



**SESIÓN PLENARIA ORDINARIA**

**7.- Interpelación N.º 144, relativa a criterios para seleccionar y proceder a la firma de contratos con compañías aéreas que operan en el aeropuerto Seve Ballesteros, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. [10L/4100-0144]**

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Pasamos al punto número siete.

Secretario segundo.

EL SR. MARAÑÓN GARCÍA: Interpelación número 144, relativa a criterios para seleccionar y proceder a la firma de contratos con compañías aéreas que operan en el aeropuerto Seve Ballesteros, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Realiza el turno de exposición por el Grupo Mixto su portavoz el Sr. Palacio.

EL SR. PALACIO RUIZ: Señor consejero. Señorías.

La transparencia se considera un elemento imprescindible en cualquier acción de gobierno. Ya no es solo porque propicia el acceso a la información, sino porque permite hacer efectivo el derecho a conocer la actividad de la administración que tiene cualquier ciudadano, estimulando además su participación en la gestión, precisamente por ser conocedor de aquella.

La transparencia en la gestión pública y el acceso a la información son condiciones necesarias para un gobierno abierto, -gobierno abierto entiendo que sea la terminología de Georges Soros de sociedades abiertas- permiten a todos los ciudadanos conocer la gestión de los asuntos públicos y formarse una opinión informada sobre los mismos. Con ello podrán participar de manera más eficaz en la actividad del Gobierno.

No son palabras mías, es lectura literal de la ley que el PRC y el Partido Socialista aprobaron de transparencia. Una ley que en su artículo uno dice: "esta ley tiene por objeto regular la transparencia de la actividad pública en Cantabria, en su doble vertiente de publicidad activa y de derecho a acceso a la información pública. La ley garantiza la transparencia de la toma de decisiones y de la propia actividad de la administración general de la comunidad autónoma y del sector público autonómico". Es importante la referencia al sector público.

¿Qué es lo que nos trae a esta interpelación? La inexistencia absoluta de transparencia en los contratos de marketing, de publicidad, llámenlos como quieran de la comunidad autónoma de Cantabria con las compañías de aviación.

El 20 de marzo del 2012 el PRC pide información sobre los contratos públicos. No se le da. Los pide el PSOE el 28 de marzo de 2012, no se le dan. El 26 de agosto de 2015 lo pide Ciudadanos, no se le da. El 11 de abril de 2016 lo vuelve a pedir Ciudadanos, no se le da. El 19 de abril de 2016 lo pide Podemos, tampoco se le da, que lo vuelve a pedir el 22 de agosto de 2016, y tampoco se le da. El 18 de septiembre de 2016 lo vuelve a pedir Ciudadanos, no se le da. El 14 de diciembre de 2016 lo pide el PP, tampoco se le da. El 17 de diciembre de 2020 lo pedimos desde VOX, no se nos da. Y el 15 de febrero reclamamos a la mesa que se exija el cumplimiento y se deniega.

Todas estas peticiones de información, todas ellas suponen un incumplimiento de la Ley de Transparencia. El Gobierno incumple la propia ley de la que ellos mismos se han dotado y la incumple para privar a este Parlamento de la capacidad de enjuiciar la bondad de unos contratos con una relevancia económica relevante. Digo que tienen relevancia económica relevante, porque sabemos que son de al menos seis millones de euros, pero desconocemos cuál es la cuantía exacta.

Podemos ver a través de las cuentas de CANTUR que efectivamente, hay una transferencia de capital a favor de determinadas compañías aéreas, tampoco sabemos de cuales, porque simplemente se dice que es marketing o publicidad de compañías aéreas; pero no se facilita ni la identificación de las compañías ni la cantidad que se destina a cada compañía, y eso es un problema enorme de transparencia.

No sabemos si es solo CANTUR, no sabemos si la sociedad pública de logística también realiza un pago, si lo realiza directamente o se lo pasa a CANTUR y luego CANTUR se lo da a las compañías, lo desconocemos, y desconocemos las compañías con las que se contrata y desconocemos la cuantía.

Tampoco sabemos a cambio de qué se realizan estos pagos, si se realiza exclusivamente a cambio de publicidad y simplemente las compañías cumplen con darnos publicidad, o si a cambio tienen que determinar una serie de rutas específicas.



