el ocio, los negocios u otros y duran períodos inferiores a un año.

Una vez que hemos definido lo que es el turismo, hay que decir que este tiene su verdadero origen en el Grand Tour, un viaje por el que las clases nobiliarias británicas comenzaron a enviar a sus hijos de viaje, en un periodo de tiempo establecido, estableciendo así una relación de *tour*, con una salida al extranjero y un periodo definido. Estamos hablando del turismo burgués. Consistía en un viaje tanto de placer como de aprendizaje.

El Grand Tour tuvo su auge cuando surge el ferrocarril en la década de 1820. Tenía lugar una vez los jóvenes acababan sus estudios, y era una viaje que les permitía poner en práctica sus conocimientos y aquellos objetos de estudio que tanto tiempo habían dedicado,

así como establecer relaciones de contacto para un futuro, tanto consejos, como apoyo para la vida laboral.
Bien es cierto, que España no estuvo muy presente en los viajes de los burgueses británicos, aunque hay excepciones.

Ya iniciando el siglo XIX aparecen nuevas formas de turismo, que generan grandes cambios en la sociedad, en la economía y en la vida de las personas, su estilo de vida. Se vio causado por la Revolución Industrial, y se denominó turismo de placer. Fue a partir de este momento cuando el interés del turista era conocer los monumentos más importantes de la ciudad que visitaba así como los principales paisajes, lugares históricos de esa determinada región o país, que se define con el término inglés *sightseeing*. Esto se vio favorecido por las mejoras que se produjeron en los medios de transporte en la conocida como *the railway age,* por el ferrocarril, además del barco. También influye que los países alcanzan un determinado nivel de renta que permitió a sus habitantes la posibilidad de viajar.
La industrialización creó también dos clases sociales nuevas que iban a ser los turistas modernos a finales del siglo XIX, una fue la clase obrera y la otra eran los intermediarios financieros. Aparición de la estacionalidad turística. Es entonces cuando a esto contribuye otro fenómeno el cual sería clave en el turismo generalizado o de masas: el turismo termal y de balnearios, o higienismo.

Más tarde después de la revolución industrial y la etapa del higienismo, una vez inmersos en el siglo XX, es cuando el turismo cobra una entidad diferente a lo que conocíamos, realizándose viajes por el mero hecho de la búsqueda de la satisfacción, y el estado del bienestar (Welfare State).
Hay que decir que los periodos de guerra son fatídicos para el desarrollo del turismo internacional, la Primera y la Segunda Guerra Mundial, aunque los desarrollos tecnológicos que en estas se consiguieron, se vieron reflejados en el ámbito civil con la mejora de la aviación, el automovilismo, la navegación marítima…
Tanto progresa la aviación que en el año 1927 se vende el primer *forfait* aéreo, Nueva York – Chicago, aunque no es hasta mitad de siglo cuando se produciría la verdadera mejora de las tecnologías aeronáuticas.
Hay que destacar que gracias la OIT (Organización Internacional del Trabajo), que prepara la primera convención de defensa de las vacaciones pagadas a los trabajadores,

consiguiéndose en los años sesenta hasta 20 días de vacaciones pagadas al año en los países socialdemócratas del centro y norte de Europa, como nos dice (Díaz & García, 2012).

Un factor importante es el de la movilidad, que en Europa se vio condicionado ya que la liberación de la política aérea no se produce hasta 1993, mientras que en Estados Unidos ya se había producido en el año 1978.

Ya en nuestros días, en el siglo XXI vivimos en un ambiente de globalización mundial gracias a todas las evoluciones tecnológicas, que provoca que a través de internet todo sea mucho más fácil tanto para las empresas como para el cliente. También es cierto que existe incertidumbre derivada de nuevos conflictos bélicos como la guerra de Irak, o los recientes atentados yihadistas.
Hay que mencionar también que en nuestros días, la población está concienciada de la sensibilidad ambiental que repercute directamente sobre el turismo, creándose otras variedades de este, como el ecoturismo o turismo de naturaleza.

3.2 HISTORIA DEL AEROPUERTO DE SANTANDER

Después de que se inventara el motor a explosión a comienzos del siglo XX, comienza el despegue de la aviación, y los aviones iban poco a poco ganando terreno a los dirigibles que en aquel entonces gobernaban el aire. A partir de este momento, todo fue avanzando de manera que comenzaban a haber nuevos récords de permanencia en el aire, distancia de recorridos y altitud, y estas hazañas se transformaban en fiestas, que eran realizadas por toda Europa.

Santander presenció su primer vuelo en el año 1910. Este tuvo lugar en lo que fue un campo de aviación situado en la zona de la Albericia, que se convirtió en el primer aeródromo de la ciudad en el año 1912, donde se construyeron dos hangares y se preparó el campo de vuelo.

Ya en el año 1909, Santander destacaba por ser una ciudad de veraneo de los Reyes. Entre las actividades que se realizaban por aquel entonces estaba el concurso de aeroplanos pilotados por aviadores franceses, donde tras varios intentos fallidos, el 8 de septiembre de 1910, el piloto Ferdinand Pascal ejecuta un vuelo despegando desde el campo de aviación de La Albericia, y consiguiendo aterrizar en la segunda playa del Sardinero.

Este evento trajo consigo una mayor fama de la ciudad por el público que atraía, así como por parte de la Familia Real que veraneaba en la ciudad de Santander, haciendo que dotase finalmente la planicie de La Albericia de un pequeño hangar donde guardar los aeroplanos.
Tras este evento, que se denominó Semana Aérea, mucha fue la atracción que suscitó a curiosos y seguidores. Esto propició una segunda convocatoria al año siguiente, 1911.
Lamentablemente en esta ocasión, un accidente provocó la pérdida de varias vidas entre el público asistente y causando numerosos heridos.

Ya en el año 1912 (Navarro, 2003) se organizó una semana aérea mucho más amplia que las anteriores y donde acudieron los infantes Don Carlos y Doña Luisa, y donde también estaban el Gobernador Civil, Sr. Larrondo y el alcalde de Santander. Estos pudieron presenciar las acrobacias que Leonce Garnier, y Pierre Lacombe realizaron el 3 de julio de ese mismo año. En esta ocasión se aprovechó para arreglar el campo de vuelo, y la habilidad de los pilotos suscitó gran interés y admiración entre la población después de sobrevolar la bahía santanderina.

Imagen 1: Segunda Semana Aérea de Santander, en el año 1912.

Fuente: Por los cielos de la Montaña.

La siguiente Semana Aérea, en 1913, coincidió con el inicio de los veraneos reales en el Palacio de la Magdalena, y con ello el Ayuntamiento de Santander promovió nuevas reformas en el Aeródromo de la Albericia para llevar a cabo las fiestas de la aviación Santanderina.
El 30 de Abril de 1913 se inaugura oficialmente el Aeródromo de La Albericia.

En los años 1936 y 1937 el aeródromo de La Albericia continuaba su actividad pero ahora compartiendo la actividad civil con la militar, ya que se vio sometido a una ampliación por parte militar en la Guerra Civil. En 1948, este aeródromo se abre oficialmente al tráfico aéreo civil tanto a nivel nacional como internacional, de turismo y escalas comerciales. En julio de 1950, la compañía Iberia inaugura la primera conexión con Madrid.
No obstante, este aeródromo tenía sus limitaciones, por lo que en el año 1945 se comienza a pensar en la idea de construcción de un nuevo aeropuerto.
No es hasta el 25 de septiembre de 1953 cuando el nuevo Aeropuerto de Parayas, es inaugurado. Exactamente la fecha de inauguración del Aeropuerto de Parayas fue el 31 de Agosto de 1953, y fue inaugurado por el Ministro del Aire, el General González Gallarza.
El mismo día que el Aeropuerto de Santander en Parayas abre sus puertas, las cerraba el aeródromo de La Albericia el 25 de septiembre del mismo año.

Según (AENA, 2016) Parayas tenía una pista afirmada de 1150 metros de longitud por 70 metros de anchura, un reducido edificio terminal, oficinas del aeropuerto, aduana y torre de control.

En diciembre de 1959, la marea rompió el muro de contención que cerraba las marismas y las aguas del Cantábrico inundaron las pistas y las dependencias del aeropuerto. El recinto aeroportuario sufrió gravísimos daños. Durante los años siguientes, hubo que construir un nuevo dique capaz de aguantar las embestidas del mar.
En 1965, Parayas pasó a denominarse oficialmente Aeropuerto de Santander y, en 1967, se instaló un destacamento del Servicio Aéreo de Rescate.

El aeropuerto vuelve a necesitar una remodelación al no ser lo suficientemente grande para albergar mucho tráfico aéreo, por lo que en el año 1973 se amplía la pista hasta 2400 metros de longitud y se procedió a la construcción de un nuevo edificio terminal, centro de emisores, un edificio contra incendios, una central eléctrica y una nueva torre de control.

Se completaron estas obras 1976 con el balizamiento de la pista, la iluminación de la plataforma de estacionamiento, un hangar para helicópteros, la estación depuradora de aguas y la instalación de un radiofaro. Este aeropuerto remodelado se inaugura el 8 de agosto del año 1977.

El 16 de abril de 2015 el BOE[1] publica el cambio de denominación del aeropuerto, que pasa a denominarse Severiano Ballesteros-Santander, en memoria del más relevante e insigne deportista internacional cántabro. Esto supondrá un importante cambio que se espera que otorgue a Cantabria una visión más internacional, ya que el golfista cántabro es conocido en todos los rincones del mundo, aportando así más visitantes a la región y sea esta una manera de dinamizar el turismo cántabro.

Por tanto, desde principios del siglo XX donde se venía pre-visualizando que la actividad aeronáutica iba a ser de gran importancia, se culminó con la entrada en servicio del Aeropuerto de Parayas en 1953, y gracias a los rectores sociales de la época, que supieron ver que esta infraestructura podría ser un motor de desarrollo para la región, así como una vía de comunicación moderna y con vistas de futuro. El aeropuerto Severiano Ballesteros (Navarro, 2003) es capaz de gestionar todo tipo de tráficos aéreos comerciales, y sabemos que a día de hoy esto es importantísimo para el crecimiento económico y social de la región , estableciendo cohesiones con grandes ciudades tanto nacionales como internacionales, convirtiéndose así en un soporte imprescindible para el turismo de Cantabria.
Pero esto no queda aquí, sino que las presentes propuestas de modernización hacen que quiera mantenerse esa vocación por representar en el futuro un valor importante para la región como hace hasta el momento.

3.3 LAS COMPAÑÍAS AÉREAS EN LOS AEROPUERTOS DE SANTANDER

No fue para nada sencillo el nacimiento de las primeras líneas aéreas en España (Navarro, 2003) ya que se mezclaban cuestiones políticas y técnicas que resultaban difíciles de llevar a cabo. En nuestro país el primer órgano regulador del transporte aéreo fue el Negociado de Aerostación y Aviación Civiles, creado en 1919 independiente de la Sección de Industria del Ministerio de Fomento.

[1] Orden FOM/657/2015, de 10 de abril, por la que se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Santander. Anexo nº1.

La aviación había alcanzado un alto nivel de fiabilidad al término de la Gran Guerra, y puso a disposición de la aviación aeronaves con grandes capacidades técnicas y altas prestaciones. Esto hizo presagiar que se establecerían en Europa líneas aéreas comerciales, las cuales tenían de precedente los dirigibles alemanes. El excedente después de esta guerra de pilotos y aviones hizo más fácil esta aventura del transporte aéreo.

En Santander, la primera compañía que propuso crear una línea aérea fue la Transatlántica. En esta ocasión proponían dirigibles que unieran Santander con Estados Unidos. Esto quedo en la simple propuesta.

