DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura | Pamplona, 2 de noviembre de 2005 | NÚM. 20

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 2 DE NOVIEMBRE DE 2005

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las actuaciones para incrementar el número de vuelos en el aeropuerto de Noáin-Pamplona.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 35 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las actuaciones para incrementar el número de vuelos en el aeropuerto de Noáin-Pamplona.

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene el señor Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) (Pág. 2).

A continuación toma la palabra el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Miranda Simavilla (Pág. 3).

En el primer turno de intervenciones toman la palabra los señores Lizarbe Baztán y Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), la señora Figueras Castellano (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) y los señores Jiménez Hervas (G.P. Aralar) y Pérez-Nievas López de Goicoechea (G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra), a quienes responde conjuntamente el Consejero (Pág. 9).

En el segundo turno intervienen los señores Lizarbe Baztán y Jiménez Hervas, a quienes responde el Consejero (Pág. 17).

Se levanta la sesión a las 18 horas y 12 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 16 HORAS Y 35 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las actuaciones para incrementar el número de vuelos en el aeropuerto de Noáin-Pamplona.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenas tardes, señorías. Bienvenidos a esta sesión de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Doy la bienvenida al Consejero que comparece una vez más en esta Comisión para informar en esta ocasión sobre las actuaciones para incrementar el número de vuelos en el aeropuerto de Noáin-Pamplona. Esta información ha sido solicitada por el grupo socialista, por lo que tiene la palabra su portavoz, señor Lizarbe.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías y buenas tardes también y bienvenido al Consejero una vez más a esta Comisión de Obras Públicas para oírle en relación con la actividad del aeropuerto de Noáin, básicamente, sobre qué actuaciones se han venido realizando desde el Gobierno de Navarra o se piensan realizar, más bien sería lo segundo, para incrementar el número de vuelos con origen o destino en el aeropuerto de Pamplona con nuevos operadores, incluyendo entre esos nuevos operadores, pero no exclusivamente, las denominadas compañías de bajo coste. Ésta es una cuestión que, más allá del tema competencial, es evidente que muchos gobiernos regionales sí han realizado actuaciones que han permitido incrementar considerablemente la actividad de sus correspondientes aeropuertos.*

Al grupo socialista le parece que el aeropuerto de Noáin-Pamplona está infrautilizado, que tiene unas potencialidades que pueden desarrollarse perfectamente siempre que haya un impulso político regional en cuanto al incremento del tráfico y nos parece que ésta es la Comisión adecuada para ver este tema, pero es indudable que la importancia del tema, incluso, excede de lo que sería la competencia de esta Comisión de Obras Públicas, porque lo cierto es que un aeropuerto infrautilizado, como es el nuestro, es perder cada mes, cada día, incluso, en todo caso cada año, una serie de oportunidades fundamentalmente para potenciar no solamente la mejora de las comunicaciones de los ciudadanos navarros, que también, sino sobre todo se están perdiendo oportunidades de mejorar la competitividad de la economía navarra. Qué duda cabe que un aeropuerto bien utilizado, suficientemente utilizado es un instrumento dinamizador de los diferentes sectores económicos. Nosotros pensamos que es necesario ese impulso político regional. Pensamos que hay que actuar en tres líneas. Una de ellas, lógicamente, es no despreciar las compañías de bajo coste que, como todos sabemos, están poniendo sus ojos en determinados aeropuertos regionales con lo que eso supone para revitalizar los mismos.

Y no sólo queremos hablar de eso sino también, y creo que está bien dicho en la propia solicitud de

comparecencia, de nuevos operadores. Las conexiones nacionales son malas en frecuencias, en horarios y en precios. Es verdadera y escandalosamente caro viajar, por ejemplo, de Pamplona a Madrid en relación con otros trayectos nacionales y, además, las horas no son tampoco, vamos a decirlo así, con toda la frecuencia que sería deseable ni son en las mejoras horas. Por lo tanto, horarios, frecuencias y precios son simplemente negativos y pensamos que ahí tenemos que hacer algo desde el ámbito regional. También nos parece que sigue estando pendiente la introducción de vuelos internacionales, fundamentalmente a determinados destinos europeos. Ésta es una cuestión que permanentemente aparece en la agenda periodística y política de la Comunidad pero no se hace nada.

