



FORO SOBRE LOS AEROPUERTOS DE LA EURORREGIÓN GALICIA-NORTE DE PORTUGAL

Documento de conclusiones



**CLUB FINANCIERO
DE SANTIAGO**

FORO AEROPUERTOS



El Club Financiero de Santiago (CFS) cumple quince años en 2025. En el marco de esa celebración organiza una serie de foros de debate sobre temas de actualidad e interés para la sociedad gallega. En septiembre se celebró el primero de esos diálogos, que concitó un interés mediático destacado.

En la apertura del encuentro sobre la situación de los aeropuertos de la Eurorregión, Roberto Pereira, presidente del CFS, destacó que el objetivo del foro es contar con un documento de reflexiones y propuestas que contribuyan a mejorar la realidad actual de estas infraestructuras, más allá de las competencias institucionales, con aportaciones desde la sociedad civil. Lamentó la ausencia de representantes de AENA y del Concello de Vigo, que declinaron participar. Destacó la necesidad de actuar ante la evidente diferencia entre el crecimiento del aeropuerto de Oporto y la situación de los aeropuertos gallegos, recordando que muchos gallegos viajan desde Portugal mientras los portugueses apenas usan aeropuertos gallegos. Concluyó expresando su deseo de que este foro sea el germen de nuevas iniciativas que impulsen la cooperación y el desarrollo aeroportuario en la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal.



Roberto Pereira

Queremos que, más allá de las responsabilidades institucionales, la sociedad civil aporte ideas y soluciones que ayuden a mejorar la situación de los aeropuertos de nuestra Eurorregión.



FORO AEROPUERTOS

1

El **Foro sobre los aeropuertos de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal** tuvo lugar en Santiago el 24 de septiembre. La primera mesa de debate se celebró bajo el título “Las infraestructuras de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal”.

Moderada por Martín García, subdirector de El Correo Gallego, en ella participaron:

- **Goretti Sanmartín**, alcaldesa de Santiago
- **Ricardo Río**, alcalde de Braga
- **Gonzalo Castro**, concejal de Turismo de A Coruña
- **Judit Fontela**, directora xeral de Mobilidade de la Xunta de Galicia



FORO AEROPUERTOS

Roberto Pereira, presidente del Club Financiero de Santiago, explicó que con este foro se quieren poner en valor las posibilidades de mejora o las soluciones para un momento problemático como el que viven las terminales gallegas. Desde el CFS se planteó un debate abierto integrando también a representantes del norte de Portugal ya que el aeropuerto de Oporto es una terminal de referencia en la Eurorregión. Con estas conversaciones se quiere dar altavoz a las propuestas de la sociedad civil y que estas recetas y recomendaciones puedan llegar a las instituciones y responsables políticos. Destacó la ausencia de Aena, un actor fundamental que declinó participar en este debate público. Tampoco asistió ningún representante por parte de la ciudad de Vigo.

¿Cómo está Santiago hoy, a nivel aeroportuario?

El debate comenzó con la intervención de la alcaldesa de Santiago, Goretti Sanmartín, que felicitó a la organización por el acierto de esta iniciativa en un momento que reconoce complejo para los aeropuertos: “Este foro chega nun momento difícil, no que creo que hai que parar e reflexionar sobre cal pode ser o camiño a seguir”, indicó.

Apuntó que se debería estar hablando del sistema aeroportuario gallego. Lo lógico sería “estarmos falando dun sistema aeroportuario do conxunto do país, que beneficiase e cohesionase a todo o territorio”, destacó. La alcaldesa explicó que, cuando se habla de estas cuestiones, suele hacerse de una manera fragmentada, siendo este uno de los problemas de planteamiento ya que la gestión aeroportuaria afecta al conjunto de la población gallega.

Goretti Sanmartín reconoció la preocupación por la situación en Santiago, con decisiones como la de Ryanair de retirar su base de la terminal compostelana. Sin embargo, lejos de quedarse en el momento puntual, quiso plantear cuestiones de largo recorrido. Explicó que, con tres aeropuertos a una distancia máxima de 155 kilómetros dando servicio a la misma población, “ten que haber unha estratexia común de complementariedade e non de competitividade”.