Más tarde se crearon por parte de la Administración lo que se denominaron líneas postales, debido a la lentitud del reparto de correo por tierra y mar, y donde se integró un oficial de correos con el título de aviador en 1919. No sería hasta el año siguiente la oficialización de la misma debido a la mala situación económica que atravesaba el país. La intención era unir la península con las Islas Baleares y con Marruecos.

Los primeros servicios aéreos vinculados a Santander los protagonizó la Societé Anonyme des Transports Aériens du Sud.Ouest, que fue creada en el año 1919 para dinamizar los festivales aéreos del sur de Francia, concretamente el Biarritz, y su desarrollo turístico.

Comenzó en Bilbao, y en el año 1921 se prolongaría hasta Santander, para efectuar un vuelo inaugural entre las dos ciudades. Este vuelo entre Santander y Bilbao cuya compañía fue la Red de Hidroaviones del Cantábrico, realizaba viajes de 25 minutos de duración a un precio de 30 pesetas; y hora y media entre Bilbao y Bayona Adour a un precio de 90 pesetas.

De esta forma, surgió la primera línea aérea comercial en la ciudad de Santander, aunque tuvo una corta existencia debido a algunos accidentes, los cuales causaron víctimas y que produjeron la perdida de aeronaves y el cierre de la Red de Hidroaviones del Cantábrico.

Imagen 2: Restos de "San Ignacio" de Juan Pombo. Accidentado el 17 de junio de 1914.

En los inicios de la aeronáutica eran frecuentes los accidentes. Foto: Por los cielos de la montaña.

Desde Alemania había gran interés en establecer conexión de Europa con Sudamérica, pero Alemania tenía un gran competidor con Francia, por lo que ante esta situación, grupos industriales alemanes deciden centrarse en España bajo la creación de empresas mixtas hispano-germanas, iniciar los vuelos desde Berlín a la Península Ibérica. Con esto se abrieron dos proyectos que estaban impulsados por empresas alemanas con base en España: la Unión Aérea Española, e Iberia.

En el año 1927 se creó el Consejo Superior de Aeronáutica, del cual se creó la organización de Aeropuertos Nacionales. Pronto en este año se crearía definitivamente la compañía Iberia, Compañía Aérea de Transportes, la cual inauguró la línea Madrid-Barcelona el 14 de diciembre de 1927.

Imagen 3: Portada de un billete de avión de la época. Compañía C.L.A.S.S.A.

Foto: Por los cielos de la montaña.

Una de las compañías más importantes que tuvo Cantabria en sus inicios, fue Aviación y Comercio, Aviaco. En 1953 esta compañía inauguraría una línea aérea de trazado singular en el transporte aéreo español, que debido a su configuración no radial, tenía en Santander un punto de enlace, ya que esta línea recorrería todo el norte de la península Ibérica.

Finalmente después de muchos años de trámites y obras, era en este año, concretamente el 31 de agosto de 1953 cuando se inauguraba definitivamente el Aeropuerto de Parayas, de mano del Ministro del Aire. Para su inauguración aterrizaron en el aeropuerto 6 Junkers, además de dos aviones uno de Iberia, y uno de Aviaco.

Tabla 1: Horarios de la compañía Aviaco en Santander en 1953

HORARIO DE AVIACO – Lunes, miércoles y viernes	
Santander – Oviedo:	Salida 11:00h
Santander – Madrid:	Salida 13:20h

Elaboración propia a partir de: "Por los cielos de la Montaña" Luis Utrilla Navarro

Imagen 4: Anuncio de la compañía Aviaco, en el cual se encuentra Santander.

Foto: Airline Memorabilia

El primer vuelo a Reino Unido se inaugura el 25 de mayo de 1958, Santander – Liverpool con la compañía Stairways, que tenía salida cada 15 días.
Air France llevó a cabo una ruta con escala en Santander: París-Santander-Lisboa a finales de 1961.
En los primeros años de la década de los 60 la compañía Spantax iba a sustituir alguno de los vuelos que eran llevados a cabo por la compañía Aviaco hasta el momento.

El aeropuerto de Santander permaneció cerrado durante años para llevar a cabo una remodelación de grandes magnitudes, entre los años 1974 y 1977. En ella se construyó una nueva terminal.

Aún con Aviaco operando en el aeropuerto de Santander ocurriría una lamentable tragedia en el año 1983, donde tras colisionar con otro avión de Iberia en el aeropuerto de Barajas causó la muerte de 93 personas. La anécdota según cuenta Miguel Ángel Revilla (Revilla Roiz, 2012) fue que en ese vuelo estaba planeado que viajase el golfista Severiano Ballesteros, junto con Miguel Ángel Revilla. Por unas circunstancias u otras llegaron ambos a

la conclusión de viajar el día antes, intentado conseguir billetes de un vuelo que cuando llegaron al aeropuerto, estaba completo. Gracias a la importancia por aquel entonces de Severiano que ya era muy conocido, tuvieron la oportunidad de viajar en el vuelo que salía el día anterior, a pesar de que estuviera completo, viajando este en la cabina del comandante, y Miguel Ángel en un asiento de lona, salvando así ambos la vida.

Una de las primeras aeronaves de la compañía Air Nostrum llegaba a Santander en 1996. También operó en el aeropuerto de Santander la compañía Oasis, operando vuelos para el IMSERSO.

Imagen 5: Una de las primeras aeronaves de Air Nostrum en Santander, 1997.

Foto: Por los cielos de la montaña.

Es en 1996 cuando la compañía Prima Air establece vuelos entre Santander y Santiago. Además operarían las compañías Air Europa y Spanair, la primera que tuvo vuelos chárter o no regulares, y Spanair con vuelos regulares que conectaban Santander con la capital de España, Madrid, diariamente.

A finales de los 90 se lleva a cabo una reforma integral del aeropuerto de Santander de manos de la arquitecto Teresa Cabello y el ingeniero aeronáutico Pedro Pascual, para darle un toque modernos y funcional. Fue en esta década cuando Air Nostrum operaba con ocho vuelos diarios a Madrid y tres a Barcelona.

Históricamente estos dos destinos han sido los más demandados desde el aeropuerto de Santander.

Durante la década de los 90, (Navarro, 2003) la motivación principal del aeropuerto de Santander es de negocio situándose entre un 62% y 71% del total. Y por finalidad vacacional entre el 15% y el 27% dependiendo de la estacionalidad.

El pasajero que predomina es el español con un 92%, respecto a las demás nacionalidades, y de ellos el 43% reside en Cantabria, el 21% son de Madrid y 15% de Cataluña, siendo el 21% restante procedente de otras comunidades o del extranjero.

Hoy en día las compañías que operan en el aeropuerto Severiano Ballesteros de Santander son Ryanair, Air Nostrum, Vueling, Iberia y Volotea.

Teniendo como destinos los siguientes: Madrid, Barcelona, Londres Stansted, Roma Ciampino, Bruselas Charleroi, Edimburgo, Málaga, Tenerife Sur, Alicante, Sevilla, Dublín, Tenerife Norte, Lisboa, Palma de Mallorca, Milán Bérgamo, Valencia, Lanzarote, Dusseldorf Weeze, Frankfurt Hahn, Paris Charles de Gaulle y Almería.

Según datos de Aena, más de la mitad de los pasajeros que vienen o viajan desde el aeropuerto de Santander, el 57% son de la compañía low-cost irlandesa Ryanair, por lo que podemos determinar que es imprescindible para el funcionamiento del mismo así como un gran dinamizador del turismo y de la economía.

3.4 EL NACIMIENTO DEL LOW-COST

En los últimos años el transporte aéreo ha tenido cambios importantes. Muchas han sido las nuevas compañías que han aparecido y han cambiado drásticamente la filosofía que hasta ahora existía en las aerolíneas. Estas son las aerolíneas low-cost o de bajo coste.

Esto ha causado que las compañías tradicionales hayan tenido que darle un giro a su forma de gestionar la empresa para seguir siendo competitivas. (Inglada, V. et all, 2007).

Este cambio no solo ha causado que compañías llamadas tradicionales hayan tenido que estudiar nuevas estrategias competitivas, esto ha causado también un cambio en la afluencia de pasajeros en los aeropuertos de todo el mundo. El caso del aeropuerto de Santander es uno de los más visibles.

La compañía americana Southwest Airlines, fue la primera compañía de bajo coste existente y fue fundada en 1971 realizando trayectos entre Dallas, Houston y San Antonio, se le concedió este mérito debido a la alta rentabilidad que tenía, Rodríguez et al (2008).

Hoy en día Reino Unido, España, Alemania e Italia concentran el 60% del total de los países destino de vuelos de bajo coste.
En 1985, la compañía Irlandesa Ryanair, puso en el mercado un billete desde la capital, Dublín, hasta Londres, por el precio de 95 libras. Las compañías tradicionales que comercializaban la misma ruta, British Airways y Aer Lingus, lo hacían por un precio de unas 209 libras, por lo que esto iba a suponer una increíble rebaja del precio de un vuelo, haciendo que el destinatario fuese mucho más amplio, y que mucha más gente pudiera permitirse viajar en avión.

3.4.1 EL LOWCOST EN CANTABRIA

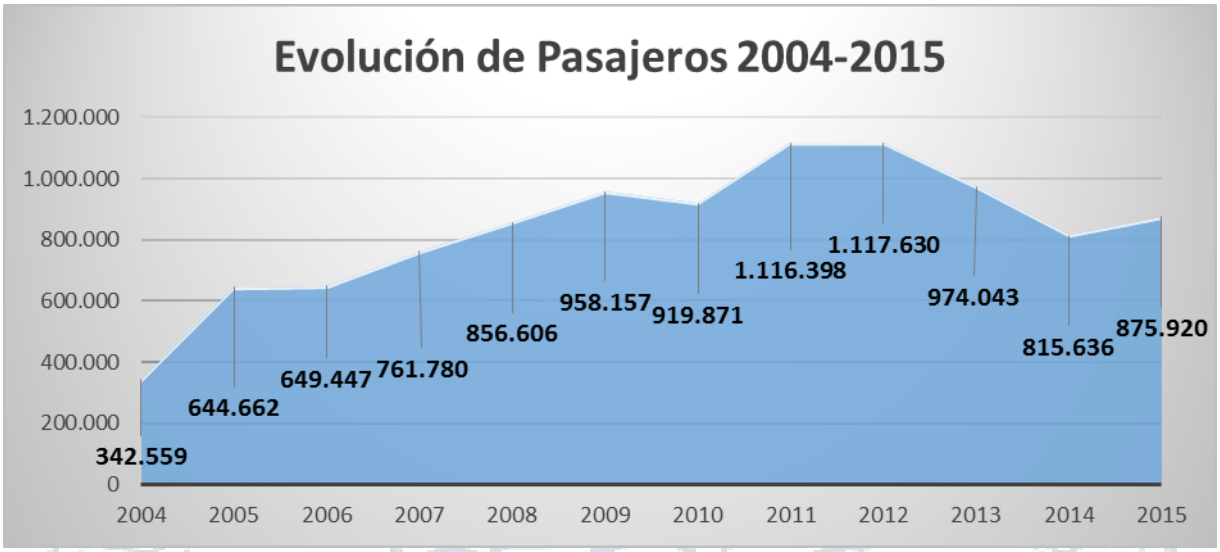
En el caso de Cantabria, la llegada de los vuelos de bajo coste supuso un importantísimo cambio para el transporte aéreo de la región y también para el turismo.
En el año 2003 el aeropuerto estaba perfectamente equipado con las últimas reformas realizadas en él, pero estaba siendo infrautilizado. El cambio vino cuando en este mismo año, el Gobierno de Cantabria y la compañía de bajo coste irlandesa Ryanair llegaran a un acuerdo mediante el cual la compañía comenzó a operar en el aeropuerto de Santander.
Una vez establecido y firmado el acuerdo, se mejoró notablemente la afluencia de pasajeros del aeropuerto, y se acrecentó el número de rutas que hasta entonces existían en él.

