



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura

Pamplona, 11 de mayo de 2004

NÚM. 9

**COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES**

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.^a LAURA ALBA CUADRADO

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE MAYO DE 2004

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la situación actual del [aeropuerto de Noáin](#).
 - Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la composición estatutaria de [representantes sindicales](#) en los diferentes consejos dependientes de su consejería.
-

S U M A R I O

Comienza la sesión a las 10 horas.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la situación actual del aeropuerto de Noáin (Pág. 2).

La señora Acedo Suberbiola (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) toma la palabra para exponer el asunto objeto de la comparecencia (Pág. 2).

A continuación interviene el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Miranda Simavilla (Pág. 2).

En el primer turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra la señora Acedo Suberbiola, el señor Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), la señora Figueras Castellano (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), el señor Jiménez Her-

vas (G.P. Aralar) y la señora Santesteban Guelbenzu (G.P. Eusko Alkartasuna), a quienes responde, conjuntamente, el Consejero (Pág. 7).

En un segundo turno intervienen la señora Acedo Suberbiola y el señor Jiménez Hervas, a quienes contesta el Consejero (Pág. 13).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la composición estatutaria de representantes sindicales en los diferentes consejos dependientes de su consejería (Pág. 14).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra la señora Santesteban Guelbenzu (Pág. 14).

Seguidamente interviene el Consejero (Pág. 14).

En el turno de intervenciones toma la palabra la señora Santesteban Guelbenzu y le contesta el Consejero (Pág. 16).

Se levanta la sesión a las 11 horas y 18 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la situación actual del aeropuerto de Noáin.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenos días, señoras y señores Parlamentarios. Permítanme en primer lugar dar la bienvenida al Consejero, que viene a comparecer por dos asuntos: el primero en el orden del día es una comparecencia para informar sobre la situación actual del aeropuerto de Noáin. El solicitante ha sido el Grupo Parlamentario PSN y, por lo tanto, tiene la palabra la señora Acedo.*

SRA. ACEDO SUBERBIOLA: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días. Muchísimas gracias, señor Consejero, por acudir a esta Comisión. No me voy a extender en la explicación del porqué de la petición de comparecencia. Parte de la preocupación de este grupo parlamentario, como ya se hizo patente en el Pleno correspondiente en el que se trató también este asunto, y como creemos que está bastante claro, nuestras preguntas son relativas a la valoración que hace el Gobierno de Navarra y, sobre todo, queremos conocer las gestiones*

que se han hecho desde entonces hasta ahora por parte del nuevo Consejero de Obras Públicas. Una vez que se nos explique, fijaremos nuestra posición. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Acedo. Tiene la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muchas gracias por permitirme volver a explicar cuál es la posición del Departamento de Obras Públicas y del Gobierno de Navarra en relación con el aeropuerto de Noáin y con el servicio aéreo que se presta en Navarra a través de esta infraestructura.*

Por repasar nuevamente lo que ya dije en mi comparecencia ante el Pleno del Parlamento el pasado mes de marzo, creo que es importante recalcar cuáles son las competencias que tiene atribuidas el Gobierno de Navarra en esta materia, sobre todo porque, como todos ustedes saben, en materia aeroportuaria y de transporte aéreo hay que diferenciar claramente las infraestructuras de lo que es la prestación del servicio, tema que cada vez va a ser más determinante en todo lo que son los sistemas de transporte tanto en España como en Europa, es decir, una cosa es la infraes-

estructura y otra cosa son las compañías que prestan los servicios de transporte.

En particular, en materia aeroportuaria, en España los aeropuertos son gestionados hoy por hoy al cien por cien a través del Ministerio de Fomento, mediante el ente público Aeropuertos y navegación aérea, conocido por todos ustedes como AENA, y, por lo tanto, insisto, la infraestructura es una competencia estatal a través del Ministerio de Fomento.

Por el contrario, la prestación del servicio del transporte aéreo en España y en Europa desde el año 1995 está completamente liberalizada. Éste fue uno de los grandes avances de la liberalización de servicios en la Comunidad Europea y yo creo que fue apoyado por todos los países y por todos los grupos políticos porque, en definitiva, ha traído una mejora sustancial del transporte aéreo en el conjunto de Europa y también una rebaja sustancial de los precios en general. Ya hablaremos de lo que pasa también en Navarra.

Como les digo, desde el año 95 el transporte aéreo está totalmente liberalizado en Europa y, por tanto, son compañías privadas las que operan en los aeropuertos, y las administraciones públicas, en este caso en lo que nos compete, que es el Gobierno de Navarra, tienen muy poco margen de maniobra, por no decir que casi ninguno, para intervenir en ese mercado. Y digo casi ninguno porque precisamente es un mercado muy vigilado por la Comisión Europea, están muy vigiladas las interferencias de las administraciones en la prestación del servicio por parte de las compañías aéreas y, de alguna manera, hablando con claridad, en sí es algo que está prohibido. Por tanto, insisto, las infraestructuras son una competencia estatal gestionada a través de AENA y la prestación del servicio está totalmente liberalizada y se presta a través de compañías privadas.

En relación con la situación del aeropuerto de Noáin en el conjunto de España, hay que recordar que en España hay 47 aeropuertos, que mueven un total de 151 millones de pasajeros al año. Pamplona, con una media anual de 300.000 pasajeros, se sitúa en el puesto número 33 en cuanto a movilidad aérea en relación con el conjunto de los aeropuertos españoles, que, como les digo, son 47.

Esta cifra de 300.000 pasajeros al año en el aeropuerto de Noáin se ha venido manteniendo más o menos a lo largo de los últimos ejercicios después de haber registrado el bajón que se produjo en todo el transporte aéreo de pasajeros a raíz del atentado del 11 de septiembre en Nueva York.

El servicio que se presta en Noáin en este momento es de veinte vuelos regulares diarios: seis vuelos de ida y vuelta a Madrid y cuatro vuelos de ida y vuelta a Barcelona. Además, como

ustedes también saben, este verano se van a poner vuelos regulares a Baleares y a algunas ciudades del sureste español.

El grado medio de ocupación de las aeronaves que parten de Noáin o aterrizan en Noáin es del 80 por ciento, que es un grado de ocupación creemos que satisfactorio.

También hay que tener en cuenta, desde el punto de vista de la prestación del servicio aéreo a través de AENA, que el aeropuerto de Noáin está disponible, es decir, está abierto al tráfico aéreo durante dieciocho horas y media al día, es decir, tiene un horario de apertura muy amplio. Por tanto, yo diría que no es un tema que se producía hace unos años de que el aeropuerto se cerraba al mediodía, es decir, que estaba muy limitado en cuanto a accesibilidad, yo diría que hoy en día el aeropuerto de Noáin está con un horario plenamente adaptado a cualquier necesidad de transporte aéreo.

Desde el punto de vista de la categoría del aeropuerto, Noáin tiene dentro de los aeropuertos españoles la calificación de tercera categoría, y esto, como ya dije en el Pleno del Parlamento, no significa que esté de alguna manera menospreciado desde el punto de vista de categoría en cuanto a calidad o estado del mismo, sino que es una calificación que hace AENA desde el punto de vista del cobro de las tasas aeroportuarias. Es decir, afortunadamente, en nuestro caso el aeropuerto tiene esta categoría y, por lo tanto, cobra las tasas más baratas o del grupo más barato que se exige en este momento a nivel de tráfico nacional. Es un tema que también ha salido repetidas veces el de que Noáin es un aeropuerto de tercera, pues no es un aeropuerto de tercera desde el punto de vista futbolístico, sino desde el punto de vista de las tasas, y yo creo que eso también es importante que lo sepamos para no reclamar ascender a primera división, porque nos costaría dinero.

Desde el punto de vista de la capacidad, el aeropuerto de Noáin está preparado hoy en día para mover sin problemas hasta 500.000 pasajeros al año. Como les digo, el tráfico actual está en torno a 300.000, por lo tanto, tiene un margen razonable para la prestación del servicio, todo esto con independencia de lo que luego les comentaré de la reforma de infraestructura que se va a realizar o que pensamos que se va a realizar en este aeropuerto.

Ligo con este apartado, como les decía, el tema de infraestructuras, porque este aeropuerto, el de Noáin, por primera vez en su historia, que en este momento tiene ya veintisiete años o veintiocho de funcionamiento, desde el día 5 de julio de 2001, es decir, desde hace algo menos de tres años, cuenta con un plan director aprobado por el Ministerio de

Fomento. Como les digo, el aeropuerto no tenía hasta entonces una planificación consolidada, se hizo un trabajo importante en cuanto al estudio de necesidades, en cuanto a la proyección de previsiones futuras de uso del aeropuerto y en cuanto a las inversiones necesarias y, con base en eso y tras una información pública, como les digo, se aprobó el día 5 de julio de 2001 el plan director del aeropuerto de Noáin.

Este plan director, y es muy importante resaltarlo, prevé una inversión de 51 millones de euros para una reforma que yo diría que es integral del aeropuerto. Esta inversión de más de 8.500 millones de pesetas se va a realizar a lo largo de unos diez años, de forma que el aeropuerto tenga una capacidad operativa en el año 2015 de hasta un millón de viajeros al año, por lo tanto, en ese horizonte del año 2015 duplicaría la capacidad teórica actual y se podría incluso triplicar el número de viajeros.

