



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

XI Legislatura

Pamplona, 13 de marzo de 2024

NÚM. 8

**COMISIÓN DE INDUSTRIA Y DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y
DIGITAL EMPRESARIAL**

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. ADOLFO ARAIZ FLAMARIQUE

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 13 DE MARZO DE 2024

ORDEN DEL DÍA

— 11-24/COM-00016. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de los Consejeros de Cohesión Territorial y de Industria y de Transición Ecológica y Digital Empresarial para explicar la situación del aeropuerto de Pamplona-Noáin y las actuaciones previstas para aumentar la frecuencia de vuelos, así como para ampliar los destinos.

(Comisión transcrita por Naturalvox S.A.U.)

(Comienza la sesión a las 12 horas y 16 minutos).

11-24/COM-00016. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de los Consejeros de Cohesión Territorial y de Industria y de Transición Ecológica y Digital Empresarial para explicar la situación del aeropuerto de Pamplona-Noáin y las actuaciones previstas para aumentar la frecuencia de vuelos, así como para ampliar los destinos.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Araiz Flamarique): Eguerdi on guztioi. Tantos años aquí en el Parlamento y creo que es la segunda vez que me toca presidir una Comisión. Espero que no tengamos ningún tipo de problemas y que perdonen a esta Presidencia cualquier fallo en lo que es la dirección del debate de la Comisión.

Hoy tenemos como único punto del orden del día: Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de los Consejeros de Cohesión Territorial y de Industria y de Transición Ecológica Digital y Empresarial —están aquí los dos— para explicar la situación del aeropuerto de Pamplona-Noáin y las actuaciones previstas para aumentar la frecuencia de vuelos, así como para ampliar los destinos. De acuerdo con lo establecido en el Reglamento, artículo 228.6. Tiene la palabra para realizar un planteamiento de la cuestión y una breve exposición durante cinco minutos, el portavoz del Partido Popular. Nahi duzunean.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidente. En primer lugar, cómo no, debo agradecer la presencia de ambos Consejeros para dar las explicaciones oportunas con respecto a la situación y a los datos que vamos conociendo con respecto al aeropuerto de Pamplona-Noáin. Yo creo que es una cuestión que ya se ha hablado en reiteradas ocasiones. Al Consejero Irujo ya se la ha reiterado en ciertas ocasiones, la presencia en esta Comisión, en la legislatura pasada, para hablar de cuáles iban a ser las líneas de trabajo y actuaciones que se iban a desarrollar, de cara a mejorar la conectividad del aeropuerto. Es cierto que al Consejero de Transportes nos parecía también conveniente hacer esta comparecencia conjunta para ambos, evitar que uno oculte al otro y el otro oculte a uno, como sucedió en la legislatura pasada, como digo, ante esta situación.

No sé si primero debería preguntar si ustedes van a dar toda la información de la que disponen. Lo digo con base en la petición que realizo el 8 de febrero de 2024, en la que va dirigida en este caso al Consejero Chivite, y que se nos dice que no se dispone de dicha información. Dicha información, somos conocedores, porque se nos facilita a través de Aena, y vemos que efectivamente el Gobierno de Navarra oculta, no sabemos por qué, no sabemos cuál es el motivo, dicha información, a la cual luego hacemos un requerimiento y, efectivamente, nos vuelve a mandar esa información, pero esta vez sí con la información que existe a este respecto.

Primero diré que creo que no son prácticas que se debían hacer como uso habitual, sino que tenemos el derecho de solicitar la información y a usted la obligación de darnos la información para nosotros actuar o realizar la actividad parlamentaria. Creo que no es, como digo, coherente, vamos a decirlo así, que usted oculte esta información. Si bien es cierto que no es la única vez, sino que ha habido otras ocasiones que usted ha actuado de dicha manera.

Me gustaría saber cuáles van a ser las actuaciones que se van a llevar a cabo a una petición, demanda que no solo hace el Partido Popular, sino que también hacen los empresarios, que

hace el sector turístico de la Comunidad Foral de Navarra, organizaciones sindicales y asociaciones de hostelería, agencias de viaje, universidades, empresas, como digo, la sociedad en general pide actuaciones para mejorar la conectividad.

Yo quiero quedar con un dato. En 2018 había en el aeropuerto de Pamplona, y digo el 2018 porque luego la Presidenta anunciaba nuevas rutas en ese momento, que hasta hoy no han aparecido, en el 2018, con un total de 242.520 pasajeros, en aquel entonces. Hoy estamos en 197.000 pasajeros.

Por lo tanto, más necesario es el anuncio, pero más que un anuncio es una necesidad el mejorar la conectividad del aeropuerto de Pamplona, porque si vemos los datos con el aeropuerto de Vitoria, que logra un 32 % más de usuarios, o quizás Logroño, que lo hace con un 41 % más que Pamplona, creo que estamos en una situación en desventaja con respecto al resto. Hoy creo que sería interesante, importante, que de la mano de ambos Consejeros surgiesen varios compromisos, con un único objetivo, mejorar la conectividad del aeropuerto. Quiero que hoy se marquen un calendario de actuaciones, que no de anuncios, para trabajar en esa línea. Sin más, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko, García jauna. Orain, kontseilari dagokio hitza, hasiko da Irujo jauna. Hogeita hamar minutu bien artean, nahi duzunean.

SR. CONSEJERO DE INDUSTRIA Y DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y DIGITAL EMPRESARIAL (Sr. Irujo Amezaga): Eskerrik asko, presidente jauna. Dos cosas que decir. Los datos que se van a utilizar en esta rueda de prensa son absolutamente públicos y accesibles por cualquier ciudadano o ciudadana que así lo quiera tener. La propia web del Ministerio de Transportes ofrece incluso la posibilidad de descargarse unos Excel en los cuales hay datos comparativos. Alguno puede jugar con todos los datos de vuelos de todos los aeropuertos a los que nos referiremos entre uno y otro Consejero en esta rueda de prensa.

Por ejemplo, tal es así que le tengo que contradecir, porque según los datos de Aena, en la comparativa, por ejemplo, en el aeropuerto de Logroño-Agoncillo, si comparamos 2019-2023 es un 17,3 % menos. Por ejemplo, estos datos están, insisto, los dan incluso en rojo y en verde. O sea que no se oculta nada que no pueda ser públicamente accesible por la ciudadanía, como he vuelto a decir.

Ahora, como Departamento de Industria, sí que tengo que decir que ya en el año 2023 se selló un nuevo acuerdo con la Cámara de Comercio para colaborar en la internacionalización. En el marco de este acuerdo se contemplaba la realización de once actividades, con novedades como la colaboración con aeropuertos de la Eurorregión para mejorar la conectividad y obtención de datos estadísticos de exportación de servicios. Entre las acciones recogidas en aquel documento de trabajo estaba un grupo de trabajo de conectividad, con la colaboración público-privada que, entre otras cosas, busque dinamizar la conectividad del aeropuerto de Pamplona-Iruña con otros aeropuertos y/o medios de transporte.

Igualmente, el Gobierno de Navarra ha colaborado históricamente de la mano de Cámara de Comercio para conocer de cerca el tráfico aéreo de Navarra, las demandas del sector empresarial y la comparativa con otras comunidades autónomas. En estos momentos tenemos

un informe elaborado por Cámara, con datos que van del 2010 al 2022, el encargo no ha incluido los datos del 2023, en colaboración con el departamento, que aporta la comparativa por años y las comunidades del entorno, que se han hecho públicos en las últimas semanas.

En cuanto también a diferentes encuestas que se hacen al sector, este informe destaca que el 32 % de las empresas navarras, en cuanto se le menciona conectividad con aeropuertos en este aspecto de ámbito europeo, el 32 % de las empresas navarras eligen el aeropuerto de Frankfurt como su destino preferido, seguido por París, 16 %, por Londres el 11 %. El 45 % también de las empresas que han participado en este estudio querría igualmente una conexión con alguna ciudad alemana, una vez más, siendo Frankfurt, como hemos señalado, el ámbito preferido. Además de esto, también hemos tenido como Gobierno de Navarra diferentes colaboraciones con la CEN para analizar bien las necesidades de conexiones aéreas en distintos estudios, como también para poder hacer, digamos, dar respuesta a la demanda que existe en el sector.

En este sentido, también merece la pena hacer un repaso de cómo se encuentra ahora mismo el ámbito en cuanto a pasajeros, el volumen de pasajeros. Aquí hay que hacer una primera distinción entre lo que son pasajeros que viajan por ocio, estos son datos también que nos facilita la propia Aena en su página web en toda la información que detalla, o aquellos que son viajes de negocios.

En cuanto a viajes de negocios, tengo que decir que, a nivel europeo, por ejemplo, hay un informe de Eurostat, también abierto y accesible, de noviembre del año 2023, que dice que, si bien es cierto que el sector aéreo está afrontando un repunte interesante, lo cierto es que el sector de viajeros de negocios sigue teniendo una bajada de un 20 % si lo comparamos con el año 2019. Es decir, esto es algo que, por ejemplo, el estudio de Cámara es cierto que no menciona, pero es cierto también que tenemos esta información de Eurostat. Entonces, estamos ante un crecimiento que no es homogéneo en todos los sectores del transporte aéreo y, especialmente, está afectando al transporte de negocios, que entiendo que es lo que mayormente nos ocupa en esta comparecencia.

Además de esto, según datos de Aena, existen 46 aeropuertos en el Estado que el año 2023 tuvieron 263 millones de pasajeros entre enero y noviembre. Todavía no ofrecen los datos a año cerrado, diciembre. Entre enero y noviembre, 263 millones de pasajeros.

Los cinco principales destinos o aeropuertos que gestionan estos 263 millones son Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante y los dos aeropuertos de las Islas Canarias, que copan entre estos cinco los 190 millones de pasajeros. Es decir, casi un 74 % del total lo ocupan los cinco principales aeropuertos con los que cuenta Aena. Por un lado, si hacemos esta misma estadística, pero con vuelos de pasajeros de negocios, insisto, entiendo que es el *core* de esta petición de comparecencia, vemos que en este punto destaca Barajas. El aeropuerto de Barajas, por ejemplo, el año 2023, según los datos de Aena, tuvo 9,5 millones de pasajeros de negocios; el segundo es Barcelona, a mucha distancia, 6,6 millones; y el tercero, que no está en la lista anterior, pero sí en cuanto a número de pasajeros de negocios, es el aeropuerto de Bilbao, con 1,6 millones.

En este sentido, también conviene hacer una reflexión sobre esta centralidad que tiene en este caso el aeropuerto de Barajas, como un *hub* casi, desde luego, mayoritario a la hora de acoger,

insisto, esto que llamamos y que en el sector se conoce como pasajeros o viajes de negocios. En esto también conviene hacer una reflexión tal vez.

En cuanto a lo que es el aeropuerto de Pamplona-Iruña, como bien ha mencionado, son datos del 2018, pero es cierto también que el año 2010 marcó un año histórico. Pero bien es cierto también que fueron precisamente los años 2012, 2013, 2014 y 2015 los años en los que se produce un desplome absoluto de viajeros, por una coyuntura económica. Den la explicación que quieran ver, pero es cierto que el desplome en viajeros se ha dado entre los años 2012, 2013, 2014 y 2015. Obviamente, no estoy contando el 2020, 2021, porque sencillamente fueron años de la pandemia en los que durante unos meses directamente se prohibió volar y en otros con unas restricciones, especialmente que afectaban al tráfico internacional, absolutas. Yo creo que son dos años que están fuera de las estadísticas y por eso de ahí que Aena siga comparando todo con el año 2019, que sigue siendo el año de referencia.

Insisto, eso también es un hecho. El aeropuerto de Pamplona-Iruña, a partir del año 2016 empieza a remontar el vuelo, nunca mejor dicho, llegando a ese 2019 con 243.498 pasajeros. A partir de ahí, todavía estamos en un proceso de tener que recuperar ese número de pasajeros.

El propio informe de Cámara, y en esto coincidimos, destaca que el año de mayor crecimiento, efectivamente, fueron los años 2018 y 2019. Cito textualmente: «con la introducción de los vuelos a Frankfurt a partir de noviembre del 2017». (MURMULLOS).

Por otro lado, también merece la pena hacer un análisis más pormenorizado de todos los datos que disponemos. Hemos visto en diferentes medios de comunicación, también por algún otro ente empresarial, cómo se daban datos, sobre todo de los aeropuertos que nos rodean. Especialmente, el de Donostia-San Sebastián, Vitoria-Gasteiz, Zaragoza, o el propio Bilbao, que tiene, obviamente, otra dimensión como aeropuerto, en cuanto a capacidad.

Si nos detenemos, por ejemplo, en el aeropuerto de Donostia-San Sebastián, según datos de la propia Aena, el número de pasajeros anual del año pasado fue 383.000 pasajeros, de los cuales, únicamente 4.000 fueron pasajeros internacionales. Solo 4.000 de 383.000 pasajeros.