En el año 2004 Santander tuvo 342.559 pasajeros, lo que supuso un 35,0% más sobre el año anterior. Y ya en el año 2005 se obtuvo la cifra de 644.662 pasajeros en un año, 88,2% más sobre el año precedente, lo que supuso el mayor incremento de pasajeros de todos los aeropuertos de España, y donde se puede determinar que la incorporación de las aerolíneas low-cost para Cantabria ha sido clave.

En el año 2010 se inauguró la nueva reforma llevada a cabo en el aeropuerto en la que se invirtieron 37,8 millones de euros. El cambio supuso que el aeropuerto tuviera capacidad para mover hasta dos millones de pasajeros anuales.

Se llevó a cabo la reforma del edificio terminal de 10.200 m2 con una ampliación de nuevas zonas de salidas y llegadas, la construcción de una pista de rodaje nueva, y la ampliación de la zona para estacionar las aeronaves.

Tabla 2: Evolución de los pasajeros del aeropuerto de Santander 2004-2015



Elaboración propia a partir de datos de Aena

Se puede observar como desde la llegada de Ryanair el aeropuerto tiene un continuo crecimiento en cuanto al nivel de pasajeros, hasta el año 2010, donde sufre una pequeña caída, ya que hasta este año el nivel solo había aumentado. Los años 2011 y 2012 obtuvieron grandes resultados superando ambos el millón de pasajeros, y cuando parecía que esto iba a ser la línea a seguir, en 2013 hubo otra caída del número de pasajeros, ocurriendo lo mismo en los siguientes años y no volviendo a superar el millón de pasajeros.

3.5 EL PERFIL DE PASAJERO POR COMPAÑÍA AEREA

Según los datos a los que he podido acceder, estableceré una comparativa del perfil que tiene el pasajero en cada aerolínea y la evolución que ha tenido a lo largo de los últimos años.

Según datos de la Universidad de Cantabria en el año 2008, compararemos la evolución que ha tenido el pasajero de Air Nostrum, operada por Iberia, y la compañía de bajo coste Ryanair, con los ultimos datos conocidos al respecto que datan del año pasado, 2015.

3.5.1 Air Nostrum

- En el año 2008 según datos obtenidos de la Universidad de Cantabria (UC, 2008), el perfil del pasajero encuestado de la compañía tradicional operada por Iberia, Air Nostrum, tenía una media de edad de 41,08 años donde el 60,63% fueron hombres y el 39,37% fueron mujeres.

En cuanto al motivo por el que realizaban el viaje, el 73,42% de los encuestados venían a Santander como destino vacacional, el 20,94% lo hacia como motivo laboral o de negocios, y el 5,64% restante por motivos diversos como pueden ser visitar a familiares, bodas, cursos, etc.

El 61,88% compró su billete vía internet mientras que el 38,13% lo hizo mediante la gestión de una agencia de viajes.

El precio medio de los billetes de la compañía Air Nostrum por aquel entonces era de 216,60€ y el tiempo medio de estancia en Cantabria era casi de 5 días de media (4,93 días).

El gasto medio diario del pasajero fue de 49,58€ por lo que el gasto del total de la estancia era de media 416,35€.

El grado de permanencia en Cantabria del visitante para este periodo fue del 96%.

- En cuanto a los estudios realizados en 2015 por la Universidad de Cantabria (UC, 2015), la edad media de los entrevistados fue de 44,1 años de ellos un 75% de hombres y un 25% de mujeres.

En este año realizaron el 60% de los encuestados su viaje por motivos de trabajo, lo que nos llama la atención al ver que 7 años atrás era solo el 20%, por lo que ha tenido un incremento y un cambio en el motivo del viaje del pasajero de esta compañía. La mayoría en el año 2008 viajaba con Air Nostrum a Santander por motivos vacacionales mientras que ahora lo hace por negocio, siendo los que viajan por ocio en 2015 solo el 10% de los pasajeros.

En cuanto al medio de compra de los billetes llama también la atención que en 2015 el 85% de los encuestados compraros su billete a través de una agencia de viajes, mientras que el 15% restante lo hace por internet. En los datos que hemos obtenido del 2008 era completamente distinto, cuando más de la mitad de los visitantes compraban su billete por medio de internet.

Ha bajado también el tiempo de estancia medio por visitante de la compañía a solamente 2,25 días que es algo menos la mitad de lo que permanecían en la región en 2008.
El precio medio por billete ha subido considerablemente, siendo 318,82€, algo más de cien euros más caro que en el año 2008.
Ha bajado la tasa de permanencia del viajero situándose en el 91% mientras que siete años atrás era del 96%.
Un dato positivo es que ha incrementado el gasto medio del pasajero Air Nostrum de 49,58€ en 2008 a 68,50€ el año pasado.
Las conclusiones que podemos sacar de analizar ambos años el pasajero de la compañía Air Nostrum es que este ha pasado a ser de un nivel adquisitivo mayor, comprando su billete a través de agencia de viajes en lugar de utilizar internet, y que su principal motivo de viaje a nuestra región es de negocios y ya no vacacional.

3.5.2 Ryanair

- Según las encuestas realizadas en el año 2008 a los pasajeros de la compañía irlandesa de bajo coste Ryanair (UC, 2008) la media de edad del pasajero fue de 35,13 años de los que el 60,98% eran hombres y el 39,02% mujeres.
Observamos también que la compañía ya en 2008 se posicionaba como medio por el cual acudían a la región visitantes con motivos vacacionales, con un 85,60% de los pasajeros, mientras que el 8,18% fueron los que vinieron con motivos de trabajo o negocios y el 6,22% restante lo hizo con otros motivos.
El 91,79% de los pasajeros compró su billete por mediación de internet, y vemos el interesante dato de que el 100% de los usuarios de las lineas con Roma, Londres y Dublín compraron su billete vía online. El precio medio de los billetes de la compañía fue en 2008 de 91,51€ y los pasajeros que llegaron a nuestra comunidad permanecieron una media de 3,51 días en nuestra región. Aunque el grado de permanencia en Cantabria de la compañía de bajo coste fue solamente del 61,49% de los pasajeros.
El pasajero de Ryanair se gastó de media unos 43,55€ por lo que el gasto de una estancia media resulta de 250,96€.

- Los resultados de las encuestas realizadas en el año 2015 a pasajeros de Ryanair nos dicen que el pasajero tiene de media 43,97 años de los cuales el 52,22% fueron hombres y el 49,69% fueron mujeres.

En cuanto al motivo del viaje Ryanair sigue atrayendo al pasajero que busca un destino vacacional con un 84,44% de los encuestados, dato muy similar al de hace 7 años, mientras que el 14,86% lo hace por negocios y el 0,69% solamente por otros motivos.
Sigue predominando la compra del billete de Ryanair vía internet con un 83,61% de los encuestados, y su precio medio se calculó que fueron 110,07€, ligeramente más caro que la media de 2008 aunque bien es cierto que con mayor número de conexiones.
La media de días que permanecieron los pasajeros en el año 2015 en nuestra región fue de 3,56 días un dato casi similar al que vimos en el año 2008.
El grado de permanencia en la región por parte de los pasajeros de Ryanair fue del 63,71%.

De ello podemos concluir que Ryanair a pesar de ser una fuente importante de pasajeros para el aeropuerto de Santander, los cuales buscan un precio bajo en los billetes, no hemos sido capaces de aumentar el grado de permanencia de estos en nuestra región como si hace la compañía tradicional Air Nostrum que se mantiene por encima del 90%.

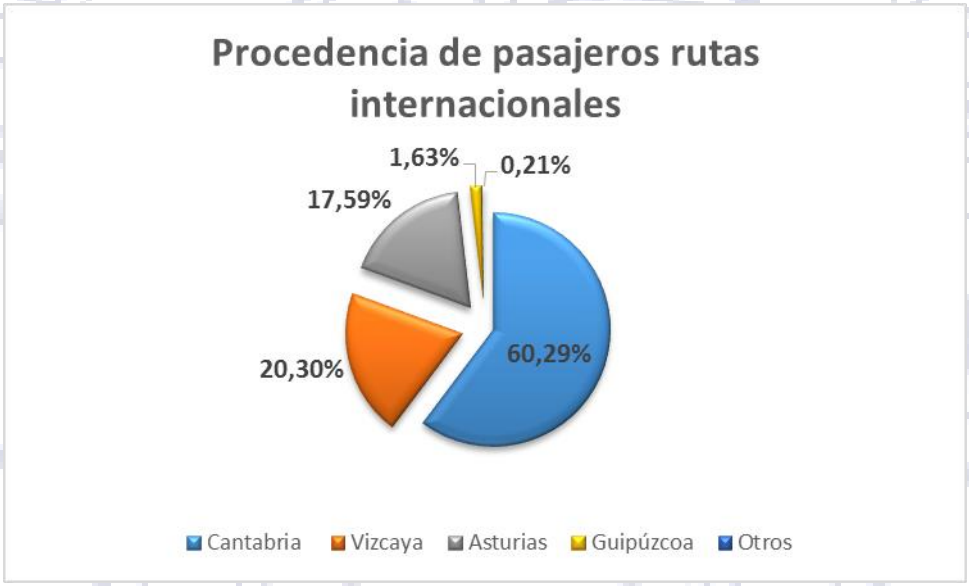
A pesar de que el precio de las compañías tradicionales sea mucho más elevado, los pasajeros se establecen en Cantabria, realizando también un mayor gasto.
Haciendo referencia a datos del año 2015, llama la atención como si nos fijamos solamente en las rutas internacionales establecidas en el aeropuerto para ese año como eran Edimburgo, Roma Ciampino, Bruselas, Dublín, Milán, Frankfurt, Londres Stansted, y Dusselforf Weeze, todas conexiones de Ryanair, vemos que sus pasajeros en un 39,72% no son residentes de la comunidad autónoma de Cantabria. Es por ello que quizá nos tenemos que preguntar qué estamos haciendo mal, y si quizás estamos subvencionando las vacaciones de nuestros vecinos.

Tabla 3: Procedencia de pasajeros para las rutas internacionales Ryanair 2015

Ruta	Vizcaya	Asturias	Guipúzcoa	Otros	Total
Edimburgo	25,74%	19,03%	4,31%	1,08%	50,16%
Roma Ciampino	24,39%	20,69%	2,40%	0,00%	47,48%
Bruselas	25,85%	18,55%	0,00%	0,00%	44,40%
Dublín	21,74%	18,43%	1,10%	0,00%	41,27%
Milán	17,44%	17,36%	0,40%	0,00%	35,20%
Frankfurt	16,14%	15,12%	2,85%	0,34%	34,35%
Londres Stansted	18,10%	15,14%	0,00%	0,00%	33,24%
Dusseldorf Weeze	13,01%	16,36%	1,96%	0,26%	31,59%
MEDIA	**20,30%**	**17,59%**	**1,63%**	**0,21%**	**39,71%**

Fuente: Impacto económico del transporte. Universidad de Cantabria 2015

Gráfico 1: Procedencia de pasajeros en rutas internacionales



Fuente: Elabroración propia

En cuanto al porcentaje de pasajeros extranjeros en las rutas internacionales refleja una media de 62,44% de españoles y un 37,56% de extranjeros, de lo que podemos concluir que sigue siendo una vía de salida para resdientes en nuestro país, pero no tanto una vía de entrada para extranjeros a los que les llame realmente la atención conocer nuestra ciudad y nuestra región, otro indicador más de que quizás no se están haciendo las cosas bien en cuanto a la promoción turística de Cantabria en el exterior.

