



4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

470. Propositiones No de Ley

PNL/000754-01

Proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario VOX Castilla y León, instando a la Junta de Castilla y León a que solicite del Gobierno de España la adopción de una serie de medidas dirigidas a modernizar, potenciar y hacer más competitivos los aeropuertos situados en Castilla y León, para su tramitación ante el Pleno.

PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 14 de diciembre de 2023, ha admitido a trámite las proposiciones no de ley PNL/000754 a PNL/000758.

De conformidad con el artículo 163 del Reglamento, se ha ordenado su publicación y acordado su tramitación ante el Pleno.

Los Grupos Parlamentarios podrán presentar enmiendas hasta seis horas antes del comienzo de la sesión en que dichas proposiciones no de ley hayan de debatirse.

De conformidad con el artículo 64 del Reglamento, se ordena su publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León.

En la sede de las Cortes de Castilla y León, a 14 de diciembre de 2023.

EL SECRETARIO DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,
Fdo.: Diego Moreno Castrillo

EL PRESIDENTE DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,
Fdo.: Carlos Pollán Fernández

A LA MESA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

El Grupo Parlamentario VOX Castilla y León, al amparo de lo establecido en los artículos 162 y siguientes del Reglamento de las Cortes de Castilla y León, formula la siguiente PROPOSICIÓN NO DE LEY para su debate y aprobación ante el Pleno:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los aeropuertos de Castilla y León han estado tradicionalmente enfocados hacia el transporte de pasajeros. Las sucesivas crisis económicas que se vienen sucediendo desde 2008 han llevado a una pérdida paulatina de operaciones que generan dudas sobre la viabilidad económica de alguno de ellos.

De forma adicional, la evolución del sector turístico, que ha impulsado una demanda orientada hacia los conocidos como destinos de sol y playa en detrimento de otro tipo de ofertas turísticas han favorecido una espiral de bajada en la que se sitúa el número de operaciones de los aeropuertos de la región, que han perdido 118.900 pasajeros en el periodo 2019-2022, según datos de AENA, lo que equivale a un 33,87 % del número de pasajeros que se registraron en 2019.



A la situación de los vuelos comerciales se une la drástica caída de los vuelos de cargo cuyos datos, en el mismo periodo 2019-2022, reflejan una pérdida del 78 %, si bien la situación de partida, con un tráfico total de 51 toneladas, tampoco era especialmente significativa en datos comparados con los de otros aeropuertos, teniendo en cuenta, además, de que hablamos de cuatro aeropuertos. En el año 2022, según los datos recogidos en los informes de AENA, los aeropuertos de Castilla y León recibieron tan solo 6,3 toneladas de mercancías y solo dos de ellos recibieron este tipo de tráfico tal y como puede verse en la tabla 1 que acompaña esta PNL lo que no deja de ser preocupante teniendo en cuenta la importancia futura de este tipo de tráfico y el papel que puede desempeñar en la logística del tejido empresarial regional.

Los datos que hemos visto contrastan, en cierta medida, con el del número de operaciones totales, vuelos, que han experimentado un notable incremento basado, fundamentalmente, en el crecimiento del aeropuerto de Burgos al que ha impulsado la escuela de pilotos de Flyby y la UBU. El número de vuelos que registraron los aeropuertos de Castilla y León en 2019 fue de 22.000 aumentando en 2022 hasta los 37.000.

A la luz de los datos expuestos podemos concluir que nuestros aeropuertos precisan de un conjunto de acciones que los impulsen de forma decidida. Hoy en día el sector aeronáutico es clave para el desarrollo de la economía, no solo por la trascendencia que tiene el sector del turismo, sino también porque es una palanca imprescindible para el propio desarrollo industrial y la logística que, como decíamos, necesitan las empresas. Estos aspectos nos deben llevar a desarrollar estrategias que permitan optimizar nuestros aeropuertos aprovechando las sinergias derivadas de las infraestructuras viarias y de ferrocarriles, así como el impulso que puede generar el futuro Corredor Atlántico como eje de transportes que una nuestra región con los puertos portugueses y el resto de Europa por carretera y a través del ferrocarril.