Los contratos de los que se tiene noticia finalizan en el 2008, con lo que solo podemos especular respecto de los contratos que estaban aprobaos hasta 2008. En aquellos contratos se pagaba una cantidad anual por destino y por ruta, pero no sabemos quién decide las rutas que se han de realizar. Cuando decidimos que haya un avión a Varsovia, por ejemplo, ¿es porque el Gobierno de Cantabria paga porque considera una inversión estratégica nuestra conexión aérea con Budapest o con Varsovia?, o ¿es porque la compañía tiene interés en esa ruta, por la razón que sea, y el pago que nosotros hacemos no tiene nada que ver con la ruta que se adopta? No lo sabemos, no lo sabemos porque no tenemos acceso a ese contrato que legítimamente y en aplicación de la Ley de Transparencia debíamos conocer.

Tampoco sabemos si existen obligaciones accesorias. Por ejemplo, en los contratos que existían hasta 2008 una de las contraprestaciones accesorias era que por cada ruta y año se debían entregar 200 billetes gratuitos a favor del Gobierno, por cada ruta y por cada año, al año ocho mil billetes, o durante la vida del contrato.

Qué hemos hecho con eso miles de billetes gratuitos que se entregaron al Gobierno, o, dicho de otra forma, qué ha realizado el Gobierno con esos billetes gratuitos a los que tenía derecho por contrato, conforme al contrato que conocemos del 2008, ¿lo ha utilizado para viajes públicos o lo ha utilizado para viajes privados?, ¿lo ha utilizado para los funcionarios del Gobierno o para los miembros?, no lo sabemos, no lo sabemos porque no existe transparencia.

Estamos hablando de transparencia, estamos hablando de la gestión transparente de los servicios públicos y del uso que se hace de los recursos públicos, y no sabemos qué uso se hace.

La cuestión que se plantea hoy es: desde el 2008 no tenemos ningún tipo de información, el Gobierno sistemáticamente niega esa información a este Parlamento, ¿es legítima esa negativa?, o ¿encubre actuaciones indebidas por parte del Gobierno? Estoy deseando recibir las explicaciones que desde el punto de vista mercantil hacen que exista una especial necesidad de secreto en el ámbito de sociedades públicas, que es la única excusa que se me ocurre para explicar la falta de facilitación del contenido de esos contratos, la única, que exista información en manos de sociedades públicas, por ejemplo, una patente que está en curso sería un caso claro, en la que la transparencia no sea exigible. Excepcionadas estas situaciones excepcionales en todas las demás cabe transparencia.

He estado a punto de leerles esas bonitas frases que se hacen sobre transparencia de líderes internacionales, de Obama de toda esta gente, todas vienen a decir exactamente lo mismo, en el mundo digitalizado en el que vivimos –y lo recoge muy bien la literatura de nuestra ley- en el mundo digitalizado en el que vivimos la transparencia es la principal garantía de control democrático, la única forma que tenemos de acceder a fiscalizar, a entender, a comprender y enjuiciar la labor con sentido crítico que realizan nuestros políticos es la transparencia.

Sin acceso a la actividad pública no existe transparencia. Hay un activista en internet, Gómez Obregón, que está realizando una campaña enorme por la transparencia en el ámbito mercantil, en el ámbito privado, también en el ámbito público ya ha encontrado un montón de coincidencias en el ámbito mercantil y el ámbito político de Cantabria.

Pero de lo que estamos hablando hoy es de contratos puramente públicos, de contratos sometidos a la ley de contratos del sector público y que sin embargo hurtamos al conocimiento no solo de estos diputados, que es gravísimo, sino de toda la sociedad en general.

A falta, a falta de la aplicación de esos contratos me gustaría que me dijese cuáles son los criterios que justifican la falta de transparencia, que justifican no facilitar esos contratos a los ciudadanos y cuáles son los criterios que utilizan para decidir a qué compañías se les aporta publicidad y se les paga, por qué cuantía y cuál es el criterio porque se selecciona a una en vez de a otra.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, señor diputado.

Contesta por el Gobierno el consejero de Industria, Turismo, Innovación, Transporte y Comercio, Sr. López Marcano.