Tabla 4: Media de españoles y extranjeros en las rutas internacionales Ryanair 2015

CONEXIÓN	MEDIA ESPAÑOLES	MEDIA EXTRANJEROS
Edimburgo	58,15%	41,85%
Milán Bérgamo	58,77%	41,23%
Dublín	60,20%	39,80%
Bruselas Charleroi	61,08%	38,92%
Roma Ciampino	62,36%	37,64%
Frankfurt Hahn	63,98%	36,02%
Dusseldorf Weeze	64,88%	35,12%
Londres Stansted	70,08%	29,92%
MEDIA	**62,44%**	**37,56%**

Fuente: Impacto económico del transporte. Universidad de Cantabria 2015

Gráfico 2: Españoles vs Extranjeros en las rutas Internacionales del Aeropuerto de Santander 2015

Fuente: Elaboración propia

El problema y la solución del mismo es la promoción turística que hay que realizar en los distintos lugares con los que establecemos las rutas comerciales de pasajeros.

No nos sirve de nada subvencionar una linea aérea a Berlin, si esto supone que un potencial turista alemán no conozca nuestra región y no se plantee venir a visitarla.

3.6 LAS RUTAS INTERNACIONALES

Tabla 5: Ocupación de las rutas internacionales del Aeropuerto de Parayas-Severiano Ballesteros, años 2004-2015.

RUTA	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL (04-15)
LONDRES	26.260 69.5%	103.137 76%	95.166 76.1%	89.726 74.3%	104.656 75.8%	97.745 79.7%	90.885 81.8%	94.297 81.8%	90.784 78.4%	93.484 80.2%	97.662 82.5%	99.533 82.02%	1.083.335 78.6%
ROMA	29.650 79.2%	111.771 82.5%	106.594 82.3%	109.752 80.8%	105.497 77%	76.069 78.3%	62.911 79.2%	60.658 77.5%	57.636 78.2%	61.023 85.8%	64.692 87.3%	69.842 90.13%	916.095 81.32%
HAHN	11.547 52.6%	90.912 73.1%	62.178 79.1%	58.431 74.1%	53.239 71.6%	35.240 73.1%	24.445 75.2%	28.246 80.3%	26.561 72.4%	28.030 73.7%	19.119 80.2%	19.334 81.18%	457.282 74.21%
LIVERPOOL			7.402 55.1%	31.613 66.6%									39.015 64.1%
MILAN					53.674 71.3%	54.192 73.5%	48.728 72%	47.121 70.4%	44.527 69.2%	33.820 75.1%	28.108 87.4%	29.196 85.82%	339.366 73.95%
DUBLIN					28.442 71%	18.081 78.4%	18.654 81.5%	17.050 83.5%	20.179 82.1%	21.599 84%	23.402 86.4%	22.239 84.04%	169.646 80.42%
WEEZE					5.244 53.3%	33.922 70.1%	26.124 71.6%			16.891 75.7%	18.699 83.8%	20.663 86.76%	121.543 74.51%
BRUSELAS						24.167 80.9%	29.942 75%	45.718 78%	48.206 77.5%	50.411 83.8%	58.540 84.8%	66.456 84.93%	323.440 81.29%
PISA							19.700 66%	24.197 68.8%	15.130 64.5%				59.027 66.73%
PARIS							1.501 56.7%	40.112 68%	36.291 62.7%	37.476 64.3%	970 64.1%		116.350 64.93%
EDIMBURGO										19.721 86.9%	22.775 94.1%	30.132 90.58%	72.628 90.63%
TOTAL	**67.457 69.4%**	**305.820 77.3%**	**271.340 78.2%**	**289.522 75.6%**	**350.752 73.9%**	**339.416 76.6%**	**322.890 76.4%**	**357.399 76.2%**	**339.314 74%**	**362.455 78.8%**	**333.967 84.95%**	**357.395 85.41%**	**3.697.727 77.68%**

AÑO CON MAYOR Nº DE PASAJEROS

AÑO CON MEJOR DATO DE OCUPACIÓN

Fuente: Asociación de amigos del aeropuerto de Parayas.

La tabla situada en la parte superior refleja los datos de ocupación de las diferentes rutas internacionales que ha tenido el Aeropuerto de Santander, durante la incorporación de las primeras rutas por parte de Ryanair de Londres, Roma y Frankfurt en 2004 y su distinta evolución hasta el año 2015.

En la tabla podemos observar como la conexión con Londres ha sido históricamente la que más pasajeros ha generado con un total de 1.083.335, siendo el año 2008 con 104.656 el de más número de pasajeros. En la ruta con la capital de Reino Unido, no es hasta el año 2014 cuando se tiene el mayor número de ocupación con un 82,50% de las plazas ofertadas.

Las conexiones que existen con Roma y Frankfurt al ser las primeras que se establecieron junto con Londres, y como es obvio, también están segunda y tercera posición en cuanto a número de pasajeros. En ambas dos el grado de ocupación de las mismas ha ido en continuo

crecimiento, alcanzando en el año 2015 su mayor grado de ocupación con más del 90% en el caso de Roma y el 81,18% en el caso de Frankfurt, por lo que las rutas van por el camino correcto de crecimiento de pasajeros y ocupación de plazas ofertadas.
Llama la atención del caso de la ruta con Liverpool entre los años 2006 y 2007, con unos datos de ocupación bajísimos por lo cual se suprimió dicha ruta.

Lo mismo ocurrió con el caso de Pisa, y ahora con la conexión que unía Santander con París Charles de Gaulle, con el reciente conocimiento de la noticia que afirmaba que la compañía Vueling suprimía la conexión entre Santander y la capital francesa debido a que no se han obtenido los resultados esperados y por lo que se hará efectiva el próximo 1 de noviembre de 2016, mientras que los pasajeros ya no pueden comprar billetes para dicho trayecto, aunque si podrán disfrutar de los vuelos aquellos que hayan comprado billetes para antes de esa fecha. Bien es verdad que la compañía Vueling ha dejado claro que prefiere hacer hincapié en nuevas ofertas futuras, por lo que habrá que esperar a nuevas noticias según (El Diario Montañés, 2016).

La ruta que más porcentaje de ocupación tiene es la conexión con la ciudad escocesa de Edimburgo que desde que se estableciera en el año 2013 se ha mantenido por encima del 85% de ocupación llegando incluso el año 2014 al nivel de 94,1% del total, lo que supone una excelente cifra.

En lo referido a los datos totales de ocupación podemos apreciar en la tabla como el año pasado ha obtenido el mayor porcentaje con un 85,41% de media en todas las rutas. Históricamente, analizando todas las conexiones internacionales a lo largo de los años, obtenemos que las rutas han alcanzado un 77% de la ocupación, con un total de 3.697.727 pasajeros, siendo algunas rentables y otras no tanto para las compañías y causando su desaparición. El dato no es del todo malo pero cabe margen de mejora.

3.7 LA ESTACIONALIDAD EN CANTABRIA

Tabla 6: Pasajeros por mes e incremento respecto al año anterior. Años 2011-2015

	2011		2012		2013		2014		2015	
Mes del Año	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%	Pasajeros	%
Enero	56.662	4,7%	69.735	23,1%	54.285	-22,2%	35.328	-34,9%	39.236	11,1%
Febrero	61.571	7,9%	74.959	21,7%	52.720	-29,7%	31.641	-40,0%	40.701	28,6%
Marzo	81.799	15,6%	83.348	1,9%	70.273	-15,7%	39.599	-43,6%	52.521	32,6%
Abril	99.513	46,60%	105.142	5,7%	92.001	-12,5%	80.502	-12,5%	83.741	4,0%
Mayo	103.174	34,4%	98.404	-4,6%	91.312	-7,2%	77.915	-14,7%	83.204	6,8%
Junio	106.717	25,9%	108.868	2,0%	99.133	-8,9%	88.475	-10,8%	88.464	-0,0%
Julio	**118.427**	**20,1%**	**126.619**	**6,9%**	**111.956**	**-11,6%**	**101.326**	**-9,5%**	**107.009**	**5,6%**
Agosto	**114.782**	**15,9%**	**123.326**	**7,4%**	**106.927**	**-13,3%**	**98.228**	**-8,1%**	**104.701**	**6,6%**
Septiembre	108.792	15,7%	104.128	-4,3%	101.850	-2,2%	90.920	-10,7%	97.071	6,8%
Octubre	106.345	12,4%	93.299	-12,3%	95.043	1,9%	80.231	-15,6%	85.434	6,5%
Noviembre	78.195	24,0%	63.363	-19,0%	52.031	-17,9%	47.503	-8,7%	48.587	2,3%
Diciembre	80.421	36,6%	66.138	-17,8%	46.312	-30,0%	43.750	-5,5%	44.989	2,8%
Total	**1.116.398**	**21,4%**	**1.117.329**	**0,1%**	**973.843**	**-12,8%**	**815.418**	**-16,3%**	**875.658**	**7,4%**

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Aena

Cantabria es una de las Comunidades Autónomas más lastradas por la estacionalidad en el turismo del país. Como vemos en la tabla superior, en la que se refleja el número de pasajeros de cada mes desde el año 2011 hasta el año 2015, los meses que destacan son julio y agosto por encima del resto, estableciendo la gran diferencia de visitantes entre estos meses de temporada alta y el resto del año. En los meses de verano vemos como se produce un crecimiento de más del doble de pasajeros vía aérea con respecto a los meses de invierno, por lo que podemos comprobar la estacionalidad que sufre el aeropuerto.

Según los últimos datos que hemos podido conocer de AENA, de los que se hace eco El Diario Montañés en (El Diario Montañés, 2016), hemos podido saber que agosto de 2016 ha sufrido un descenso del 20,7% con respecto al año pasado en este mismo mes, dejando una cifra de 83.049 pasajeros cuando desde 2011 como podemos observar en la tabla superior este mes dejaba datos que rondaban los 100.000 pasajeros. Esto contrasta con los buenos resultados de los aeropuertos españoles en el mismo mes ya que mientras en Santander

descendía el número de pasajeros en agosto, en Bilbao crecieron un 7,4%, un 13,5% en Asturias, un 10,5% en Santiago y un 2,6% en A Coruña.

El gobierno cántabro echa la culpa a Ryanair del descenso de pasajeros y la retirada de algunas de sus conexiones mientras la compañía irlandesa justifica la retirada de estas rutas debido a la falta de aeronaves. Curiosamente, Ryanair sí que está apostando por otros aeropuertos del norte de España como el de Vitoria. La directora general de Turismo, Eva Bartolomé ya ha anunciado que los datos seguirán bajando en los meses de septiembre y octubre.

Entrando en datos de competitividad, según los últimos datos de IMPACTUR, en Cantabria la industria turística supuso en 2014 un 10,9% del PIB de la comunidad autónoma con 1.342 millones de euros lo que supuso un incremento del 1,5% sobre el año anterior y confirmando la continua mejora en cuanto a ingresos en turismo además de generar el 11,4% de los empleos de la región.

Tabla 7: Ranking de competitividad entre Comunidades Autónomas Españolas. Exceltur 2014.

MONITOR DE COMPETITIVIDAD TURÍSTICA DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS
Año 2014. Ranking.