No podemos realizar un análisis, aunque sea somero, sin comparar los datos de los aeropuertos de la Comunidad con el aeropuerto de Zaragoza. Es evidente que la situación de partida es diferente pues la existencia de cuatro aeropuertos frente al único que hay en Aragón, al menos para tráfico de pasajeros y mercancías, provoca una distorsión de partida que afecta al comparable. Sin embargo, la necesaria reconducción de nuestros aeropuertos obliga a echar un vistazo a los datos del aragonés que aparecen recogidos en la tabla 1:

+160.000 incremento de pasajeros entre 2019-2022

+1.000 incremento vuelos comerciales entre 2019-2022

+126.993 TM en tráfico de mercancías

7 destinos nacionales y 10 internacionales de pasajeros con 5 compañías

14 destinos internacionales de mercancías con 7 compañías

El centro logístico Plaza ha servido de polo catalizador para lograr que este aeropuerto se haya convertido en el segundo de España por volumen de carga además de una red de carreteras que une Zaragoza con Levante, Cataluña y Madrid.



En Castilla y León existe una red viaria que nos conecta con Madrid, el Norte, Levante y Portugal, así como centros logísticos, polígonos industriales y grandes empresas que, con medios adecuados, podrían aprovecharse de unas infraestructuras aeroportuarias que impulsasen la actividad económica.

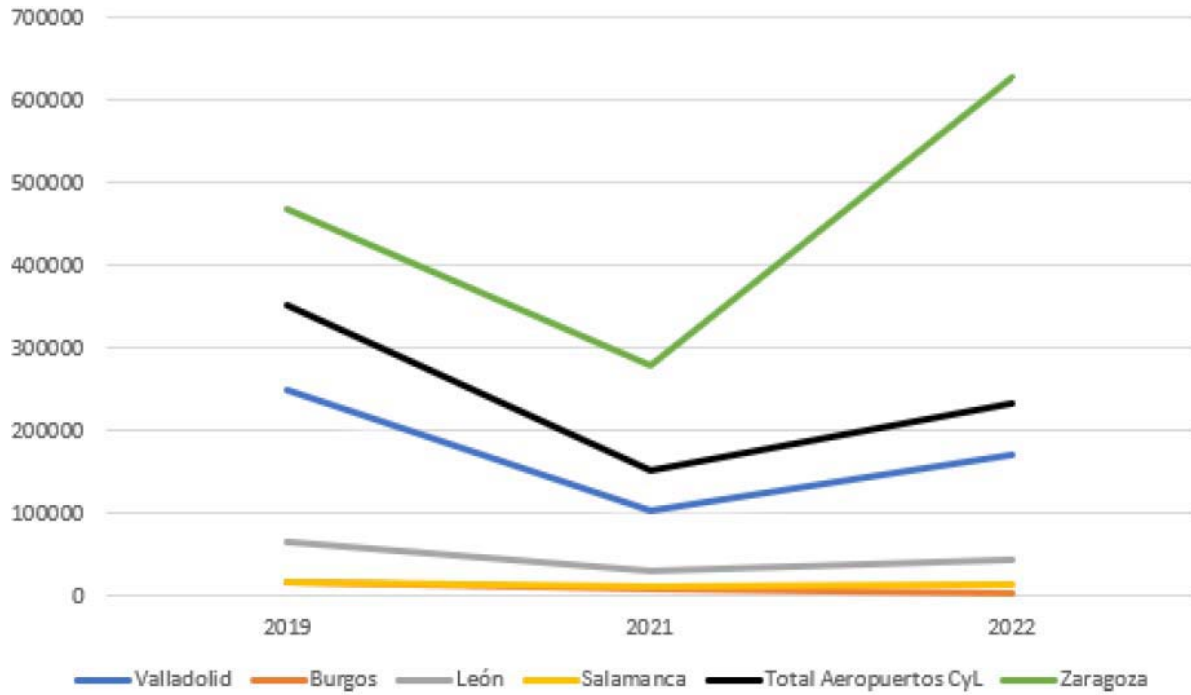
En miles de kg de carga									
Aeropuertos	Pasajeros			Vuelos comerciales			Mercancías		
Año	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
Valladolid	249000	103000	172000	6000	6000	7000	11	2	6
Zaragoza	468000	278000	628000	9000	9000	10000	182600	194500	127000
Diferencia absoluta	219000	175000	456000	3000	3000	3000	182589	194498	126994
Diferencia relativa	88,0%	169,9%	265,1%	50,0%	50,0%	42,9%	1659900,0%	9724900,0%	2116566,7%
Aeropuertos	Pasajeros			Vuelos comerciales			Mercancías		
Año	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
Burgos	18000	9000	2100	3000	17000	18000	40	0,2	0,3
Zaragoza	468000	278000	628000	9000	9000	10000	182600	194500	127000
Diferencia absoluta	450000	269000	625900	6000	-8000	-8000	182560	194499,8	126999,7
Diferencia relativa	2500,0%	2988,9%	29804,8%	200,0%	-47,1%	-44,4%	456400,0%	9724990,0%	42333233,3%
Aeropuertos	Pasajeros			Vuelos comerciales			Mercancías		
Año	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
León	66000	29000	45000	3000	3000	30	0,221	0	0
Zaragoza	468000	278000	628000	9000	9000	10000	182600	194500	127000
Diferencia absoluta	402000	249000	583000	6000	6000	7000	182600	194499,779	127000
Diferencia relativa	609,1%	858,6%	1295,6%	200,0%	200,0%	233,3%	-	88008949,8%	-
Aeropuertos	Pasajeros			Vuelos comerciales			Mercancías		
Año	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
Salamanca	18000	11000	13000	10000	10000	9000	0	0	0
Zaragoza	468000	278000	628000	9000	9000	10000	182600	194500	127000
Diferencia absoluta	450000	267000	615000	-1000	-1000	1000	182600	194500	127000
Diferencia relativa	2500,0%	2427,3%	4730,8%	-10,0%	-10,0%	11,1%	-	-	-
Aeropuertos	Pasajeros			Vuelos comerciales			Mercancías		
Año	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022
Total Aeropuertos CyL	351000	152000	232100	22000	36000	37000	51	2,421	6,3
Zaragoza	468000	278000	628000	9000	9000	10000	182600	194500	127000
Diferencia absoluta	117000	126000	395900	-13000	-27000	-27000	182549	194497,579	126993,7
Diferencia relativa	33,3%	82,9%	170,6%	-59,1%	-75,0%	-73,0%	357939,2%	8033770,3%	2015773,0%