FORO AEROPUERTOS

El Rosalía de Castro es el aeropuerto internacional gallego de referencia; cerró 2024 con récord de viajeros, 3.640.519 personas, el 61 % del tráfico aéreo de los tres aeropuertos gallegos. Superar la barrera de los 3 millones lo situó como una terminal intermedia que no puede beneficiarse de determinadas bonificaciones de tasas que sí existen para los aeropuertos pequeños por parte de Aena. En 2025 se está observando un descenso del número de viajeros hasta agosto del 12,8 %.

La alcaldesa expuso que esta reducción se veía venir “entre outros motivos polo impacto da conectividade ferroviaria directa con Madrid, que fai que moita xente prefira o tren”. Puntualizó que “falta unha estratexia aeroportuaria galega e que a Administración que ten competencias en turismo, en transporte, en mobilidade, ten que tomar as rendas para favorecer esa coordinación”.

La complementariedad con Portugal la ve lejana, “porque en Galicia non temos os deberes feitos”.

Elementos que generan preocupación:

- La decisión de Ryanair de cerrar su base en Santiago con afectación de puestos de trabajo directos e indirectos y rutas aéreas.
- El cierre de pista en el año 2026 por obras durante 35 días.



Goretti Sanmartín

Falta unha estratexia aeroportuaria galega. A administración que ten as competencias en turismo, en mobilidade, a Xunta de Galicia, ten que tomar as rendas para favorecer, en coordinación co estado e cos propios concellos unha política de país.



FORO AEROPUERTOS

Modelo aeroportuario en Portugal con el Sá Carneiro como epicentro

Ricardo Río, alcalde de Braga, reconoció que la situación en Portugal con los datos del Francisco Sá Carneiro es muy positiva, con resultados verdaderamente impresionantes registrados a lo largo de los años. Asegura que, en el país vecino, se han producido también debates sobre el sentido estratégico de su terminal y su relación con el nuevo aeropuerto de Lisboa. El regidor de Braga subrayó que “el norte de Portugal es una de las regiones más dinámicas en términos demográficos y económicos del país, es una región que tiene una dimensión internacional fortísima”, reconociendo no contar con el nivel de rutas a *hubs* internacionales que les gustaría.

No obstante, el crecimiento del aeropuerto de Oporto es incontestable, con un volumen de pasajeros en 2024 de más de 15 millones de personas. Apuntó que muchas de ellas “son gallegas o con destino en Galicia porque el aeropuerto se asumió como un elemento de desarrollo para toda esta eurorregión”.

Río argumentó que “la situación del aeropuerto está muy alineada con la estrategia turística de la región” y matizó que la conquista de nuevas líneas y nuevas compañías contó con inversión por parte de las entidades públicas con la movilización de los agentes privados.

Aspectos clave:

- 20.000 empleos ligados al aeropuerto Sá Carneiro.
- Impacto económico cercano al 3 % del PIB.

Apostó por una mirada supranacional de la Eurorregión validada por sus 6 millones de habitantes y destacó la necesidad de que el transporte aéreo camine hacia la sostenibilidad para tener viabilidad y futuro.



Ricardo Río

Es un reto de futuro promover una mayor coordinación entre el trabajo de estos cuatro grandes aeropuertos, hacerlo desde el punto de vista estratégico de mirar para el territorio y ver qué papel podemos jugar en el contexto internacional.



FORO AEROPUERTOS

Perspectiva desde la periferia y visión desde un aeropuerto pequeño

Gonzalo Castro, concejal de Turismo de A Coruña, destacó que “vivimos unha situación sen parangón na Europa Occidental, un país con tres aeroportos comerciais a hora e media de distancia, unidos por unha vía de alta capacidade, unha situación anómala”. Con esta situación “toca poñerse a traballar conxuntamente para tentar que teña sentido”, indicó.

Apareció de nuevo la palabra complementariedad, que trufó todo el debate, confrontándola con un localismo y una competencia que no tienen sentido, con ciudades compitiendo por las mismas rutas y en los mismos rangos horarios, señaló.