EL SR. CONSEJERO (López Marcano): Gracias presidente, señorías.

Firmamos convenios porque fundamentalmente el aeropuerto es estratégico para este Gobierno, pero no es estratégico para este Gobierno sino para todos los gobiernos que sucesivamente hemos tenido en Cantabria desde el año 2003. Afortunada decisión esa.

En el año 2003 recibimos en el Aeropuerto Seve Ballesteros, 254.000 pasajeros, nada que ver con las cifras actuales. En el año 2019 recibimos lo que es la cifra récord, 1.174.000 pasajeros, a un 1.100.000 ya habíamos llegado en el año 2011.



Y activa o activísimamente en esos acuerdos, en esos convenios hemos participado gobiernos de los tres partidos mayoritarios que ha habido desde el comienzo del estado autonómico: Partido Popular, Partido Socialista y el Partido Regionalista, activa o activísimamente.

Todos durante nuestros mandatos hemos respondido a una interpelación o a preguntas como ésta, pero todos también tenemos memoria y recurrimos a esa memoria en función de lo que atañe a nuestro discurso, de lo que es atinente para nuestra respuesta.

En el año 2003, el Aeropuerto de Parayas tenía, Parayas por aquél entonces, tenía dos conexiones: Madrid y Barcelona, nada más; en el año 2004 se inauguraron líneas con Roma, con Londres, incluso con Frankfurt, etc.

La transformación del paisaje aeroportuario fue tal que empezaron a aparecer por allí pasajeros procedentes de Asturias, procedentes incluso del País Vasco, procedentes de Castilla y León y de otros lugares. Los servicios de *rent a car* me cuesta recordar que había uno o ninguno, creo que uno para no edulcorar demasiado mi discurso, se multiplicaron por seis o siete.

Los servicios de handling se multiplicaron por bastantes números. Los taxis empezaron a trabajar. Los servicios de hostelería no tenían nada que ver con los servicios anteriores al año 2003. La transformación fue radical, radical.

Y en esa transformación inicial participamos dos consejeros, Miguel Ángel Pesquera, a la sazón consejero de Transportes y este que se dirige a sus señorías, impulsados y liderados por el presidente de la comunidad autónoma; algunos años después, el mismo presidente.

Aquellos produjeron varias consecuencias, no solo la transformación radical de la vida cotidiana del aeropuerto, sino también la socialización de los vuelos. De repente los cántabros empezaron a volar, de repente los cántabros, con frecuencia, algunos por vez primera, supieron que a París podía desplazarse uno en avión, a un precio muy módico, o a Roma o a Londres o a Frankfurt.

Aquella transformación radical supuso una de las grandes aportaciones del Gobierno y hubo varios del cuatrienio 2003-2007.

¿Cómo se consiguió aquello? No hay una varita mágica, no había una piedra filosofal. Firmamos acuerdos de promoción y de *márketing* con compañías aéreas, con siete compañías aéreas hasta la fecha, que luego le voy a enumerar; con siete compañías aéreas.

¿Cuál era el objetivo? Ni más ni menos que cambiar, cambiar los porcentajes de los nutrientes de nuestro turismo, ese turismo que resulta tan importante y tan fundamental para sostener nuestra economía. Ese turismo que es capaz de modificar nuestras costumbres y ese turismo que es capaz de modificar las más de las veces positivamente los índices del paro, cambió el panorama radicalmente.

¿Qué buscábamos? Buscábamos que esos porcentajes de nuestros nutrientes turísticos, que son, como es de dominio público, el 80 por ciento de turismo nacional y el 20 por ciento de turismo extranjero, se fueran equilibrando, que mejoráramos, que mejoráramos en la recepción de los turistas extranjeros.

¿Qué hacíamos?, elegir centros emisores, elegir centros emisores. No elegíamos destinos, porque no sería esa la tarea apropiada que se le supone y que se le exige al consejero de Turismo, elegir destinos, no, no, no. Elegir conexiones, centros emisores de turismos, de turistas, aquellos centros emisores a los que el mercado ofrecía posibilidades de conectarnos. Seguimos hablando de conectividad.