Tabla 1. Comparativa Pasajeros, Mercancías, Vuelos aeropuertos Castilla y León con aeropuerto de Zaragoza.

Pero la diferencia, no solo radica en la cantidad absoluta de mercancía transportada entre aeropuertos, también vemos que en el aeropuerto de Zaragoza, a diferencia de los aeropuertos de la región, se experimenta una tendencia mejor en la recuperación de pasajeros que en los aeropuertos de la región, como bien se puede apreciar en los dos gráficos siguientes.



Pasajeros



Vuelos comerciales

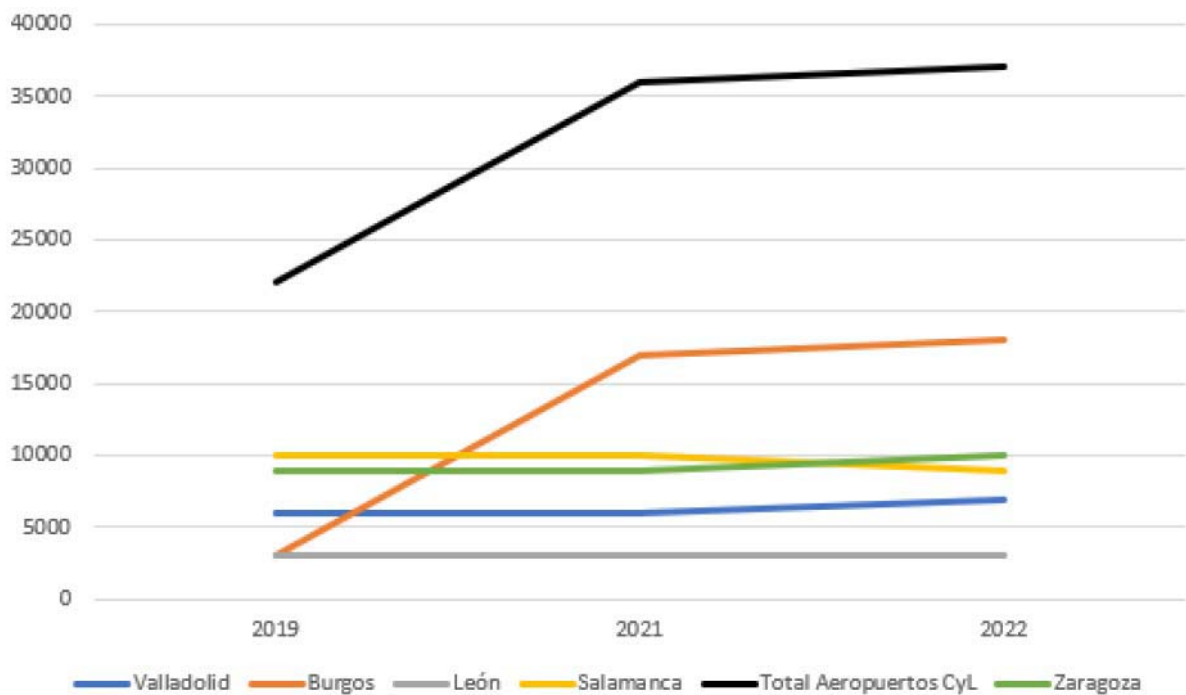


Gráfico 1. Comparativa de tráfico de pasajeros y de mercancías entre aeropuertos CyL y Zaragoza.



El plan estratégico de AENA prevé inversiones entre los años 2022-2026 para España por importe de 2.916 millones de € con un promedio anual de 586 millones de €.

Para nuestro Grupo Parlamentario, los aeropuertos de Castilla y León no pueden quedar fuera de las inversiones que AENA proyecta por lo que se debe ser proactivo en la búsqueda de soluciones que impulsen la actividad aeroportuaria como palanca de apoyo al desarrollo económico.

Tal y como refleja AENA en la presentación de ese plan "el perímetro del aeropuerto se amplía, lentamente, al desarrollo de actividades que exceden del negocio aeronáutico tradicional" por lo que hemos de estar en la primera línea de las oportunidades que esa nueva tipología de negocio trae consigo.