CCAA		VISIÓN DE MARKETING ESTRATÉGICO Y APOYO COMERCIAL		ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD POR MEDIOS DE TRANSPORTE		ORDENACIÓN Y CONDICIONANTES COMPETITIVOS DEL ESPACIO TURÍSTICO		DIVERSIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE PRODUCTOS TURÍSTICOS		ATRACCIÓN DE TALENTO, FORMACIÓN Y EFICIENCIA DE LOS RECURSOS HUMANOS		EL TURISMO COMO PRIORIDAD POLÍTICA Y SU GOBERNANZA		DESEMPEÑO: RESULTADOS ECONÓMICOS Y SOCIALES	
Cataluña	**1**	1	↑	3	↓	11	↓	1	↔	8	↑	2	↑	5	↔
Comunidad de Madrid	**2**	12	↓	1	↔	6	↓	12	↓	2	↔	17	↓	2	↓
País Vasco	**3**	2	↔	5	↓	2	↔	8	↓	1	↔	8	↓	7	↔
Canarias	**4**	5	↑	4	↑	12	↓	9	↓	17	↔	15	↓	1	↑
Baleares	**5**	16	↓	2	↑	13	↓	11	↓	11	↑	4	↑	4	↓
Comunidad Valenciana	**6**	8	↔	6	↑	15	↑	3	↑	7	↔	6	↓	6	↔
Andalucía	**7**	4	↓	7	↓	16	↓	7	↓	14	↔	14	↓	3	↑
Navarra	**8**	6	↑	10	↔	5	↓	2	↑	6	↓	7	↓	16	↓
La Rioja	**9**	9	↑	14	↑	1	↔	17	↓	3	↑	1	↔	15	↓
Galicia	**10**	3	↔	16	↔	10	↑	4	↑	10	↑	3	↓	10	↑
Castilla y León	**11**	10	↓	12	↓	4	↑	5	↑	9	↔	5	↑	8	↔
Cantabria	**12**	7	↑	15	↓	3	↔	15	↑	4	↔	11	↑	17	↔
Aragón	**13**	15	↑	11	↑	14	↑	13	↓	5	↓	16	↔	11	↔
Asturias	**14**	11	↑	13	↔	7	↓	6	↑	15	↑	9	↓	14	↑
Castilla La Mancha	**15**	17	↓	8	↔	9	↓	16	↓	12	↑	12	↓	12	↑
Murcia	**16**	14	↑	9	↑	17	↓	14	↓	13	↓	10	↑	9	↑
Extremadura	**17**	13	↑	17	↔	8	↑	10	↑	16	↓	13	↔	13	↑

Fuente: Exceltur.

A pesar del continuo crecimiento, según el ranking de excelencia de las Comunidades Autónomas españolas realizado por Exceltur en 2014, Cantabria se sitúa en el puesto 12 de las diecisiete CC.AA que "compiten" por la excelencia. Un paso adelante teniendo en cuenta el decimoquinto puesto en el que se encontraba la comunidad en el año 2010, representando el cuarto mayor progreso de todas las comunidades autónomas, pero con margen de mejora.

Empecemos con un dato positivo en el ranking de la imagen superior del ranking de excelencia, y es que en cuanto a la ordenación y condicionantes del territorio y los espacios turísticos ocupamos la tercera posición de todas las comunidades autónomas. Entramos en el podio del grado de ocupación del territorio en los destinos turísticos, el nivel de congestión de estos, el tratamiento de residuos, la depuración de las aguas, la gestión ambiental de las playas, la calidad del aire o la suficiencia de servicios médicos entre otras.

El margen de mejora lo encontramos en algunos de los indicadores que Exceltur analiza para obtener el ranking antes mencionado. Y es que ocupamos el puesto 15 en cuanto a la accesibilidad y medios de transporte donde entran en valor la conectividad por vuelos y las frecuencias aéreas, las vías de trenes de alta gama, vías ferroviarias y también las vías de acceso terrestre. Uno de los grandes problemas de las conexiones con Santander siempre ha sido la ferroviaria, con la catenaria que nos une a Madrid, que está en condiciones casi medievales y es causa de numerosos problemas y parones de trenes debido a cortes en la electricidad. La alta velocidad sigue sin llegar a Cantabria.

Uno de los datos más importantes que encontramos en este informe, es el de la diversificación y estructuración de los productos turísticos. Cantabria ocupa la decimoquinta posición respecto a las demás CC.AA. Esto no es otra cosa que la diversificación de la oferta de productos que se ofrecen en cada región. Y es que Cantabria está bien posicionada en cuanto a turismo de sol y playa, pero necesita diversificar más la oferta en cuanto a turismo cultural, turismo de reuniones, turismo de golf, de cruceros, turismo de nieve, termal, gastronómico…

En otro de los pilares más importantes, como es el último que vemos en la tabla que hace referencia a los resultados económicos y sociales, ocupamos el último lugar. Aquí es donde entra en valor la rentabilidad hotelera (Revpar) el gasto medio del turista y la satisfacción del turista, además del importantísimo aspecto que hacemos referencia, la estacionalidad.

4. ENTREVISTAS

4.1 ENTREVISTA A MANUEL DIEGO MURIEDAS, DE LA ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL AEROPUERTO DE PARAYAS, (Agosto 2016).

¿Qué es y cómo surge la Asociación de Amigos del Aeropuerto de Parayas?

La Asociación de Amigos del Aeropuerto de Parayas nace con el propósito de fomentar el desarrollo y el crecimiento del mismo. Sin ánimo de lucro, queremos que nuestra fuerza resida en las aportaciones de los socios, escucharemos sus ideas y las trasladaremos a quien las pueda poner en práctica.

Queremos ayudar al desarrollo de Parayas desde un punto de vista constructivo:

- Aportando ideas para el crecimiento del aeropuerto, en número de pasajeros
- Despolitizando el aeropuerto. No tenemos ideología política y pretendemos fusionar intereses comunes y no utilizar Parayas como arma arrojadiza.
- Apoyando a las autoridades responsables de Parayas en todo proyecto que consideremos interesante.
- Defendiendo el aeropuerto de ataques externos desde una posición firme.
- Organizando proyectos que den a conocer el aeropuerto tanto en Cantabria como en el resto de España y Europa.

Asociaciones como la nuestra ya existen desde hace años en provincias vecinas y han demostrado ser eficaces en su labor.

Existe gran competencia entre los aeropuertos de la cornisa cantábrica. Desde la asociación trataremos de ayudar a que Parayas sea más competitivo, en términos de cantidad de vuelos, frecuencias, pasajeros y también en términos de calidad, competitividad en precios y diversidad de compañías aéreas operando en el mismo.

¿Cuál es el objetivo de esta?

1. Fomentar el crecimiento del Aeropuerto ayudando a incrementar el número de vuelos tanto nacionales como internacionales.
2. Ayudar a Activar la generación de empleo relacionado con la actividad directa e indirecta del aeropuerto de Parayas.
3. Aumentar la afluencia de turistas a Cantabria a través de Parayas.
4. Aportar ideas y proyectos para la mejora del aeropuerto.

5. Conseguir que el aeropuerto de Parayas sea un referente en la cornisa cantábrica.

6. Promover eventos relacionados con la aviación y el aeropuerto.
7. Colaboraciones con otras asociaciones y ONG relacionadas con la aviación.

¿Cuántos miembros tiene la asociación?

La asociación está ahora mismo compuesta por 42 miembros. Los miembros fundadores somos:

- Presidente: Manuel. A. Castañeda San Sebastián
- Vicepresidente: Gervasio Portilla.
- Tesorero: Manuel Diego Muriedas
- Vocal: Felipe Rivas
- Vocal: Manuel Ángel Castañeda

¿Cuánto costaría financiar una nueva ruta para el Aeropuerto de Parayas?

En Cantabria no se conocen los datos oficiales que los gobiernos destinan a financiar las nuevas rutas que se incorporan al tráfico del Aeropuerto. Se estima que Ryanair pueda tener unos cuatro millones de euros anuales en cuanto a subvención.

En el Aeropuerto de Asturias, por ejemplo, existe una subvención de 2,4€ por pasajero en el caso de las compañías Iberia Express y Vueling. Y así con más aeropuertos de la zona. Mientras que en el caso de Santander no se tienen datos oficiales al respecto.

Se estima que la subvención por pasajero es de entre unos 3-4€ en Santander.

¿Son más importantes las conexiones con el extranjero, o las nacionales?

Indudablemente las rutas con el extranjero. Según un estudio de la Universidad de Cantabria, el pasajero extranjero deja unos 100€ de beneficio, mientras que el nacional ronda los 50 o 60€.

El problema, es que solo llega a Santander un 15% de extranjeros según los últimos datos en julio de 2016. A nosotros nos interesa que llegue este tipo de turista porque es el que más beneficios económicos aporta. Además sería esencial centrarse en la desestacionalización y que este tipo de pasajero llegase a la ciudad fuera de la temporada de verano.

Hay una propuesta interesante, de convenio entre el Banco Santander, y el Gobierno de Cantabria, para que desde las oficinas del Banco Santander en el Reino Unido, sus clientes tengan la oportunidad de venir a Cantabria con precios ventajosos, fuera de temporada alta. El proyecto está aprobado pero a falta de presentar. Ryanair también podría formar parte del pacto.

Esto haría que los vuelos que habitualmente vienen en las conexiones con Londres Stansted y Edimburgo, viniesen completos, y no con media ocupación como viene ocurriendo hasta ahora.

¿Qué cambiaría en el aeropuerto para dinamizar el turismo de la región?

El aeropuerto está en perfectas condiciones. Aena simplemente es una instalación, con la que se provee a Cantabria de Aeropuerto, y su misión es tenerlo en perfectas condiciones para su funcionamiento. Tenemos sistemas de aproximación que pocos aeropuertos de España tienen, por lo que estamos perfectamente equipados.

Que el turismo de Cantabria se dinamice, es cuestión del Gobierno. Hay que promocionar Cantabria en el exterior. No se puede echar la culpa a Aena de lo que sucede en el aeropuerto, ya que no son responsables.

Una buena idea sería hacer paquetes turísticos de promoción en el exterior que los conformasen visitas a Cabárceno, Picos de Europa, las Cuevas… En definitiva, sacarle partido a los muchos y muy buenos recursos turísticos que tiene la región.

¿Cómo influye el aeropuerto y sus conexiones en el turismo de Cantabria?

El aeropuerto es un motor de la economía de Cantabria, por lo que influye positivamente en el turismo, y en la economía. Las rutas nacionales económicamente no dejan tanto dinero como las internacionales, por lo que el Gobierno, como hemos hablado anteriormente, debe hacer hincapié en promocionar Cantabria en el exterior.

Se tiene ahora mismo bastante dependencia de Ryanair ya que es la que más pasajeros mueve, a pesar de que operen otras compañías low-cost en el aeropuerto como Vueling o Volotea.

Es muy importante tener rutas, pero también es verdad que las rutas hay que mimarlas. Esto en el sentido de sus fechas y horarios. Puede que importe la cantidad de rutas que se tiene pero si no son de calidad, no habrá tantos pasajeros. Este es el ejemplo de la ruta Paris – Santander, que tiene un horario de salida a las 05:55 de la madrugada, por lo que no es nada cómodo para el pasajero.