Aquellos centros emisores con una mayor población que la nuestra. Aquellos centros emisores cuyos pobladores tienen un poder adquisitivo alto o medio alto y aquellos centros emisores, a los que teníamos vinculaciones culturales, con los que tenemos una patria en común, que es Europa en estos momentos, ya lo era por aquel entonces. Y aquellos centros emisores en donde había y donde sigue habiendo hábito cultural de viajar.

Eso nos ha permitido, nos ha permitido muchísimas cosas. Nos ha permitido y todos los gobiernos, insisto, han tenido responsabilidades en el mismo asunto, suscribir acuerdos con siete compañías aéreas, siete, basados en la confidencialidad, basados en la confianza recíproca y basados hasta en la complicidad, porque buscamos los mismos fines.

¿Qué hemos hecho? Cualquier herramienta nos ha servido: los reposacabezas de los asientos, los apoyabrazos de los asientos, la megafonía de los asientos, los mini alados del fuselaje. Seguro que ustedes están como yo, como la inmensa mayoría avezado en el uso de Twitter y vio hace una semana un mensaje que colgó un jugador internacional de balonmano, jugador cántabro, en Parayas protegido por una trasera preciosa, un avión cuyo fuselaje llevaba viniladas imágenes de Cabárceno, y escribía en el Twitter Ángel, astillerense, por cierto, como es sabido, "así da gusto viajar". Los vinilos de los aviones han sido un soporte fundamental. La realización de acciones directas turísticas en esos lugares, yo mismo, que soy,



no soy muy dado a viajar, he participado en acciones directas promocionales en Roma y en Frankfurt. Y les hemos tenido que enseñar a los alemanes quienes somos y de dónde venimos. Y hemos tenido que decirles que venimos de la tierra de Altamira y que somos de la tierra del Santander, inmediatamente después de decirle que éramos todos de la tierra del Santander, de Santander que es la capital de la comunidad autónoma, pensaban de nosotros que éramos todos ricos, naturalmente. Y parecía que hablaban de manera más fluida, más interesados en conocernos.

Esas acciones hemos podido acometerlas gracias a los acuerdos con esas, con esas compañías. En el mes de julio y agosto nuestro aeropuerto este año empezó a recuperar el funcionamiento de años anteriores, sin duda alguna, no en el mejor de los años, turísticamente hablando por ese motivo. Intentamos recuperar el tráfico y el dinamismo aeroportuario del Seve Ballesteros, pero era un regalo para la vista ver los paneles de llegadas y salidas, otra vez de nuevo: Roma, Londres, Edimburgo, Manchester, Dublín, Marrakech, Viena, Bucarest, Bolonia, Milán, Roma, París, mientras que en ese norte del que formamos parte con gallegos, asturianos y vascos, en aeropuertos ubicados en ciudades de más población, el aeropuerto de Avilés en Asturias, el aeropuerto de La Coruña o el aeropuerto de Vigo este verano no han tenido ni una sola conexión internacional. Nosotros sí y era un regalo ver allí Manchester, Londres, Roma, Bolonia, Milán...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que ir finalizando señor consejero.

EL SR. CONSEJERO (López Marcano): Voy terminando presidente. Soy consciente de que quedan cuestiones por matizar, no le voy a hurtar información, aprovecharé mi segunda intervención.

Gracias presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Turno de réplica del señor diputado.

EL SR. PALACIO RUIZ: Me alegro que quede una segunda intervención, porque efectivamente quedan cuestiones.

El objeto de la interpelación yo no sé si quedó claro al principio, que iba de transparencia. No sé si he repetido la palabra transparencia en alguna ocasión en mi anterior intervención. Espero que menos de una docena, o más.

Lo que estamos discutiendo es porqué esos contratos no son transparentes, no son públicos, no son conocidos por los ciudadanos de Cantabria. Lo que necesitamos en poder acceder a esos contratos para saber si, por ejemplo, durante el periodo de pandemia hemos seguido pagando el mismo marketing o no. Si se establecía el pago en función del número de viajeros o en función de las rutas. ¿Cuánto nos costaba efectivamente cada ruta? Si se siguen regalando billetes y que uso se hacen de ellos.