Ofrece diversos vuelos, es cierto, en este aumento exponencial que ha tenido el número de pasajeros, incluso, un aumento significativo, comparando con el año 2019. Pero ofrece tres vuelos diarios a Madrid; tres-cuatro vuelos diarios, según los días, a Barcelona; un vuelo diario a Gran Canaria; dos vuelos semanales a Málaga; y otros dos vuelos semanales a Sevilla. Es cierto que esto no obedece a ningún informe de una petición empresarial. Es obvio y, en vista y en función de que los vuelos de negocios apenas afectan a un porcentaje muy bajo de este aeropuerto, está atendiendo a otra realidad muy importante que es la turística.

Cuando ponemos, por ejemplo, como ejemplo, el vuelo a Londres, este vuelo tiene lugar los jueves y los domingos. Son dos vuelos semanales a Londres que obviamente no cubren una necesidad empresarial de conectividad empresarial, que entiendo que es el *core* que nos ocupa en esta comparecencia, sino que obviamente está cubriendo otro tipo de necesidades con base en este caso, la turística.

El aeropuerto de Vitoria-Gasteiz ha seguido otro modelo para que sea fruto para un debate, es simplemente una ayuda pública vía licitación, que supone el desembolso por parte del Gobierno vasco, en este caso, de 360.000 euros anuales, con un contrato plurianual de cinco años.

En función de este contrato, la compañía aérea más beneficiada, o la única beneficiaria, ha sido Ryanair, que es lo que el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz consigue recuperar los datos de los que disponía ya en el año 2019. Es un modelo cuestionable o debatible, o que podemos y que tenemos que analizar. Pero es un modelo también que, desde luego, requiere sí o sí de un impulso y una ayuda pública directa por parte de la Administración, en el cual también, tal y como señalan otros informes, también de la propia Comisión Europea o de la propia Aena, en su caso, el tema de entrar a financiar públicamente unos determinados trayectos o vías aéreas. Primero, sorteando todo lo que es el concepto de ayudas de Estado, que ahora mismo está permitido. Pues hace también que tengamos que tener sí o sí un debate sobre la consistencia y una mirada a largo plazo, un debate sobre una mirada a largo plazo, de qué estamos haciendo con los recursos públicos en cuanto a financiar líneas aéreas o destinos que *per se* el sector privado no está ofreciendo.

Sí tengo que decir que, desde luego, desde el año pasado, desde la comparecencia, creo que fue una comparecencia y se aprovechó para hacer una pregunta oral, si no recuerdo mal, el señor García, el año pasado sí que se han restablecido dos vuelos semanales más de los que ya estaban en el año pasado. En este año se restablecen dos vuelos semanales más a Madrid, desde la última comparecencia, y todo ello también en colaboración con la Cámara de Comercio, con la propia CEN y con CPEN. Obviamente, desde la pandemia se ha suspendido el vuelo Lufthansa a Frankfurt. Lufthansa, tal y como dije el año pasado, nos había comunicado que a lo largo del 2023 no tenían programado, no solo nuestro vuelo a Pamplona, sino que no tenían programa, no estaba en su agenda el volver a restablecer este tipo de vuelos regionales. Con lo cual, estamos otra vez en conversación fluida con Lufthansa para poder recuperar aquel vuelo.

Debo señalar también, y con esto voy concluyendo, que el aeropuerto de Pamplona-Iruña es uno de los treinta y dos aeropuertos que entra en el nuevo Plan de Incentivos de Aena. En este sentido, hay que recordar que Aena acaba de aprobar un plan de incentivos de tres años para los aeropuertos regionales. El incentivo incluirá los treinta y dos aeropuertos y helipuertos que tuvieron menos de tres millones de pasajeros a lo largo del año 2023. En este sentido, las aerolíneas quedarán exentas de pagar la tarifa por pasajero de todos los viajeros adicionales a los de 2023, durante tres años consecutivos. Estos incentivos se aplicarán sobre las tarifas aprobadas de 2024, que serán inferiores a las del 2019, y una vez actualizadas son cuarenta céntimos por pasajero, tras la aprobación del índice P por parte del Consejo de Ministros. Por otro lado, también las aerolíneas, en el marco de estos incentivos, se beneficiarán tarifariamente de la subvención de cuarenta y cinco millones de euros del Gobierno de España para sufragar parte de los gastos del covid.

En resumen, estamos trabajando en un modelo que cubra las necesidades de nuestras empresas, en ese sector de viajes de negocios a las que me he referido. No es una mera comparativa de datos con otros aeropuertos, cuyos modelos pueden ser compartidos, pero no necesariamente responden a las necesidades, insisto, de nuestras empresas.

El aeropuerto de Madrid-Barajas concentra de lejos mayor número de pasajeros de negocios, siendo un modelo que centraliza este sector, como he dicho, 9,5 millones, siguiéndole Barcelona 6,6 y, en tercer lugar, Bilbao con 1,6 millones. Dicho lo anterior, también hay que recordar que los vuelos de negocios en Europa todavía no han alcanzado el volumen previo a la pandemia, siendo todavía un 20 % inferior si los comparamos con los datos de 2019, según el informe de Eurostat, de noviembre del 2023.

Dicho lo cual, Aena ha aprobado un plan de incentivos para tres años de estos aeropuertos regionales, obviamente, en el que está incluido el aeropuerto de Pamplona-Iruña. Como ya he mencionado, siempre estamos en contacto, en este caso, con una gran demanda, tal y como indica ese informe de la Cámara de Comercio, esa necesidad que existe de restablecer este vuelo con Frankfurt.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Chivite Cornago): Buenos días. Gracias, Consejero. Tal y como ha expresado el Consejero Irujo, el Gobierno de Navarra es sensible a las peticiones del sector empresarial en el ámbito de la conectividad aérea en Navarra. Desde el comienzo de esta legislatura, el Departamento de Cohesión Territorial ha adquirido nuevas competencias en relación con el apoyo en el estudio de nuevas rutas para potenciar el aeropuerto de Pamplona, y al asumirlas, este departamento que lidero, a través de la Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible, participa de manera activa en mesas técnicas para poder abordar estrategias que mejoren las conexiones de nuestra Comunidad.

Señor García, ya le trasladamos hace una semana la respuesta a su petición de información. La directora general de Transportes del Gobierno de Navarra mantiene una relación estrecha de colaboración continua en el tiempo con la directora del aeropuerto de Pamplona y con la sociedad pública Aena. En estos encuentros de trabajo se analizan las necesidades de conexión de los pasajeros que utilizan el aeropuerto de Pamplona-Noáin y se examina la evolución del tráfico para estudiar posibles nuevas frecuencias de vuelos. Pero no se hacen actas, que es lo que usted en concreto pedía, por eso no se le transmitió. Lo que se transmitió es que lo que estaba pidiendo no existe.

Estamos plenamente comprometidos con la transparencia, pero lo que no le podemos dar es lo que no existe. El 2023, según el último informe de Aena, el número de pasajeros que hicieron uso de la terminal se incrementó en casi un 15 % respecto al año anterior, llegando, como ha dicho el Consejo Irujo, a 198.000 pasajeros.

Como ya se ha dicho, las comunicaciones son determinantes para el progreso de la competitividad del territorio. Este aeropuerto debe resultar facilitador para los diferentes sectores empresariales y los modelos turísticos, y trabajamos para que así sea. Además, Navarra ofrece oportunidades relacionadas con el turismo de negocios, englobando el ámbito de conferencias y reuniones, y también vinculado con el sector del turismo de salud. Por otro lado, la economía regional, basada en el sector industrial, también se debe servir de buenas conexiones en el transporte aéreo entre los territorios. Además, como se refleja en los diferentes informes publicados por Aena, aeropuertos españoles y navegación aérea, el perfil de la persona usuaria del aeropuerto de Pamplona es, en un elevado porcentaje, el que utiliza el avión por razones turísticas.

Esas reuniones que ya le adelantamos el pasado 22 de febrero, y en las que participan tanto el Gobierno de Navarra como el personal de Aena, la Dirección del aeropuerto de Pamplona, han prosperado medidas concretas, medidas que responden a las demandas que ya se han comentado en esta Mesa por parte del sector empresarial navarro y el perfil turístico.

Desde el pasado mes de octubre, el aeropuerto de Pamplona ofrece dos nuevos vuelos a Madrid a primera hora de la mañana. Con esta decisión, la conectividad mejora ante Pamplona y la capital, puesto que se posibilita viajar temprano, a las siete menos cuarto de la mañana de lunes a jueves, facilitando tanto los viajes empresariales como reuniones a primera hora; tomo también para usos particulares para su posible conexión internacional.

Así, las frecuencias semanales entre Pamplona y Madrid y viceversa pasan de dieciocho a veintiuno. La oferta se realiza gracias al aumento de dos a cuatro pernoctas de los aviones que llega a las nueve y veinticinco horas al aeropuerto de Pamplona y que permanecen por la noche en las instalaciones para salir temprano. Es decir, hemos aumentado un 15 % las frecuencias semanales. Esta mejora es fruto del compromiso de los agentes implicados en el desarrollo económico y social de nuestra Comunidad, del propio Gobierno y de la compañía aérea Iberia. Esta medida ha sido bien acogida, puesto que los datos con los que contamos reflejan que el cien por cien de los vuelos contemplan una ocupación alta de pasajeros, superior al 90 %, y se cumple así con lo requerido, valorando la rapidez del viaje, la puntualidad y la duración del trayecto.

Entendemos que la nueva posibilidad para viajar en avión a Madrid a primera hora facilita y mejora la conectividad de los viajeros, puesto que permite viajar al resto del mundo desde un aeropuerto, como es el de Pamplona-Noáin, accesible y con instalaciones modernas y bien mantenidas.

En la actualidad, la frecuencia Pamplona-Madrid cuenta con vuelos en los siguientes horarios. Cuatro vuelos a las 6:45 horas de lunes a jueves; un vuelo a las 9:25 los sábados; cinco vuelos de lunes a viernes a las 10:40 horas; cinco vuelos a las 13:55 horas de lunes, jueves, viernes, sábados y domingos; tres vuelos a las 17:45 horas los martes, miércoles y domingos; y tres vuelos a las 21:55 horas los jueves, viernes y sábados.

Los datos reflejan que el 60-70 % de las personas que hacen uso de estos vuelos lo utilizan como conexión a otros lugares, como son el resto de España, Europa, Latinoamérica y Estados Unidos. Por lo tanto, estos vuelos nos permiten estar conectados con el resto del mundo. Navarra también está conectada directamente con las Islas Canarias los miércoles, viernes y domingo. La empresa Binter opera con vuelos directos con origen aeropuerto de Pamplona-Noáin y destino Gran Canaria. Esta línea funciona de manera correcta, aunque no alcanza los porcentajes de ocupación de las conexiones entre Pamplona y Madrid.

En otro orden de asuntos, y sobre las actuaciones previstas para ampliar los destinos, les puedo adelantar, les puedo comentar, como ya ha adelantado el Consejero Irujo, que el Gobierno de Navarra está realizando gestiones para poder reanudar conexiones con Alemania.

No son circunstancias fáciles por la situación actual en el mercado de los componentes y la caída de capacidad aeroportuaria, debido a la falta de personal tras la crisis del covid. Nos parece

importante resaltar que el servicio de transporte de viajeros por carretera o tren es una prestación pública atendida por la Administración para facilitar el desplazamiento en igualdad de condiciones de la población.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que el incremento o reducción de vuelos por parte de las aerolíneas en los diferentes aeropuertos, se basa en decisiones empresariales, derivadas de los beneficios que le pueden reportar los distintos trayectos.

En cuanto a los datos del aeropuerto de Pamplona-Noáin, tal y como he comentado al inicio, y según el último informe de Aena, en el 2023, el número de pasajeros que hicieron uso de la terminal se incrementó en casi un 15 % respecto al año anterior, como se ha comentado, llegando a los 198.000 pasajeros.

El promedio de pasajeros por semana superó las 3.800 personas. El perfil de viajeros se dividió en un 23 %, el que utiliza las conexiones aéreas con un fin empresarial y un 77 % con vuelos destinados al ocio o vacacional. Son dos las aerolíneas que operan de manera regular en este momento en el aeropuerto de Pamplona-Noáin; Iberia, Air Nostrum y Binter, con destino a Madrid y Gran Canaria, respectivamente.

El 76 % de los viajeros, más de 150.000 viajeros, utilizaron la ruta Pamplona-Madrid. El 17 %, un total de 33.000 personas subieron a algún vuelo con destino a Gran Canaria. El resto, un 8 % de vuelos son puntuales y de destino vacacional.