Por lo tanto, doy las gracias al Consejero por su comparecencia y, en cualquier caso, repito, se trata de ver aquí qué es lo que el Gobierno ha hecho o piensa hacer para mejorar esa utilización del aeropuerto de Noáin tanto en la mejora de las conexiones nacionales como en los vuelos internacionales y en lo que podría ser la utilización del aeropuerto por compañías de bajo coste. Muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Buenas tardes a todos ustedes. Comparezco, como bien ha dicho el señor Lizarbe, para informarles sobre la situación del aeropuerto de Pamplona-Noáin y también de la situación de las compañías que operan en el mismo o que pudieran operar. Vaya por delante que, a raíz de su exposición de introducción, le puedo decir que comparto en buena medida todas las afirmaciones que ha hecho. Algunas no al cien por cien pero, efectivamente, el Gobierno también piensa que la situación del aeropuerto de Pamplona-Noáin y las compañías que pudieran operar en él es mejorable, como ahora explicaré, y también pensamos que, como bien venimos diciendo desde hace meses, hay que hacer gestiones muchas veces, como las que voy a explicar ahora, complejas para aumentar la utilización de nuestro aeropuerto.*

Yo les voy a intentar enmarcar la situación del transporte aéreo en Navarra en una serie de consideraciones tanto desde el punto de vista competencial como también desde el punto de vista socioeconómico, porque yo creo que es importante que sepamos también dónde nos movemos. Creo que hay que repasar cuáles son las competencias de cada uno en este marco de actuación de transporte aéreo y, por hacerlo brevemente, hay que recordar que la gestión del aeropuerto de Pamplona hoy por hoy es competencia exclusiva de la Administración del Estado en Navarra a través de AENA, es decir, el Gobierno de Navarra en este momento no puede hacer más allá de lo que viene haciendo desde hace tiempo, y especialmente en los últimos años, de intentar cooperar al máximo con AENA para facilitar todas aquellas gestiones o incluso aquella transmisión de conocimiento hacia la sociedad navarra de la actuación de Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea respecto del aeropuerto de Pamplona pero, insisto, la gestión hoy por hoy es competencia de la Administración del Estado.

Un tema muy importante, y lo he dicho siempre que he tenido que intervenir en esta materia y, además, recuerdo que mi primera intervención como Consejero en el Pleno fue a raíz de una pregunta que se realizó por parte del grupo socialista también, es que, efectivamente, las compañías aéreas hoy por hoy se mueven en un marco estrictamente privado, es decir, son compañías en donde ha desaparecido el capital público. Lo que pasa es que fueron tantos años y tantas décadas de compañías de bandera con carácter nacional que mucha gente, yo creo que se puede entender, sigue pensando que los Estados o las administraciones públicas tienen que ver todavía algo con las compañías aéreas, y hay que recordar e insistir que hoy por hoy todas las compañías aéreas que se mueven en el mundo son de capital privado, de gestión privada y, por tanto, de intereses exclusivamente privados, es decir, no hacen y no tienen por qué hace ningún favor a las administraciones públicas para operar en determinados servicios porque su objetivo, como cualquier compañía privada, es retribuir al accionista y ganar dinero dentro de lo que es la economía que yo creo que todos defendemos.

También es importante decir que el sector aéreo está liberalizado en Europa desde el año 1989, es decir, hace ya dieciséis años y que, además, hasta ahora ha sido uno de los sectores donde más férreamente la Unión Europea ha defendido el libre mercado porque, además, a la vista está que ese libre mercado ha traído grandes ventajas desde el punto de vista de la movilidad aérea en toda Europa y en Europa con el resto del mundo. Por tanto, repito, el Gobierno de Navarra no tiene ni competencias en materia de aeropuertos ni capacidad legal de inducir o de influir en las compañías aéreas para modificar su régimen de libre competencia. Lo que sí es cierto, y ahí es donde está el Gobierno de Navarra, es que tenemos competencias desde el punto de vista de la promoción y ordenación del transporte aéreo de interés regional y, por tanto, efectivamente tenemos un papel y una labor que desarrollar.