Cuando nosotros pedimos los contratos la respuesta de su consejería es o fue que conocer estos acuerdos supondría un gran riesgo para la estrategia económica y turística de Cantabria, ya que otras regiones podrían ofrecer a estas compañías el mejorar los acuerdos que se hayan suscrito. Además, esta revelación haría que otras compañías pudieran conocer las condiciones establecidas para su competencia exigiendo que esas condiciones pactadas, o exigiendo también las condiciones pactadas. Son las propias compañías aéreas las que exigen esta confidencialidad.

Esto es la definición de falta de transparencia. La definición. Y yo les decía antes ¿existirían causas mercantiles que pudieran justificar la falta de transparencia? Bueno pues podría ser, podría ser. Y entonces me he vuelto a plantear si esta falta de transparencia es habitual en el mercado.

Mi primera sorpresa es que el Aeropuerto de Avilés acaba de sacar el concurso público de la publicidad del aeropuerto. Un concurso público que dice estos son las rutas que quiero tener yo, como Cantabria, porque son mis objetivos turísticos, quiero que mi objetivo turístico es Budapest porque he detectado que los habitantes de Buda y los de Pest disfrutan mucho viniendo a Cantabria y como vienen mucho necesito ponerles un avión; o necesito que los ciudadanos de Polonia vengan a España porque es que he detectado que vienen muchos polacos a Cantabria y que tengo que ponerles un avión.

Y entonces yo en mi concurso que es lo que han hecho los de Avilés dicen estas son las ruta que quiero, estos son los precios que estoy dispuesto a pagar y cualquier compañía accede a ese concurso público y lo hace.

Y cuando vi que lo hacía Avilés dije, bah, pues es que igual hay un camino dentro de la legalidad de la contratación pública que me permita sacarlos a concurso. Y dije lo hará solo Avilés, igual es que los de Avilés son menos listos y no se han dado cuenta que es que esto va de confidencialidad. Y dije bueno ¿y los gallegos qué hacen? Y entonces me encuentro que Vigo y La Coruña también tienen concurso público de adjudicación de publicidad en líneas, y digo ¡ostras! Otros que cumplen la ley de transparencia y de contratos.

Y digo bueno los gallegos son del PP, son de Feijoo, igual resulta que es que cumplen la ley. Pero es que Vitoria hace exactamente lo mismo, Vitoria saca un contrato público transparente y conocido en el que fija las líneas y fija los precios que está dispuesto a pagar y las compañías lo contratan.



No estamos ya en la época en la que se discutía si los pagos a las compañías aéreas y usted me remitía a principios de siglo eran una ayuda indirecta proscrita por la Unión Europea, no estamos en esa época, que justificaba un intento de engaño por parte de las administraciones de subvenciones que luego tendría que recuperar.

Estamos en una época en la que se acepta como uso común el pago a las compañías de gastos de publicidad y que se concursa, porque lo hace Zaragoza, lo hace Sevilla, lo hace Almería, la mayor parte de los aeropuertos de provincias que quieren situarse en el mapa aeroportuario sacan concursos de pago de publicidad, menos Cantabria.

Y por eso la pregunta es ¿qué justificación da usted a esa falta de transparencia y al incumplimiento de la ley de contratos? Porque si no me da más justificación que el éxito del modelo aeroportuario, al que no podemos entrar porque no sabemos el precio, no podemos discutir el modelo si no conocemos los detalles del modelo, si su única justificación es el éxito del modelo, que yo no niego, yo no niego, pero no sé las características o el coste de ese modelo, no puedo entrar a ellas.

Y si usted no me da ninguna razón con lo único que me quedo es con el incumplimiento de la ley de transparencia y de la ley de contratos, que no me extraña, pero que inevitablemente tenemos que proibir de la actividad pública y este gobierno no lo está haciendo.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias señor diputado.

Señor consejero.

EL SR. CONSEJERO (López Marcano): Seguimos hablando señoría del aeropuerto. Gracias a esos convenios de confidencialidad, de complicidad y de confianza recíproca, de *bona fides*, el aeropuerto ha llegado a suponer entre el dos y el tres por ciento de nuestro producto interior bruto. Ha mantenido 200 empleos fijos y por cada millón de pasajeros 800 empleos indirectos, cifras importantes.