Voy terminando. Seguimos trabajando para que el aeropuerto de Pamplona-Noáin resulte atractivo para las aerolíneas, siendo nuestro principal objetivo que el destino de Alemania se pueda incorporar, por el interés empresarial y la conexión con otros países de Europa y Asia. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko, kontseilari jauna. Orain talde parlamentarioen txanda da, hasiko gara Agerraldia eskatu duen talde parlamentarioekin. Kasu honetan, PPri dagokio hitza. García jauna, bost minutu, barkatu, hamar minutu, nahi duzunean.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidente. Por matizar la pregunta que le hago — porque igual también hay un problema de comprensión lectora, según los datos también en PISA, igual en su departamento—, conversaciones, actas, reuniones y/o correos del Gobierno de Navarra, de España y Aena. Por lo tanto, si usted quiere matizar en actas, que también habla de actas, evidentemente, no entiendo por qué miente. No entiendo usted por qué utiliza de manera habitual la mentira como argumento. Creo que debe cambiar los hábitos, señor Chivite.

Para este viaje no hacía falta alforjas, para venir a contar los datos, que, efectivamente, los conozco, los podemos ver todos en Aena, pues no le solicitamos la comparecencia de dos Consejeros que entienden que ustedes tendrán, espero que tengan cosas mejores que hacer, a lo mejor, no. Pero yo hago una comparativa y hablo de datos, sí, señor Irujo, y Logroño ha aumentado un 41 % los pasajeros con respecto al año pasado. Los datos de Aena.

Es importante matizarlo. Nosotros, la comparativa que le he hecho, un 14,5 %, que hasta Logroño nos alcanza. Señor Irujo, y de este fracaso, que ustedes hagan un éxito, la verdad es que me he quedado en una situación que sinceramente me preocupa. Me voy mucho más

preocupado de lo que venía a esta Comisión. Es que ustedes veo que no van a hacer nada. Vamos a hacer un matiz por cada uno de los aeropuertos.

Fíjese, Aragón, ¿cuál es el objetivo fundamental del Gobierno de Aragón? Contactar con diferentes empresas para aumentar la conexión a Italia, Reino Unido, Alemania, Países Bajos, Marruecos, Baleares y el sur de España. Esto hace el Gobierno de Aragón. ¿Gobierno de Navarra? No sabemos en qué está. Sabemos que está muy satisfecho con los datos del aeropuerto. Me preocupa, me preocupa mucho que este fracaso sea su éxito, la verdad.

Señores, tenemos un problema importante, tenemos un problema, porque llevan ustedes hablando con las compañías, creo que desde que yo estoy en este Parlamento, y poco hemos incrementado. Es más, se les ha olvidado decir que, efectivamente, el año pasado desapareció del aeropuerto de Pamplona un vuelo, el de Barcelona. Se le ha olvidado decirlo, usted ha hablado de datos, pero se le ha olvidado a usted dar otro dato importante.

Solo tenemos conexión a Madrid. Sí. Soy consciente de que Madrid es un punto de atracción económica; cosa que no lo es Navarra. Porque otros datos que facilita, que se ve también, es que, efectivamente, la mayoría del transporte es gente de Pamplona, origen Pamplona, que va a Madrid y vuelve. Me gustaría que fuese al revés, gente de Madrid, empresas de Madrid que viniesen a Pamplona a invertir, pero no, es lo contrario. La gente de Navarra va a Madrid a invertir, ténganlo presente, porque esos datos también los puede usted ver en Aena, donde el punto de origen y punto de destino. Por lo tanto, preocúpense de eso, preocúpense y ocúpense en hacer algo. No pierdan tanto el tiempo. Porque si el Gobierno de Aragón ha empezado a entablar conversaciones con grandes compañías para fomentar y mejorar y ampliar la conexión, como también lo ha hecho Vitoria con seis nuevos destinos, o San Sebastián, que usted ha dicho, con más de setenta destinos nuevos en verano.

¿Pamplona con qué se queda? Sí, con conexión a Madrid, punto, y ya está. Sí soy consciente, le vuelvo a insistir, de la importancia de la Comunidad de Madrid como motor económico; cosa que Navarra, desgraciadamente, no lo es, por la gestión y la política que ustedes han puesto en práctica en la Comunidad Foral de Navarra. Creo que no es importante recordarles a ustedes dos lo importante que es la conectividad y que Navarra, efectivamente, esté bien conectada con España y lo esté también con Europa y con el mundo. Creo que son ustedes conscientes, pero pónganse manos a la obra, que no están haciendo absolutamente nada. Que desde que la señora Chivite anunció en el 2018, como digo, que íbamos a tener una cantidad de vuelos, y hoy lo que tenemos son menos vuelos. Sí, más vuelos o más número de vuelos con destino a Madrid, que sabe que soy consciente de que estamos muy bien conectados a Madrid, de ahí la importancia, un núcleo económico que es la Comunidad de Madrid; tomen ejemplo, por cierto, en muchas cuestiones en políticas fiscales, por ejemplo.

Las promesas que hacía recientemente la señora Chivite, conectividad con Navarra. A final de legislatura, eso lo decía también anteriormente, estaremos conectados con mayor tránsito en el aeropuerto de Noáin. Es que no me creo nada, de ustedes yo no me creo nada, porque yo quería hoy salir con un cronograma o con un calendario de cuáles van a ser las actuaciones, pero es que me encuentro con que ustedes no tienen ambición. Es que ustedes no tienen nada más que estar en el poder y ver pasar el día, ver pasar los días, mientras ustedes cobran, como digo, y que no hacemos nada. Es que la verdad me voy y lamento irme con esta sensación. Es que

llevan ustedes sin hacer nada mucho tiempo, prometiendo, anunciando entablar conversaciones con un montón de empresas, de compañías, ¿y qué traen aquí? No traen absolutamente nada.

Entonces, no sé si es que la fórmula con la que están ustedes enfrentando este problema no es la correcta. Igual, no sé, tienen que llamar al Gobierno. Usted, señor Irujo, es del PNV, tendrá relación con cómo está haciendo el Consejero del ramo en el País Vasco, o llamen a Aragón, a ver qué está haciendo el Gobierno de Aragón. No sé, vamos a ver qué están haciendo otras comunidades para, como digo, no se rían que es preocupante. Esto es muy preocupante, igual a usted no. Usted con la burra le vale para ir a Madrid y poco más. Pero aquí estamos hablando de conectar Navarra y conectarla al futuro y a empresas, que vengan a invertir. Sé que a usted le gustaría empobrecer Navarra y poco más, pero vamos a ser ambiciosos. Vamos a ser optimistas, vamos a trabajar en esa línea y de verdad conectar Navarra al futuro. Conectar Navarra a, no sé. Es que me preocupa de verdad enormemente la comparecencia de hoy.

Yo creía que usted iba a traer aquí cuál es el detalle de cuáles van a ser las actuaciones, pero es que me voy mucho más preocupado de lo que he venido. Desgraciadamente. Es que veo que el fracaso de las políticas en esta materia es su éxito. ¿De verdad? A eso aspiran ustedes. A eso aspiran, a conectar con mayor frecuencia Madrid. A poco más aspiran. Efectivamente, las pocas empresas que nos van quedando que directamente también se vayan a la Comunidad de Madrid.

Yo creo que es importante estar conectados de manera eficiente, que nuestras empresas sí que puedan expandirse a otros territorios, más allá de nuestras fronteras, alcanzar también como puerta de entrada al turismo, que también Navarra tiene fuerza en ese ámbito. Hablaba del modelo de San Sebastián, también podemos implantar ese modelo aquí como polo de atracción turística, que Navarra tiene mucho a nivel turístico. Haga algo también en esta materia. De verdad, sean ambiciosos y no se queden de brazos cruzados viendo cómo el resto aumenta frecuencias, aumenta el número de destinos y nosotros vamos perdiendo destinos. Es que ese es el resumen de la comparecencia de hoy. Yo no quería hacerles perder el tiempo.

Yo lo que quería es que vengan aquí y expliquen cuáles van a ser las actuaciones que va a llevar el Gobierno de Navarra y cuáles son las actuaciones para que la señora Chivite cumpla con sus compromisos con la sociedad. Porque, como digo, es la señora Chivite la que viene anunciando un número de vuelos, diferentes vuelos. Usted también lo hizo, efectivamente, en febrero, cuando yo le hacía esa pregunta, en la que estaba entablando conversaciones con multitud de empresas de aerolínea, y aquí no tenemos nada. Es más, se nos escapa Barcelona. Vamos a pensar qué estamos haciendo, qué es lo que estamos haciendo mal. Vamos a reflexionar. No se rían. Es que de verdad es preocupante, cuando es una cuestión que, efectivamente, piden todas las empresas de la Comunidad Foral de Navarra, y son anuncios que entiendo que la señora Chivite los hace con base en algo, y son compromisos que la señora Chivite adquiere con base en algo. Pero me parece que lamentar que dentro de tres años nos encontraremos lo mismo. Igual, es más, igual tenemos algún vuelo más a Madrid, porque son necesarios, efectivamente, porque cada día va a haber más gente, como digo, tenga presente el punto de origen y el destino, que dice mucho del tipo de viajero.

Preocúpese por eso y ocúpese en hacer lo que están haciendo otros Gobiernos, me da igual el color político para atraer un mayor número de vuelos al aeropuerto de Pamplona. Terminó. Me voy preocupado, porque nos encontramos peor de lo que hemos iniciado esta comparecencia. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko, García jauna. Orain UPNren talde parlamentarioaren txanda da. Elizalde andrea, hamar minutu, zure hitza da.

SRA. ELIZALDE URMENETA: Es que lo que demuestran permanentemente es poca capacidad de reacción. Decía el señor Consejero, el señor Irujo, que es que Logroño ha perdido desde 2019 un 17 %. Lo que no ha dicho es que Navarra ha perdido el 18,8 % desde 2019. En el mismo cuadro de Aena que hablaba usted vienen las dos cifras, pero solo ha dado una.

Claro, a mí me da la sensación, porque nos ha leído mucho de un estudio, de un estudio que ha hecho con la Cámara de Comercio, echando balones fuera, por supuesto, todo lo malo a Navarra le ha pasado, antes de 2015. Pero yo leo una nota de prensa oficial del Gobierno de Navarra: «un estudio detecta demanda suficiente para que el aeropuerto de Pamplona tenga una conexión con Europa». Miércoles, 5 de octubre de 2016.

Seguimos igual. Ocho años más tarde seguimos igual, haciendo lo mismo. En cuanto se cuestiona algo, vamos a hacer un estudio. ¿No es hora de tomar medidas, de hacer algo? Porque es que a nadie se le escapa que la conectividad es esencial para la actividad empresarial. Nos decía: «Lufthansa no tiene previsto vuelos regionales». Pero es que simplemente picas en Internet, Lufthansa con España y tiene conexión con quince ciudades, catorce regiones. Tiene con Asturias, tampoco será un puerto internacional, digo yo. Porque hay otros que sí, que se ve que son más vacacionales, pero hay otros que no. Con quince regiones de España, con quince comunidades autónomas, solo hay dos que no y una es Navarra. Pero, claro, cuando estamos viendo los escasos vuelos que tenemos a Madrid, por mucho que hayan crecido dos, nos relataba el Consejero como si hubiera crecido una barbaridad. Realmente, cinco vuelos a las nueve y cuarto son un vuelo semanal de lunes a viernes, perdón, un vuelo diario de lunes a viernes. No es más que eso.

Es que estamos hablando, cuando hablamos del número de pasajeros, en esa famosa encuesta de Aena o en ese famoso cuadro de datos de Aena, de 49 aeropuertos, Pamplona está el 34. Sí, que ganamos a Logroño. Pero a nadie más del entorno, a nadie más del entorno. Es que no hemos alcanzado la cifra de pasajeros de antes de la pandemia. Sí, hemos subido respecto del año anterior un 15 %, pero no vamos a alcanzar. Pero es que es muy difícil alcanzar si no hay vuelos. Es que en operaciones desde el aeropuerto estamos todavía peor. Es que ya no estamos el 34, estamos el 41 de 49. Estamos tan mal que se nota en el número de viajeros que el Osasuna llegó a la final de Sevilla, de la Copa del Rey. No puede ser.

Pero es que todas las comunidades limítrofes se han recuperado respecto de la pandemia. La única que no ha sido Pamplona. Esta situación afecta, y mucho, al desarrollo empresarial. Afecta a la hora de que una empresa tome decisiones de implantación, tome decisiones de desarrollo. Porque la conectividad es una, pero a esto hay que sumar la fiscalidad, y a eso las dificultades para atraer talento, y a eso la falta de un programa acorde en Educación. Claro, es que ya no es un factor, es que es factor tras factor.

Es que preocupa, y no me extraña, el señor García estaba muy impetuoso, pero es que no me extraña, porque es que el Gobierno de Navarra es como la pasividad total. Es como no reconocer que existe un problema, y es muy difícil poner una solución cuando no se reconocen los problemas.