Coincidió en que quedan deberes por hacer en cuestiones básicas, pero apostó por trabajar en la coordinación y la complementariedad, así como en las singularidades de cada uno dejando claro que hay margen para hacerlo. Habló de las características de las terminales de A Coruña y Compostela, que dan servicio a situaciones económicas y sociales distintas, indicando que el perfil de Alvedro es más empresarial o de negocios y de el Rosalía de Castro, más turístico. Castro reclamó del gobierno gallego el impulso de esa coordinación con todas las administraciones.

Además, reconoció “a absoluta insensibilidade histórica por parte de Aena para entender a singularidade que ten o noso sistema aeroportuario” y la necesidad de conexión con *hubs* internacionales, sin tener que conectarse necesariamente a través de Madrid o Barcelona. La presencia de grandes empresas, de manera destacada Inditex, o la relación cultural y social con países europeos y americanos justificarían la existencia de esas conexiones internacionales que ahora no tenemos.



Gonzalo Castro

Apuntó que, mientras esto no mejora, A Coruña invierte dos millones de euros en acuerdos con compañías para mantener la oferta en su terminal, aunque reconoció que no era un sistema sostenible y que, además, se trata de subvenciones encubiertas.



FORO AEROPUERTOS

Visión institucional de la Xunta de Galicia

La directora xeral de Mobilidade puso de manifiesto su “sorpresa y decepción porque la administración competente en esta materia es el Ministerio de Transportes a través de Aena y son los principales responsables de capitalizar y coordinar esa política”. En referencia a los comités de coordinación aeroportuaria, con presencia de Aena, Xunta de Galicia y ayuntamientos, precisó que “es verdaderamente alarmante el poco avance que vemos y la poca implicación y responsabilidad, tratándose de competencias estatales, para avanzar, planificar y coordinar la política aeroportuaria aquí en Galicia”. Mencionó algunas decisiones como las de Ryanair o Iberia de recortar vuelos en Galicia calificándolas de “una ofensiva que no es para nada accidental, sino que es única y exclusivamente consecuencia directa de lo que son las políticas aeroportuarias del Estado que, una vez más, aíslan a Galicia y no tienen en cuenta el equilibrio territorial”.

Fontela mencionó la subida de las tasas aeroportuarias previstas para 2026 que “se traduce en 68 céntimos por pasajero, lo que supondrá una inyección adicional para Aena de 200 millones de euros al año”. Para la representante de la Xunta de Galicia esta subida servirá para financiar el último plan DORA, con inversiones que no van a repercutir en Galicia. Apuntó que la política actual de Aena es la búsqueda de beneficios, primando estos sobre el interés general, la justicia territorial y los intereses de los gallegos. El recorte de rutas también puede afectar a las previsiones para el año 2027, año Xacobeo, en el que se esperan 9 millones de visitantes. Por su parte, la Administración autonómica invirtió 13 millones de euros en 2025 para atraer a turistas y destacó que, desde 2012, no se financian acuerdos con aerolíneas. Por parte de la Xunta de Galicia “hacemos los deberes y nos preocupa enormemente el olvido y la deriva a la que nos está llevando el gobierno central en materia de transporte”, manifestó.



Judit Fontela

Nos hemos ofrecido para participar en la coordinación, pero teniendo siempre claro que quien debe pilotarla es el Ministerio de Transportes en colaboración con los ayuntamientos y con el gobierno central ejerciendo sus competencias como ejercemos nosotros las nuestras.



FORO AEROPUERTOS

En el segundo turno de intervenciones la alcaldesa de Santiago lamentó que Aena no estuviese en este foro ya que tiene atribuciones. Sin embargo, interpeló a la Xunta de Galicia directamente afeándole “que diga que non ten responsabilidades nesta materia”. Reclamó que debe ser “a Xunta a que ten que defender a posición do conxunto de Galicia” y pidió que se ejerza ese liderazgo.

En relación con el uso de dinero público destinado a las compañías aéreas, Sanmartín reconoció que se podía debatir sobre este tema, pero insistió en que debería hacerse de manera conjunta.