Por tanto, como luego también me extenderé, yo creo que lo importante es apostar por que estas inversiones que están comprometidas en el plan director del aeropuerto de Noáin se lleven a cabo por la Administración del Estado.

En cuanto al detalle de la comparecencia y de las preguntas formuladas por el Partido Socialista, que es el solicitante de esta intervención, voy a detallar también brevemente cuál es la situación del aeropuerto de Noáin en este momento y también respecto a un punto de vista que es muy importante, que es el tema de la seguridad.

Yo entiendo que a la hora de presentar la solicitud de comparecencia quizás se cargaron un poco las tintas entre la relación entre cancelaciones de vuelo, que, efectivamente, en ese momento, cuando se hizo esta petición, en el mes de febrero, había sido importante, y la situación de seguridad del aeropuerto.

Tal y como ya dije también en el Pleno del Parlamento, y yo creo que todos ustedes me entendieron, no hay que darle la vuelta al argumento, sino todo lo contrario, precisamente, y aunque sea molesto y aunque sea incómodo y sea una pérdida de prestación del servicio, cualquier cancelación que se hace en un aeropuerto español, y en particular las cancelaciones que se hacen en el aeropuerto de Noáin, es precisamente para salvaguardar el tema de la seguridad, es decir, cancelaciones es igual a seguridad. No se puede decir que cancelaciones sea igual a una buena prestación del servicio, porque no lo es, pero sí que hay que decir que cancelación es igual a seguridad, por tanto, la seguridad del aeropuerto de Noáin está plenamente garantizada. Bueno, lo digo yo en representación del Gobierno de Navarra, pero yo creo que es la sensación que nos han

transmitido, como no puede ser de otra manera, los gestores del aeropuerto, que, como digo, dependen de AENA y del Ministerio de Fomento.

En el tema del sistema de aproximación al aeropuerto, que también ha sido criticado, el famoso sistema ILS, el aeropuerto de Noáin cuenta en este momento, y precisamente implantado o renovado en el mes de febrero, quizás no en el mejor momento, con un ILS de nivel 1. En este caso, los sistemas de aproximación ILS se califican hacia mejor categoría de 1 a 3, por tanto, el aeropuerto de Noáin tiene un nivel 1, que es un nivel suficiente para este aeropuerto. Digo esto porque, según nos informan desde AENA, debido a la orografía de la zona circundante, es decir, a todos los montes que rodean la comarca de Pamplona, como todos conocemos, sería inútil tener un mejor sistema de aproximación, porque a mejor sistema de aproximación, evidentemente, mayor garantía de aterrizaje, desde el punto de vista de condiciones meteorológicas, pero esto obliga a las aeronaves a descender, a tomar tierra, con una cuota inferior de aproximación al aeropuerto, cosa que en el aeropuerto de Noáin, hoy por hoy, con la tecnología disponible, no se puede llevar a cabo. Es decir, el sistema de aproximación de nivel 1 ILS es no el suficiente, sino el que realmente hay que instalar en Pamplona, porque las condiciones orográficas no permiten tener un sistema más avanzado. También les diré que el nivel 3 del sistema ILS en este momento en España está implantado en tan sólo dos aeropuertos, es decir, que es un nivel digamos de altísima exigencia y para aeropuertos de un elevadísimo volumen de pasajeros. Bueno, insisto en que, según nos traslada AENA, es el servicio de apoyo al aterrizaje que corresponde a este aeropuerto de Noáin.

En estas circunstancias, y como puse de manifiesto también en aquella intervención, hay que hacer un análisis de cuántas cancelaciones se producen en el aeropuerto de Noáin al año. Yo entiendo, insisto, que se hiciera esta petición en el mes de febrero de este año porque realmente se concentraron, debido a las muy adversas condiciones climatológicas, un número importante de cancelaciones durante ese mes. También es cierto, como les digo, que durante ese mes precisamente coincidió la sustitución del sistema de aproximación. Según nos informan también desde AENA precisamente se buscó un mes de invierno donde históricamente se había producido el menor número de días de niebla, y coincidió que este año, entre las nieblas y las nevadas, hubo esa mala coincidencia y, por tanto, el número de cancelaciones durante este año ha sido más elevado que el de otros años.

De cualquier manera, por razones meteorológicas y por años completos, las cancelaciones en Noáin han sido las siguientes. En el año 2001: 16

vuelos en total; en el año 2002, 14 vuelos en total; y en el año 2003, 29 vuelos en total por razones meteorológicas; en el año 2004, en el primer trimestre, han sido 52. Como digo, evidentemente, ahí ha habido una quiebra en cuanto al número de cancelaciones por motivos meteorológicos. Es evidente pensar que si este año se ha repuesto el sistema de aproximación, es muy probable que durante el año que viene y por razones meteorológicas volvamos a estar en unas cifras entorno a entre quince o veinte.

Por cuestiones ajenas a la meteorología, como pueden ser averías o problemas con la tripulación, y sumado a las meteorológicas, que es importante, el total de cancelaciones al año, durante los últimos ejercicios, han sido las siguientes: en el año 2001, 30; en el año 2002, 42; en el año 2003, 55; y en el primer trimestre del año 2004, 59, de las cuales, como les digo, 52 son por razones meteorológicas.

Por tanto, yo creo que podemos decir que lo normal, y normalidad es lo que creo que hay que ponerle a este sistema de funcionamiento, es que en Noáin se cancelen al año en torno a unos cuarenta vuelos en total. Es decir, un año más conflictivo puede ser 2003 con 55, pero el año 2001 tan sólo hubo en total 30 cancelaciones a lo largo de todo el ejercicio.

Bien. Esto, como ya se puso de manifiesto, repito, creo que es obligado compararlo con el total de vuelos que se prestan en Noáin a lo largo de todo un año, es decir, que si por todos los motivos, incluidos los meteorológicos, se cancelan entre treinta y cuarenta vuelos al año, hay que recordar que el número total de vuelos que se prestan desde Noáin es de más de 7.000 y, por tanto, la comparación correcta que hay que hacer es 7.000 vuelos en total frente a treinta o cuarenta cancelaciones al año. Por tanto, el aeropuerto de Noáin funciona con un grado de eficiencia del 99'5 por ciento.

Aunque desgraciadamente las cancelaciones se concentran en los meses invernales, yo entiendo que, como servicio público, el resto del año presta un servicio totalmente aceptable y que es difícil rebatir esta cifra de funcionamiento correcto en torno al 99'5 por ciento anual. Aun así, es evidente que repetidas veces ha habido una traslación de que el servicio aéreo de Navarra no es correcto y que algo hay que hacer. Bien, en mi opinión y en la del departamento, más allá del funcionamiento del aeropuerto como infraestructura, que luego insistiré en que de cualquier manera también hay que mejorar, quizás el problema que hay en Navarra viene más de la prestación del servicio a través de las compañías aéreas, e insistiendo en que, aun así, el número de vuelos que se cancelan es de treinta o cuarenta al año, también hay que decir

que, sin duda, las compañías aéreas, y según nos informa AENA, tienen mucho que decir. Es decir, la cancelación de vuelos más que un problema de funcionamiento de los aeropuertos es una toma de decisión de las propias compañías, es decir, que si al final las compañías sólo cancelan entre treinta y cuarenta vuelos de 7.000 al año quiere decir que más de 6.950 vuelos al año son prestado correctamente por las compañías o por la compañía que opera en Noáin, por tanto, yo creo que también es de justicia no atacar innecesariamente a quien presta un servicio en estas condiciones.

No obstante, yo creo que lo que planea sobre esta prestación del servicio en Pamplona es lo que ya también se comentó en su día, que es la rigidez del servicio –sólo tenemos en este momento una compañía que opera en Noáin, que es Iberia a través de Air Nostrum–, que el precio del billete es un precio francamente elevado en comparación con lo que hoy en día estamos acostumbrados en cuanto al pago por los billetes de avión y que el número de destinos aéreos desde Pamplona es en este momento tan sólo Madrid y Barcelona, aunque en verano se amplían, y también un tema que reiteradamente se ha planteado, si no podría haber mejores conexiones con otras ciudades de España o de Europa. En este aspecto, vuelvo a decirles que al ser una prestación de un servicio totalmente liberalizado en Europa y en España, el margen de maniobra de un Gobierno, en este caso el Gobierno de Navarra, es limitado desde el punto de vista legal y desde el punto de vista económico, y es limitado para influir, por supuesto, en el precio de los billetes, que, al fin y al cabo, es fijado por las compañías aéreas según la cuota de mercado que esperan captar.

Insisto, yo creo que desde el punto de vista del número de viajes a Madrid y a Barcelona es un servicio razonable, con un grado de ocupación del 80 por ciento, con lo cual, yo creo que la compañía que presta el servicio mantiene un equilibrio entre número de vuelos y ocupación, y sabe esa compañía, entiendo yo, que con el precio de billete que se está pagando hoy en día en Pamplona ese es el servicio que da, puede operar 7.000 vuelos al año, con una ocupación del 80 por ciento y con unos precios que, sin duda, son altos. En este sentido, es quizás un poco absurdo hablar por boca de otro, pero pienso yo que si la compañía entendiera que bajando el precio del billete iba a tener sustancialmente más usuarios y, por tanto, iba a ganar más dinero, lo haría. También entiendo, en el sentido contrario, que si la compañía pensase que subiendo todavía más el precio del billete ganaría más dinero, como compañía privada que es, también lo haría.