También es cierto, porque así se ha manifestado desde hace un año o año y medio, que, a la vista de las iniciativas que hay también en otras regiones españolas, el Gobierno de Navarra estaría plenamente dispuesto a participar en la gestión del aeropuerto de Pamplona, es decir, entendemos que, cuando se descentralice la gestión de los aeropuertos en España, más allá de los resultados económicos que tiene cada uno de ellos por separado, esa descentralización vendrá a mejorar la prestación del servicio aéreo en el conjunto de España. Son muchos los países europeos que ya cuentan con una gestión descentralizada donde los poderes públicos locales y regionales pueden acercar ese servicio público a los ciudadanos. Entonces, el Gobierno de Navarra lo ha manifestado, yo lo repito, que estaríamos plenamente dispuestos y en condiciones económicas que fueran aceptables para todos a participar en esa gestión del aeropuerto de Pamplona.

Y también hemos dicho, y lo repito hoy aquí, que el Gobierno de Navarra cree, y por tanto coincido con usted, señor Lizarbe, que el transporte aéreo realmente sí es un vector económico para el desarrollo regional tanto desde el punto de vista social como empresarial y, a ser posible también en el caso de Navarra, como motor del sector turístico, en el cual, como todos ustedes saben, también se quiere incidir en estos próximos años.

¿Cuál es la situación del tráfico de pasajeros en Navarra en los últimos años? Tiene una curva desde el año 90, en los últimos quince años. Hay dos escalones, uno, que todos conocemos, que es el asociado a la creación en el año 94 de Líneas Aéreas de Navarra, donde prácticamente se duplicó el tráfico de pasajeros en Navarra, pasando de 140.000 a 288.000 en muy poco tiempo. También sabemos, y yo creo que fue una lección para todos, que aquel proyecto no prosperó porque no podía prosperar, es decir, una compañía aérea requiere ingentes cantidades de capital privado y de medios técnicos para poder funcionar y Líneas Aéreas de Navarra, evidentemente, no pudo disponer en aquel momento de esos recursos y, al final, no pudo seguir adelante en su operación. Es decir, aquí se compite contra grandes corporaciones económicas que tienen recursos económicos y medios para no permitir que pequeñas compañías quieran o puedan operar en condiciones habituales de mercado. Esto también lo hemos sufrido recientemente el año pasado con la compañía Lagun Air, que fue una compañía con mucha voluntad pero con pocos recursos y, al final, también sucumbió, como digo, en un mercado donde se necesitan grandes recursos económicos para salir a flote y, aun así, como también saben ustedes, las propias compañías aéreas, sobre todo las convencionales, como luego veremos, se mueven continuamente en una situación de pérdidas y ganancias rozando siempre una rentabilidad muy ajustada al capital invertido. Pero, como todos ustedes ven, aquí realmente hubo esa innovación, que además fue una innovación incluso a nivel nacional. Se consiguió que una parte importante del mercado potencial aéreo de Navarra descubriera que se podía volar, es decir, se pasó a esos 288.000 pasajeros. Luego hubo una estabilización y a partir del año 99, con el refuerzo de la prestación del servicio por parte de la compañía que presta sus servicios en Navarra, que es Air Nostrum, pues también se incrementó de forma importante el número de viajeros en nuestra Comunidad Foral. Por tanto, nos estamos moviendo en torno a unos 320.000, 340.000 viajeros al año. Hay que decir que, frente a una ligera recesión en los últimos tres años, en el año 2004, como ahora veremos, hubo un incremento del 2,66 por ciento, también, sin duda, aupado por la presencia de la compañía Lagun Air, pero esta trayectoria también se va a mantener, como ahora paso a indicarles, en el año 2005.

En el año 2005 tenemos en este momento una previsión de incremento, hasta el mes de septiembre, de un 5,84 por ciento de pasajeros en el aeropuerto de Pamplona, que yo creo que es una cifra buena, es decir, el conjunto del tráfico nacional se está moviendo en torno a incrementos del 7 por ciento. Pues es previsible que Pamplona incremente este año en torno a un 6 por ciento el tráfico de pasajeros, con lo cual yo creo que es aceptable y, por tanto, no languidece el aeropuerto de Pamplona sino que es un aeropuerto que, dentro de sus particularidades, yo diría que tiene una vida aceptable. Esto, sin duda, se debe a la mejora de destinos o de frecuencias en las relaciones Madrid y Barcelona, y también se debe a la aparición de vuelos que este año han sido novedosos, en particular el vuelo a Lisboa con tres relaciones semanales y el incremento de la oferta veraniega hacia Málaga, Palma de Mallorca y Alicante operado por Air Nostrum. Por tanto, como les digo, estamos en un entorno de crecimiento similar al resto del tráfico aéreo nacional. Hay un dato, que es totalmente aleatorio, que desde el punto de vista de las mercancías el aeropuerto de Pamplona ha registrado este año un crecimiento del 25,5 por ciento pero, como les digo, como no es un aeropuerto especializado en mercancías, esto tiene unas fluctuaciones muy notables de un año para otro y, por tanto, no es especialmente significativo.