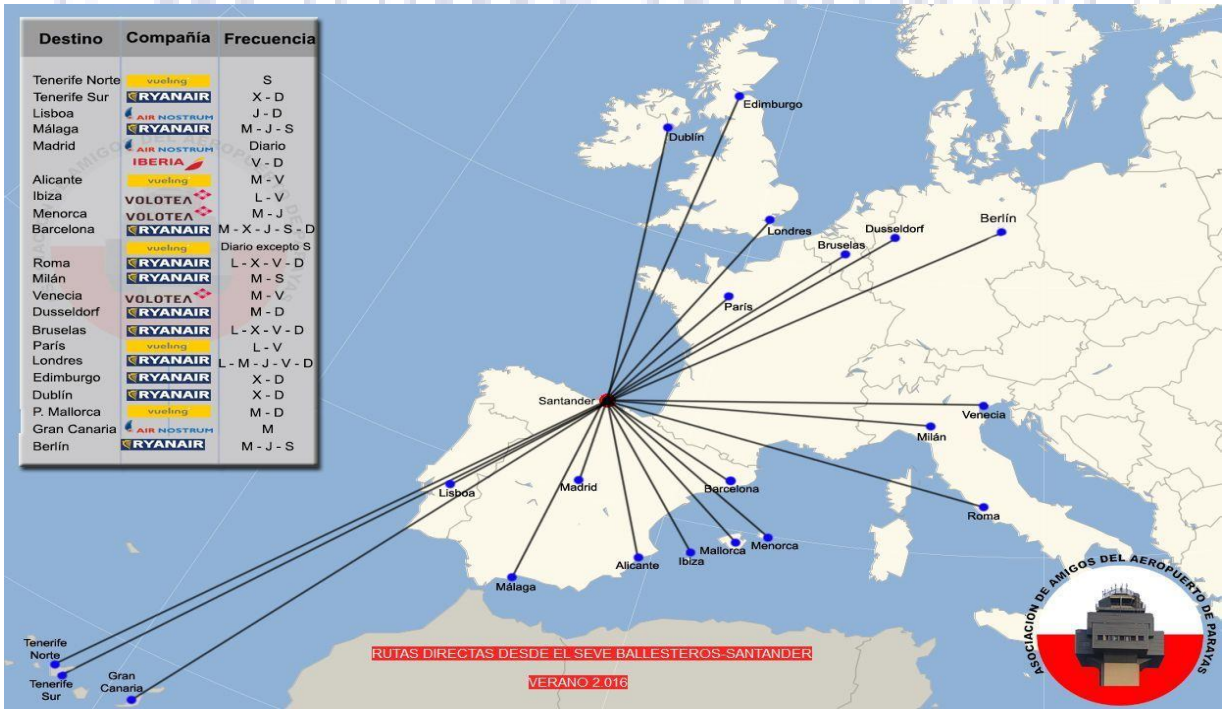
Otro es el caso de Barcelona. Hay dos compañías que son Vueling y Ryanair, y ha habido veces en las que las que los vuelos salían con 45 minutos de diferencia, por lo que la competencia era total, extrema. Los únicos perjudicados son los pasajeros.
Hay que establecer unas condiciones, ya que se subvencionan estas compañías el gobierno debería establecer unas rutas que tuviesen más coherencia.

Otro de los problemas, que influye y de qué manera en la llegada de visitantes, son los precios de los hoteles. En Santander un hotel ronda los 100€ de media en temporada alta, muchísimo más que por ejemplo Asturias, que es un competidor directo, y donde puedes alojarte en hoteles por entre 40 y 50 euros. Ahí se establece una diferencia. Hay que gastarse más dinero en promoción de la región, incluso las agencias de viaje promocionan más viajar desde otros aeropuertos, que desde el de Santander, ya que dejan más comisión.

En cuanto a las conexiones de las que hemos hablado, ¿Hay algún ejemplo de conexión que sea poco eficiente?

Por ejemplo, aquí podemos nombrar la conexión que tiene el Aeropuerto con Menorca.
Los días de salida son martes y jueves, por lo que en dos días no te da tiempo a nada, y no todo el mundo se puede permitir estar de martes a martes, o de jueves a martes.

Imagen 6: Conexiones de Verano. Santander 2016.



Fuente: Asociación de Amigos del Aeropuerto de Parayas

Háblame sobre la importancia que tiene el cambio de nombre del Aeropuerto, a Aeropuerto Severiano Ballesteros.

Lo que nosotros no queremos es que esto se quede en un mero cambio de nombre.

Estamos proponiendo más opciones que puedan dinamizar el turismo de Cantabria.

Una gran idea sería organizar un torneo de Golf con su nombre, lo que atraería a gran cantidad de gente.

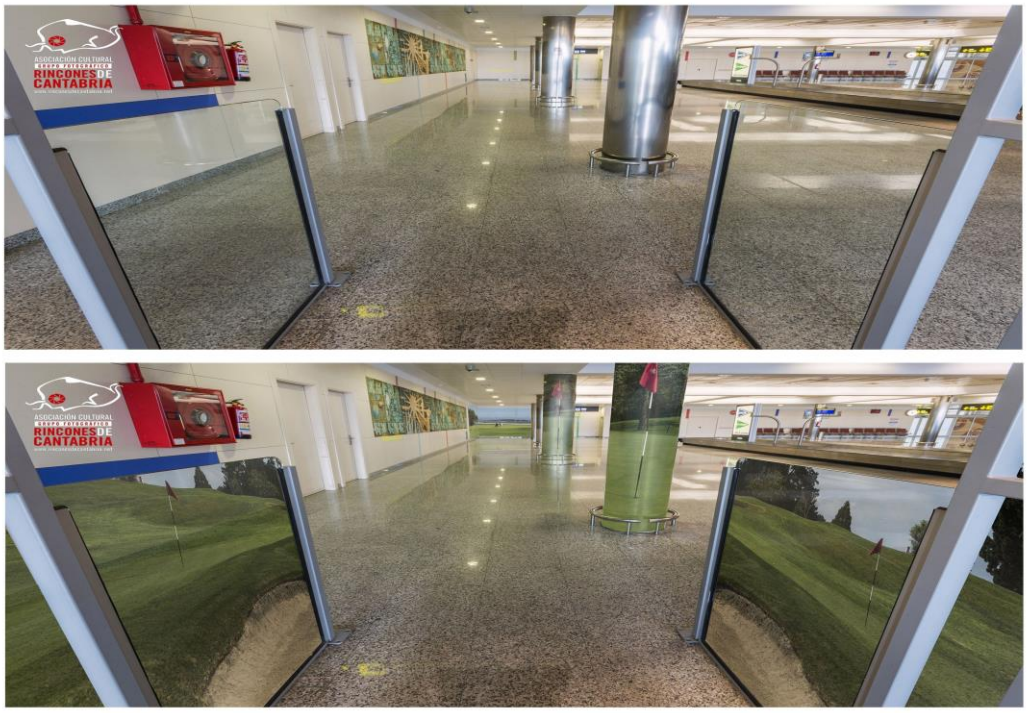
Otra, ya aprobada, es la de recubrir y adornar las paredes del mismo con fotos de Severiano Ballesteros, el campo de golf de Pedreña. Queremos que el pasajero que venga se choque directamente con una imagen de Cantabria. Seve es una figura muy importante para nosotros ya que en el extranjero se le tiene una consideración altísima, casi más que aquí en nuestra tierra.

El proyecto se ha llevado a cabo entre la Asociación de Amigos del Aeropuerto Severiano Ballesteros, y el grupo fotográfico Rincones Cantabria, quienes han sido los encargados de llevarlo a cabo tomando fotografías y dándonos una idea lo que podría ser una vez hecho.

Imagen 7: Propuesta de la Asoc. de Amigos del Aeropuerto Severiano Ballesteros. (1)

En la imagen, una de las propuestas, en la que vemos el campo de Golf de Pedreña.
Fuente: Grupo Fotográfico, Rincones de Cantabria

Ilustración 8: Propuesta de la Asoc. de Amigos del Aeropuerto Severiano Ballesteros (2)



Fuente: Grupo Fotográfico, Rincones de Cantabria

4.2 ENTREVISTA A GUSTAVO CUBERO, DIRECTOR COMERCIAL DEL GRUPO SARDINERO, (Agosto 2016).

¿Cómo ve la situación actual de la ciudad de Santander?

Estamos en un gran nivel de ocupación este verano. En el caso de nuestro grupo, el grupo Sardinero, ya que nuestros hoteles son de clase alta, el tipo de cliente que está viniendo tiene un buen nivel adquisitivo.

¿En relación con el aeropuerto, cuál cree que es la conexión más utilizada o la que más clientes le aporta?

En nuestro caso, actualmente la conexión que más clientes nos aporta es la vía Madrid, ya que por esta conexión vienen vuelos de todas partes del mundo. Ahora mismo notamos que gracias a la conexión con la capital de España está viniendo mucho cliente mexicano, de gran nivel adquisitivo, que vienen con sus familias y tienen estancias medianamente largas, por lo que están haciendo un gasto considerable en el turismo de la región. Hay que tener en cuenta que por ejemplo, en el hotel Sardinero, están gastando sobre 250€ por habitación.

Otra gran fuente de clientes ahora mismo, desafortunadamente por una razón que está ahora mismo muy reciente, la del terrorismo, está viniendo mucha gente de los países de Benelux así como de Francia.

¿Está notando los efectos del "*brexit*" en la llegada de turistas de Reino Unido?

De momento la llegada de turistas británicos está aguantando. Es verdad que la situación actual podría afectar en cuanto a la llegada de pasajeros, pero a día de hoy se mantienen los niveles.

Los británicos siguen llegando tanto vía aeroportuaria con Londres Stansted, como con la conexión que tenemos en la ciudad de Santander gracias a Brittany Ferries. Como dije anteriormente el terrorismo está haciendo que los turistas se desplacen a otros lugares que no hayan estado afectados por ello, y que está favoreciendo a España en ese sentido y en Santander también se está notando con los visitantes procedentes de Reino Unido.

4.3 ENTREVISTA A PEDRO CASARES HONTAÑÓN.

Profesor Contratado Doctor en el Área de Fundamentos del Análisis Económico del Departamento de Economía de la Universidad de Cantabria. Director del Máster Universitario en Comercio, Transportes y Comunicaciones Internacionales.

Como Director del Máster en Comercio, Transportes y Comunicaciones Internacionales, ¿Cuáles cree que son las debilidades y fortalezas del Aeropuerto de Santander?

El aeropuerto de Santander es un aeropuerto pequeño en el contexto internacional y de tamaño medio en el conjunto de los aeropuertos españoles. Su reducido tamaño hace de Santander un aeropuerto muy flexible y de fácil acceso. Además, está bien conectado con el resto de infraestructuras de Santander, muy cerca del Puerto de Santander y de las principales autovías de la región. Tiene una capacidad actual que le permitiría doblar el tráfico de pasajeros y aeronaves sin apenas inversión adicional. El aeropuerto ha pasado en los últimos años de ser un aeropuerto regional, que transportaba del entorno de 250.000 pasajeros, a ser un aeropuerto internacional con un millón de pasajeros. Sin duda alguna, una de las asignaturas pendientes es el transporte de mercancías, donde el tráfico es prácticamente testimonial.

El turismo internacional es una asignatura pendiente, ¿cree que se debería promocionar más y mejor Cantabria internacionalmente?

España es uno de los tres principales destinos turísticos del mundo, solo superado por Francia y Estados Unidos. Se prevé que este año 2016 batamos un nuevo récord histórico y nos visitarán más de 70 millones de turistas internacionales. En ese contexto, Cantabria tiene una asignatura pendiente pues solo 1 de cada 10 turistas que tenemos, según el Instituto Cántabro de Estadística, es extranjero, fundamentalmente europeo y mayormente de Francia, Reino Unido y Alemania. La región debe estar presente en las ferias y circuitos internacionales, llegar a acuerdos con grandes operadores europeos y seguir mejorando nuestras líneas áreas internacionales. Sería importante, dentro del actual contexto de limitaciones presupuestarias, poder incrementar las partidas de inversión en esta materia. Además, dado nuestro reducido tamaño es clave trabajar conjuntamente con ayuntamientos, empresas privadas y otras regiones para aprovechar sinergias.

Cantabria tiene una alta estacionalidad de su turismo, ¿Qué aspectos podría mejorar nuestra región para combatirlo?

Es evidente que mucho de nuestro turismo tiene un alto componente estacional, muy concentrado en el periodo de verano. Cantabria puede y debe apostar por atarear turistas a lo largo de todo el año. Para ello se debe poner en valor no solo nuestro fuerte atractivo de sol y playa en la época estival, sino apostar también por los deportes náuticos, deportes de invierno, turismo rural, gastronómico, nuestra riqueza natural y cultural. Quienes vienen a Cantabria, son nuestros mejores embajadores pero debemos conseguir que nos conozcan y vengan.