Por lo tanto, como cualquier empresa, en mi opinión yo creo que está en una situación de equi-

librio entre oferta y demanda, la oferta que hace la compañía es número de vuelo y precios y la demanda es, como les digo, 300.000 viajeros al año, que se mantienen un año tras otro en el aeropuerto de Noáin.

Por lo tanto, ya que esta situación, como les digo, es así, es una situación yo entiendo que de equilibrio para la sociedad prestataria, el Gobierno de Navarra lo que va a intentar hacer, y no es fácil, ya se lo adelanto, es pretender que se amplíe la competencia de la prestación del servicio aéreo en el aeropuerto de Noáin. Ya les digo que no es fácil porque, evidentemente, si fuera fácil, y al ser un mercado libre y al ser un mercado de características empresariales, ya habría otras compañías en Noáin operando en el aeropuerto. Es decir, el aeropuerto tiene capacidad suficiente para atender a otras compañías y, como digo, si hubiera un nicho económico para otros vuelos, estoy seguro de que habría otras compañías aéreas que operarían desde Noáin.

Por lo tanto, la labor del Gobierno de Navarra va a ser la de buscar, atraer, digamos que intentar convencer o intentar presentar el potencial de Navarra ante otras compañías para intentar, insisto, que haya mayor competencia y mayor oferta de servicios en el aeropuerto. Esto puede tener dos ventajas: una, por supuesto, que los usuarios de Pamplona o los habitantes de Pamplona y de Navarra tengan mayores opciones de usar el modo aéreo para desplazarse y ojalá que también fuera la opción para que, por la vía de la competencia, hubiera una reducción del precio del billete.

De cualquier manera, quizás me adelante al hacer la siguiente consideración, pero posiblemente habrá que ponerla encima de la mesa. Habría que plantearse si la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, si fuera posible, lo cual, insisto, es francamente complicado, estaría dispuesta a subvencionar, porque así hay que llamarlo, ese precio del billete que en este momento se está pagando para los desplazamientos entre Pamplona, Madrid y Barcelona. Es una reflexión que, desde luego, si se plantea, no duden ustedes de que en el Gobierno de Navarra nos la haremos.

Yo creo que lo que tiene que plantearse el Gobierno es intentar una mejora del servicio con un mayor número de vuelos e, insisto, intentar que esa mayor competencia redunde, si es posible, en una reducción del precio.

En este sentido, como todos ustedes saben, hay más compañías operando tanto a nivel europeo como a nivel nacional, y, bueno, vamos a ver qué campo de actuación podemos explorar en esa materia. Ya les adelanto que, personalmente, desde que he tomado posesión de este cargo, he cursado las instrucciones correspondientes a los

servicios técnicos y a la Dirección General de Transportes para que se intensifiquen al máximo los contactos y las búsquedas con otras compañías aéreas para explorar esa posibilidad del aeropuerto de Noáin.

Volviendo al principio y por no extenderme más, desde el punto de vista de lo que es el aeropuerto de Noáin, en cuanto a infraestructura, también les diré, ya que la pregunta que me ha hecho la señora Acedo es expresamente qué gestiones se habían hecho por parte del Departamento de Obras Públicas desde el mes de marzo, que nuestra preocupación sigue siendo la misma que en marzo, es decir, hay un plan director de infraestructuras del aeropuerto de Noáin por más de 51 millones de euros comprometidos por el Gobierno de la nación, y esto hay que cruzarlo con el cambio reciente que se ha producido en el Gobierno de Madrid. Eso nos lleva a dos situaciones en este momento, no podemos evitarlo, en el buen sentido de la palabra incluso, estamos a 11 de mayo, han pasado dos meses escasos desde las elecciones y mucho menos desde el cambio de Gobierno, la presidencia de AENA se cambió la semana pasada, el viernes anterior, hace diez días, y la Dirección General de Aviación Civil ha sido cambiada este viernes pasado, por lo tanto, como ustedes comprenderán, por una razón de prudencia, incluso de cortesía, las relaciones entre el Gobierno de Navarra y los nuevos dirigentes de AENA y de Aviación Civil todavía no se han producido, porque materialmente no ha habido tiempo para reanudar los contactos, contactos que, por otra parte, eran fluidos en la etapa anterior.

Yo lo que espero es que los nuevos responsables de AENA y de Aviación Civil en el Gobierno central respalden al máximo las iniciativas tomadas por el anterior Gobierno y que podamos comprobar que esa transformación radical como infraestructura del aeropuerto de Noáin se vaya realizando a lo largo de los próximos años. Las previsiones eran cambiar por completo la terminal de viajeros de aeropuerto, cambiar por completo la terminal de carga, mejorar la pista de rodaje, en fin, sólo hasta el año 2006 estaban comprometidas dieciséis actuaciones, y hasta el año 2015, como les digo, una inversión total de 51 millones de euros.

Por tanto, pediremos al Gobierno, por no decir exigiremos, que cumpla con los compromisos relativos al aeropuerto de Noáin y exploraremos al máximo posible la capacidad que tiene Navarra de atraer a otras compañías aéreas para la ampliación del servicio aéreo desde el aeropuerto de Pamplona-Noáin. Por mi parte, nada más y gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. Tiene la palabra la portavoz del grupo solicitante, la señora Acedo.*

SRA. ACEDO SUBERBIOLA: *Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, como no podía ser menos, quiero agradecer la información que nos da el Consejero. Inicialmente voy a hacer una reflexión, y es que la sensación que a mí me queda es que el señor Consejero, desde que se plantearon los problemas y se habló de ellos en el Pleno del Parlamento, aunque ya antes estaban generados, lo que ha hecho ha sido preguntar a AENA, lo que ha hecho ha sido suponer qué podría hacer o no hacer la compañía, lo que ha hecho ha sido prever que iba a cambiar el Gobierno de la nación y por eso no había hecho gestiones anteriormente para ver qué se había ejecutado de las inversiones del plan director, que, como bien ha reflejado, existía desde 2001 y cuyas previsiones de inversión se supone que eran anuales, digo se supone porque son anuales y había unas previsiones de ejecución.*

Ya en aquel Pleno nosotros también dijimos que no se habían ejecutado las inversiones nacidas del compromiso que tenían el Gobierno de la nación entonces del PP y el Ministerio de Fomento, y explicamos las quejas que había no sólo de los usuarios, no sólo de la Cámara de Comercio, no sólo de los empresarios, también de los pilotos, que estaban hablando de razones de seguridad. No nos cabe la menor duda de que se cancelan viajes por razones de seguridad, faltaría más, evidentemente, la seguridad a esos efectos es lo primero, pero cuando nosotros hablamos de problemas de seguridad en el sentido de que se nos explique qué es lo que hay en el aeropuerto de Noáin sobre seguridad no estamos hablando de seguridad en el sentido que nos contesta el señor Consejero, sino que estamos hablando de lo que se está reclamando de incrementos de rodadura y de condiciones de aterrizaje y de valoraciones de las dos pistas existentes, que, por cierto, la dieciséis con el ILS es reciente y que sólo había una entonces que entroncaba con el edificio central y es lo que se nos contesta.

Por otra parte, tampoco se nos ha explicado cuáles son las gestiones efectuadas, si es que las ha hecho, porque como no nos lo ha dicho esperamos que nos pueda contestar, para incrementar o solucionar también que el transporte aéreo pueda también servir al servicio de transporte de mercancías. Nos ha hablado en todo momento de pasajeros, de los vuelos que hay en este momento, de los vuelos que parece que se pueden intentar, de los vuelos que podrían gestionarse, nada en concreto, insistimos, pero, desde luego, mucho menos de la posibilidad de pedir o de gestionar con la compañía que puedan atraer aviones con capacidad de bodega mayor que permitan un incremento

del tráfico de mercancías, que en este momento es mucho más escaso, a pesar de que todos los estudios informan de que el incremento del número de aeronaves que circulan en Pamplona es debido, fundamentalmente, al tráfico de mercancías. O sea, que a algo no se está dando la respuesta suficiente, nos parece a nosotros, porque tenemos conocimiento de que si efectivamente se prestara un servicio de mayores bodegas en los aviones, el servicio de transporte aéreo podría ser utilizado más por parte del empresariado navarro que lo que se está haciendo.

Por otro lado, la sensación con la que se queda una es con el “ya parece que vamos a hacer”, “ahora, como ha cambiado el Gobierno, vamos a ver qué podemos hacer” y “lo que no vamos a ver qué podemos hacer, pues es que nos encontramos muy limitados, porque la Comisión Europea vigila las tarifas, vigila el servicio en el sentido de que hay una liberalización y entonces dependemos de la voluntad empresaria de que se implante”.