Dada la situación actual, con los millones proyectados en inversión por AENA en los aeropuertos de España, o las sinergias que creará el Corredor del Atlántico, se presenta una gran oportunidad para el tráfico aeroportuario de la región.

Con las infraestructuras necesarias, tanto a nivel de pistas de aterrizaje como de nuevos almacenes o hangares, el aumento del flujo de mercancías que se prevé por la región se vería incrementado de manera exponencial por el negocio que generaría una mayor capacidad de tráfico aéreo.

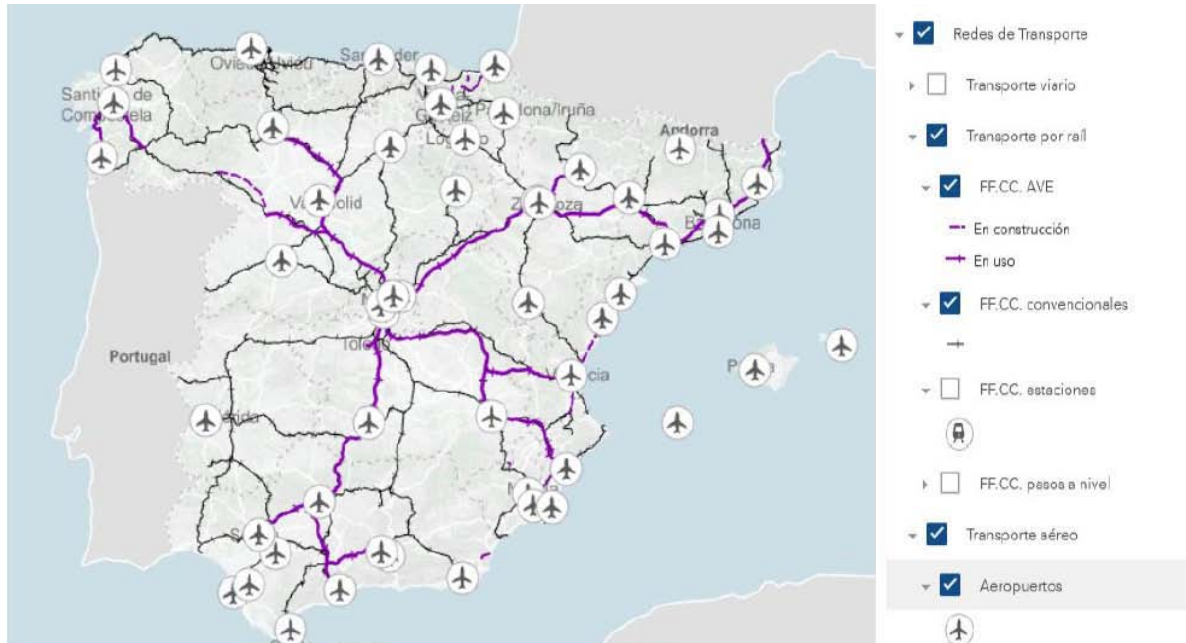
Conexiones como pudieran ser en Valladolid la confluencia de la A-6, el aeropuerto de Villanubla y la red ferroviaria de alta velocidad, Burgos con su desarrollo industrial y conexiones viarias con Europa y las Vascongadas, León con su conexión con Galicia y el norte de España y Salamanca y su situación privilegiada con Portugal, deberían atraer a la Comunidad millones de euros en inversión dada la alta conectividad que ofrecerían para el transporte de componentes, piezas y demás elementos industriales, generando un ecosistema industrial, empresarial y económico que fortalecería la salud de la economía en Castilla y León.