Cuando yo le daba datos de que el círculo de empresarios, en una intervención parlamentaria previa, decía que la conectividad era un problema, entre otros, que también hablaba de la fiscalidad, de la educación y las infraestructuras, pues usted me cuestionó al círculo de empresarios. Es que, en lugar de reconocer el problema, lo cuestionó usted.

Claro, es que no me extraña que en esa encuesta que habían hecho a los empresarios navarros dijera que el *top 3* de los problemas, el tercero, era la percepción que el Gobierno tenía de los empresarios, que es un problema.

Cuando la Cámara de Comercio, año tras año, alerta de lo mismo, la Presidenta Chivite le invitó al Presidente de la Cámara de Comercio a que se presentara a las elecciones, cuestionando el que representase a la Cámara de Comercio. Esto es habitual. Tengo gran curiosidad por saber, después de que la CEN ha presentado públicamente sus propuestas, entre las que está la conectividad, el aeropuerto, la falta de vuelos, a la Mesa de Industria a ver qué le contesta o a ver qué le dicen.

Frente a otras comunidades, como decía el señor García, que podían hablar con otros, estamos viendo que Vitoria ha subido un 78 % en pasajeros, que estaba por detrás de Navarra antes de la pandemia, ya está por delante de Navarra ahora. Eso es que alguien está haciendo cosas bien y alguien está haciendo cosas mal. Otras comunidades fomentan vuelos y otras comunidades trabajan. No se limitan a reunirse. Nos dice el Consejero Chivite que se están reuniendo cada no sé qué tiempo. ¿De qué sirven las reuniones, si no hay acciones? Para decir que se han reunido, no sé el objetivo. El objetivo tiene que ser poner medios.

Pero es que tenemos un Gobierno, y seguro que lo explica después, que cuando viene aquí la institución Futuro y el Colegio de Ingenieros de Navarra para hablar del TAV, que debería ser otro gran pilar de la conectividad para Navarra, propone trenes para que los jóvenes salgan de Olite a Tafalla por la noche, en lugar del TAV, o llevan en programas, pero estamos con grupos políticos que, en ese sentido, pues forman parte del Gobierno. Entonces, es muy difícil avanzar, porque llevan en el propio programa no hacer de Pamplona un aeropuerto de referencia, sino poner autobuses para que los viajeros que quieren ir en avión a algún lado, pues vayan, les mandemos a un aeropuerto de referencia. Claro. Perdemos en competitividad. Que es que no lo digo yo, que es públicamente, que es que lo sabe todo el mundo. Estamos por debajo de la media europea en infraestructuras. Salía el titular ayer: «Navarra se desengancha de las regiones europeas líderes de PIB». Claro, es que donde teníamos un diferencial de un 32, estamos en un 3. Es que es muy difícil poner una solución cuando no hay actitud ni ganas. Muy difícil. Yo creo que es lo que más le falta a este Gobierno, actitud y ganas.

Le oíamos a la Presidenta, en una entrevista que le hicieron en un medio de comunicación, este lunes, decir que la prioridad del aeropuerto de Pamplona no es el turístico, que no lo descartó, sino que dijo que no era, pero es el empresarial. Si no hacemos nada ni en uno ni en otro. Ya nos dirán. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko, Elizalde andrea. Orain, alderdi sozialistaren txanda da. Lecumberri jauna, hamar minutu, zure hitza da.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Eskerrik asko, señor Presidente. Bienvenidos. Muchas gracias por sus explicaciones y por la dedicación de venir a intentar explicar y contestar a los planteamientos que se hacen desde, en este caso, desde grupos de la oposición. Grupos de la oposición que, por otro lado, son reiterativos en su denuncia de falta de transparencia, de falta de información, de falta de comunicación, incluso, a veces, pidiendo información que, como se demuestra, pues está simplemente de acceso no ya a los grupos parlamentarios, sino en el acceso público a todos los ciudadanos, en la página web de Aena o del propio Gobierno de Navarra.

Yo voy a empezar por lo importante. Es la importancia que tiene —perdón por la reiteración— la conexión, la conectividad, en el tiempo en el que vivimos para todo. La cuestión es, y lo decía la Unión Europea no hace mucho en un estudio, hasta qué punto las formas de conexión tradicionales tienen que ser a las que les demos prioridad. Una de ellas es esta.

Decía la propia Unión Europea, se cuestionaba, salvo para situaciones orográficas complejas, si aquellas distancias inferiores a quinientos kilómetros son distancias que pueden ser interesantes desde el punto de vista de la conexión a través de aviones, no solo económicamente, que es muy complejo que sean inversiones que se puedan recuperar, sino también desde el punto de vista... (MURMULLOS). Es que se les escucha mucho, disculpen. Yo entiendo que todos hablamos y podemos cuchichear, pero es que hay que hacer un esfuerzo por intentar bajar el volumen, porque si no, es muy difícil mantener, los demás lo hacemos también, mantener explicaciones, aun sabiendo que a algunos no les interesa para nada lo que digamos los demás.

Como digo, es importante, y decía el Consejero que hay que reflexionar de cómo y de qué manera, porque le ha faltado un poco a la oposición decirnos exactamente cómo quieren que se haga el aumento de las conexiones a través del aeropuerto, porque parece que lo bueno es que haya más conexiones. Lo bueno es que haya más conexiones, de eso no tenemos ninguna duda, pero que sea a través de la aviación en una ciudad como Pamplona y en un país como España, pues habría que valorarlo. Decía: «está reduciéndose el número». Está reduciéndose a nivel global, también hay que decirlo, salvo en largas distancias. Bueno, por suerte, por ejemplo, porque ahora mismo, y a través de la pandemia, de las pocas cosas buenas que hemos sacado de aquello es que se están utilizando otras formas de reunirse y de hablar y de llegar a acuerdos y de interactuar, especialmente, por ejemplo, en el mundo industrial. Los propios datos lo dicen, el 23 % de los usuarios de aviación son para cuestiones relacionadas con las empresas o con la industria. El 77 % es turismo, que eso sí que no se puede hacer a través de mitin, de reuniones, a través de Internet, etcétera. Pero una parte importante de la información que antes se trasladaba en reuniones presenciales ahora se traslada de otra manera. Desde el punto de vista empresarial se está amortizando y se están utilizando mejor otra serie de recursos.

Les ha faltado, como digo, decir cómo quieren ustedes que se aumenten esos viajes, porque quizás también les ha faltado decir que los que realizan los viajes son empresas privadas, y lo hacen con criterios comerciales y económicos. En este caso, el Gobierno de Navarra o el Gobierno de España pone las infraestructuras, pone Aena, pone los aeropuertos. Pero quien es el propietario de las líneas aéreas y quien saca el beneficio económico son empresas privadas. Han puesto ustedes el ejemplo varias veces de Vitoria. El Gobierno vasco tiene un convenio que

le cuesta trescientos cincuenta mil euros todos los años. Eso es público también. Trescientos cincuenta mil euros. ¿Esa es la solución que ustedes proponen? ¿Que el Gobierno de Navarra pague a Ryanair, por ejemplo, que es la empresa que gestiona el aeropuerto de Vitoria, para hacer vuelos? Por ejemplo, el aeropuerto de Vitoria no tiene vuelos con Madrid. Tiene vuelos turísticos. ¿Esa es la solución que tenemos dar? ¿Que entre todos los navarros le paguemos a Ryanair para que nos dé vuelos turísticos en Pamplona? Bueno, pues habrá que valorarlo. Habrá que valorarlo, decía el Consejero, habrá que reflexionar muy bien este tema. Efectivamente, yo creo que es importante que lo reflexionemos.

Los vuelos a Madrid. Los vuelos a Madrid se han aumentado conforme se ha aumentado la demanda. El vuelo de Barcelona, al que ha hecho varias veces referencia el señor García, el vuelo de Barcelona, la propia compañía decidió eliminarlo porque no había rentabilidad. Había una ocupación, yo recuerdo de alguna otra, de entre el 20 y el 30 %, muchas veces. Es que no era rentable. ¿Qué hacemos? ¿Le pagamos dinero todos los navarros a la compañía para mantener el vuelo a Barcelona? Pues habrá que valorar si es rentable, y habrá que valorarlo, porque si hay otras formas de viajar y otras formas de comunicarnos, pues habrá que valorar cuál es la buena.

Fíjese usted, este es un dato también que lo he sacado de las explicaciones que nos estaban dando. En España hay cuarenta y seis aeropuertos, gestionándose desde Aena. El 73 % del total de los usuarios de los vuelos se concentra en cinco aeropuertos. Esto yo creo que son datos muy significativos. Realmente, en distancias como la nuestra, salvo para cuestiones como conexiones internacionales, ¿es la solución ampliar los vuelos? Yo creo que en esta cuestión se está trabajando con cautela, se tiene que trabajar con una orientación práctica y real de cuáles son las alternativas que hay que tener.

Decía también en ese informe la Unión Europea, en vuelos de menos de quinientos kilómetros, el tiempo de acceso al aeropuerto, el tiempo de espera en el aeropuerto, el tiempo del vuelo, más que los aeropuertos de destino están alejados del centro de las ciudades, la suma total de todo eso, incluso en tiempo muchas veces no era rentable desde el punto de vista del usuario el utilizar los medios aéreos. Esta es una cuestión que hay que reflexionar. Creo que es importante la labor que se está haciendo del Gobierno de Navarra, de mantener un diálogo fluido, de ver cuáles son los intereses y cómo se puede promocionar, pero hay que hacerlo con prudencia, con reflexión, teniendo muy claro cuáles son los objetivos, y teniendo muy claro que estamos gestionando el dinero de todos los navarros y que hay que tener muy en cuenta que los que gestionan los viajes son empresas privadas con un interés comercial, y que la única manera de incentivar ciertos viajes que no son demandados por los usuarios en cantidad suficiente, es aportando dinero público a esas empresas.

Esa es una cuestión que tendremos que tener con mucho cuidado, porque si no, nos podría ocurrir... Había un chiste de Forges, me acuerdo, que entraba un diputado de la oposición y le preguntaba a otro: «Oye, ¿en este tema qué ha dicho el Gobierno?». El otro decía: «¿Por qué me lo pregunta?». Dice: «No, para decir lo contrario». No vaya a ser que nos encontremos con una situación similar, que, a base de dinero, como se está haciendo en otros sitios, tengamos empresas privadas haciendo vuelos, y entonces vengan ustedes aquí a criticarnos que el Gobierno de Navarra está gastando dinero público en empresas privadas para incentivar determinados vuelos. Nada más, y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko, Lecumberri jauna. Orain, Euskal Herria Bilduri dagokio hitza. Aznal anderea, zurea da hitza, hamar minutuz.

SRA. AZNAL SAGASTI: Mila esker, lehendakari jauna. Ongi etorria, Irujo, Chivite kontseilarietara eta departamentuen kide guztietara, eta eskerrik asko emandako informazioarengatik. Vamos a recapitular un poco. Este aeropuerto, que fue construido en 1969, en 1972 se abre al tráfico de pasajeros como un aeropuerto de tercera categoría.

Unas obras de ampliación que empezaron en el año 2008, con un presupuesto inicial de 28 millones de euros y finalizaron en 2010 con un sobrecoste de casi el 20 %, dejando la inversión total en 33,34 millones; algo que lamentablemente ocurre muchísimo en la política de infraestructuras, esto de tener que asumir unos sobrecostos bastante importantes.

En toda Europa hay 260-300 aeropuertos de tercera, en la Unión Europea. En el Estado, como ya se ha dicho, hay 46 aeropuertos. Pero esto supone que son 2,70 aeropuertos por Comunidad Autónoma. La pregunta es: ¿esto es sostenible? ¿Esto es viable, en realidad? Porque actualmente, hoy, tenemos un aeropuerto con nueve mostradores de facturación más uno de equipajes especiales, dos filtros de seguridad, tres puertas de embarque, dos cintas de recogida de equipaje, una cinta para equipajes especiales. Es decir, un aeropuerto preparado para un 1.100.000 pasajeros y pasajeras al año.

En el año 2016 el Gobierno de Navarra realizó un estudio sobre la demanda potencial de pasajeros para este aeropuerto. Habría que ver. No cuestiono el estudio, pero desde luego no se ha correspondido con la realidad. En ese estudio se constataba demanda suficiente para la implantación de nuevas rutas a París, a Frankfurt, a Ámsterdam, El Prat de Llobregat, y además se decía que podían ser económicamente viables.