El cambio de nombre del Aeropuerto de Parayas a Severiano Ballesteros Santander, es un paso adelante hacia la promoción turística en el exterior, debido a la repercusión de Severiano en el extranjero. ¿Se debería hacer más al respecto que un simple cambio de nombre?

Es un paso muy importante. Seve es una figura reconocida en el mundo entero, especialmente en uno de los principales países de procedencia de nuestros turistas extranjeros, el Reino Unido. El sólo hecho de que Parayas lleve su nombre ayudará a dar visibilidad a Santander y a la región. La apuesta del gobierno de Cantabria por la captación de compañías de bajo coste como Ryanair y nuevas rutas es un paso importante, que permite que Santander cuente con una decena de destinos internacionales. Además, con la

actual infraestructura es posible mover del orden de dos millones de viajeros al año sin necesidad de grandes inversiones adicionales.

¿Hasta qué punto es rentable subvencionar compañías aéreas desde el Gobierno de Cantabria?

En términos globales, en rentable. Eso no quita para que algunas líneas puedan no serlo. En España, son muchos los aeropuertos que subvencionan de una u otra maneras a las compañías áreas (convenios publicitarios, promoción turística,…). En Cantabria, la aportación del aeropuerto de Santander a la economía regional es del orden de 60 millones de euros y mil empleos (entre directos, indirectos e inducidos). Los aeropuertos son un importante motor para la generación de actividad económica y empleo y por tanto su potenciación puede ser muy beneficiosa para los territorios.

5. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

Después de llevar a cabo e indagar sobre los objetivos establecidos al comienzo de este proyecto, los cuales recordamos eran:

- Analizar el perfil del pasajero de las compañías aéreas y el gasto que realizan
- Análisis sobre la rentabilidad que ofrecen las distintas conexiones
- Reflejar las opiniones de profesionales relativos al Aeropuerto, Turismo, y Gobierno de Cantabria.

Una vez realizados ambos análisis sobre perfil de pasajero, el gasto que realizan los visitantes que vienen vía aérea a Cantabria, y analizar las distintas conexiones, además de reflejar las opiniones tanto de Manuel Diego Muriedas, presidente de la Asociación de Amigos del Aeropuerto de Parayas, la opinión de Gustavo Cubero, Director Comercial del Grupo Sardinero, y la visión de Pedro Casares Hontañon, Profesor del Departamento de Economía de la Universidad de Cantabria y Director del Máster Universitario en Comercio, Transportes y Comunicaciones Internacionales además de Secretario General del PSOE de Santander, el último paso y el objetivo final de este proyecto es llevar a cabo los últimos dos puntos que se establecieron al principio, que son:

- Sacar conclusiones mediante los parámetros analizados.
- Establecer propuestas que ayuden al funcionamiento del Aeropuerto y a la promoción turística de Cantabria en el exterior.

Uno de los primeros parámetros que se analizaron fue el de las compañías aéreas, desde las primeras que operaron en el aeropuerto hasta las actuales. Históricamente han sido importantes tanto Aviaco, Iberia, Air Nostrum, Spanair, entre otras… Pero en nuestros días hay una compañía que marca la diferencia tanto en conexiones, precios, y volumen de pasajeros, y es que la compañía irlandesa Ryanair es esencial e imprescindible para el aeropuerto ahora mismo. Según el dato que pudimos conocer de Aena, cerca del 57% de los pasajeros que llegan o salen del aeropuerto, son de esta compañía por lo que gran parte del ingreso que el turista hace en Cantabria, viene de estas conexiones.

Como bien apuntaba Manuel Diego de la Asociación de Amigos del Aeropuerto de Parayas en el encuentro que pudimos tener, "se tiene una "dependencia" en Santander de Ryanair, bien es cierto que habría que reclamar algunas condiciones, ya que se están subvencionando las compañías".
Por lo tanto el nacimiento del low-cost, y el acuerdo con Ryanair en 2003 ha supuesto un cambio a mejor para la economía de Cantabria y para el aeropuerto de Santander, a día de hoy en cuanto a pasajeros se refiere.

Otro de los puntos que se han analizado en este proyecto es el perfil del pasajero estableciendo una comparación entre los pasajeros de Air Nostrum y de Ryanair en dos años, 2008 y 2015 y viendo las diferencias y similitudes entre ambas compañías y sus clientes. Esto ha sido posible gracias a la aportación por parte del Aeropuerto de Santander y la Universidad de Cantabria del "Estudio sobre el impacto económico de las líneas aéreas del aeropuerto de Santander en el año 2008" cedido por Carmen Vidal, secretaria de Bienvenido Rico Rodríguez, Director del Aeropuerto de Santander desde octubre del año 2009. Y también gracias al estudio aportado por el Director del Máster en Transportes de la Universidad de Cantabria, Pedro Casares Hontañon, "Impacto económico del transporte: cuantificación del retorno a la economía de Cantabria de Santander y las aerolíneas que en él operan en 2015".

En cuanto a las conclusiones que pueden sacarse de esta comparación, destacan algunos cambios en la compañía Air Nostrum como por ejemplo el tipo de viaje que buscaba el cliente en 2008, el cual era en un 73,42% vacacional frente al el 20,94% que lo hacia como motivo laboral o de negocios, dando un drástico cambio en 2015 donde el 60% de los pasajeros viajaban por temas de negocios o laborales, siéndo solo el 10% los que utilizan las rutas de Air Nostrum para irse de vacaciones a Santander. Un dato a añadir es que en 2015 en Air Nostrum tres de cada cuatro pasajeros eran hombres, mientras que en Ryanair la mitad son hombres y la mitad mujeres, lo que ha cambiado respecto al año 2008. Y los pasajeros de Ryanair son relativamente más jóvenes que aquellos que vienen por medio de Air Nostrum.

Volviendo al tipo de pasajero de cada compañía, podemos observar este cambio también en el método que el cliente utiliza para la compra de su billete que ha pasado de ser mayoritariamente vía online en 2008, a que el 85% de los billetes que se vendieron en el año 2015 se hicieran a través de agencias de viaje. Esto puede deberse a que las empresas tramitan los billetes de sus trabajadores a través de las AA.VV ya que las rutas a Madrid, Lisboa, y Gran Canaria de la compañía parecen estar más enfocadas al cliente de negocios.

Un dato importante es que el pasajero de Air Nostrum tiene un gasto medio mayor al de Ryanair, y aunque el número de pasajeros sea mayor en la compañía irlandesa hay que destacar que el grado de permanecia del pasajero en nuestra región es mucho menor, contrastando el más del 90% de permanencia del pasajero en Air Nostrum, frente al 64% de Ryanair. Bien es cierto que según palabras de Manuel Diego de la Asociación de Amigos de Parayas, hay que centrarse en mejorar este dato de permanencia del pasajero de Ryanair, ya que el dato que hemos podido conseguir de gasto medio es una suma de todas las rutas, donde se incluyen las nacionales, pero el visitante extranjero deja mucho más dinero aquí que el nacional.

Es por esto que está todo por hacer en cuanto a promoción turística en el exterior, y merece la pena centrarse en que el visitante extranjero permanezca más en la comunidad y no salga de ella para realizar un gasto que podría hacer aquí en Cantabria.

En relación con lo dicho anteriormente y otro motivo más para centrarse en mejorar estos datos de permanencia, y es que el pasajero de Ryanair tanto en 2008 como en 2015 viene con motivo vacacional en el 85% de los casos encuestados. Es por esto que hay que seguir vendiendo Cantabria internacionalmente como destino de sol y playa como bien se hace hasta ahora, pero también hay que potenciar otros aspectos y otros recursos turísticos que tenemos en la región que inciten al potencial turista a venir.

En relación con las rutas internacionales que se ofrecen desde el aeropuerto, un dato a destacar y del que se pueden sacar conclusiones, es que el 39,71% de los pasajeros que salen desde el aeropuerto de Santander a los destinos internacionales de Ryanair, según los últimos datos de encuestas de 2015, proceden de otras comunidades autónomas vecinas.
Vizcaya, Asturias y Guipúzcoa son las que más aportan con más del 39%.
Llama mucho la atención que en la ruta establecida con la ciudad escocesa de Edimburgo, la mitad de los pasajeros provengan de Vizacaya. Quizá debamos plantearnos si estamos subvencionando las vacaciones de las comunidades vecinas.

Otro dato a mejorar es el que compara pasajeros extranjeros y nacionales, predominando el número de pasajeros nacionales en las rutas internacionales con un 62,44% de media. Convendría que en estas conexiones mejorase el número de pasajeros internacionales lo que significaría una mejora en la recepción de turistas extranjeros, ya que esto podría compararse a otros aeropuertos españoles donde la media de extranjeros es infinitamente superior a la que tenemos aquí, y esto es lo que se supone que quiere conseguir el gobierno subvencionando las rutas que establecemos en el aeropuerto, para que lleguen visitantes a nuestra región y repercuta en el turismo.

En otra de las tablas que se analizaron, en la que veíamos el grado de ocupación de las rutas internacionales, se ha producido una continua mejora en este aspecto. Siendo 2015 récord de ocupación para muchas de las conexiones como Roma, Frankfurt o Bruselas. Además de batir récord histórico total de ocupación con un 85,41% de media en todas sus rutas.

Uno de los puntos analizados más importantes en este proyecto es el 2.7 donde se analizan indicadores de estacionalidad en Cantabria. Entre los años 2011 y 2015 se repite el que los meses de julio y agosto son aquellos con mayor número de pasajeros, pero no solo es que sean los más frecuentados lo que puede definirse como normal ya que es temporada de verano, el problema está si observamos la diferencia entre los meses estivales y los meses de temporada baja.
Apoyando estos datos en los analizados en el informe de Exceltur en el que se establece un Ránking de competitividad de las Comunidades Autónomas españolas, el dato que más llama la atención es que Cantabria ocupa la última posición (17). Teniendo en cuenta que este epígrafe analiza los aspectos tanto de diversificación de la oferta, la conclusión que se saca

de este aspecto es que uno de los puntos clave para acabar con la estacionalidad sería realizar una segmentación del mercado en cuanto a la oferta.
Algunas de las propuestas que podrían llevarse a cabo son las de diversificar la oferta turística en cuanto a turismo cultural, turismo de reuniones, turismo de golf, de cruceros, turismo de nieve, termal, gastronómico…

Como propuesta interesante, como continuación al haber añadido el nombre del golfista cántabro Severiano Ballesteros al aeropuerto, sería organizar un torneo de golf en su nombre el cual atrajera a potenciales visitantes de la región atraídos por el turismo de golf, mediante un torneo de nivel internacional que promocionase a través del nombre de Seve la cultura del golf en Cantabria. Como es sabido la familia de Severiano Ballesteros posee empresas de diseño de campos de golf y organización de eventos, por lo que se podría poner en sus manos la idea para que la llevasen a cabo aprovechando sinergias que pudieran establecer entre empresas dedicadas a este deporte.
El gran sueño, que sería el colofón para el turismo de Cantabria y que establecería un antes y un después en esta región sería acoger la conocida prueba del golf, la "Ryder Cup".
Seve jugó un papel importantísimo en el resurgir del golf europeo, siendo reconocido como el mejor golfista europeo de todos los tiempos y habiendo ganado cinco veces esta competición de la cual fue el primer europeo en jugarla. La prueba se celebra bianualmente entre equipos de Europa y Estados Unidos, alternando cada dos años la celebración en cada uno de los continentes. Originariamente se jugaba entre Gran Bretaña y Estados Unidos, pero la irrupción de golfistas europeos y en especial la de Severiano Ballesteros hizo que se incluyera a Europa en esta competición. De este cambio de reglamento podemos apreciar la grandeza que tuvo Seve internacionalmente y el reconocimiento que se tiene fuera de nuestras fronteras hacia él, lo que hace que acoger una Ryder Cup sea una meta a conseguir que produjese un antes y un después en nuestra región.