Bien, la Comisión Europea también exige a los estados, y por ende a las comunidades autónomas, en cuanto prestadoras o controladoras, digamos, de la calidad y del funcionamiento de sus servicios públicos de transporte, que vigilen que la situación de liberalización no sea una situación de monopolio y de abuso de posición dominante por parte de una compañía. Eso se lo pedimos también en el Pleno, dijimos: señor Consejero, hay métodos establecidos por la propia Comisión Europea que garantizan no precisamente que el Gobierno de Navarra pueda entrar a valorar una subvención. A nosotros francamente nos parece que la subvención, es decir, que los ciudadanos navarros volvamos a tener que financiar un servicio que hay que hacer gestiones antes para conseguir que, siendo como es autosuficiente..., que por cierto, tampoco se nos ha dicho cómo está el convenio y cómo están las subvenciones al convenio con Iberia, quisiéramos conocerlo, si no le importa. Pero nosotros pensamos que, después de los análisis del incremento de tráfico aéreo, del incremento de pasajeros, de la ocupación de ese 80 por ciento, hombre, no son las circunstancias que existían en las necesidades navarras, en el uso por los ciudadanos navarros y por los que vienen a nuestra Comunidad, ni las reclamaciones que hacen tanto el empresariado o la Cámara de Comercio como los usuarios en general, no son la de hace unos años, cuando había otras compañías, en absoluto. Entonces, a nosotros nos parece que lo que se está pidiendo por nuestra parte al Gobierno y al Consejero es que esas gestiones se concreten, que se diga: hemos analizado, y no que se diga: vamos a explorar qué canales hay o voy a dar las instrucciones oportunas. Bueno, esto es un servicio público y a nosotros nos parece que los servicios públi-

cos deben ser prioritarios en el tratamiento de las gestiones de cada departamento.

Entonces, bueno, este servicio público tiene bastantes lagunas y bastantes defectos, y no responde a las necesidades reales de la sociedad navarra, a nuestro modo de ver, de manera que hay que hacer esfuerzos de concreción, no decir: vamos a analizar y tenemos dificultades para entrar a decirle a AENA o entrar a decirle a la compañía privada cómo debe o no debe gestionar. Evidentemente, nosotros no pretendemos con nuestra reclamación que a la empresa privada se le tenga que decir cómo debe desarrollar su actividad empresarial, no, pero, ojo, la empresa privada desarrolla una ejecución de un servicio público y, como tal, la Administración debe velar por que no haya abuso dominante, por que no haya prepotencia en el sentido de utilización de las circunstancias para evitar la prestación de un servicio en las debidas condiciones. Y, señor Consejero, nosotros podemos ser utópicos, pero queremos el mejor servicio público, entonces, creemos que realmente faltan cosas concretas que nos permitan pensar que, evidentemente, vamos por un buen camino para conseguir ese servicio público y esa solución. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Gracias, señora Acedo. ¿Portavoces que deseen intervenir? Señor Valero, tiene la palabra.

SR. VALERO ERRO: Muchas gracias. Bienvenido, señor Consejero. Nosotros vamos a ser muy breves porque nos hemos quedado bastante satisfechos con las explicaciones que nos ha dado el Consejero al respecto. Creemos que se ha basado en dos grandes aspectos: uno es el de las inversiones, y creemos que es importante y que se tiene que cumplir ese plan director aprobado en 2001 y con fecha de terminación en 2015, en el cual ponía al aeropuerto de Noáin-Pamplona o de Navarra en un millón de viajeros.

Nos preocupa de la intervención de la representante del Partido Socialista la falta de apoyo a ese objetivo de que Madrid cumpla con sus compromisos. Entendemos que se ha reclamado mucho al Gobierno de Navarra pero no se ha dado el apoyo al Gobierno de Navarra a la hora de solicitar a Madrid que cumpla con esas expectativas.

Por otro lado, en cuanto a lo del mercado liberalizado en el año 95, hay que recordar quién gobernaba en España en el año 95 y de dónde vienen estas consecuencias al estar liberalizado el mercado de lo que es el transporte aéreo que genera un problema en estos aeropuertos. Como estamos hablando, es el aeropuerto número 33 de España, en el cual es complicado que haya competencia, sobre todo las grandes compañías de alguna forma ocupan ese espacio, es muy difícil que

haya otras compañías, incluso más pequeñas, que puedan competir con esas grandes compañías. Es posible que una pequeña compañía se pueda arruinar si viene a Pamplona, porque una grande, como Iberia, tiene un potencial tremendo, pero, bueno, eso lo tenemos que asumir porque así está desde el año 95, y de alguna forma lo que queremos es insistir al Consejero en que a ser posible que se intente. Entendemos que es complicado, de alguna forma, liberalizar en el aeropuerto de Noáin esa posible competencia de tal forma que se mejore lo que es el servicio, no tanto el servicio a Madrid y a Barcelona, sino a otras posibles ciudades, y también la posible rebaja de ese billete, porque creo que también es necesario intentar y explorar esa situación antes de hacer ese planteamiento de subvencionar el billete. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Gracias a usted, señor Valero. A continuación tiene la palabra la representante de Izquierda Unida, señora Figueras.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Buenos días, señora Presidenta. Buenos días a todos y gracias al señor Consejero por venir a darnos las explicaciones. La verdad es que se repite en parte el debate que ya se suscitó en el Pleno cuando presentó el Partido Socialista la moción, y a nosotros de lo dicho hoy, por no repetimos en lo que entonces comentamos, hay dos cosas que nos sigue pareciendo interesante resaltar. Una es la prestación del servicio por otras compañías aéreas. Como dijimos entonces, nuestro grupo considera que no se hace lo suficiente por entrar a que haya realmente una libertad de competencias, y ahí no sé si el Tribunal de la Competencia debería o podría hacer algo, pero desde luego son instrumentos que tenemos en estos momentos como para poder echar mano de ellos y la verdad es que si en estos momentos estamos viendo que sólo actúa en calidad de monopolio Iberia, lo que deberíamos hacer desde el propio Parlamento es instar al propio Gobierno a que haga mover esos resortes que tiene y que nos damos con ese tipo de instrumentos que tenemos, como digo, el Tribunal de la Competencia. Y otro es el de, viendo el encarecimiento que tienen los precios de los billetes, aparte de la limitación del servicio, a expensas de esa ampliación que se prevé para épocas de verano y considerando que si realmente el tren de alta velocidad o velocidad alta, al final, va a ser una realidad en cuestión de tiempo entre lo que es comunicar Pamplona con Madrid, lo cierto es que hay que prever las posibilidades que se puedan dar, y una de ellas es que el tren haga una competencia muy fuerte a este tipo de alternativa de vía de comunicación.

A mí lo que ha planteado el señor Consejero de ver la posibilidad de subvencionar no me parece que sea la mejor posibilidad, porque es verdad que

si hay libertad de concurrencia y hay libertad de empresa, el Gobierno de Navarra, en ese sentido, que creo que apostará por esa libertad, lo que no tiene que hacer es ir a socorrer en ningún caso, desde mi punto de vista y del de mi grupo político, el hecho del abaratamiento en función de que se subvencione un billete de avión, porque no quiero ni decirle la espita que se abre para que se plantee todo tipo de subvención. Entonces, o somos intervencionistas y queremos lo público, o somos liberales y queremos que aquí concurra la libre empresa.

Yo considero que ése es un debate ya amortizado. Efectivamente, esto es un medio de transporte privado respecto al que el Gobierno, en este caso de Madrid, tiene una obligación de mantener las condiciones de seguridad y de calidad, y además ejercer un control, pero en absoluto de subvencionar ese tipo de billetes, porque en definitiva yo creo que ese tipo de servicio lo utiliza un número concreto de personas y ciudadanos navarros o no. Y yo creo que en ese sentido no es el momento, desde mi punto de vista, de iniciar ese tipo de planteamientos, más bien lo es de exigir que las competencias de ese plan director se cumplan en tiempo y forma, exigir la libre concurrencia para que se consiga abaratar los precios, y, desde luego, el seguimiento de las condiciones de seguridad. Ésos son los tres aspectos que a mí más me preocupan. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Figueras. Señor Jiménez.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Consejero jauna, Parlamentari jaun-andreak, egun on. Oyéndole al Consejero, como suele ser habitual casi siempre que comparecen los consejeros, estamos de acuerdo con lo que dice, si se cumpliera, claro. El problema en este caso, como en muchos otros también, quizás en este un poco más especialmente, es plantearse cómo hemos llegado a esta situación. En principio, no estamos hablando de un modelo de transporte innovador, que se está desarrollando, estamos hablando de un modelo de transporte público tan viejo ya como un siglo y que en otros sitios está absolutamente normalizado y asequible yo diría que a la totalidad de la sociedad o por lo menos a una parte absolutamente mayoritaria. Sin embargo, nuestra Comunidad, que orgullosamente en muchos otros aspectos de desarrollo, de calidad de vida y demás saca la cabeza por encima de las demás, es curioso que en el tema del transporte aéreo, como servicio público, esté todavía en la prehistoria. Eso es un poco lo que cabría preguntarse, cómo hemos llegado a estas alturas a esta situación. Porque, claro, aquí no estamos hablando de que la sociedad navarra, de que los navarros y las navarras llevamos un no sé qué en los genes que hace que nos dé miedo y tengamos vér-*

tigo y no queramos subirnos a los aviones, sino que viajamos como cualquier otra sociedad. No sé si ese departamento tiene estadísticas de cuánto nos montamos en avión los navarros y navarras, pero me imagino que viajamos como cualquier otra sociedad, el problema es que para viajar en avión desde aquí tenemos que irnos fuera. Ésa es la realidad que tenemos aquí, por dos razones, porque no tenemos más que el servicio regular, por decirlo de alguna forma, Madrid y Barcelona, a unos precios inasequibles para el 80 por ciento de la población, y para ir en vuelos baratos, porque hay que hablar así, asequibles, tenemos que irnos fuera y tenemos que trasladarnos en coche a Madrid, tenemos que trasladarnos en coche a Barcelona, tenemos que trasladarnos en coche a Bilbao. Por cierto, yo creo que la cantidad o el porcentaje de la sociedad navarra que sale desde Bilbao en avión es la leche. Cuando por parte de estos departamentos parece que se quieren poner mugas en ese lado, resulta que casi toda la sociedad navarra que quiere montarse en avión tiene que hacerlo desde Bilbao, no deja de ser curioso.