Actualmente, según datos de AENA, la gran mayoría de los aeropuertos han recuperado su tráfico de pasajeros o, al menos, presentan una tendencia positiva respecto a este dato. El número de operaciones, de la misma manera, se han incrementado, aunque el dato se encuentre distorsionado por el aeropuerto de Burgos. La situación más preocupante se da al observar el tráfico de mercancías ya que previamente superaba los 51.000 kilos de material transportado y ahora apenas rebasa los 6.000.

Esto nos lleva a considerar que deban tomarse medidas que nos permitan situar a nuestros aeropuertos como lugares de referencia a los que llegar o desde los que partir para todo aquello que puedan necesitar o producir las empresas.

Para ello contamos con una infraestructura de comunicaciones por ferrocarril y por carretera que veremos someramente:

- Ferroviaria



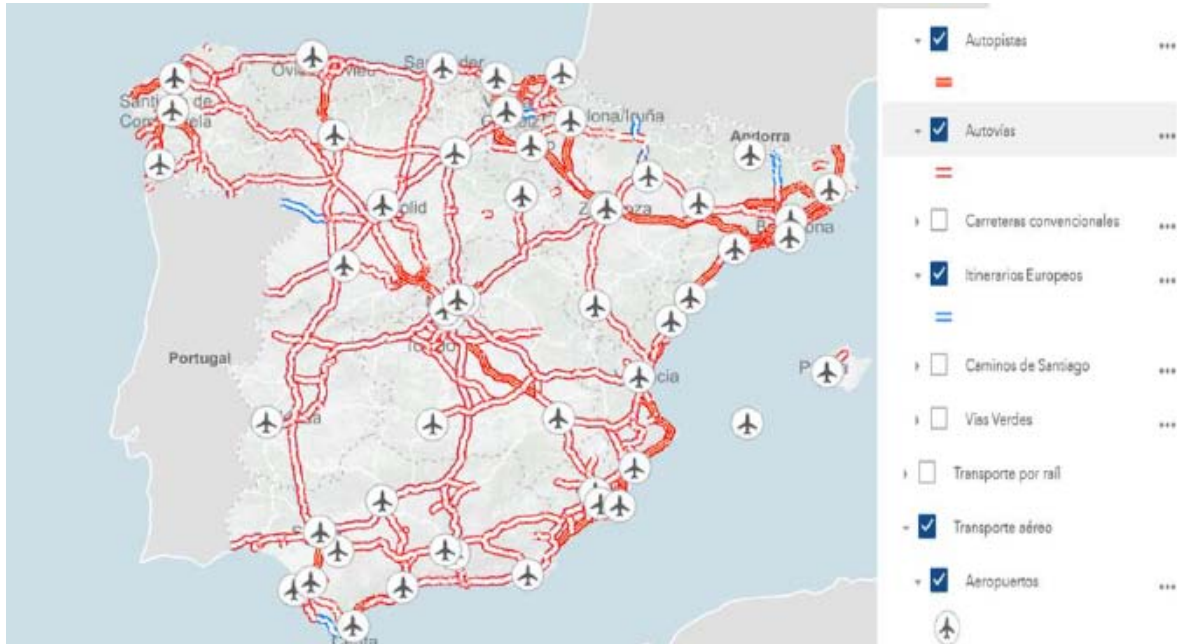
Mapa 1. Red ferroviaria en relación aeropuertos

En la actualidad, por medio de los datos recopilados en el Mapa 1, elaborado por el Instituto Geográfico Nacional, pueden verse las líneas de alta velocidad de las que dispone España. Dado el objetivo de esta proposición, nos centraremos en Burgos, León, Salamanca y Valladolid. Como podemos ver, a excepción de Salamanca, todos disponen de una línea de alta velocidad. Además, los aeropuertos de León, que recientemente ha visto como se inauguraba la conexión con Asturias tras 20 años de obras, y Burgos disponen con conexiones por líneas convencionales a las regiones septentrionales del país.