Algo no ha funcionado. Como digo, no quiero cuestionar el rigor de ese estudio, pero está claro que no se corresponde con la realidad, porque la realidad del número de pasajeros y pasajeras anuales creo que todos la tenemos. Hemos visto cómo en el año 2007 había más de medio millón. Diez años después se redujo el número de pasajeros y pasajeras en un 67 %, pasando a ser 165.600, y es indiscutible que el mayor número de pasajeros y pasajeras en el Estado se concentran en Madrid, en El Prat y en La Palma. Sigue habiendo aeropuertos vacíos, porque la derecha se empeña siempre en relacionar la competitividad y el desarrollo con las infraestructuras, pero yo siempre digo que depende del tipo de infraestructura. Depende de qué infraestructura. Quizás la derecha es más de hospitales vacíos, aeropuertos vacíos, y llevar a cabo políticas en materia de infraestructuras, empezando la casa por el tejado, o sin tener garantizada una viabilidad, ni rentabilidad ni económica, ni social, ni financiera.

La infraestructura aeroportuaria por sí misma no trae pasajeros. Esto es una evidencia que ha quedado clara, y no solo aquí, en el aeropuerto de Noáin. Por sí solas, no se garantiza el movimiento y el funcionamiento del aeropuerto, y hay muchos que son inviables, y Aena no desglosa su cuenta de resultados por aeropuertos, pero sería interesante que lo hiciera para ver la rentabilidad, en concreto, del aeropuerto que tenemos aquí.

Hay una elevadísima concentración de aeropuertos en ciento treinta kilómetros aquí. Ya se ha dicho, tenemos Donostia, Vitoria-Gasteiz, tenemos Bilbo, tenemos Zaragoza. ¿Qué ocurre? Que

cuando hay una concentración de aeropuertos pequeños, pues hay una competencia feroz entre ellos por llevarse el mayor número de pasajeros y pasajeras.

También es verdad que un aeropuerto no es como una carretera, si no se lleva a cabo una política correcta de promoción y de acción comercial, no llegan aviones y no hay pasajeros ni pasajeras. Pero es cierto que cuando parece que esta comparecencia iba más dirigida a los viajes de negocios, en mi dilatada experiencia profesional, yo personalmente puedo contar cómo íbamos cada semana a Alemania, cómo pasamos a ir cada mes a Alemania, y cómo pasamos a no ir a Alemania, porque empezaron las videoconferencias, empezaron las telerreuniones, empezaron los contactos de forma telemática, y las empresas se mueven por rentabilidad. Tengan por seguro que si es más rentable solventar cualquier cuestión, a través de las opciones que nos ofrece hoy la tecnología, lo van a hacer y van a evitar movimientos de un aeropuerto a otro, porque eso también cuesta bastante dinero.

Ya se ha comentado, pero ya se ha puesto encima de la mesa el debate, y el debate ha llegado. Ya se habla de la prohibición de vuelos cortos. Esos vuelos que tienen una alternativa ferroviaria de dos horas y media, aproximadamente, en Francia ya se hizo. Aquí hubo un acuerdo a nivel estatal entre Sumar y el PSOE para que esto fuera así, con determinadas excepciones que garanticen conexiones de vuelos internacionales. Pero el debate ha llegado. Siempre que haya una alternativa, como digo, ferroviaria de dos horas y media, va a ser muy complicado y muy cuestionado el hecho de coger un avión, porque recordemos también que el tráfico aéreo supone un importante porcentaje del volumen total de gases de efecto invernadero.

Aquí, en un futuro, no se sabe dentro de cuántas décadas, va a haber un maravilloso tren de Alta Velocidad, si algún día es que llega a buen puerto este proyecto también, que, para llegar a Madrid, que es el ejemplo que continuamente nos pone el portavoz del PP, no me da ninguna envidia Madrid, en absoluto. Pero si el objetivo es ir continua y constantemente, a pesar de las frecuencias semanales que se han explicado ya que existen con la capital del reino, si el objetivo es ir a Madrid con ese maravilloso tren de Alta Velocidad en 2040 y pico o cuando se materialice eso, pues es probable que cueste menos de dos horas y media ir, porque se va a apostar por el tren como el medio de transporte menos contaminante.

Actualmente tenemos un aeropuerto sobredimensionado. Actualmente hay dos vuelos operados por tres compañías. La pregunta es si esto es suficiente para la demanda que hoy existe aquí, en una ciudad como esta, en un territorio como este, nosotras pensamos, desde luego, que más que políticas de infraestructuras que sirvan para dilapidar directamente recursos públicos, hay que poner encima de la mesa el debate que, como digo, ya ha llegado, acerca de la sostenibilidad en la movilidad, y creo que vamos a vivir una revolución en este aspecto de la movilidad. Eso es todo por mi parte. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko, Aznal andrea. Orain, Geroa Bairen talde parlamentarioren txanda da. Asiain jauna, nahi duzunean, hamar minutu.

SR. ASIAIN TORRES: Eskerrik asko, lehendakari jauna. Quiero comenzar mi intervención, lógicamente, agradeciendo la comparecencia de ambos Consejeros y la información que nos han facilitado. Quiero comenzar mi intervención, no con una, sino con dos preguntas a ambos: ¿Ustedes conocen el término «sandez»? ¿Lo utilizan? Esas son las dos preguntas con las que

quería comenzar mi intervención. Era un término que mi buena madre lo utilizaba en muchas ocasiones, creo que ha caído en desuso, pero creo que, en ocasiones, pues no sé por qué, hay términos que están desapareciendo y que vienen a la cabeza sin saber exactamente los motivos.

Dicho lo cual, si no les cree, señor García, ni les va a creer, la pregunta lógica es ¿para qué les convoca? Usted mismo ha dicho que seguramente tendrán muchas cosas que hacer. Nosotros, todos también las tenemos. Por tanto, no entiendo muy bien el motivo de la convocatoria.

Es la primera vez que yo, por lo menos, en una sesión, ahora se llama Industria, la legislatura pasada se llamaba de Desarrollo Económico y Empresarial, que hablaba sobre aeropuertos. No sabía si me había perdido algo, pero luego ya ha aclarado el Consejero que, efectivamente, se planteó una pregunta oral al respecto.

Ha hablado también de actuaciones, pero nos preguntamos de qué tipo. Es decir, usted habla de actuaciones, hay que realizar actuaciones, está interpelando a los Consejeros para que realicen actuaciones, y la pregunta lógica es ¿de qué tipo de actuaciones? Desde luego, si tiramos de prensa, sin necesidad de entrar en la página oficial de Aena, porque en los últimos tiempos la prensa ha sido prolija en información, en noticias sobre este ámbito, pues creo que interpretamos los datos de diferente manera. Usted las lee de una manera y yo las leo de otra. Desde luego, no coincidimos en la interpretación.

16 de enero de 2024, el aeropuerto de Noáin, titular de un medio de comunicación local, no me voy a prensa de Madrid, sino local: «El aeropuerto de Noáin-Pamplona, encadena tres años con aumento de pasajeros. La terminal pamplonesa alcanzó los 197.509 viajeros en 2023, un 14,5 % más». Sigue, «el balance del año 2023, según los datos aportados por el gestor aeroportuario Aena, fue el tercer mejor dato en el que registra la terminal pamplonesa en la última década. Solo superado por el volumen de viajeros que hubo en el 2018 y 2019, con 205.000 y 243.000, respectivamente. No obstante, comparativamente con el año 2019, previo a la covid, la diferencia negativa —es cierto, así se remarca es de un 18,9 %». No se esconde nada.

A pesar de los buenos datos de actividad, el aeropuerto de Pamplona perdió el año pasado el vuelo regular a Barcelona —también se menciona— que había recuperado en septiembre de 2022 por parte de Air Nostrum, dejando únicamente Madrid y Gran Canaria —que también lo han comentado ambos dos Consejeros—. El señor Irujo ha remarcado que los vuelos —y eso no salía en prensa, es algo que ha remarcado él— de negocios en Europa no han alcanzado el volumen precovid, el del 2019, con un 20 % por debajo de las cifras de entonces, datos a noviembre del 2023. Creo que es importante reseñarlo.

Continúo con la prensa. «Tercer mejor dato de la década. Salían los datos, en 2013, 159.000 pasajeros; en el 2014, 138.000; en el 2015, 148; en el 2016, 153; en el 2017, 165; en el 2020, 84.000, bajada lógica por la covid; en el 2021, 112; y 2022, 172.000». Por tanto, mejora en todos los ámbitos.

Récord en el Estado, efectivamente, también se ha comentado. El año pasado fue un récord en el Estado. Se han aportado algunos datos que quiero remarcar. El aeropuerto, lógicamente, de Madrid, Madrid-Barajas, tuvo en el 2023, registró un mayor número de pasajeros, con 60,2 millones, seguido del de Barcelona, con casi 50. Destacan, por orden también, los de Palma de

Mallorca, Málaga, Costa del Sol, Alicante, Gran Canaria, Tenerife y Valencia. Todos ellos claramente son destinos turísticos. Desde luego, Pamplona en ese sentido, ni Navarra pueden competir ni con Palma, ni con la Costa del Sol, ni con Alicante, ni con Gran Canaria, ni con Tenerife, ni con Valencia. Creo que nos gustaría, pero creo que nuestras condiciones, de todo tipo, son diferentes.

Quiero remarcar también algo positivo publicado a finales de enero. «Aena incentiva nuevos vuelos en el aeropuerto de Pamplona-Noáin». «Las aerolíneas —remarcaba la noticia— quedarán exentas de pagar la tarifa por pasajero de todos los viajeros adicionales». Por último, «el aeropuerto de Pamplona anuncia vuelos directos a trece destinos internacionales este 2024». Tome nota por si quieren ir preparando sus vacaciones de Semana Santa o San Fermín. «Croacia, Roma, Cracovia, Estambul y Praga serán vuelos directos desde Pamplona en Semana Santa. En San Fermín tendrán destino a Balcanes, Polonia, Eslovenia y Atenas. Además, se amplía la oferta en verano a Rumanía, Noruega, Escocia, Praga, Viena y Budapest». Por tanto, si lo que quieren es incremento de vuelos, ahí van a tener una oferta variada.

De cualquier manera, sí que, y me retrotraigo a octubre, una noticia que hablaba de que PSOE y Sumar apuestan producir vuelos nacionales, aunque sin concretar las rutas afectados. El subtítulo decía: «El acuerdo incluye disminuir trayectos que tengan alternativa en tren de hasta dos horas y media, pero deja fuera las conexiones internacionales. Transportes encargará un estudio técnico para determinar qué servicios se pueden quitar». Hace unos días, quince días, apenas, nuevamente, en relación con esto se publicaba que el Gobierno activaba el estudio para reducir los vuelos cortos en España. Lógicamente, pues la pregunta que nos hacemos, la primera que nos viene es: si va a afectar, ¿de qué manera puede afectar al aeropuerto de Pamplona el acuerdo entre PSOE y Sumar? Ya han comenzado el estudio. Por tanto, quisiéramos saber si le va a afectar y de qué manera.

Con referencia a los vuelos existentes en el aeropuerto de Noáin, entendemos que son las empresas aéreas las que deciden con qué aeropuertos trabajan, qué ciudades conectan, con qué frecuencia, que son decisiones empresariales, tal y como se ha comentado. Pero suponemos que detrás de algunas de ellas están las subvenciones que los Gobiernos autonómicos les conceden. Entramos, por tanto, en el terreno de una batalla, supuesta batalla competitiva, que no sabemos muy bien a qué conduce. ¿Está dispuesto el Gobierno de Navarra a ello? Nosotros entendemos que no debería estar dispuesto a entrar en una batalla de ese tipo, más allá de intentar buscar más vuelos y con diferentes conexiones, sobre todo, en el ámbito del negocio. Pero no, desde luego, entrar a una batalla de ese tipo.

A modo de reflexión, no sabemos, pensamos que no, si es justo, como derivado de lo anterior, que *a posteriori*, por el mantenimiento de dichos vuelos, haya billetes a precios ridículos, porque realmente son ridículos, que serían, sin duda alguna, a pérdidas para la aerolínea, sin duda, si no fuera por las mencionadas ayudas o subvenciones. Ayer mismo estuve a punto de encargar, de momento, no lo he hecho, pero si alguien se anima a venir conmigo, igual lo hago. Les invito a todos. Vuelo Vitoria a Milán, Bérgamo. Sí que es cierto, no sé, como que no miré el calendario. Jueves, 4 de abril, 16,99 euros. Vuelta una semana más tarde, Milán, Bérgamo a Vitoria por el mismo precio, 16,99. Por 34 euritos, señorías, podemos ir y volver desde Vitoria a Milán, Bérgamo. Lo dicho, si alguien se anima, encantado de que nos hagamos mutua compañía.

Quiero finalizar con una pregunta. Desconocemos los vuelos de cargo, número, porcentaje que llegan al aeropuerto, y por eso queríamos preguntar si sería una posible línea para implementar, teniendo, sobre todo, el carácter industrial de nuestra Comunidad. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko, Asiain jauna. Orain, Contigo-Zurekin taldeari dagokio hitza. Garrido jauna, hamar minutu dituzu.