Por su parte, Ricardo Río, alcalde de Braga, indicó que “los apoyos a las aerolíneas solo pueden ser pensados de manera transitoria y tienen sentido cuando una compañía nos dice que no tiene condiciones de mercado y asumimos con ella un riesgo financiero durante un período de tiempo para demostrar que es viable, pero debe llegar un momento en que funcione autónomamente”.

Respecto al impacto de la conectividad ferroviaria y su efecto en el tráfico aéreo, aseguró que puede existir, pero una buena conectividad entre terminales es necesaria y el tren puede servir también para acercar destinos aéreos. Indicó que el aeropuerto de Oporto, para seguir creciendo, necesita más inversiones que no se resolverán de inmediato, por lo que consideró positivo que las terminales gallegas sean complementarias de esa oferta.

El concejal de Turismo de A Coruña, Gonzalo Castro, en su segunda intervención, animó a no quedarse en el debate de las competencias administrativas y requirió “un liderazgo de país por parte de la Xunta de Galicia en este tema que forma parte de la agenda pública y que nos debe unir a todos”, indicó.

Sobre la financiación a las aerolíneas reconoció que, filosóficamente, no la defendía y que, además, es un sistema pernicioso, pero explicó que “a realidade de mercado é complexa”. En este sentido, Gonzalo Castro apuntó datos llamativos. Mientras A Coruña destina unos 2 millones de euros a promociones con aerolíneas, otras administraciones invierten cantidades mucho mayores: la Diputación de León llega a aportar 12 millones, Cantabria 18 millones, y Asturias 31 millones de euros, cifras que —según subrayó— muestran una gran disparidad y una competencia desigual entre territorios.

FORO AEROPUERTOS

Destacó que, en el caso de A Coruña, lo hacen “pola falta desas políticas a nivel autonómico”. “O ideal sería que traballásemos de forma estratéxica nunha coordinación do sistema aeroportuario e facer máis atractivos os nosos aeroportos para non ter que destinar recursos públicos ao mantemento de destinos”, precisó.

La directora xeral de Mobilidade, Judit Fontela, sostuvo que la Xunta no es el actor que debe impulsar la política aeroportuaria, aunque insistió en que no se desentienden y participan de manera activa con su presencia en los comités de coordinación, con reuniones con la administración estatal. Pero destacó que no es su papel diseñar y planificar la política aeroportuaria. Reconoció el interés en articular una estrategia que complemente los usos de los tres aeropuertos, pero reclamó el papel del gobierno central. “Como gobierno gallego estamos dispuestos a liderar el impulso, las propuestas y las necesidades de Galicia, pero no podemos tomar decisiones en cuestiones que no son de nuestra competencia”, afirmó Fontela.

La alcaldesa de Compostela cerró su participación en el foro reiterando que “existen posibilidades de complementar e de implementar unha especialización funcional dos aeroportos”.

El alcalde de Braga destacó que nadie puede dudar de que los representantes políticos de las ciudades donde hay aeropuertos tienen como primera prioridad garantizar que funcionen, una prioridad que se entiende compartida por la Xunta de Galicia y por el gobierno central. Más allá del plano teórico, introdujo el elemento partidista como una cuestión que puede dividir, en vez de favorecer el consenso. Para contrarrestar esto, indicó, que hay que sacar estos temas del debate político convirtiéndolos en un esfuerzo conjunto de todos los agentes del territorio. “El gran desafío es crear una voluntad social de Galicia para defender estos intereses”, destacó Río.

Gonzalo Castro dejó encima de la mesa la idea de crear una mesa sobre el sistema aeroportuario gallego liderada por la Xunta de Galicia y con presencia de las diputaciones.

Judit Fontela destacó, como conclusión final, la desconexión del gobierno central con la periferia y con la cohesión territorial.

CONCLUSIONES

- ✓ Necesidad de un sistema aeroportuario gallego coordinado.
- ✓ Ausencia de Aena y falta de liderazgo institucional.
- ✓ Desequilibrio en la Eurorregión.
- ✓ Impacto de las decisiones empresariales y del marco estatal.
- ✓ Conectividad ferroviaria y cambios de hábito.
- ✓ Debate sobre la financiación a aerolíneas.
- ✓ Necesidad de visión común y pacto institucional.