Salamanca, por su parte, dispone de conexión por línea convencional a regiones del interior como puede ser Ávila o Medina la cual le conecta por líneas de alta velocidad con el resto de Castilla y León o con la región de Galicia.

En este contexto, Valladolid adquiere relevancia debido a sus conexiones de alta velocidad con la capital del país, otras ciudades con aeropuerto de la región como pueden ser León y Burgos y la cercanía a Medina, con la que conecta el aeropuerto de Salamanca, le da una situación única a la ciudad, dándole una situación de centralidad que facilitaría las conexiones con el resto de Castilla y León.

- Viarias



Mapa 2. Red viaria en relación aeropuertos

Según el Mapa 2, obtenido a partir de datos del Instituto Geográfico Nacional, podemos observar que todos los aeropuertos de la región cuentan con autovías que no solo les conectan entre ellos, sino que además les conecta con otros aeropuertos e importantes regiones del país, entre ellos Madrid.

Como ya se manifestaba al principio, esta PNL pretende potenciar y mejorar los niveles de actividad de nuestros aeropuertos regionales para que sirvan de motor de empuje a nuestra economía. La tarea no es sencilla, pero antes mencionábamos el ejemplo del aeropuerto de Zaragoza cuya gestión le ha permitido ser el segundo aeropuerto de mayor tráfico de mercancías de España con continuas inversiones que, además, le están potenciando como aeropuerto de pasajeros llegando a casi triplicar las cifras del conjunto de aeropuertos de Castilla y León.

Las tarifas vigentes para los cuatro aeropuertos de la Comunidad tanto para pasajeros como para mercancías son:

- Aterrizaje: 2,665334 € por TM

- Servicio Tránsito aeródromo: 1,812297 € por TM

Desde el Grupo Parlamentario Vox en Castilla y León consideramos necesario incrementar la competitividad de nuestros aeropuertos realizando una rebaja de las tasas de aterrizaje con el fin de atraer nuevos operadores.

Esto último, junto a planes específicos e individualizados para cada uno de los cuatro aeropuertos de la región que avanzaran en la mejora de infraestructuras con nuevos hangares preparados para carga con conexiones específicas hacia las autovías, llevaría a



que la región tuviera más facilidades para el tráfico aéreo, con todos los beneficios que ello supondría tanto para el turismo como para la industria.

El objetivo de estas medidas no es otro que el crecimiento de la economía de toda la región, por lo que las provincias que no se viesen beneficiadas de manera directa, al no contar con un aeropuerto, puedan aprovechar ese crecimiento de la economía de la región con paquetes turísticos y planes industriales desarrollados *ad hoc*.

Por todo lo anterior el Grupo Parlamentario Vox Castilla y León propone al Pleno de las Cortes de Castilla y León las siguientes

PROPUESTAS DE RESOLUCIÓN

1.- Instar a la Junta de Castilla y León para que a su vez inste al Gobierno de España a que desarrolle un programa de inversiones en un plan de infraestructuras necesarias que tengan como objeto la adecuación de los aeropuertos de Castilla y León como polos de recepción de mercancías, así como la modernización de los aeropuertos de Burgos, León, Salamanca y Valladolid con el fin de hacerles competitivos ante los nuevos retos que afronta la aviación comercial en el tráfico de pasajeros y mercancías.

2.- Instar a la Junta de Castilla y León para que a su vez inste al Gobierno de España a que AENA incluya a los aeropuertos de la Comunidad dentro de las inversiones que su plan estratégico 2022-2026 contempla para España.

3.- Instar a la Junta de Castilla y León para que a su vez inste al Gobierno de España a que AENA aplique un descuento del 20 % en todas las tasas aeroportuarias de los aeropuertos de Burgos, León, Salamanca y Valladolid.

4.- Instar a la Junta de Castilla y León para que inste al Gobierno de España a establecer una cooperación efectiva entre ambos gobiernos con el fin de fijar un calendario de colaboración para determinar conjuntamente las mejores estrategias diferenciadas para el desarrollo y potenciación de los aeropuertos situados en Castilla y León con el fin de desarrollar las sinergias que aportan sus ubicaciones.

En Valladolid, a 12 de diciembre de 2023.

EL PORTAVOZ,
Fdo.: Carlos Menéndez Blanco