Yo creo que, al final, hay que hacerse unas reflexiones, es decir, vamos a ver qué papel consideramos que debe jugar el transporte aéreo como transporte público, como un servicio público más, porque, claro, yo no sé, por ejemplo, ahora que tenemos encima de la mesa el tren de alta velocidad y el corredor navarro Madrid-Iruña... Me imagino que la población que tenga como destino Zaragoza o Guadalajara no será mucha, aunque no digo que no haya un porcentaje que así lo use, me imagino que fundamentalmente tendrá como destino Madrid o Madrid-Pamplona, en lo que a nosotros nos afecta. Yo no sé qué desembolso va a tener que hacer la Administración para garantizar el corredor ése en proporción a los usuarios que va a tener. Y yo diría: y el transporte aéreo, ¿realmente se está apoyando en las mismas condiciones?, porque incluso la incidencia sobre el territorio y sobre el medio sería mucho menor. Con esto no estoy hablando en contra del tren de alta velocidad, estoy hablando de la sensación del abandono y la situación un poco de que nuestra sociedad no ha estado a la altura en este tema, de lo que parece que debería haber sido la lógica en función del desarrollo propio que hemos tenido.

En esa medida, hay dos temas que se ponen encima de la mesa: realmente, las infraestructuras aéreas que tenemos centradas en el aeropuerto de Noáin, ¿reúnen o no reúnen las condiciones? Si reúnen las condiciones, el problema es: reuniendo las condiciones, ¿por qué no tenemos el servicio que deberíamos tener? Si dependemos de esos 51 millones de euros para que reúna las condiciones necesarias, lo que habría que hacer es apremiar para que esas inversiones se realicen, pero si no depende un mejor servicio de esas infraestructu-

ras, independientemente de que sea conveniente hacerlas, lo que hay que hacer es exigir que realmente el servicio que se presta llegue al nivel que necesitamos. Sí, ¿pero eso cómo es? El Consejero hay dicho: no es fácil, desde luego, subsidios, no. Pero ésa es la función de la Administración, gobernar no es fácil y, si no, déjennos a nosotros. En ésas estamos. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Gracias, señor Jiménez. Señora Santesteban, tiene la palabra.

SR. SANTESTEBAN GUEL BENZU: Gracias, señor Presidente, por las explicaciones que nos ha dado y que, de alguna manera, reproducen las que se dieron... Consejero, sí, perdón. Todo se andará. El señor Jiménez le quería quitar y yo le estaba ascendiendo, quizás para compensar. Se ha reproducido el debate que tuvimos en su día y la verdad es que aporta pocas cosas nuevas, a no ser que se cifran ahora esperanzas en el nuevo Gobierno. Yo tampoco vi que se hiciesen reproches al anterior diciendo que consideraban que era lenta, puesto que el plan director era del año 2001 y hasta el año 2004 ha habido tiempo para hacer inversiones. Y sigo pensando que me parece excesivamente maximalista lo de cancelación igual a seguridad, porque lo de "Si bebes, no conduzcas" es seguridad, pero "Si hay niebla, no vuelas" no tiene por qué serlo siempre. Sigo pensando que el aeropuerto está donde está, se conocían las montañas que le circundan y creo que tiene que haber métodos y sistemas, además del ILS, que garanticen que no se puedan producir en un año..., que tampoco ha sido excepcionalmente malo meteorológicamente hablando como para que en el primer trimestre se hayan producido más cancelaciones que en todo el año pasado, y sumando el año 2001 y el 2002 todavía no llegan a las cancelaciones que se han dado en este primer trimestre, o sea, eso quiere decir que hay un déficit en el equipamiento y en las condiciones de navegación que debe ofrecer el aeropuerto.

Por otro lado, si pensamos que los 300.000 pasajeros solamente van en vuelos de línea regular Madrid y Barcelona, eso quiere decir que es muy poco o me gustaría saber qué tanto por ciento de navarros utilizan frecuentemente ese servicio, porque creo que se repiten. Ése es un servicio que está en función de gente que tiene que desplazarse por motivos profesionales a Madrid porque somos conscientes de que la mayoría de los navarros, cuando vamos a utilizar vuelos charter o vuelos en vacaciones no podemos hacerlo desde Pamplona, con lo cual, no están contabilizados todos esos hipotéticos navarros que podríamos volar en una oferta mucho más amplia saliendo desde Pamplona. Y pensar que según el plan director en el año 2015 van a volar un millón de viajeros..., yo tengo

serias dudas ¿Vamos a volar todos o se cuenta que vamos a volar todos los navarros dos veces? Para largo me lo fiáis. O sea, me gustaría que hubiese unas cosas mucho más concretas, sobre todo porque, además, ser el número 33 creo que lo dice todo.

Desde el punto de vista de todos los navarros, me parece que no es un servicio público con carácter general o que no se ve como general para todos los navarros. Hay muchos navarros que seguramente no habrán utilizado el aeropuerto de Noáin, sencillamente por la carestía de los billetes. Sobre todo, hemos de intentar hacer algo para que sea realmente un servicio con el que todos los navarros podamos contar, que pueda volar Air Europa o todos, que posibilite que los navarros podamos salir a cualquier sitio desde Pamplona.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Gracias, señora Santesteban. A continuación tiene la palabra el señor Consejero para dar respuesta a los portavoces.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): Gracias por sus comentarios. Voy a intentar contestar de manera continua a las diferentes apreciaciones.

Insiste la representante del Partido Socialista en cuál es la relación del Gobierno con el Gobierno central. Me dice que en la comparecencia anterior yo dije que preveía el cambio de Gobierno. No, en aquel momento, que era 21 de marzo, el Gobierno ya había cambiado, desde el punto de vista de las elecciones, por tanto, la situación del 21 de marzo es prácticamente igual que la situación del día 11 de mayo. Insisto en que el nombramiento de los responsables de AENA y de Aviación Civil se ha producido la semana pasada, entonces, es obvio, es evidente, y eso no lo puede rebatir nadie, que no ha habido manera de poder entrar en contacto, durante el mes y medio en que no ha habido responsables efectivos, con los responsables en Madrid de esta infraestructura. A partir de ahora sí; a partir de este momento, nosotros haremos todo lo posible para que los nuevos responsables de AENA y de Aviación Civil nos atiendan y les plantearemos nuestras exigencias para la mejora del aeropuerto de Noáin, no le quepa duda. Pero, bueno, evidentemente, hasta hoy era materialmente imposible, por tanto, eso no creo que se nos pueda reprochar.

Desde el punto de vista de la seguridad, que lo plantea usted y también otro interviniente, aunque no tengo que hablar yo de ello, pero en fin, para eso estoy también aquí, yo creo que no hay que poner en cuestión en ningún momento el tema de la seguridad del aeropuerto de Noáin. Es decir, han vuelto a decir: qué pasa con la seguridad en

el aeropuerto de Noáin. Pues hasta donde yo sé, no pasa absolutamente nada, y la cancelación de 40 vuelos al año de 7.000, evidentemente, es un incordio, es un estorbo para el usuario, pero precisamente son motivadas en su gran mayoría por razones de seguridad. Le insisto a la señora Santesteban en que, por lo que nos informan desde AENA, no hay hoy por hoy, con la tecnología disponible, una posible mejora para de 40 de 7.000 reducir a 20 el número de cancelaciones, pues en este momento no se dispone en la tecnología a nivel mundial de aproximación a los aeropuertos una sensible mejora respecto a lo que tiene Pamplona en este momento. Lo que ya he dicho es que, efectivamente, este año, siendo meteorológicamente muy adverso, porque lo ha sido, se ha sumado el hecho de que se cambió el sistema de aproximación, precisamente coincidiendo con los peores días del año. Eso ha sido una fatalidad. Por lo que nos informan en el aeropuerto, evidentemente, lo hicieron con la mejor de las intenciones, porque si no sería absurdo, pero han coincidido en el mes de febrero la suma de nieblas, nieves y cambio del sistema de aproximación, y, por tanto, el número de cancelaciones se ha multiplicado ostensiblemente este año, lo cual yo creo que sí es de reprochar en el sentido de que hayan podido tener alguna culpa quienes han tomado esa medida en esas fechas, pero, insisto, yo creo que en absoluto cabe poner en duda la seguridad del aeropuerto de Noáin.