RETOS DE FUTURO

- ✓ Definir un plan estratégico para el sistema aeroportuario gallego.
- ✓ Reforzar el liderazgo político en Galicia frente a las decisiones estatales.
- ✓ Promover una cooperación real dentro de la Euroregión Galicia-Norte de Portugal.
- ✓ Apostar por la sostenibilidad y la intermodalidad.
- ✓ Garantizar la cohesión territorial.
- ✓ Establecer una mesa de trabajo o comité de coordinación permanente.
- ✓ Alinear la promoción turística y económica con la política de conectividad.

2

En la segunda mesa de debate se abordaron las necesidades de los aeropuertos de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal bajo el análisis y la mirada del sector empresarial, para lo que se contó con un panel con representación de ambos lados de la frontera y presencia del mundo universitario. A diferencia de la mesa institucional previa, esta sesión se planteó como un espacio de debate abierto desde la perspectiva de quienes representan directamente al tejido económico de la región.

Moderada por Serafín Lorenzo, subdelegado de La Voz de Galicia en Santiago, en ella participaron:

- **Juan Manuel Vieites**, presidente de la Confederación de Empresarios de Galicia
- **Ramiro Brito**, presidente de la AEMinho-Associação Empresarial do Minho
- **María Bastida**, profesora de la facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la USC
- **Manuel Cunha**, presidente de la Associação Empresarial do Distrito de Viana do Castelo
- **José María Fernández**, vicesecretario del CFS



FORO AEROPUERTOS

Promoción conjunta y especialización

Comenzó la conversación con la intervención de Juan Manuel Vieites, presidente de la CEG, que habló de su experiencia como miembro del comité de coordinación de los aeropuertos desde hace año y medio. Explicó que, pese a haber hecho propuestas de complementariedad y especialización funcional, lamentablemente no se había hecho nada.

Recalcó, además, que la falta de coordinación impide competir en igualdad de condiciones con el aeropuerto de Oporto, que moviliza más de 16 millones de pasajeros al año, frente a los 6 millones de los tres aeropuertos gallegos: “No puede ser que cuatro o cinco millones de gallegos utilicen Oporto porque aquí no encuentran las conexiones adecuadas”. Su propuesta pasa por incrementar rutas internacionales, diseñar una estrategia de promoción conjunta y especializar las funciones de cada aeropuerto: “Santiago, A Coruña y Vigo tienen potencialidades distintas; lo que no podemos permitir es que ofrezcan las mismas rutas, a las mismas horas, compitiendo entre sí”.

Vieites apuntó la importancia de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal con 6 millones de habitantes, y la necesidad de fortalecer su proyección internacional, así como de avanzar en la complementariedad con el aeropuerto Sá Carneiro.

Como usuario habitual indicó que los aviones con destino y origen en Galicia van llenos, pero muchas veces coinciden horarios, lo que resta oferta y competitividad. Respecto al tráfico de mercancías explicó cómo se había trabajado en otras comunidades como el País Vasco, donde el aeropuerto de Vitoria se dedica a mercancías. Animó a buscar esa especificidad aquí en Galicia para cada uno de los aeropuertos.



Juan Manuel Vieites

El liderazgo de un sistema aeroportuario gallego competitivo, operativo y que no aísle a Galicia debe ejercerlo el Parlamento gallego porque es el que nos representa a todos los ciudadanos de Galicia y, por tanto, las responsabilidades políticas deben residir en él.



FORO AEROPUERTOS

La cooperación es más rentable que la competición

Ramiro Brito, presidente de la AEMinho-Associação Empresarial do Minho, comenzó su intervención destacando que Portugal y Galicia tienen una identidad tan próxima que, a veces, es difícil distinguirse.

Aplicando un criterio empresarial, incidió en que para las empresas es muy importante que esta eurorregión sea vista de forma transversal, integrando las visiones de las dos regiones. Apuntó, además, que la movilidad para las empresas es una preocupación prioritaria al estar toda su actividad relacionada con ella, “ya que importamos, movemos mercancías...”. Pero además de ese movimiento más empresarial, “tenemos que tener todos los días trabajadores en nuestras empresas que necesitan desplazarse y una mayor integración con Galicia facilitaría esa movilidad y sería positiva ya que nuestro desarrollo podría ser mayor”.