Yo quiero también explicarles, dentro de esa división importante que siempre hay que hacer en aeropuertos, que por una parte es la infraestructura y por otra parte son las compañías aéreas, y digo esto porque también muchas veces se confunde y parece que todo es lo mismo y la verdad es que, como antes he dicho, no tienen conceptualmente nada que ver, es decir, una cosa es la

infraestructura, que es pública, y por otra parte están las compañías aéreas, que son completamente privadas. Desde el punto de vista de la infraestructura, es decir, de la situación del aeropuerto de Pamplona, hay que decir que se aprobó su plan director, por primera vez, en el mes de julio del año 2000. Que ese plan director preveía diseñar el nuevo aeropuerto para una capacidad, en primera fase, de hasta un millón de viajeros al año. Les repito que en este momento estamos en torno a 340.000. Y que las principales actuaciones previstas, que yo creo que son relevantes, son la reforma integral de la terminal de viajeros, una nueva torre de control, la prolongación de la pista de vuelo en doscientos metros, la nueva pista de rodadura para aeronaves y la ampliación del aparcamiento de aeronaves con vistas para dar capacidad tanto al movimiento de viajeros, es decir, hasta casi tres veces el número de viajeros actuales, y también para dar cabida a las aeronaves que sean necesarias para dar servicio a este movimiento de pasajeros. En total la inversión prevista por AENA es, a partir de ahora, de unos 52 millones de euros y, si bien el plazo inicial para el desarrollo del plan director era entre el año 2005 y 2015, como yo creo que también saben ustedes, se adquirió un compromiso por parte de AENA con el Gobierno de Navarra el pasado mes de marzo de adelantar las inversiones en el aeropuerto de Pamplona-Noáin de manera que lo más grueso de esta inversión pudiera estar finalizado para el año 2009. Yo creo que eso es una buena noticia y, en definitiva, a lo largo de los próximos cinco años se haría lo grueso de esta inversión y, fundamentalmente, la nueva terminal de pasajeros, la nueva torre de control y la ampliación de la pista de vuelo. Les puedo decir que el proyecto de construcción de la reforma integral del edificio ya está en fase de adjudicación. Hay ofertas y esperamos que AENA lo pueda adjudicar en las próximas semanas. Esto en cuanto a la infraestructura del aeropuerto.

Y en cuanto a lo que son las compañías aéreas, compañías, insisto, de carácter estrictamente privado y, como bien ha dicho el señor Lizarbe, creo que se pueden subdividir hoy en día en dos grandes grupos: aquellas que podíamos llamar convencionales, que son las que todos hemos conocido, Iberia, la filial regional española Air Nostrum, Air France, British Airways, Lufthansa, en fin, todas las que han operado durante muchos años en los cielos europeos y que siguen operando en un régimen de un altísimo grado de competencia; y, por otra parte, están las compañías de bajo coste, que algunas de ellas ya tienen cerca de quince años de antigüedad y que han irrumpido realmente en el mercado europeo en los últimos tres o cuatro años, y hay muchísimas, desde luego muchas más de las que normalmente conocemos, puede haber en este momento operando en Europa entre treinta y cuarenta compañías diferentes pero, sin duda, las más importantes y que más nos pueden afectar a nosotros serían Ryanair, Easyjet, Vueling, Air Berlin, en fin, un elenco muy importante de compañías. Lo que pasa es que, a su vez, cada una de ellas está muy focalizada a un determinado mercado.