Además, vuelvo a decir que la seguridad de un aeropuerto es la suma de las instalaciones que gestiona el propietario de la infraestructura más el criterio de las compañías aéreas, es decir, los pilotos que aterrizan en un aeropuerto lo hacen a sabiendas de que lo pueden hacer en condiciones de seguridad y, si no, no aterrizan. Por tanto, yo creo que con esto está dicho que yo pienso que estamos en el cien por cien en materia de seguridad en cuanto a la prestación del servicio aéreo en Pamplona. Insisto en esto porque es un tema que yo creo que desde el punto de vista de la opinión pública es fundamental, no hay que confundir a la gente diciendo que unas cancelaciones por motivo de unas nieblas suponen que el aeropuerto de Noáin es inseguro, sino todo lo contrario.

Siguiendo con las apreciaciones de la señora Acedo, desde el punto de vista del convenio que en su día se firmó con la compañía que prestaba el servicio, debo decir que es un convenio que en este momento ha caducado, que es un convenio por el cual afortunadamente no hubo que aportar ni un solo euro de la Administración foral a la compañía, porque a pesar de que hubo un concurso y lo ganó la actual prestataria, el grado de ocupación de los aviones fue desde el primer momento satisfactorio y, por tanto, aunque ya es un convenio, como les digo, que ha caducado y que no se prevé

renovar, afortunadamente, también les digo que en los últimos años no ha habido que pagar a esta compañía por prestar el servicio aunque así estaba previsto cuando en su momento se podía hacer.

Desde el punto de vista de las inversiones del aeropuerto, dicen que no se han ejecutado inversiones y yo creo que sí se han ejecutado inversiones. Se han ejecutado inversiones poco vistosas, aparte del tema del aparcamiento que ya me reprochó en su día en el Pleno. Bueno, pues en cuanto al aparcamiento, al igual que todos los aparcamientos de aeropuertos en España, yo creo que se ha mejorado sustancialmente la capacidad del mismo, y, bueno, que la propia compañía lo ponga como aparcamiento de pago..., así está previsto. Insisto, si los nuevos gestores de AENA le quitan el pago al aparcamiento del aeropuerto de Noáin, miel sobre hojuelas.

Dicho esto, se han hecho otra serie de inversiones que, como digo, no son vistosas desde el punto de vista público, pero que según nos informa AENA son fundamentales desde el punto de vista de la prestación del servicio. Se han duplicado circuitos eléctricos, se han mejorado los sistemas de balizamiento, se ha sustituido el sistema ILS. Y eso no lo vemos los usuarios habituales, pero ahí están las inversiones realizadas en estos últimos años. A partir de ahora es cuando entiendo que las inversiones, sobre todo en la terminal de viajeros, cuando se pongan en marcha, van a ser especialmente vistosas para los usuarios y yo creo que son necesarias desde el punto de vista de la situación actual del aeropuerto.

Bien, desde el punto de vista de las mercancías, me sorprende que sólo se haya planteado por parte del Partido Socialista, porque en el Pleno también lo planteó la señora Santesteban. Yo ya dije en aquel momento que las mercancías, al igual que el transporte de viajeros, forman parte de un sistema económico, es decir, transporta mercancías por avión aquel que quiere transportar mercancías por avión. Nadie puede obligar a una empresa a hacer ese tipo de transporte. Aun así, Pamplona fue el año pasado, el año 2003, el aeropuerto de España que más incremento su número de mercancías transportadas.

¿Esa tendencia se va a mantener en el futuro? Bueno, dependerá, insisto, de la relación entre empresas y agentes prestatarios de este servicio. Yo dudo de que por la vía de que se incremente la capacidad de carga de los vuelos comerciales haya un cambio sustancial en el volumen de mercancías que se puedan transportar en Pamplona. En fin, supongo que será absolutamente testimonial. El transporte de mercancías en España y en todo el mundo se realiza a gran escala por aviones preparados para esto. No sé si es correcto retomar algo que se dijo en el Pleno del Parlamento por

parte de la señora Santesteban en relación con el aeropuerto de Vitoria, pero el aeropuerto de Vitoria, porque muchas veces se pone como ejemplo de por qué Vitoria sí y Pamplona no, pues Vitoria sí porque Vitoria es un aeropuerto que está especialmente preparado para poder operar, primero, por longitud de pista, mientras que en Pamplona la pista que tenemos es la máxima que se puede tener y, sobre todo, por un tema muy importante, Vitoria opera de noche porque está fuera del casco urbano de la capital. Si nosotros queremos que durante la noche estén aterrizando y despegando aviones en Noáin cargados de merluza, que es lo que pasa en este momento en Vitoria, es una opción, pero a mí me da la sensación de que a los habitantes de Noáin y a los de la comarca de Pamplona quizás no les parecería tan bien. Yo creo que la situación que hay que poner de manifiesto en relación con Vitoria es que tiene un tráfico muy importante porque está separado del núcleo urbano de la capital, cosa que también ha intentado Zaragoza, que tiene una situación parecida, y no lo ha conseguido. Zaragoza es un aeropuerto en este momento prácticamente inexistente tanto desde el punto de vista de pasajeros como de mercancías.

En relación con lo que comenta la representante de Izquierda Unida, la señora Figueras, casi tengo que decir que coincido plenamente con sus planteamientos. No estamos por la subvención de transporte aéreo. Subvención nunca, apoyo económico, si se pudiera hacer, sólo se haría para una mejora sustancial, pero desde luego estamos absolutamente en contra de la subvención de transporte aéreo, y, por tanto, plena coincidencia en ese aspecto y también plena coincidencia en el impulso al modo ferroviario. Ya lo dije también en el Pleno del Parlamento. Yo creo para las distancias que hay que recorrer en España, las distancias más importantes hacia las ciudades del entorno, el ferrocarril tiene un amplio campo de actuación y, por tanto, a medida que se vaya mejorando el servicio de transporte ferroviario en Navarra, espereamos que realmente sea un verdadero competidor del avión. Por lo tanto, coincido plenamente con sus apreciaciones.

En cuanto a lo que ha indicado el representante del grupo Aralar, señor Jiménez, en primer lugar le tengo que contradecir de manera importante en un tema en el que yo creo que todos somos sensibles, el tema medioambiental. El avión es uno de los medios de transporte más contaminantes que existen. El volumen de combustible que hay que utilizar para transportar un kilo de carga humana o de mercancías es, evidentemente, el mayor de cualquier modo de transporte. Por lo tanto, sí que hay que apostar por otros motivos por el servicio de transporte aéreo, pero, desde luego, el último por el medioambiental, y precisamente en toda Europa, incluida España, se está

apostando por el modo ferroviario como una alternativa al vehículo privado y al transporte aéreo, porque todo el mundo entiende que el transporte aéreo hay que intentar limitarlo a allá donde es prácticamente imposible sustituirlo, que son las grandes distancias y las distancias transoceánicas, pero, desde luego, desde el punto de vista medioambiental, radicalmente lo contrario a su apreciación, y, por tanto, la apuesta en estas distancias, insisto y vuelvo a lo que ha dicho la señora Figueras, tiene que ser el ferrocarril.

Y, desde el punto de vista de por qué los navarros no viajan, bueno, pues los navarros sí que viajan, y viajan mucho en avión, y vuelvo a decirles algo que me oirán decir cada vez que venga a este Parlamento: no nos tenemos que flagelar por la situación de Navarra, porque la situación de Navarra, como en otras muchas cosas, es buena, por no decir que es muy buena. Les voy a leer las cifras de viajeros del año 2003 de ciudades parecidas a Pamplona o regiones parecidas a Navarra, y lo hago un poco a salpición porque tengo aquí el listado que no está ordenado ni por cifra ni por destino geográfico. Por ejemplo: Badajoz, 46.000 viajeros año; La Coruña, con una población sustancialmente mayor, 535.000; Murcia, con una población sustancialmente mayor, 546.000; San Sebastián, 277.000; Santander, que es la región hermana nuestra desde el punto de vista de superficie y de población, y que hay que pensar que es turística y que no tiene tren y que no tiene carreteras 253.000; Valladolid, capital de Castilla y León, 202.000; Vitoria, 99.000; Zaragoza, 225.000; Pamplona, 302.000.

Por lo tanto, los navarros viajan en avión, yo diría que viajan mucho más que el resto de los españoles, lo que pasa es que entiendo y ya lo digo y lo vuelvo a decir que lo que vamos a intentar es que haya más destinos para ese número de viajeros que en este momento es superior al resto de España, porque aquí están los datos de Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea. Insisto, yo no estoy de acuerdo o conforme con el número de destinos que tenemos, pero desde el punto de vista de transporte aéreo en Navarra las cifras cantan. Hay que pensar que de ahí viene la posición de Navarra como aeropuerto, el número 33, que no sé si era el 33 o el 25, hay que pensar que España es un destino turístico y todos los aeropuertos de la costa de Baleares y de Canarias mueven unas cifras que son absolutamente desproporcionadas, pero es por razones turísticas. Yo creo que nos tenemos que comparar con provincias y con capitales de provincias de un contexto similar al de Navarra, sería absurdo compararnos con Ibiza o con Las Palmas de Gran Canaria. Insisto, les he leído las cifras, y yo creo que estamos incluso por encima de lo que nos corresponde por población y por el resto de comunicaciones.