En relación a los aeropuertos trasladó la rareza de tener cuatro terminales en un área territorial como la Eurorregión, una rareza que “si tuviésemos una visión estratégica podría convertirlas en complementarias, con funcionalidades distintas dando respuesta a necesidades globales”.

El empresario miñoto recordó también que Oporto se ha convertido en el aeropuerto natural de referencia para el norte de Portugal, impulsado en gran parte por el auge turístico y logístico de los últimos años, pero insistió en que ello no debe impedir que los aeropuertos gallegos encuentren su lugar en un sistema coordinado. Habló de la importancia del tráfico de mercancías, destacando su relación con la movilidad y su valor económico. Para poder avanzar en la mejora de los aeropuertos apostó por la necesidad de “sentarse y definir una estrategia, sin perjuicio de saber que estamos en dos países distintos, con realidades políticas y sociales diferentes”.



Ramiro Brito

El mayor desafío actual para la humanidad y para las empresas es el desafío de la cooperación, ya que cooperar es muchas veces más fructífero y, desde el punto de vista de las empresas, más rentable que competir.



FORO AEROPUERTOS

El papel de la Eurorregión

María Bastida destacó que, cuando se habla de Eurorregión, “estamos hablando de un mercado de 6,5 millones de habitantes y un PIB de 170.000 millones de euros; no es un dato menor, hablamos de cifras comparables a las de economías medias de la Unión Europea”. A pesar de esas cifras, “no estamos en el mapa como eurorregión y estamos pagando un coste de oportunidad altísimo debido, en parte, a la fragmentación”, indicó.

Propuso cambiar el modelo de rivalidad interna por uno de red integrada, lo que exigiría responder a una pregunta esencial: “¿Queremos ser simplemente una suma de espacios fragmentados o queremos ser una auténtica región con capacidad de generar valor añadido?”. Para ella, la Eurorregión cuenta con los tres pilares fundamentales —trabajo, capital y tierra—, pero es necesario darles cohesión. Recordó la existencia de universidades, centros tecnológicos y de formación que podrían ser aprovechados en común; reclamó instrumentos financieros adaptados a las pymes y pidió que organismos como el IGAPE puedan trabajar en clave transfronteriza.

También apuntó la necesidad de revisar el mercado laboral para facilitar la movilidad de los trabajadores y una mayor flexibilidad en la gestión de los recursos humanos en la Eurorregión. En esta línea, defendió que la clave está en emitir señales de atracción adecuadas para que la industria se instale en el territorio. Vinculó esta idea con la conectividad no solo aeroportuaria, sino también ferroviaria, portuaria y energética. “La conectividad es, precisamente, lo que nos permitirá transicionar”, explicó. Su conclusión fue clara: “Debemos dejar de pensar en volar más para pensar en volar mejor, y decidir si queremos ser una periferia exportadora de recursos o un polo industrial integrado que retenga empleo y valor”.



María Bastida

Galicia y el norte de Portugal tienen el alfa de la cadena de suministros —minerales estratégicos, energía renovable, capacidad exportadora—, pero lo que le falta es el omega, la industria transformadora que retenga el valor aquí.



FORO AEROPUERTOS

La cooperación es el único camino

Manuel Cunha, presidente de la Associação Empresarial do Distrito de Viana do Castelo recogió el testigo y coincidió en que la cooperación es el único camino. En un contexto de crisis internacional, con guerra en Europa, inflación y pérdida de poder adquisitivo, defendió que “Portugal y España ya han demostrado que juntos tienen resultados económicos superiores a la media europea; tenemos que cooperar siempre”. En su opinión, el debate aeroportuario debe ir más allá de las terminales: “Los aeropuertos son nodos que impactan en ciudades, municipios e infraestructuras; por eso hay que trabajar en ecosistemas completos”.