SR. GARRIDO SOLA: Eskerrik asko, lehendakari jauna. Muchas gracias también a los Consejeros por haber acudido a esta comparecencia. Me llama la atención a veces cómo se refieren ustedes al transporte interurbano o al transporte interno de Navarra. Cuando apostamos por un tren que sea capaz de vertebrar Navarra, lo que digan es que apostamos por un tren para que los chavales salgan de fiesta, me parece una frivolidad tal que de verdad me parece alucinante. Yo creo que la cohesión interna de nuestra Comunidad y la conectividad que haya a nivel interurbano es una cuestión relevante, pero que ustedes lo traten con esa frivolidad, de verdad que a veces me despisto.

Dicho eso, y hablando del objetivo de la comparecencia, yo creo que aquí se hacían dos planteamientos interesantes y que conviene responder, que son cuestiones de modelo de conectividad, más allá de la preocupación de sin más o menos pasajeros, que, sinceramente, creemos que no son las preguntas adecuadas. La primera pregunta que se hacía es si tiene sentido que Navarra tenga un aeropuerto, que Pamplona, en este caso, que Noáin tenga un aeropuerto. A esa pregunta le daremos una respuesta clara, por mojarnos en el modelo. Hoy en día, sí. Seguramente, si hubiera una política de racionalización o de ordenación de las infraestructuras aéreas en el conjunto del Estado, no. Seguramente tendría sentido que no. No tiene sentido que tengamos en el aeropuerto de Vitoria, el de Bilbao, el de Logroño, el de Biarritz, si me apuran, el de Zaragoza y el de Pamplona. Pero como hoy en día no tenemos una política de ordenación adecuada de las infraestructuras aéreas, pues seguramente tenga sentido mantenerlo.

¿Tiene sentido que haya transporte aéreo de menos de quinientos kilómetros? Seguramente, no. Al menos, efectivamente, si hay una conexión ferroviaria adecuada, porque aún pecamos de un diseño muy radial de las conectividades que hay a nivel del Estado y, por lo tanto, hay conexiones que aún no tenemos. Pero ¿tiene sentido de menos de quinientos kilómetros? Seguramente no.

Me hago la pregunta, la verdad, no he hecho el esfuerzo de hacer el cálculo. ¿Qué cuesta menos en tiempo para ir a Madrid o para ir al menos a Atocha? ¿Ir en aeropuerto o ir en tren? Ahí tiene que andar. Seguramente, sea más rápido ir en tren, pero ahí tiene que andar. Por lo tanto, efectivamente, tenemos que darles una vuelta a las infraestructuras y para qué las queremos utilizar.

¿Tiene sentido, por tanto, hablar del número de pasajeros? Desde luego, nuestro grupo no tienen mayor interés en cifras gruesas, de si el aeropuerto de Pamplona tiene más o menos pasajeros. No creemos que sea la vía, como creo que ha apostado claramente Unión del Pueblo Navarro y el Partido Popular en esta comparecencia, pues tratar de financiar a compañías aéreas para que haya turismo desde el aeropuerto de Noáin al resto del Estado. No creemos que sea un modelo coherente. Podríamos conseguir o podríamos exigir al Gobierno, para sacar un

titular, pues poner pasta para que Ryanair ponga un vuelo de aquí a un sitio para hacer turismo, como han hecho en otros aeropuertos. Pues sí, el Gobierno lo podría hacer.

Pero, efectivamente, yo creo que también es una petición que tenemos el derecho de hacerles a los grupos que han defendido esto, oiga, mójense. Le dicen al Gobierno: «Oye, ¿qué actuaciones van a hacer?». Mójense, ¿qué actuaciones quieren que el Gobierno haga? ¿Quieren que pongan pasta pública para que se lo lleve una empresa privada para que tengamos posibilidades de irnos en no sé qué momento? Aunque el señor Asiain ya ha dicho que oportunidades hay unas cuantas, pero no sé qué momento de irnos de manera barata al aeropuerto de Noáin a un destino turístico, cuando lo tenemos en Vitoria. Bueno, pues si ese es su modelo, díganlo claramente y pídanle al Gobierno que ponga trescientos mil euros o doscientos mil euros al servicio de Ryanair. Ya está. Mójense, no es el nuestro. Desde luego, nuestro grupo parlamentario no hace esa apuesta.

Dicho eso, ¿hay alternativas interesantes que mirar? Sí hay alternativas interesantes. Es evidente que frente a destinos que quizá no tenga mucho sentido. Por ejemplo, la conexión del tren a Barcelona cuesta un poco más, pero para ir a Atocha, pues cada vez va a tener menos sentido, sobre todo, si fortalecemos las infraestructuras ferroviarias que tenemos, pues sí que tiene sentido que tengamos respuesta a alguna de las necesidades que se plantean en el propio territorio, y creemos que ahí es donde habría que incidir.

Creo, además, que el señor Consejero, el señor Irujo, ha incidido por ahí en su intervención, qué está demandando nuestro territorio, qué tipo de destinos están demandando, que haya una demanda suficiente, que haya una necesidad suficiente como para trabajar en eso. Pues lo ha dicho, se está demandando Frankfurt como uno de los destinos principales, o que haya destinos internacionales que además nos den conexión con el resto de Europa, incluso con otros continentes, de Alemania, Asia, etcétera. Pues quizás esa vía sí que tenga sentido trabajarla, porque es una demanda real del territorio y, efectivamente, puede tener una incidencia en la productividad. No sé si en la productividad, pero al menos en la facilidad que tengan nuestras empresas de internacionalización o de conexión con otros territorios a nivel internacional. Efectivamente, esa es una vía que tiene sentido explorar. Creo que lo ha dejado caer el señor Irujo. Sí me gustaría preguntarle, dada la respuesta de Lufthansa, ¿qué futuro podemos prever en ese sentido? Pero seguramente es una línea de trabajo interesante.

Sin embargo, ustedes, y fíjese que al señor García hoy le he creído mucho su comparecencia. Lo ha dicho la señora Elizalde, ha sido muy vehemente, y hoy me he creído bastante que es un tema que le preocupa, pero creo que yerran en dónde focalizan, en el número de pasajeros, en la comparación de si aumentan o no los pasajeros. No, la pregunta es si tenemos necesidades específicas en Navarra no cubiertas, que podrían suponer un valor diferencial, bien a nivel social, que creemos que no hay, o bien a nivel empresarial, que quizá esta conexión sí que sea relevante. Ese es el foco. No sé si el aeropuerto, si le ganamos, es que han hablado en estos términos, si le ganamos a Logroño. Oiga, esto no va de competir con otras comunidades, a ver si les ganamos en número de viajeros y salimos con titulares: Le ganamos a no sé qué comunidad. No va de esto.

Nuestro grupo cree que no va de esto. Va de ver si hay alguna necesidad de no cumplir lo cubierto, alguna mejora que convendría implementar para ganar en productividad, en

competitividad, en bienestar social, en alguno de esos términos. Ese es el análisis que deberíamos hacer. Desde nuestro grupo, un análisis no lo negamos, más bien superficial, que lo ponemos a disposición de esta Comisión, por si alguien lo quiere matizar o quiere profundizar, lo que entendemos es que hay una demanda que quizás no esté cubierta, que es esa conectividad a nivel internacional, sobre todo, insisto, con Alemania, que es uno de los países con los que más lazos económicos tenemos, en particular, con Frankfurt, que fue una pena la desaparición de ese vuelo, y habría que ver si se puede recuperar.

Por lo tanto, resumo, en primer lugar, debo agradecer a los Consejeros los datos que nos han dado. Poner en valor que hay una discusión de modelo sobre qué tiene que ser transporte aéreo, qué tiene que ser transporte terrestre, qué tiene que ser transporte marítimo. Cuál es el futuro, que, efectivamente, se ha puesto de manifiesto que el futuro la Unión Europea lo está planteando a través del tren. Primero, porque es mucho más sostenible medioambientalmente. Deberíamos recordar que en viajes de menos de quinientos kilómetros el avión contamina un 50 % más por pasajero, si no me equivoco en las cifras, y en viajes de media distancia en 35 %. Por lo tanto, efectivamente, el tren es el futuro.

Podemos conseguir infraestructuras ferroviarias que aumenten la velocidad de desplazamiento y, por tanto, que sean capaces de desplazar a los vuelos, al transporte aéreo en general, como hegemónico en algunas distancias, y en otras, efectivamente, pues tendremos que mantener el aéreo, y eso significará una racionalización, seguramente, en las infraestructuras aéreas que tengamos. Ese es el modelo hacia el que tenemos que avanzar. En corto plazo, insisto, ver las necesidades que tengamos encima de la mesa. Ese es el planteamiento que hacemos desde nuestro grupo, que además creo que está alineado con los planteamientos europeos y también con las necesidades del territorio.

Simplemente esa reflexión, si esa es la vía por la que vamos a trazar, vamos a tratar de ver si tenemos un planteamiento, ojalá de Comunidad, si no, al menos, de socios de Gobierno, para avanzar en esa línea, y vamos a focalizar en las necesidades reales que tenemos, o si vamos a buscar titulares para tener más pasajeros que no sé quién, para ganar a no sé dónde, y para decir si el Gobierno de Navarra está bien o mal. Ese es el debate que tenemos que tener y cada grupo con esto que se retrate. Ya está. Eskerrik asko. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko zuri, Garrido jauna. Orain, Elkarte Parlamentarioaren Voxen bozeramaileri hitza emango diogu. Jiménez jauna, hamar minutu.

SR. JIMÉNEZ ROMÁN: Gracias, Presidente. Muchas gracias por las explicaciones a los dos Consejeros. Está clarísimo que la situación de esta infraestructura es, pobre no, ridícula, esa es la palabra que me viene a cuento. La verdad es que las explicaciones que han dado no son muy tranquilizadoras.

En la comparativa no voy a entrar, solamente en los gráficos, que solamente en el 2007, me voy a alejar un poquito, con 650.000 viajeros hoy en día, 197.000, pues yo creo que no hace falta decir más. Lo que más me llama la atención, primero, es que siempre digo que hay caballo de Troya, dice: «No, no lo cojas en Pamplona, vete a Vitoria». Muy bien, perfecto. Otro dice que para qué y por qué. Esto es como el que va corriendo en una carrera, queda el último y encima empieza, dice, bueno, ¿sigo corriendo? ¿No corro? ¿Qué hago? ¿Qué dejo de hacer?. Bueno,

por esa regla de tres este señor que tengo a la derecha de compañero a San Sebastián y tendría que ir por el puerto. El agua a lo mejor no le llega, porque Itoiz no estaría hecho. Nos cuestionamos todas las infraestructuras de Navarra, el TAV, el Canal de Navarra, no sé qué, y ahora el aeropuerto. Pero qué chulos somos, perdón por la palabra, a lo mejor lo digo por mí.

Voy a hacer una comparativa, me he permitido, una ciudad española, Melilla. Melilla tiene una población de 84.669 habitantes, comparado con Navarra, Melilla tiene una clasificación 13 y Pamplona tiene B, porque la pista es el doble la de Pamplona que la de allí. Fíjese, 2023: pasajeros 501.069; operaciones 10.755. Fíjese en 2023, 501.000, y en Navarra 197.000. Melilla, una población que, sin más, ahí está, en el norte de África. Sí, me puedo permitir perfectamente esto, porque Melilla no tiene industria, no tiene la Volkswagen, no tiene muchas cosas, está mal comunicada. Entonces, claro, la pregunta que nos tenemos que hacer es cuáles son las causas. Vamos al médico y me duele aquí, y vamos a intentar, y yo creo que venían ustedes a darnos unas posibles causas. No es atractiva Navarra. No hay canto de sirena. A lo mejor tenemos que poner a la Presidenta Chivite a cantar. A lo mejor, llega.

Los precios. ¿Hay ayudas para trabajadores, familias, estudiantes? No lo hay. Sin embargo, nos vamos al *parking*, que es el chocolate del loro, pero que sepan que, en Vitoria, por lo visto, no se cobra. Aquí, los cinco primeros días se cobran once euros. Es decir, parece una tontería. Después de las explicaciones, es que, sinceramente, yo no veo ningún plan ni programa de seguimiento. Es que no lo ha habido. Por eso la gráfica es brutal, el descenso es brutal. Es decir, cuando hablan de que quedan con la directora de esto, espero que no sea para tomar café. A mí me gusta también el café. Me gustaría que me invitaran, se lo digo sinceramente.

Es decir, no vemos, siento decirle, se lo digo con educación, pero no vemos seriedad. Lógicamente, para Navarra es importantísimo tener un aeropuerto. Lo que no podemos hacer en una infraestructura, como tenemos otras por ahí, infrautilizadas. Es que no podemos explicar, ¿ahora qué hacemos con esto? ¿Lo destruimos o dejamos morir? ¿Qué hacemos con eso?