También, el señor Jiménez, de Aralar, parece que se cuestionaba las inversiones en ferrocarril frente a las inversiones en aeropuertos y, efectivamente, los sistemas aeroportuarios de escala intermedia, como es el de Pamplona, necesitan unas inversiones sustancialmente menores a las del ferrocarril, sobre todo si estamos pensando en que no hay que construir un aeropuerto nuevo y en cambio en el ferrocarril sí que estamos planteando construir un nuevo ferrocarril, sobre todo para que tengamos ancho internacional en Navarra, cosa de la que muchas veces nos olvidamos y que habrá que repetir en el futuro.

Bien, ya por terminar, aunque yo creo que ya lo he dicho, en cuanto a lo que decía la señora Santesteban en relación con la prestación del servicio, vuelvo a decir que al tema de las nieblas de este año se ha sumado al cambio del sistema de aproximación, con lo cual, no cabe duda de que esa fatalidad ha repercutido directamente en el número de cancelaciones. Creo que ha dicho que no salen vuelos chárter desde Pamplona, y le tengo que decir que sí que salen numerosos vuelos chárter desde Pamplona, es decir, el aeropuerto de Pamplona está disponible para multitud de vuelos con conexiones directas hacia Europa y hacia las islas, como todos ustedes saben. Por último, ha dicho que qué esto de que se va a dimensionar el aeropuerto para tener un millón de viajeros en el año 2015 y yo lo que le quiero decir es que no hay que confundir la dimensión de una infraestructura con el uso de la misma. En este momento, el aeropuerto de Pamplona está dimensionado para 500.000 y vuelan 300.000, lo que se pretende es que para dentro de diez años el aeropuerto tenga una capacidad de asimilación de hasta un millón de viajeros y, bueno, pensando que, evidentemente, habrán aumentado sustancialmente esos 300.000 que tenemos ahora, evidentemente. Si sobra capacidad, de alguna manera habrá más margen en el futuro para, digamos, la vida útil de ese aeropuerto, pero eso no significa que el año 2015 vaya a haber un millón de viajeros en Pamplona, sino que es una previsión de dimensionamiento de una infraestructura.

Yo creo que todas sus aportaciones han sido constructivas, yo vuelvo a insistir, y repito, en que haremos todo lo posible para que haya más vuelos desde Pamplona, ése va a ser uno de los trabajos de nuestro departamento. A pesar de lo que dice la señora Acedo, es un tema muy difícil, porque, insisto, si fuera tan fácil ya estarían, porque es un mercado libre, si es que es así de sencillo, o sea, nada más fácil que poner un avión en el aeropuerto de Pamplona, no hay que pedir permiso a nadie, no hay que esperar a nada, hay que tener el avión y clientes. Yo creo que compañías con aviones hay, lo que quizás no hay todavía es clientes. Vamos a intentar convencer de que hay clientes en

Navarra para hacer otro tipo de vuelos, sumando a esto la exigencia al Gobierno central de que cumpla sus inversiones respecto al aeropuerto de Noáin. Yo creo que con eso, si en los próximos tres años hemos cambiado sustancialmente, pues, bueno, nos tendremos que felicitar todos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Señora Acedo, tiene la palabra.

SRA. ACEDO SUBERBIOLA: *Gracias, señora Presidenta. Y más que otra cosa, por hacer una matización al portavoz de UPN, porque ha dicho que le sorprendía la falta de colaboración por parte del grupo socialista, y es que parece que no tiene muy claro qué es el Gobierno, qué es la oposición y cuál es la labor de cada uno, porque nuestro grupo parlamentario tiene, como no podía ser menos, la labor de control del Gobierno en su funcionamiento y más vale que el señor Presidente del Gobierno de Navarra tiene muy clara cuál es la lealtad institucional entre gobiernos, el Gobierno de la nación y el Gobierno de Navarra, pero parece ser que UPN no lo tiene muy claro, porque mezcla las cosas. Entonces, si UPN quiere, que le pida al Consejero que delegue las competencias que tiene en nosotros y ya gestionaremos con el Gobierno central. Quiero decir que parece que no tiene muy claro, si no, cuál es el funcionamiento.*

Y sólo un pequeño dato respecto al Consejero. Hombre, decir que en marzo estaba el Gobierno de la nación, un alto cargo del departamento anterior, con otro gobierno gestionando inversiones y yo sólo le quiero decir una cosa: hemos intentado hacerle ver que no se ha dado explicación de las inversiones que deberían haberse ejecutado y no se han ejecutado, y que no tenemos ninguna duda en materia de seguridad en el aspecto que está diciendo, sino en que se puedan ampliar los vuelos en función de que no se han hecho unas determinadas inversiones. Sólo le diré una cosa: hasta noviembre de 2003, según la respuesta dada por el Ministro, 2000 a 2002, se había hecho: adecuación de la pista –les recuerdo: la del accidente de la zanja que todos vivimos por la prensa–, la remodelación de la cabecera 16 y nada más. Para el año 2003 había 2.201.857 euros de previsión de inversión y sólo se ha hecho redacción de proyecto, que no ejecución de inversión, en lo que es el guiado de luces secuenciales de la cabecera 34 –algo de lo que nosotros hablamos de seguridad y no de que la cancelación no se haga por seguridad–, el balizamiento, el vallado perimetral, la ampliación del edificio terminal, bloque técnico y sala de autoridades. Y en el 2004 hay 3.521.000 euros, y lo único que se ha ejecutado de todo eso es el aparcamiento, que también se lo dijimos. Entonces, no nos referíamos a que en estos dos meses no haya hecho... Evidentemente que lo entendemos, entendemos perfectamente, cómo no

lo vamos a entender, nos referíamos a todo lo anterior. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Acedo. Como la señora Acedo ha abierto el turno, no sé si algún otro portavoz desea intervenir... Señor Jiménez, tiene la palabra.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Yo creo que el señor Consejero no se puede apuntar a lo fácil. Todos sabemos lo que contamina un avión comparativamente con un coche. Todos sabemos que en el caso del tren de alta velocidad el corredor que hay que abrir desde Madrid hasta Iruña tiene un impacto evidente, y a eso me estaba refiriendo.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiménez. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Simplemente, señora Acedo, voy a leer rápidamente para que no haya dudas sobre lo que se ha hecho en el aeropuerto y lo que se está empezando a hacer. Me molesta un poco porque esto es prolijo, pero, bueno. Desarrollo de infraestructuras en área de movimientos: inversión 2003, 967; inversión 2002, 193. Desarrollo de infraestructuras en la zona de pasajeros: inversión 2002, 107; inversión 2003, 70. Desarrollo de infraestructuras en la zona de servicios aeroportuarios: inversión prevista a partir del año 2005, que ya está en marcha el proyecto, según nos informan, 109; 2006, 1079. Desarrollo en infraestructuras generales: inversión total, 2.470, invertido en 2002, 161; 2003, 1.117; 2004, 1.182. ¿Continúo o no continúo? Se han hecho las inversiones en el aeropuerto de Noáin, lo que hay que hacer es seguir es haciéndolas. Quiero decir que yo puedo estar leyéndoles estos dieciocho proyectos y los otros 55, pero es que se han hecho, lo que pasa es que unas se ven y otras no se ven, lo que tenemos que hacer es que se vean las siguientes. Yo creo que no hay ni que reprochar a los anteriores, que han hecho lo que tenían que hacer, ni presuponer que los que vienen no lo vayan a hacer. Yo lo que digo, y esa es la postura del Gobierno, es que vamos a exigir, en el sentido correcto de la palabra, que se ejecuten las inversiones, nada más, igual que se lo exigimos a los anteriores. O sea que, de verdad, esa es la postura del Gobierno y esa es la que va a ser, desde luego, la de este departamento. Por lo tanto, no reprochemos a los que ya lo han hecho, porque lo han hecho, y vamos a ver si los que vienen lo hacen, que yo creo que lo van a hacer, yo no digo que no lo vayan a hacer, lo digo con toda franqueza.*

Y luego, desde el punto de vista del tren de alta velocidad, y por si acaso estamos abriendo un nuevo frente, como hoy venía en la prensa, el

corredor Madrid-Pamplona está hecho ya en su mitad, hasta Plasencia de Jalón, no sé si con mucho impacto o con poco, pero está hecho, y ahora hay que hacer el que corresponde a Navarra. Bueno, pues esperemos que Navarra no pierda ese tren que yo creo que es fundamental para su desarrollo, para un transporte sostenible y para que los navarros, igual que el resto de los españoles, tengan el tren de alta velocidad. Ésa creo que es la apuesta que tiene que ser de todos nosotros.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Consejero.*

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la composición estatutaria de representantes sindicales en los diferentes consejos dependientes de su consejería.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Vamos a pasar al segundo punto del orden del día, ya que el Consejero venía también para informar sobre la composición estatutaria de representantes sindicales en los diferentes consejos dependientes de su consejería. El solicitante de esta comparecencia era el Grupo Parlamentario de Eusko Alkartasuna y, por lo tanto, tiene la palabra la señora Santesteban.*

SRA. SANTESTEBAN GUEL BENZU: *Gracias, señora Presidenta. Bueno, tal y como dice la exposición de motivos, está claro que de una manera reiterativa y desde nuestro punto de vista no justificada se están excluyendo sistemáticamente de los consejos de participación sindical a los representantes de los sindicatos nacionalistas. Por eso, y como ya viene claramente expuesto, lo que queríamos es que el señor Consejero nos diese a conocer cuál es la participación sindical que depende de su respectiva consejería, qué estatutos definen la configuración sindical de los mismos en cada uno de ellos, así como la afeción que las sentencias puedan tener en cada caso y la voluntad de la consejería de corregir la actual situación de exclusión. Nada más.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Santesteban. Tiene la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muchas gracias. Esta comparecencia la traigo escrita porque es más bien de carácter administrativo que de otro tipo, por tanto, me permitirán que la lea.*

Como dice la señora Santesteban, portavoz de su grupo parlamentario en este momento en esta Comisión, comparezco a efecto de informarles sobre la situación del sindicato ELA-STV en su

relación con los consejos dependientes del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, y en particular lo relativo a las siguientes cuestiones y apreciaciones: en primer lugar, la composición estatutaria de representantes sindicales en los diferentes consejos dependientes del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones; en segundo lugar, la afección que las sentencias simultáneas de 1 de diciembre de 2003, respecto de los recursos de casación 7907/2000 y 7917/2000, de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo, pueden tener en cada caso. Y la voluntad del Departamento de Obras Públicas de corregir la actual situación, que según la solicitante de esta comparecencia es de exclusión sistemática del sindicalismo vasco en Navarra. Leo en este caso textualmente lo recogido en la petición de comparecencia.