Yo creo que también es importante dar un poco a conocer cómo se mueven estas compañías de bajo coste porque ya desde el Gobierno de Navarra empezamos a saber un poco cuál es este mercado porque con muchas de ellas hemos tenido largas negociaciones y son compañías que se mueven en un mercado libre, que desde luego su interés es ganar dinero, es decir, ninguna va a perder dinero a ningún sitio, no hay milagros en el tema de las compañías de bajo coste; que, como luego veremos, han focalizado, como parecía lógico por otra parte, su posición en España en destinos con un alto potencial vacacional y turístico o próximos a grandes áreas de población; que su plan de trabajo, y también yo creo que es un dato importante que conozcan, es que el mínimo que ofertan es un vuelo diario con más de 180 plazas a un único destino, es decir, a partir de ahí se pueden tener múltiples destinos pero realmente lo que ellos dicen es que, para empezar a operar, nosotros les ofertamos un vuelo a uno de nuestros aeropuertos, les ponemos un avión de 180 plazas en Pamplona todos los días, que tiene que salir de Pamplona y tiene que volver a Pamplona y, por tanto, tiene que tener una previsión de una oferta de 130.000 plazas al año con un único destino y, por tanto, hay que pensar qué destinos puede haber tanto en España pero, sobre todo, en Europa para que se pueda cubrir razonablemente y de forma diaria un porcentaje importante de esas 180 plazas. Por tanto, éste es sin duda uno de los talones de Aquiles de estos proyectos, que realmente estas compañías no ponen un avión de treinta plazas para volar a donde queremos, sino que ponen aviones estándar que, como les digo, tienen en torno a 180 plazas.

En particular hay una compañía, con la cual hemos tenido contactos, que es Air Berlin, que para que ustedes sepan opera fundamentalmente desde Palma de Mallorca. Tiene allí un gran nudo de comunicaciones. Canaliza los vuelos españoles hasta Palma de Mallorca y desde allí a todo el centro de Europa. Todos los aviones de esta compañía, por ejemplo, son iguales y la razón que dan es bastante entendible: si todos nuestros aviones son iguales, todas nuestras tripulaciones sólo necesitan saber conducir un avión; todas nuestras piezas son iguales, todo el equipo de mantenimiento tiene que ser igual, es decir, nosotros no dispersamos una flota variada sino que ahorramos costes en tener un único modelo de avión y, por tanto, si ustedes quieren lo que tenemos pues aquí está y, si no, pues nosotros no tenemos aviones ni más

grandes ni más pequeños de los que están operando, que yo creo que es un razonamiento bastante sólido para una compañía de este tipo cuyo objetivo, sin duda, es ahorrar costes.

También es cierto, aunque ha sido un tema hasta ahora relativamente encubierto, que hay subvención desde los gobiernos regionales a la operación de estas compañías en bastantes casos en España. Hay otras regiones a las que no les ha hecho falta porque realmente la operación económica se ha sostenido sola sin necesidad de apoyo regional, pero es cierto que algunas regiones, de manera indirecta, han venido subvencionando este tipo de compañías para soportar o apoyar el lanzamiento de este tipo de vuelos. Y sobre esta situación, que hasta ahora yo diría que era irregular, afortunadamente ha habido una directiva recientemente aprobada, hace mes y medio, por la Unión Europea que, aunque no es especialmente clara ni es de una aplicación inmediata a todos los aeropuertos españoles, sí permite abrir una puerta o dar una cobertura para alcanzar acuerdos entre gobiernos regionales y compañías aéreas para promocionar el tráfico aéreo en aeropuertos de débil tráfico o aeropuertos de características regionales.

Por seguir dándoles datos de qué pasa en España con las compañías de bajo coste, para no crearnos también un espejismo allá donde hay una realidad que igual no va muy a nuestro favor, hay que decir que, efectivamente, en España las compañías de bajo coste han movido ya el año pasado catorce millones de viajeros, es decir, una cifra muy respetable, sobre todo porque ya ha constituido cerca del 30 por ciento del tráfico de pasajeros nacional pero también, como luego veremos en la segmentación por aeropuertos, ese gran número de pasajeros se ha centrado básicamente en dos países: el Reino Unido y Alemania. Y, a su vez, es un tipo de viajero, básicamente, turístico de sol y playa, es decir, como ahora veremos hacia dónde se encaminan, hay compañías de bajo coste en España pero se mueven entre dos núcleos muy concretos, entre Reino Unido y Alemania, y hacia destinos muy concretos también de la geografía nacional. Pero, sin duda, y quizá esto es lo que está llamando más la atención de todos los gobiernos regionales, están moviendo unas cifras absolutamente respetables del tráfico nacional. Pero yo creo que hay que conocer también, en primer lugar, de dónde vienen. Y el adónde van, como luego veremos en la distribución geográfica, parece que también, evidentemente, hacia destinos fundamentalmente turísticos de la costa española.