Creo que lo que hay que buscar son soluciones serias, con unos programas, unos planes de trabajo y que poco a poco haga a nuestra Navarra atractiva. Pero que si alguien dice: «No, me voy a Vitoria». Hombre, yo vivo en Alsasua y veo que el *parking* es barato y encima a lo mejor el precio del vuelo es más barato, pues me voy a Vitoria, lógicamente, pero esa no es la solución. La solución es que el navarro tenga un conjunto, al navarro y a las empresas, sobre todo, que también preocupa. Eso es lo que estamos viendo.

Tampoco le voy a decir más. Yo creo que, sinceramente, desde nuestro grupo nos gustaría que trajeran un plan, aunque sea el más sencillo. Un programa de trabajo a medio y largo plazo, para que le demos vida a este aeropuerto, porque yo creo que las cifras lo dicen todo. No hay que compararse, supuestamente, entre comillas, con los vecinos, pero es que nos ganan por goleada. Lo tenemos que mirar con más detenimiento y con más cariño. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko, Jiménez jauna. Orain, kontseilari dagokio hitza, hamar minutu, nahi duzuen bezala erantzuteko edo egindako harreei erantzuna emateko.

SR. CONSEJERO DE INDUSTRIA Y DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y DIGITAL EMPRESARIAL (Sr. Irujo Amezaga): Lo primero es algo a lo que, por desgracia, estamos bastante habituadas. Muchas

quejas, mucha utilización de la palabra fracaso. Esto viene también de la anterior legislatura. Pero ni una sola idea. Es cierto que tenemos la obligación de gobernar, por supuesto, y lo estamos haciendo, pero ni una sola idea, en diez más diez, más diez minutos de intervención, ni una sola.

Sí que le estoy diciendo que tenemos un plan, si es que lo he dicho. Tenemos diferentes acuerdos, un convenio específico, ¿por qué? Porque creemos en la famosa colaboración público-privada y estamos trabajando con la Cámara en este sentido para ver cómo aumentamos el número de conexiones y de pasajeros a Navarra, con base en una realidad, que es que nuestras empresas lo demandan. Aquí es donde hemos querido iniciar el debate. Porque no es que no se haga nada. ¿Qué clase de modelo, de infraestructura queremos para el aeropuerto de Noáin?

Queremos subvencionar un vuelo a Bérgamo. Queremos subvencionar un vuelo a la Costa del Sol, que es lo que sucede en algún aeropuerto que he mencionado. Un vuelo internacional a Londres un jueves a la tarde, que vuelve un domingo a la mañana. ¿Eso soluciona? ¿Eso responde a una demanda empresarial? La verdad es que lo dudo mucho. Lo dudo mucho, que puede responder, que yo no estoy en contra de ese modelo. Lo tengo que decir claro. No entremos otra vez en el blancos y negros. Pero es un modelo que hay que analizar. Por supuesto, el Departamento de Industria lo que tenemos que analizar es la demanda que tienen nuestras empresas y, desde luego, no parece que los modelos, no solo una cuestión numérica, creo que se ha dicho por gran parte de los intervinientes, responde a esa pregunta.

Pero insisto, ni una sola solución. Suele ser bastante habitual y de primero de oratoria, el elevar mucho el tono de voz, el hablar que todo es un fracaso y ya está, poco más. Desde luego, nada que añadir, precisamente, en las Mesas de Industria, porque no escondemos nada. Uno de los grupos de trabajo es Infraestructuras, en los cuales, obviamente, este tema tiene un protagonismo y una importancia relevante.

Queremos una vez más escuchar, con la CEN también tenemos como Gobierno una colaboración directa y estrecha. El año pasado, por ejemplo, vía CPEN y la CEN se anunció esa adición de dos vuelos semanales más con Iberia y con Air Nostrum.

Por otro lado, no sé qué modelo territorial defienden ustedes. Señor García, se lo tengo que decir, usted es del PP y español. Quiero decir, cómo puede decir: hasta Logroño nos alcanza. ¿Qué pasa? ¿Logroño es una ciudad de segunda desde su punto de vista? Pero ¿qué clase de modelo territorial defienden? Esto me da pie también a lo siguiente. Usted siempre, cada vez que se habla de Madrid, Madrid es el ejemplo. Ahí tenemos a la Presidenta Ayuso, que lo hace todo maravillosamente bien. Madrid es el modelo que seguir.

Solo por dar dos cifras, que se podrían dar muchas más. El aeropuerto de Barajas, por ejemplo, tuvo, con todo lo que fue la acometida de la T4, una inversión de 7.200 millones de euros para su apertura en el año 2006. Hace escasamente un mes se ha anunciado una nueva inversión de 2.400 millones de euros. Competir así es un poco difícil. Creo que la señora Aznal ha dado los datos de la inversión que ha tenido el aeropuerto de Noáin a lo largo de todo el siglo XXI, por cierto. Entonces, ¿es un modelo para seguir? Con ese nivel de inversión yo también estaría muy contento en poder competir. Ese es el modelo territorial que ha tenido el sector del transporte históricamente en este Estado, porque todo radica en Madrid. Todo, todos los ferrocarriles, el

famoso kilómetro cero de la Plaza del Sol, y un largo etcétera. Estamos dentro de ese modelo. Luego, tampoco pretendan ustedes ahora venir aquí y elevar el tono de voz y pensar que todos los aeropuertos regionales, como los denomina Aena, pues tienen el camino por delante para poder crecer.

Por otro lado, no sé qué clase de modelo pretenden. Les estamos diciendo una colaboración público-privada, tanto con Cámara como con la CEN tenemos, insisto, una relación permanente sobre este tema. Con la Cámara tenemos abierto directamente un convenio de colaboración, siendo uno de los puntos que ocupa el mismo convenio presente en la edición de estos vuelos. Pero como ustedes tampoco señalan qué tipo de modelo quieren. No sé si hay que intercambiarse en las bancadas, si están defendiendo un modelo ya prácticamente intervencionista, comunista, en el sentido de decir, vamos a subvencionar directamente los vuelos para traerlos a Pamplona. Yo insisto, una subvención es algo que, por concepto, nunca puede ser permanente.

Es algo que ayuda a que un proceso, una iniciativa, pueda florecer, luego, *per se*, por la propia inercia del mercado pueda consolidarse. Esto es lo que se está valorando con ese otro modelo que les digo. Pero es que esto ni lo han planteado ustedes dentro de todas sus críticas. Es solo una cuestión numérica, cuántos pasajeros. Ni destinos, ni mencionar que, como he dicho antes, lo que queremos es aumentar el número de pasajeros de negocios, que es el sector que nos demanda y es lo que trae esta comparecencia ha lugar, las empresas, y es un sector que, según Eurostat, sigue todavía presentando unos datos de un 20 % inferior si lo comparamos con el año 2019.

Luego hay otros muchos modelos que se han detallado aquí. Pero si otra vez nos fijamos en diferentes destinos que ofrecen aeropuertos que están cerca, digamos, por dejar claro que no obedecen a una demanda empresarial, el aeropuerto de Bérgamo se encuentra a sesenta kilómetros de Milán. No parece que para un viaje de negocios sea el más oportuno, si es que alguien quiere ir a hacer negocios a Milán. El aeropuerto de Charleroi está a sesenta kilómetros también de la ciudad de Bruselas. No suele ser un avión que se use precisamente como viaje de negocios. Hay otros modelos también. Charles de Gaulle, el propio Heathrow, incluso si vamos a los grandes, se encuentran a bastantes kilómetros, digamos, de un centro de la ciudad, con lo que ello implica en consideración de tiempo a la hora de abordar.

Esto ya daría pie a otro debate. Pero como les digo, sí estamos haciendo. Vuelvo a recordar, y con esto acabo, que el vuelo de Lufthansa se puso en el año 2017. Empezó a operar en noviembre del 2017, y esto es un hecho, no solo porque hable de lo bien que lo hicimos, que también, el año 2015 al 2019, pero este es un hecho objetivo. El vuelo a Barcelona se perdió en el 2012, señor García, perdón, señora Elizalde, creo, no me acuerdo ya quién lo ha..., lo he apuntado, pero.... Desde su concepción, digamos liberal de la economía, el restablecimiento de ese vuelo durante apenas tres meses el año pasado, no obedeció a las reglas del mercado porque no tenía demanda. No tenía demanda, no la tuvo, y por eso lo cancelaron. Con lo cual, ¿qué modelo defienden? ¿Intervencionista o defienden un modelo liberal, que, supuestamente, de acuerdo con su doctrina política, es el que deberíamos seguir? Pero, por lo menos, den alguna idea.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko, Irujo jauna. Ahora, como saben los portavoces y las portavoces, cabe la posibilidad de un segundo turno. ¿Algún grupo parlamentario quiere intervenir en este segundo turno para formular preguntas u observaciones? Tiene la palabra.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias. Pues la verdad es que ideas, muchas, iniciativas, muchas, y no sé si usted desconoce cómo actúan sus compañeros de viaje y nos tumban todas. Todas las iniciativas que presentamos en este Parlamento cuentan con el voto negativo también, por cierto, de su grupo. No me eche en cara a la inversión a la Comunidad en Madrid, sino hágaselo a su socio, al Partido Socialista, que es de quien depende. Por lo tanto, igual, el problema lo tiene internamente y lo que tiene que hacer es, dígame a su compañero en el Consejo de Gobierno, que invierta un poquito más en Navarra. Es más, ahí nosotros le apoyaremos, porque inversión por parte del Gobierno de España a Navarra, la verdad es que es prácticamente nula. Haga fuerza que le empujaremos. No tenga ninguna duda.

Como usted está a falta de ideas, le planteo una a ver qué tal le parece, a ver si no cae en saco roto. ¿Sabe cuánto nos cuesta el Gobierno de Navarra, aproximadamente? Ese es el modelo, efectivamente, que defiende la izquierda, veintiocho millones, aproximadamente. Si dividimos en departamentos, trece. Si quitamos dos departamentos que no valen absolutamente para nada, podemos financiar ya no solo viajes, sino otras muchas cuestiones. Efectivamente, nosotros no queremos un modelo ante un Gobierno innecesario, que, como vemos, no pone en práctica nada. Ustedes hablan, se reúnen, pero no sé qué materializan de las reuniones.

Por cierto, señor Lecumberri, yo lo que pido no son datos, le pido reuniones que todavía no son públicas, las reuniones que tiene el Gobierno de Navarra, que es la información que no nos facilita, es lo que yo pido. Los datos los conozco, los sé y los analizo.

Por eso tengo la suerte, efectivamente, de poderle decir al señor Consejero, como le he dicho antes, que mire los datos del origen y el destino de esos viajes que hay, por ejemplo, a la Comunidad de Madrid, que, efectivamente, la pongo como ejemplo. Muchos casos. Como le he puesto Logroño, porque ustedes como son la leche, son la caña, hacen todo de maravilla, pues parece ser que también en Logroño hacen incluso mejor que ustedes, porque mejoran los datos dentro de la diferencia abismal con el número de pasajeros con respecto a Logroño.

Efectivamente, despropósitos, sandez, simpleza, es lo que hemos visto en esta comparecencia. Por su parte, también, porque me gustaría que aquí en Navarra defendiese cuestiones que hacen en el País Vasco, que su partido defiende en el País Vasco, o la coalición o donde usted quiera pertenecer. No sé. No voy a entrar en esa cuestión.

Por lo tanto, si quieren también que la oposición siga poniendo iniciativas, nosotros no tenemos ninguna... Eso sí, apoye alguna. Sé que la que le he planteado de reducir departamentos innecesarios usted no lo va a poner en práctica. Tienen ustedes que repartirse la cuota de poder entre los socios, entre el propio Gobierno, y le importa más eso que, como digo, facilitar la conectividad al conjunto de la sociedad navarra. Sabemos ese es su modelo; cuestión que no compartimos nosotros en ningún momento.

No sé cuál va a ser el modelo que va a utilizar el Gobierno para retomar la conexión con Frankfurt, que es una promesa que ha hecho ya en cuatro ocasiones la señora Chivite. Si el entendimiento entre lo público y privado, que parece ser que el Partido Socialista no comparte, porque criticaba los trescientos cincuenta mil, que habrá que, por cierto, ver la rentabilidad de la inversión a nivel social, porque toda rentabilidad tiene una reinversión en la sociedad, que me gustaría saber y me gustaría conocer. Es más, voy a preguntar, indagar sobre esta cuestión.

Una pregunta con respecto al 13 % de previsión del aumento del turismo en España, ¿cuánto prevé aumentar el Gobierno de Navarra? ¿Cuánto puede ser esta una vía de entrada? Porque también revierte en la sociedad, porque evidentemente turista que viene, turista que gasta, y el dinero lo deja en la Comunidad Foral de Navarra. Eso también se lleva algo en las arcas del Gobierno de Navarra.