Cunha también advirtió de que la atracción de pasajeros depende de los costes: “Yo mismo, para viajar a Estados Unidos, usé Vigo en lugar de Oporto, porque la diferencia económica era sustancial”. Recordó, además, cómo el transporte aéreo se ha popularizado y cómo el aeropuerto de Oporto pasó de 6 a 15 millones de pasajeros en dos décadas, lo que obliga a nuevas inversiones. No obstante, insistió en que esta atracción debe planificarse con racionalidad, teniendo en cuenta la capacidad de absorción de los territorios en términos de turismo, hostelería y servicios.

Para Cunha, los aeropuertos también pueden ser claves en otro terreno: la movilidad laboral. Su visión, en definitiva, es que la coordinación debe extenderse a todos los niveles —gobiernos, instituciones, empresas— para crear un modelo replicable en otras regiones europeas.



Manuel Cunha

La falta de mano de obra es un problema común y el aeropuerto puede facilitar la gestión del trabajador transfronterizo, siempre que avancemos en el pacto que aún está atascado.



FORO AEROPUERTOS

La cooperación es más rentable que la competición

José María Fernández, secretario del CFS, cerró el primer turno de intervenciones con un tono realista y autocrítico indicando el hartazgo de la sociedad civil en relación con la problemática de la gestión aeroportuaria. Apuntó que se debe trabajar en la coordinación y la cooperación para mejorar la situación actual, mirándonos en el espejo de Portugal “que nos está enseñando mucho”.

Aunque destacó que Galicia atraviesa un “momento dulce”, advirtió del riesgo de desaprovecharlo: “Si sumamos los viajeros que vuelan desde Oporto porque aquí no tienen opciones, superaríamos los diez millones; es absurdo que sigamos perdiendo esa capacidad”.

Recalcó la importancia del turismo, pero también de los vuelos corporativos e internacionales: “No se trata solo de volar más, sino de tener conexiones directas con los grandes *hubs* europeos”. Señaló la contradicción de que mientras se habla de reducir la huella de carbono, muchos gallegos se ven obligados a desplazarse a Oporto para coger un avión.

Fernández puso ejemplos de aeropuertos internacionales compartidos por varios países, como Basilea o Ginebra, para demostrar que la cooperación no solo es posible, sino que funciona. Y concluyó con un llamamiento: “Dejemos de lado los localismos absurdos; lo que quiere la gente son vuelos, conectividad real y un plan que no se quede en aguas de borrajas”.



José María Fernández

La sociedad civil está cansada de oír hablar de este tema sin que se haga nada; es preocupante la situación y tenemos que trabajar todos juntos.



FORO AEROPUERTOS

En el segundo turno de intervenciones, Juan Manuel Vieites, presidente de la CEG, recuperó la idea de crear una agenda concreta de cinco puntos para avanzar: una política de red integrada con especialización funcional de cada aeropuerto; una mesa aeroportuaria de la Eurorregión; un plan inmediato de conectividad para 2025-2026; la intermodalidad con ferrocarril y puertos, y un observatorio de la conectividad que garantice gobernanza y transparencia.

El empresario portugués Ramiro Brito fue el encargado de abrir este tramo con una reflexión cargada de ejemplos históricos y cotidianos. En su intervención recordó que “los humanos solemos repetir los errores que ya hemos cometido” y advirtió de los riesgos de no aprender de experiencias pasadas. Para ilustrarlo recurrió al caso de la Eurocopa 2004 en Portugal, en la que la rivalidad entre Benfica y Sporting impidió compartir un estadio, pese a que ciudades como Milán, con Inter y AC Milan, lo hacen sin problemas. Para Brito, la moraleja es clara: la falta de cooperación conlleva costes innecesarios y un uso ineficiente de los recursos.

A partir de ahí, trasladó la reflexión al terreno de la movilidad y de los aeropuertos. Recordó cómo, en el norte de Portugal, un intento de coordinar los horarios de autobuses intermunicipales entre Braga, Viana do Castelo, Guimarães y Barcelos fracasó, a pesar de que se trataba de una medida sin apenas coste económico. “Lo único que se necesitaba era sentar a todos los operadores en una mesa y sincronizar horarios, sin gastar un euro. Y ni así se consiguió”, lamentó. En su opinión, algo parecido ocurre con la gestión aeroportuaria: mientras se hable solo de inversión pública y de decisiones políticas, se crearán obstáculos. Por ello, defendió que el primer motor del cambio debe surgir del tejido empresarial y social, que carece de ciclos políticos y, por tanto, puede mantener una visión más estable y a largo plazo.