Al respecto, le contesto de la siguiente manera.

Respecto de la primera cuestión, tal y como se indicó en la contestación de fecha 20 de febrero de 2004 a la petición de información realizada por don Maiorga Ramirez Erro, Parlamentario Foral adscrito al Grupo Parlamentario de Eusko Alkartasuna, en el ámbito de competencias del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, las organizaciones sindicales tienen representación en un único consejo, que es el Consejo de Transportes de Navarra, creado por Decreto Foral 61/1985, de 20 de marzo, modificado posteriormente por los decretos forales 164, del año 1986; Decreto Foral número 7, del 13 de enero del 97; y Decreto Foral 6, de 12 de enero de 2004.

La composición de este Consejo de Transportes de Navarra, según el Decreto Foral 61/1985, es la siguiente: presidente, el Consejero de Obras Públicas; vicepresidente, el Director General de Transportes; secretario, un letrado de la Administración de la Comunidad Foral. Vocales: dos vocales de la Administración de la Comunidad Foral o de sus organismos autónomos, designados por el Consejero de Obras Públicas; un representante de los ayuntamientos, designado por la Federación Navarra de Municipios; un representante de las líneas ferroviarias designado por Renfe; un representante de la Cámara de Comercio de Navarra; tres representantes de las asociaciones profesionales de transportes de viajeros o mercancías legalmente constituidas en Navarra; un representante de las asociaciones de consumidores y usuarios legalmente constituidas en Navarra; un representante de las agencias de transportes de Navarra; tres representantes de organizaciones sindicales que ostenten la representación institucional conforme a lo dispuesto en la disposición transitoria de la Ley 32/1984, de 2

de agosto, y demás disposiciones vigentes en la materia.

En desarrollo de esta representatividad y mediante Orden Foral 517 del año 2000, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, se renovó la composición del Consejo de Transportes de Navarra. En lo que se refiere a la representación de las organizaciones sindicales, se designaron dos vocales en representación de UGT y un vocal en representación de Comisiones Obreras.

En respuesta a la segunda parte de la petición de comparecencia, en relación con las sentencias, hay que decir que respecto a las sentencias de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo de 1 de diciembre de 2003, en relación con los recursos de casación interpuestos en el año 2000 con número 7907 y 7917, que se citan en el escrito de solicitud de comparecencia, debe decirse que dichas sentencias del Tribunal Supremo no son de aplicación en lo que corresponde a la participación de representantes de organizaciones sindicales en el Consejo de Transportes de Navarra, y ello por los motivos siguientes. Dichas sentencias consideran, efectivamente, al sindicato ELA-STV como sindicato más representativo, pero únicamente derivado de la representatividad alcanzada en la Comunidad Autónoma del País Vasco y con exclusiva aplicación a los efectos de su inclusión en la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo y en el Consejo General de Formación Profesional. Ambos órganos tienen carácter nacional, no autonómico. Las sentencias del Tribunal Supremo citadas no producen repercusión alguna en la actual posición del sindicato ELA-STV en la Comunidad Foral y, específicamente, no implican su consideración como sindicato más representativo en Navarra.

Según la información disponible, el sindicato ELA-STV sigue sin cumplir en la Comunidad Foral de Navarra la doble condición que establece la Ley 11/1985, de libertad sindical, para su consideración como sindicato más representativo en Navarra, ya que debe cumplir simultáneamente con las condiciones de ostentar el 15 por ciento de representatividad en la Comunidad Foral y simultáneamente alcanzar más de 1.500 delegados. Éste último requisito, el de 1.500 delegados, no es alcanzado, según los datos sobrantes, por parte del sindicato ELA-STV.

El hecho cierto de que ELA-STV cumpla con dicha normativa en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco no implica, obviamente, su aplicación en Navarra.

La no participación de ELA-STV en algunos órganos de representatividad de la Administración es consecuencia, por tanto, y esto es importante, de la aplicación de la normativa vigente. No esta-

mos, por tanto, en ningún caso ante una cuestión política, sino estrictamente jurídica, que es la aplicación, como no puede ser de otra manera, de la normativa vigente en este momento.

En respuesta a la tercera petición que motiva esta comparecencia, hay que decir que, desde luego, no existe una situación sistemática de exclusión del denominado sindicalismo vasco en Navarra, y por supuesto en el Departamento de Obras Públicas tampoco y, por tanto, no hay nada que corregir al respecto. Debe volver a incidirse en que la participación sindical en los diferentes órganos, que en este caso es el Consejo de Transportes de Navarra, corresponde única y estrictamente a la aplicación de la ley.

Debe decirse igualmente, y con esto concluyo, que estas explicaciones ya fueron expuestas el pasado 26 de febrero de 2004 ante el Pleno del Parlamento de Navarra por el excelentísimo señor Presidente del Gobierno, en contestación a la misma interpelación que se le presentó por el Grupo Parlamentario Eusko Alkartasuna sobre la inclusión del sindicato ELA-STV en los diferentes Consejos de la Comunidad Foral. Por tanto, aquí estamos repitiendo miméticamente lo que ya en su día se respondió ante el Pleno del Parlamento de Navarra. Por mi parte nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias a usted, señor Consejero. Señora Santesteban, tiene la palabra.

SRA. SANTESTEBAN GUELBENZU: Bueno, hay algunos argumentos que sí que se han repetido, pero de todas maneras lo que es claro es que tendrá que convenir el señor Consejero conmigo en reconocer que el sindicato ELA tiene una presencia lo suficientemente importante y que, independientemente de lo que diga la ley, porque ahora le voy a comentar, hay que reconocer que forma parte del sindicalismo de Navarra. Otra cosa será que la aplicación que se hace de que no sea autonómica y que tenga carácter nacional, en este caso, al ser mayoritaria o tener acreditado lo de sindicato más representativo en unión con la representación que tiene en la Comunidad Autónoma Vasca, eso haga que esa representación no se le reconozca, lo cual no quiere decir que sea reconocida, aunque no de aplicación para su presencia en los consejos, la presencia que el sindicato ELA-STV tiene en la sociedad navarra.

Y con respecto a que se tienen que cumplir simultáneamente lo de 1.500 delegados y el 15 por

ciento eso es verdad a medias, porque, por ejemplo, Comisiones Obreras, teniendo el 24 por ciento de representación, no tiene 1.500 delegados. O sea que, sin querer que entremos unos para que salgan otros, sí que quiero decir que aquí parece ser, por lo que conocemos, que teniendo un tanto por ciento muy superior al que exige la ley, los delegados no se cumplen.

De todas maneras, eso no solucionaría el problema real que supone que ELA-STV no esté presente en el Consejo Navarro de Transporte y en otros consejos y, desde luego, nosotros nos quedaríamos más satisfechos si en los consejos hubiese una representación mucho más real. Parece que se ha optado por una representación mucho más legal que mucho más real que la que hay en este momento al no querer reconocer la presencia y la importancia que en el mundo sindical tiene ELA-STV. Nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Gracias, señora Santesteban. ¿Algún otro portavoz desea intervenir? ¿El señor Consejero quiere responder?

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): Sí, una respuesta breve. Bien, yo entiendo sus argumentos, pero lo que es evidente es que la Administración sólo se puede sujetar a la legalidad vigente. Es una cosa tan evidente y de sentido común y de obligado cumplimiento que no se puede decir otra cosa y, por tanto, más allá de las apreciaciones políticas, en este momento, al Departamento de Obras Públicas, como al resto de departamentos y otras instituciones de la Administración, nos obliga una ley, cumplimos la ley y no podemos hacerlo de otra manera. Lo inverso es lo que sería absolutamente no sólo criticable sino posiblemente atacable en todos los sentidos. Existen informes de la Asesoría Jurídica del Gobierno de Navarra que ponen de manifiesto cuál tiene que ser la pauta de comportamiento del Gobierno en esta materia y yo creo que, mientras las circunstancias no cambien, es a lo que tenemos que acogernos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Una vez más, muchas gracias, señor Consejero, por asistir a esta Comisión. Gracias, señores Parlamentarios, por su asistencia. No habiendo otro punto en el orden del día, se levanta la sesión.

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 18 MINUTOS.)