Aquí tienen una tabla, que yo creo que también es representativa, de cuál es la distribución de viajeros por habitante de los aeropuertos españoles de tamaño medio en donde estaríamos nosotros. Aquí tienen la relación. El primer aeropuerto sería Alicante, con una proporción del 27,5 por ciento entre el número de viajeros registrados en el aeropuerto y la población. Luego están Santiago, Reus, Bilbao, que evidentemente es un aeropuerto próximo a Pamplona que tiene una gran actividad, que mueve 3,5 millones de viajeros al año, es decir, diez veces lo que mueve Pamplona para una población, estrictamente en Bilbao, de 350.000 habitantes. Luego siguen Jerez, Valencia, Vigo, Coruña, Granada, Murcia, Santander, Pamplona. Y luego, también para que no pensemos que somos los últimos en este caso sino que estamos en una posición intermedia, hay aeropuertos de ciudades parecidas a Pamplona, incluso algunas de ellas con vuelos de bajo coste, como son San Sebastián, Valladolid, Vitoria, Zaragoza, y algunas ya con menor actividad como son Badajoz, León y Salamanca. Es decir, nosotros estaríamos en una ratio intermedia en esa tabla, pero también coincido con el señor Lizarbe en que la potencialidad de Navarra nos tendría que llevar a escalar puestos en esta clasificación, es decir, Pamplona, con 320.000 vuelos al año, tiene recorrido en el tráfico aéreo sobre todo atendiendo al potencial económico de una región como es Navarra y luego, como veremos también, a la propia área de influencia pero, en fin, ésta es la situación de viajeros por habitante de los aeropuertos españoles de tamaño medio en este momento.

Este plano, que yo creo que es el que más información nos puede dar, indica dónde están operando las compañías de bajo coste en España. Es muy significativo. Están operando en toda la costa, tanto en la costa cantábrica como, sobre todo, en la costa mediterránea; en las Islas Canarias, Madrid y dos casos, que son Valladolid y Zaragoza. Pero ¿adónde vuelan? Pues vuelan a sitios o bien de un turismo de sol y playa, evidentemente garantizado, como es toda la costa mediterránea y las islas o bien de un potencial de atracción turística, como Santander y Santiago de Compostela; Bilbao, que, realmente, se ha convertido en un referente como aeropuerto en el norte de España, porque todos conocemos el número importantísimo de compañías que operan desde Bilbao; Oviedo porque su Gobierno sí ha adoptado medidas para fomentar el tráfico aéreo en su comunidad y también, evidentemente, hay que pensar que Asturias tiene el doble de población que Navarra y ha habido compañías aéreas que han aceptado poder operar desde Oviedo; y, por supuesto, Madrid como núcleo de comunicaciones en el centro de España. Hay dos casos, que son Zaragoza y Valladolid, en donde también es cierto que los gobiernos regionales han apostado de forma clara por el transporte aéreo, que han conseguido que compañías aéreas operen en esos aeropuertos pero, a pesar de ello, pueden ver ustedes que Zaragoza, por ejemplo,

movió el año pasado 208.000 viajeros, es decir, dos tercios de lo que mueve Pamplona, a pesar de ser Zaragoza, de tener toda la potencia económica de Aragón concentrada en la capital y de tener una gran compañía automovilística; pues a pesar de esa incorporación de una compañía de bajo coste, Zaragoza todavía está en 208.000 pasajeros. Y Valladolid tiene 420.000 pasajeros. Es decir, que, a pesar de contar con compañías de bajo coste, están todavía en una posición muy similar a la nuestra, en donde sólo movemos compañías de carácter convencional.

También aquí se da la circunstancia de lo que es la geografía, aunque luego les voy a mostrar cuál es el área de influencia del aeropuerto de Pamplona, pero aquí tenemos un gran aeropuerto que es Bilbao, un aeropuerto que tiene mucha captación de pasajeros. Está Zaragoza, que todavía no capta un número importante de viajeros desde Navarra, pero ya tenemos datos de que, efectivamente, hay vecinos de la Comunidad Foral que ya se están desplazando a Zaragoza para hacer vuelos hacia Londres o hacia Milán, que es a donde está volando en este momento la compañía aérea de bajo coste que opera en Zaragoza. Y Valladolid que, a pesar de la distancia de Pamplona, como tiene una conexión directa con Bruselas, también sabemos de viajes desde Pamplona hasta Valladolid para coger una compañía de bajo coste y operar hasta Bruselas. Es decir, que realmente estas compañías tienen un área de influencia importante, y Pamplona en este momento ya está, digamos, en un triángulo con aeropuertos que están prestando esos servicios.