En la misma línea, María Bastida, profesora de la Universidad de Santiago, subrayó que la iniciativa privada ya está aportando ideas y soluciones, pero no siempre es escuchada. “Los empresarios son quienes levantan la persiana cada día, quienes se juegan su dinero y su futuro; son ellos quienes conocen de primera mano qué rutas se necesitan, qué infraestructuras son imprescindibles o cómo deben organizarse las cadenas logísticas”, afirmó. A su juicio, el exceso de politización frena muchas medidas que son objetivamente positivas, mientras otras claramente ineficientes salen adelante por mera conveniencia partidaria. Bastida reiteró: “Lo que falta no son más propuestas de la iniciativa privada, sino que las administraciones las tengan en cuenta y las acompañen de manera decidida”.

FORO AEROPUERTOS

El debate prosiguió con Manuel Cunha, representante empresarial portugués, que coincidió en destacar el valor de la cooperación transfronteriza. Sin embargo, puso el acento en un obstáculo estructural: la falta de planes estratégicos transversales en Portugal, capaces de sobrevivir a los cambios de gobierno. “Cada vez que cambia el color político se paran proyectos, se revisan estrategias y se nombra a nuevas personas. Así pasan los años sin ejecutar lo esencial”, denunció. Para Cunha, la clave está en que las instituciones privadas y sociales ejerzan suficiente presión para obligar a la política a mantener una línea coherente, especialmente en materias estratégicas como la conectividad ferroviaria o aérea.

Por su parte, José María Fernández insistió en la necesidad de visibilizar estas carencias y generar una presión social que arrastre a las administraciones. Señaló ejemplos concretos, como la pérdida silenciosa de vuelos en los aeropuertos gallegos, que apenas generan reacción en la opinión pública. “Necesitamos ambición. No se trata de conformarnos con un par de conexiones nuevas; Galicia tiene que exigir muchas más rutas y aprovechar el momento, porque estamos de moda y no podemos dejar pasar esta oportunidad”, advirtió.

En las reflexiones finales, Juan Manuel Vieites volvió a poner orden en las ideas: complementariedad, especialización funcional y coordinación real entre aeropuertos, siempre con la iniciativa privada como protagonista, pero acompañada por las administraciones a las que hay que convencer. “No se trata de competir, sino de trabajar juntos bajo una estrategia común”, resumió.

A su opinión se sumó de nuevo Ramiro Brito, quien condensó todo el debate en tres verbos sencillos: cooperar, actuar y convencer. La cooperación entre territorios, la acción decidida del sector privado y la capacidad de convencer a los Estados de la importancia estratégica de estas propuestas son, en su opinión, las claves para transformar la Eurorregión en un espacio competitivo.

Manuel Cunha quiso terminar con la idea necesaria de “cooperar siempre, conversar siempre, dejar de verse como competidores y empezar a actuar como socios”.

La sesión concluyó con un mensaje de esperanza: que este foro no quede en un mero intercambio de palabras, sino que se convierta en el germen de una red aeroportuaria integrada y eficaz.

CONCLUSIONES

- ✓ Necesidad de un liderazgo claro y compartido.
- ✓ Complementariedad frente a competencia interna.
- ✓ Cooperación como motor del desarrollo.
- ✓ Dimensión económica y estratégica de la Eurorregión.
- ✓ Papel clave del sector privado y académico.
- ✓ Conectividad integral: más allá de los aeropuertos.
- ✓ Llamamiento a la acción.

RETOS DE FUTURO

- ✓ Crear una gobernanza transfronteriza efectiva.
- ✓ Definir una estrategia aeroportuaria integrada.
- ✓ Aumentar la conectividad internacional.
- ✓ Impulsar la movilidad laboral transfronteriza.
- ✓ Alinear políticas más allá de los ciclos políticos.
- ✓ Convertir la Eurorregión en un polo industrial y tecnológico.
- ✓ Reforzar la cooperación institucional y ciudadana.