Por lo tanto, hay que mirar la rentabilidad, no solo la inversión, sino la rentabilidad a nivel social de una inversión que debería hacer. Lo que sí que le puedo asegurar es que la rentabilidad del Gobierno de Navarra es nula. Vamos a ver cuál sería la rentabilidad de invertir en mejorar la conectividad. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko, García jauna. Orain, Elizalde andreari dagokio hitza, bost minutu.

SRA. ELIZALDE URMENETA: Gracias, Presidente. Lo primero, tengo que decir que el margen entre hacer una intervención, intentando hacer una cuestión simpática y una burla o un desprecio o desdén, suele ser bastante estrecho. Hay gente que no se da cuenta que no tienen el don de la gracia y terminan permanentemente provocando el desdén y la burla.

Yo sí que pediría, por muchos gestos que me haga la señora Regúlez, pues que intentemos tener un poco más de respeto a las personas que intervenimos en este salón. Yo creo que no he faltado al respeto a nadie. Se me ha dado por ofendido el señor Garrido y le parece una frivolidad mi intervención sobre lo que dijo Contigo en esta sala, no sé si en esta o en la de al lado. Señor Guzmán, me alegro de que le parezca una frivolidad que se trate de que hay que mejorar las infraestructuras del TAV para que un joven pueda ir de Marcilla —no era Tafalla, perdón, me he equivocado— a Olite un sábado por la noche. Me alegro de que le parezca una frivolidad. Pero, señor Irujo, no me puedo dirigir al señor Chivite porque no ha replicado. Pero a mí sí me parece que permanentemente nos dice: «Pero no aporta ni ideas, no aportan ni ideas».

Cada uno de los consejeros que ha venido hoy aquí se ha traído dos personas del equipo. Que me parece muy bien, que cada uno hace lo que sea. Pero es que me da la sensación de que le molesta y percibe todo como un ataque cuando se quieren hacer aportaciones. Al punto de que en muchas ocasiones ni siquiera se entienden las intervenciones, porque ya se están poniendo la tiritita antes de la intervención. No nos dan ninguna idea. Lo dice, presenta, si da igual, no las escucha. Si cuando damos tampoco dicen nada. Pero aquí es un ámbito parlamentario, es un ámbito para el control del Gobierno, y ustedes tienen la obligación de comparecer y nosotros de controlar, porque si no, quienes gobernarían serían otros.

No voy a seguir, porque me da una pena que en un tema que se podría trabajar, que se podría dar información de hacia dónde se está yendo, se intente ridiculizar permanentemente las

intervenciones, haciendo de menos al aeropuerto de no sé dónde, haciendo de tal al tipo de vuelo de no sé cuántos. Todos sabemos a lo que hemos venido. Hemos venido a hablar de vuelos que ayuden a las empresas, a hablar de vuelos que se favorezca desde Pamplona la conectividad, porque dicen, claro, ahora es que nos han llegado a cuestionar los trayectos de los vuelos. Resulta que los únicos que hacemos caso a lo que diga Sánchez somos nosotros, porque somos los únicos que no tenemos vuelo ni de menos de dos horas y media, ni de más de dos horas y media, pero es que tampoco tenemos TAV, tampoco tenemos autovía. Vamos a ver si empezamos a construir y dejar de ponernos tiritas antes de empezar.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko, Elizalde andrea. Orain, Lecumberri jauna, bost minutu.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Lo primero, me sumo a la petición que se ha hecho de intentar evitar burlas, desdenes y ridiculización en nuestras intervenciones. Creo que eso es importante y ojalá lo cumplamos todos, incluso quien lo solicita.

Lo segundo. Es un poco triste, y lo digo aquí delante de los dos Consejeros, que hagamos solicitudes de comparecencias que al final más que interpelarles y más que buscar la información que se nos traslada, es un pimpampum una vez más entre nosotros, donde los Consejeros son casi espectadores. Espero que al menos entretenidos. Creo que sí.

Por último, se ha hecho aquí alguna apreciación. Yo quiero trasladársela también a los Consejeros. Incluso, a nivel personal como trabajador de una empresa que es una multinacional. Cada vez los vuelos y las reuniones presenciales son menores. Lo decía también la representante de Bildu. Cada vez se utiliza menos, porque cada vez, por suerte, hay otros instrumentos que son mucho más eficaces.

Más del 70 % de los vuelos que se hacen son con fines turísticos. Si lo que aquí se está planteando es que tenemos que incrementar esos fines turísticos y esos vuelos, incentivando con dinero público a las empresas privadas, dígase y plantéese. Eso es lo que tendremos seriamente que reflexionar, si lo que queremos es aumentar los vuelos del aeropuerto de Pamplona y si queremos que eso sirva de manera eficaz para el desarrollo de nuestra Comunidad. Muchas gracias por su información y muchas gracias por los datos que nos han dado.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko, Lecumberri jauna. Besteren bat? Asiain jauna, baduzu hitza, bost minutu.

SR. ASIAIN TORRES: Sí, muy brevemente, porque la verdad es que no pensaba intervenir, en principio, pero oído lo oído. Sí que creo que, efectivamente, lo del tema del respeto creo que deberíamos aplicarnos todos, efectivamente. Como se ha dicho, no es la primera vez, la primera comparecencia en la que unos u otros, con gracia o sin gracia, porque aquí lo de la gracia, en fin, la reparte Dios; las gracias, efectivamente, queda en entredicho.

Creo que a la señora Ayuso le gusta la fruta, pero aquí, al parecer —y cambio de tercio, no voy a hablar de aviones—, hay a quien le gusta, sí de industria agroalimentaria, a quien le gustan las habas. Me congratulo porque está relacionado con la industria agroalimentaria. Bueno, es un producto de kilómetro cero, por tanto, nos congratulamos de ese hecho. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko, Asiain jauna. Beste norbait? Garrido jauna, bost minutu dituzu.

SR. GARRIDO SOLA: Gracias. Lo estaba buscando, no me ha dado tiempo a encontrarlo, la definición de la función de control al Gobierno, por darle alguna fuente digna, porque lo entendemos de manera muy diferente. (MURMULLOS). Sí, pero alguna fuente que lo defina, no solo las herramientas que hay. Quiero decir, porque llamar al Gobierno para decir que lo que hace es un desastre, creo que no ejerce esa función. Yo creo que por eso se pide a ver si hay alguna alternativa. «Oiga, hagan algo». «Pero ¿qué?». «Bueno, no sabemos». Pues yo no sé si eso es una función de control al Gobierno.

En cualquier caso, un par de respuestas rápidas. Una, decía el señor García que la productividad del Gobierno es cero. Igual a cero, algo así venía a decir. Simplemente, por si quiere mirar el valor añadido bruto del gasto público en Navarra está contabilizado en el NASTAT, con datos hasta el 2022, y por euros es el mayor de la historia de Navarra, que seguramente será parafernalia, pero digo por basarse en algún dato técnico.

Lo segundo, le han hecho una propuesta en toda la comparecencia, señor Irujo, la puede usted implementar. El Partido Popular le ha propuesto que, para mejorar el nivel de transporte de viajeros, para aumentar el nivel de viajeros que hay en el aeropuerto de Noáin, reduzca la estructura de Gobierno. Yo no le veo la vinculación, pero igual la tiene. Le propongo haga un estudio de impacto, cómo impactaría reducir la estructura de Gobierno en el aumento de transporte de pasajeros, porque es que ya lo que decimos aquí me parece, seguramente no nos vea nadie, pero una falta de seriedad. Pedimos una comparecencia para hablar del tema o no. Entonces, si cada vez que hablemos de algo vamos a hablar de bajar impuestos y reducir la estructura de Gobierno, pues no pidamos comparecencias, directamente, hagan ruedas de prensa y ya está.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Eskerrik asko, Garrido jauna. Orain bukatzeko, kontseilariak azken txanda, bost minututan nahi duzuen bezala banatu denbora.

SR. CONSEJERO DE INDUSTRIA Y DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y DIGITAL EMPRESARIAL (Sr. Irujo Amezaga): Nada, muy breve. Quiero destacar otra vez el hecho: 197.509 pasajeros el año 2023, un aumento del 14,5 %. Esa es la cifra. Por otro lado, que somos conscientes de que hay una demanda empresarial. Por supuesto, por eso tenemos este convenio con Cámara y por eso también el diálogo como Gobierno con la CEN, insisto, es permanente en este sentido. Donde sí existe la posibilidad y sí se hace, mantener este tipo de contactos con líneas aéreas, que es quien tiene que ejercer esto.

El cómo, y fuera de lo que es, me pueden creer o no, pero fuera de lo que es, entiendo, la actividad mediática que toda Comisión y que todos tenemos que aparentar y todos estamos pensando en un titular o no de mañana en el periódico, es también generar este debate, porque esto no es una mera cuestión numérica de pasajeros. No es una cuestión de una carrera de cuántos pasajeros tiene un aeropuerto. Creo que se ha dejado muy claro. Es atender la necesidad que tienen las empresas de aumentar el número de vuelos y la conectividad a Navarra. Por supuesto que no escondemos ese debate, porque no solo que tenemos este diálogo permanente, insisto, con Cámara y la CEN. Es que es uno de los temas eje que hemos

trasladado a la Mesa de Industria. Porque somos conscientes de la necesidad que pueden tener las empresas.

Ahora, a partir de ahí ¿el modelo tiene que ser un modelo basado en una subvención? ¿Tiene que ser un modelo participativo público-privado? ¿Por qué no quien genera esta demanda, a lo mejor, tiene también que hacer un esfuerzo financiero para poder atraer este servicio que tan necesario puede ser para él? Hablo de una empresa. A partir de ahí se nos abre un abanico muy grande. Pero, como digo, insisto, el diálogo es permanente. Es lo que tenemos que hacer. El vuelo de Frankfurt es la principal prioridad. Un vuelo que se puso en noviembre del año 2017, que tuvo fin como consecuencia de la pandemia y con el que, obviamente, estamos día a día hablando con Lufthansa.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Chivite Cornago): Solo comentar, si no he replicado anteriormente es porque me he sentido plenamente representado por el Consejero Irujo. Como se ha estado hablando de la influencia que tienen los vuelos, que tenemos sobre el tema del turismo, quiero terminar con unos datos.

El 2023, con 5,8 millones de llegadas, fue uno de los mejores años turísticos en Navarra. Hubo casi 4 millones de pernoctaciones, lo que supone un 9 % más que en el 2022, un 4 % más que en el 2019, año de referencia previo a la pandemia. Las llegadas a través del aeropuerto no representan un volumen en absoluto determinante, ya que únicamente el 1,5 % de estos turistas llegaron a través de vía aérea. Es decir, tiene una importancia relativa.

En cuanto al tema empresarial, se ha insistido que aquí es un equilibrio de demanda-oferta. O sea, aquí toda la política que está instaurando el Gobierno de Navarra busca algo que sea sostenible tanto a nivel económico como rentable a nivel socioeconómico, como preguntaba el señor García que qué interés tendría.

Vuelvo a insistir, para terminar, contestando a la pregunta que nos ha traído aquí. Los vuelos semanales entre Pamplona y Madrid han aumentado y ahora tenemos tres frecuencias más, ya que hemos pasado de dieciocho a veintiuno y en el 2023 el número de pasajeros que hicieron un uso del aeropuerto de Pamplona-Noáin aumentó un 15 % con respecto al año anterior. Por cierto, que estos asuntos se dotan económicamente con los Presupuestos Generales del Gobierno de Navarra, a los que usted ha votado en contra.

SRA. ELIZALDE URMENETA: Yo, señor Presidente, quería hacer una cuestión de orden.

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): A ver, señora Elizalde, ¿con una cuestión de orden a qué se refiere? (MURMULLOS). No, que me diga la cuestión de orden y valoramos si procede.

SRA. ELIZALDE URMENETA: Bien sencillo, que no se han respetado los turnos ordinarios del Parlamento. La intervención que ha tenido ahora el señor Chivite la tenía que haber tenido al principio. (MURMULLOS). El último turno está para contestar las cuestiones que han surgido en el momento del debate anterior, no a lo que venía a responder desde el inicio. (MURMULLOS).

SR. PRESIDENTE (Sr. Araiz Flamarique): Queda constancia de su manifestación. En todo caso, el señor Chivite, el Consejero, en la interpretación que se ha hecho por los Servicios Jurídicos de esta Cámara del artículo correspondiente al Reglamento es que tienen derecho a esa segunda

intervención. En este caso, dado que eran dos Consejeros, era una comparecencia múltiple, yo he entendido que procedía esa manifestación. Nada más. Si hubiera sido una sola, hubiera tenido su turno final y hubiera un único Consejero. En este caso, han sido dos. Seguramente, la interpretación que hacemos del Reglamento ha sido distinta. Nada más. (MURMULLOS).

Beste gairik ez dagoenez, aparte de que le hayan preguntado, pero, en todo caso, como no hay más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Eskerrik asko.

(Se levanta la sesión a las 14 horas y 10 minutos).