Al hilo de la ubicación geográfica y del número de pasajeros que se mueven con compañías de bajo coste, que viene a ratificar lo que hemos dicho antes, a pesar de que las compañías de bajo coste se puedan posicionar en aeropuertos convencionales, como puede ser el de Pamplona, Zaragoza, Valladolid, el 87,2 por ciento de todo el tráfico se está canalizando directamente hacia zonas de turismo convencional, y aquí tienen ustedes: Cataluña, Andalucía, Canarias, Comunidad Valenciana, Baleares y Madrid, y lo que les queda al resto de comunidades autónomas que tienen en este momento este tipo de compañías.

Aquí tienen otro dato que para nosotros es importante, que es el que estamos intentando argumentar ante este tipo de compañías para hacer más atractiva la oferta de Pamplona, y es cuál es la población que vive en un radio de una hora de viaje hasta la capital de Navarra. Entonces, aquí hay un dato que yo creo que es sorprendente, y es que en el entorno de una hora de Pamplona, y además contando con las vías de comunicación que ya disponemos o que estamos a punto de finalizar, se pueden localizar hasta 1.800.000 habitantes. Bilbao, por ejemplo, tiene sólo 1.410.000. Es decir, tendría más población a una hora de distancia Pamplona que Bilbao. En fin, son datos que a veces resultan llamativos. San Sebastián tendría 1.200.000. En cambio, Vitoria-Gasteiz, a una hora de viaje, tendría 2.200.000 habitantes y, a pesar de ello, con la férrea competencia que tiene por parte del aeropuerto de Bilbao es prácticamente un aeropuerto testimonial en este momento. Zaragoza tendría sólo 1.000.000 de habitantes, con 200.000 pasajeros. Y aquí está el resto de datos que no creo que merece la pena profundizar más pero sí es cierto que, con la red de comunicaciones por carretera con que ya dispone Pamplona o que estamos a punto de finalizar, en particular la autovía de Pamplona a Logroño, pues tenemos realmente una área de influencia muy importante. Lo que pasa es que, sin duda, otros aeropuertos más consolidados, en particular el aeropuerto de Bilbao, realmente hacen una competencia importante a nuestras aspiraciones.

También hay que decir que tenemos muy analizado adónde vuelan los navarros en este momento, y digo lo de este momento porque, realmente, lo que nosotros queremos no es atraer sólo a los que en este momento ya están volando sino crear un mercado para que nuevos ciudadanos de Navarra puedan volar a otros destinos, pero todos sabemos que Madrid, Barcelona, Málaga, Palma de Mallorca y Gran Canaria son hoy por hoy los principales destinos nacionales de los vuelos desde Navarra, y que los principales vuelos internacionales, y digo hacia dónde estamos focalizando nuestras pretensiones de esos vuelos de carácter europeo, que son: Reino Unido, Alemania, Italia y Estados Unidos pero, básicamente, estos tres países: Reino Unido, Alemania e Italia. Pero luego, cuando ya segmentamos dentro de cada uno de los países hacia dónde vuelan realmente los viajeros de Navarra en este momento, tenemos una extraordinaria dispersión, es decir, que no hay prácticamente ninguna ciudad alemana que rebase el 20 por ciento del tráfico de pasajeros que vuelan a Alemania y, por tanto, es complicado decidir a qué ciudad encaminaríamos nuestros vuelos, porque todo el mundo diría a Frankfurt; pues a Frankfurt en este momento va sólo el 16 por ciento de los vuelos de personas navarras que vuelan hacia Alemania; a Dusseldorf sólo el 10 por ciento; a Hamburgo, que también suena mucho, sólo el 8 por ciento; y, en cambio, a Hannover, que está al norte de Alemania y que quizá en una quiniela no sería de los primeros en salir como destino, está volando cerca del 20 por ciento. Por lo tanto, también tenemos que identificar cuáles son los destinos que más atractivo puedan tener para los ciudadanos, y, en este caso, yo entendería que, sobre todo, para el empresariado navarro, a la hora de planificar ese tipo de vuelos.