¿Está usted diciéndome acaso que esas comunidades autónomas que ha mencionado jamás de los jamases han suscrito convenios amparados en la confidencialidad?, ¿en la confianza recíproca?

No, no, ¿me está usted diciendo eso? ¿quiere que le ceda unos segundos para quedarse tranquilo o me permite seguir? Permite seguir. Pierda usted cuidado porque no va a tener más ocasiones de hacer una pregunta del mismo tenor que ésta, no va a tener más ocasiones.

Nosotros firmamos convenios que nos permiten tener en estos momentos 25 conexiones, aspiramos a consolidar esas conexiones y a incrementar su número, esperamos a mejorar las frecuencias incluso el número de asientos. Mencionaba usted Bucarest, Bucarest por cierto es un avión mayor de los que operan en el Seve Ballesteros. Y mantenemos convenios con Iberia, con Vueling, con Ryanair, con Lauda, con Wizer, con Volotea y con Binter, y así tenemos 25 conexiones.

Convenios que satisfacen a las partes y que vistos los resultados son interesantísimos para nuestra comunidad, porque aportan a nuestro PIB, porque generan riqueza, porque nos conectan con el mundo y porque socializan el uso de un bien común como es el aeropuerto.

Y estos convenios han sido durante muchos años uno de los agentes transformadores de nuestro aeropuerto, uno de los dos más importantes, el otro sería nuevamente injusto el silenciarlo, es el esfuerzo inversor que AENA ha venido realizando con aquel aeropuerto de principios de siglo, que era una especie de estación de autobuses, prácticamente parecía la parada de autobús de mi casa, y esa transformación tienen esos dos agentes, y esa transformación tienen también la colaboración, siempre estrecha y siempre entusiasta y crítica de la Asociación de Amigos de Parayas.

De manera que convenios con siete operadoras internacionales, veinticinco conexiones, doce internacionales y trece nacionales, un regalo para una tierra de 580.000 habitantes, un esfuerzo que ha realizado este Gobierno.

¿Qué hace el Gobierno actual? Lo mismo que los de las comunidades autónomas vecinas en ese anillo autonómico, lo mismo que otras comunidades autónomas. Trabajamos en la redacción de un pliego con su clausulado técnico y con sus prescripciones, sus prescripciones técnicas y su clausulado administrativo para sacar a concurso la promoción y el marketing de esas acciones en el próximo año 2022, espero que en el próximo año y siguientes.

¿Qué hemos seguido el camino de otras comunidades autónomas? A mí me parece que eso nos enriquece, en ocasiones lideramos, en ocasiones vamos al tiempo, vamos simultáneamente. Menciona usted Feijóo, con el presidente Feijóo tenemos muchos acuerdos; desde la España Verde compartimos acciones promocionales y de marketing en cuatro mercados, en el Reino Unido, en Francia, en Inglaterra y en Italia; hemos firmado un acuerdo de electro intensivas; hemos firmado un acuerdo off shore; hemos firmado los acuerdos del Plan Xacobeo y no solo con el presidente Feijóo, también con el presidente Barbón y pretendemos hacerlo con el País Vasco en esos motivos y en otros.



Territorio con muchísimas similitudes, la España Verde, la España del norte y nuestro tono reivindicativo crece con frecuencia y no miramos el pelaje político ni la adscripción ideológica de aquellos gobiernos autonómicos que nos rodean, sino buscamos los objetivos y las causas comunes.

1.174.000 pasajeros, cifra récord, transformación económica y social del aeropuerto desde el año 2003 gracias a las felices decisiones tomadas, acuerdos con siete compañías, veinticinco destinos la intención de mejorar de incrementarlos y cambio de metodología a partir del año 2022.

Se acabaron los convenios...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que ir finalizando señor consejero.

EL SR. CONSEJERO (López Marcano): ...basados en esa confianza que tantos frutos ha reportado, que han sido muy fructíferos y vamos hacer concursos, si el camino no nos distrae, en dos paquetes globales, uno los vuelos nacionales y el otro los vuelos internacionales. Todo esto será en el año 2022.

Gracias, señor presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, señor consejero.