Siguiendo con el turismo deportivo, acoger una importante prueba a nivel mundial de surf, otro potencial evento que atraiga gente y reduzca la estacionalidad. La conocida prueba de "La Vaca" atrae mucha gente que se viene a Cantabria para disfrutar de ella, pero hay más momentos de olas que deberían aprovecharse para organizar una prueba de surf de gran tamaño y prestigio para la región.

Como idea de turismo gastronómico, se podría promover una ruta de pinchos y vinos por distintas zonas de la región. El turismo de la anchoa que tanto gusta tanto aquí como fuera de Cantabria. Promover excursiones a la zona de Liébana para mostrar uno de los grandes productos que realizamos en nuestra comunidad como es el orujo. Aprovechar también el año próximo que es Año Jubilar Lebaniego, para introducir estos productos de la zona a visitantes tanto nacionales como extranjeros.

No podemos olvidar una potencial fuente de visitantes, que está a punto de hacerse realidad como es el Centro Botín. Acaparar visitantes internacionales cuyo motivo sea el turismo cultural, y hacer del Centro Botín un lugar de renombre para exposiciones artísticas y eventos culturales haría que Santander pudiera competir con Bilbao y su Guggenheim en este terreno. Debemos sacar partido del Centro para generar riqueza económica pero también social, tanto a nivel nacional como internacional y será sin duda un gran motor para reducir la estacionalidad del turismo que existe en la región como se ha comentado en este proyecto.

El turismo de cruceros podría ser otro motor importantístimo en su economía y en la difícil tarea de acabar con la estacionalidad, haciendo del puerto de Santander una parada para cruceros de las más importantes navieras.

Los precios de las conexiones aéreas con Santander no son tan altos, debería aprovecharse esto para atraer un segmento de turista internacional como es el de la tercera edad, aprovechando sinergias entre empresas y lo barato de los vuelos, organizando actos culturales en el Centro Botín, espectaculos en el Palacio de Festivales, o rutas gastronómicas para que los mayores europeos conozcan nuestra Comunidad Autónoma.
Tenemos la cuna del arte prehistórico en Cantabria, y aún batiendo récords a nivel nacional en cuanto a la llegada de turistas, Cantabria recibe poco más del 1% de estos, un dato muy pobre. Necesitamos potenciar esto hasta el punto de que la cuna del arte prehistórico pueda equipararse a otros tipos de arte que generan más visitantes anualmente como puede ser el musulmán, con la Alhambra o la mezquita de Córdoba.

En la entrevista con Pedro Casares Hontañón y continuando con el tema de la estacionalidad, vemos como destaca el poder ampliar la partida presupuestaria de promoción turística de Cantabria, tanto en ferias como congresos internacionales. Esto es en lineas

generales la conclusión más importante que se saca de este proyecto, se están haciendo muchas cosas bien pero falta promoción de nuestra comunidad en el exterior.
El aeropuerto tiene capacidad para albergar a 2 millones de pasajeros anuales y las cifras no llegan casi al millón. En lineas generales subvencionar a las aerolíneas es rentable, aunque no todas las aerolíneas o conexiones lo sean, pero es importante saber que el subvencionarlas es positivo para la región. Las conexiones que se quitan del aeropuerto no superan el umbral de rentabilidad que establecen las aerolíneas por lo que es lógico que estas rutas se supriman. Todas las comunidades autónomas subvencionan aerolíneas de una manera u otra.

Para finalizar con la disertación, añadir que se ha intentado generar y aportar datos e ideas tanto de actualidad como futuras para que en unos años podamos comparar estos datos y poder hablar de una mejora en cuanto a la repercusión de las lineas aéreas del aeropuerto Severiano Ballesteros, y el impacto económico que producen en el turismo de Cantabria.

BIBLIOGRAFÍA

AENA, (2016). *Aena.es.* [En línea] Disponible en: http://www.aena.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Santander/es/Page/1047570395034/ [Último acceso: 31 Agosto 2016].

Aena.es. (2016). *Estadísticas - Aeropuertos Españoles - aena.es*. [En línea] Disponible en: http://www.aena.es/csee/Satellite?pagename=Estadisticas/Home [Último acceso 04 Sep. 2016].

Airline-memorabilia.blogspot.com.es. (2016). *Airline memorabilia: Anuncios de Aviaco en la década de 1990*. [En línea] Disponible en: http://airlinememorabilia.blogspot.com.es/2010/09/anuncios-de-aviaco-en-la-decada-de 1990.html [Último acceso 9 Sep. 2016].

Anon., (2016). *InfoParayas.* [En línea] Disponible en: http://infoparayas.com/ [Último acceso: 31 Marzo 2016].

Bascones Arias, C., Castanedo Galán, J. M. & Utrilla Navarro, L., (2006). *El Transporte Aereo en Cantabria.* Madrid: Lunwerg Editores.

Cantabria, U. d., (2008). *Estudio sobre el impacto económico de las lineas aéreas en el aeropuerto de Santander,* Santander: UC.

Campo Torre, E. (2015). *El aeropuerto de Santander como una gran infraestructura en Cantabria*. Escuela Universitaria de Turismo Altamira.

Díaz, M. M. & García, J. R., (2012). *Estructura, Economía y Política Turistica.* Primera ed. Oviedo: SEPTUM UNIVERSITAS.

El Diario Montañés. (2016). *Vueling cancela la ruta aérea entre Santander y París*. [En línea] Disponible en: http://www.eldiariomontanes.es/cantabria/201609/06/vueling-cancela-ruta-aerea-20160906165722.html [Último acceso 08 Sep. 2016].

Exceltur.org. (2016). *Exceltur / Ranking de Competitividad Turística por C.C.A.A. (MONITUR)*. [En línea] Disponible en: http://www.exceltur.org/ranking-de-competitividad-turistica-por-c-c-a-a-monitur/ [Último acceso: 9 Sep. 2016].

Faraldo, J. M. & Rodriguez-López, C., (2013). *Introducción a la historia del Turismo.* Primera ed. Madrid: Alianza Editorial S.A.

Garrido, A. M., (2007). *Historia del Turismo en España en el siglo XX.* Primera ed. Madrid: Síntesis S.A.

Ine.es. (2016). *Instituto Nacional de Estadística. (Spanish Statistical Office)*. [En línea] Disponible en: http://www.ine.es/ [Último acceso 05 Sep. 2016].

Navarro, L. U., (2003). *Por los cielos de la Montaña.* Primera ed. Santander: Martin&Reyes (Aena).

OMT, (2016). *Organización Mundial del Turismo.* [En línea] Disponible en: http://www2.unwto.org/es [Último acceso: 04 04 2016].

Revilla Roiz, M. (2012). *Nadie es más que nadie*. Barcelona: Espasa.

Rey, B. and Inglada, V. (2007) *Evolución reciente de las compañías de bajo coste en Europa. Una referencia al caso de España.* [PDF]http://pendientedemigracion.ucm.es/info/ecap2/seminario/seminario06.07/belen_inglada.pdf [Consultado: 15 agosto 2016].

Rodríguez Herráez, B. V. P. A. a. M. G., (2008). *Las compañías de bajo coste y sus usuarios: el caso de España..* Primera ed. Salamanca: AEDEM.

Universidad de Cantabria (2008). *Estudio sobre el impacto económico de las líneas aéreas en el aeropuerto de Santander en 2008*. Universidad de Cantabria

Universidad de Cantabria (2015). *Impacto económico del transporte: cuantificación del retorno a la economía de Cantabria de aeropuerto de Santander y las aerolíneas que en él operan en 2015.* Universidad de Cantabria.

ESCUELA UNIVERSITARIA DE TURISMO altamira SANTANDER

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1: Segunda Semana Aérea de Santander, en el año 1912. 14

Imagen 2: Restos de "San Ignacio" de Juan Pombo.....18

Imagen 3: Portada de un billete de avión de la época. Compañía C.L.A.S.S.A.....19

Imagen 4: Anuncio de la compañía Aviaco, en el cual se encuentra Santander.....20

Imagen 5: Una de las primeras aeronaves de Air Nostrum en Santander, 1997.....21

Imagen 6: Conexiones de Verano. Santander 2016.....22

Imagen 7: Propuesta Asoc. de Amigos del Aeropuerto Severiano Ballesteros.....39

Imagen 8: Propuesta Asoc. de Amigos del Aeropuerto S.B (2).....40

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Horarios de la compañía Aviaco en Santander en 1953.....19

Tabla 2: Evolución de los pasajeros del aeropuerto de Santander 2004-2015.....24

Tabla 3: Procedencia de pasajeros para las rutas internacionales Ryanair 2015.....28

Tabla 4: Españoles y extranjeros en las rutas internacionales Ryanair 2015.....29

Tabla 5: Ocupación de las rutas internacionales.....30

Tabla 6: Pasajeros por mes e incremento respecto al año anterior.....32

Tabla 7: Ranking de competitividad entre Comunidades Autónomas Españolas.....33

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Procedencia de pasajeros en rutas internacionales.....28

Gráfico 2: Españoles vs Extranjeros.....29

ANEXO 1. Orden FOM/657/2015, de 10 de abril, por la que se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Santander.

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
Núm. 91 Jueves 16 de abril de 2015 Sec. III. Pág. 33716

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

4132 *Orden FOM/657/2015, de 10 de abril, por la que se modifica la denominación oficial del Aeropuerto de Santander.*

El Aeropuerto de Santander, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, modificado por el Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) «4-D», y está calificado como aeródromo de letra de clave «A» por el Real Decreto 1844/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander. Mediante la Orden FOM/2384/2010, de 30 de junio, se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Santander.

Con fecha 4 de junio de 2014 el Presidente del Gobierno de Cantabria informó al Ministerio de Fomento que el Pleno del Parlamento de Cantabria aprobó el anterior día 5 de mayo una Resolución mediante la cual solicitaba el cambio de denominación del Aeropuerto de Santander, para incluir en la misma al más relevante e insigne deportista internacional cántabro, Severiano Ballesteros, y a su vez, con el objeto de contribuir a conseguir el objetivo de promocionar a la Comunidad Autónoma de Cantabria a través del elemento diferenciador del golf.

El Ministerio de Fomento solicitó que por parte de la Comunidad Autónoma de Cantabria se asumiera el coste de tal actuación, y que se materialice el necesario acuerdo con Aena, S.A., suscribiendo un convenio que siente las bases sobre las que Aena, S.A., pueda realizar dicha actuación.

En virtud de lo anteriormente expuesto, se ha procedido a consultar el cambio de denominación a las administraciones territoriales afectadas por la modificación, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 30/1992 de 26 de Noviembre, del Régimen Jurídico de la Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, habiendo obtenido el parecer favorable de la familia Ballesteros.

En su virtud, resuelvo:

Primero.

Modificar la denominación oficial de «Aeropuerto de Santander» que en adelante pasará a denominarse «Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander».

Segundo.

Las referencias al «Aeropuerto de Santander» contenidas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea; en el Real Decreto 1844/2009, de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Santander; en la Orden FOM/2384/2010, de 30 de junio, se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Santander; en el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, modificado por el Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio; así como, cualesquiera otras disposiciones en las que figure tal denominación, deben entenderse realizadas al «Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander».

Tercero.

Los gastos derivados del cambio de denominación propuesto serán sufragados por la Comunidad Autónoma de Cantabria, en los importes, plazos y condiciones que se acuerden previamente en convenio suscrito entre esa Comunidad Autónoma y Aena, S.A.

Madrid, 10 de abril de 2015.–La Ministra de Fomento, Ana María Pastor Julián.

cve: BOE-A-2015-4132