Y ya por concluir la exposición, y en esto quizá me voy a extender un poco más aunque yo creo que es en donde el señor Lizarbe ha hecho el emplazamiento y yo, como ya he dicho al principio, coincido con él, sería saber cuáles son los objetivos del Gobierno de Navarra en materia de transporte aéreo. Pues yo los resumiría en cuatro. Primero, que el aeropuerto de Pamplona-Noáin funcione, es decir, afortunadamente en los últimos meses no ha habido polémicas sobre el aeropuerto de Pamplona pero el año 2004 fue especialmente dramático para este aeropuerto, y así la señora Acedo me hizo salir al ruedo nada más ser Consejero y ahí se hizo lo que se pudo, pero, fundamentalmente, por focalizar la responsabilidad, en el buen sentido de la palabra, hacia quien la tiene, que es hacia AENA. Yo creo que AENA ha hecho todo lo posible durante este año 2005 para mejorar el aeropuerto de Pamplona. La prueba de fuego, sin duda, va a ser este próximo invierno. Realmente el aeropuerto de Pamplona fue mal gestionado el año pasado. Yo creo que no hay que ocultar la realidad. Pero, según nuestras informaciones, AENA ha puesto los mecanismos, y está simplemente a falta de certificarlos, para intentar reducir el número de cancelaciones al mínimo durante el próximo invierno mediante la mejora de los sistemas de aproximación y la reforma del BOR de aproximación desde El Perdón, y también un tema que es menos conocido pero que es muy importante, que es poner mecanismos para facilitar la maniobra de aterrizaje del aeropuerto de Pamplona-Noáin. El aeropuerto de Noáin es de los pocos en donde la aproximación por la pista principal, es decir, entrando por el sur, hay que hacerla en curva, lo cual no significa ninguna limitación grave pero lo normal en un aeropuerto es entrar en línea recta. Y AENA, según nos han informado, está facilitando o poniendo los mecanismos para que esta maniobra se pueda realizar con mayor facilidad por las tripulaciones en los próximos meses.

Yo creo que el segundo punto sí nos afecta más directamente al Gobierno de Navarra y es intentar convencer a compañías –y digo convencer porque ninguna ha venido a Navarra a ofrecer sus servicios porque todas las que viniesen, desde luego, serían bien recibidas– bien convencionales o bien de bajo coste para que operen desde y también hacia el aeropuerto de Pamplona-Noáin. Nuestras pretensiones con este objetivo son incorporar destinos europeos que tengan interés desde el punto de vista empresarial, social y turístico. Yo diría que no podemos olvidar ninguna de las tres facetas, es decir, yo creo que no tiene sentido hacer un esfuerzo sólo para cubrir una hipotética demanda social, que la gente pueda volar barato a determinados sitios. Yo creo que en Navarra, por sus características socioeconómicas, tenemos que focalizar también el aspecto empresarial y turístico, y sumar los tres objetivos para intentar conseguir que haya compañías que vuelen a Navarra. También incrementar los destinos de carácter nacional, es decir, en este momento está excesivamente focalizado hacia Madrid y Barcelona. Creemos que también hay otros destinos que pueden ser de interés para los usuarios navarros y, como ha dicho el señor Lizarbe, que esta combinación pudiera ser a precios competitivos. Yo creo que se sufren en Navarra unos precios realmente abusivos en materia de transporte aéreo pero no cabe duda de que esos precios abusivos vienen también por la falta de competencia y allá donde no hay competencia, evidentemente, la compañía que presta el servicio puede permitirse el lujo de poner un precio que, a la vista está, miles de personas están dispuestas a pagarlo.

Yo diría como tercer objetivo que Navarra no tiene por qué aspirar a aumentar su tráfico aéreo como una finalidad en sí mismo, es decir, parece también muchas veces que en este tipo de aspectos lo importante es el número. Yo creo que, como también ha dicho el señor Lizarbe, no es importante que un aeropuerto tenga actividad en sí mismo, es importante porque demuestra que hay un tejido empresarial y social que tiene ganas de moverse, que tiene voluntad de salir fuera y que también hay una capacidad de absorción de viajeros del exterior que pueda venir hacia Navarra y, por tanto, yo creo que lo que tenemos que focalizar siempre es incrementar la actividad aérea del aeropuerto de Pamplona.

Y como cuarto punto, que yo creo que es el que está más maduro en este momento, está la reforma y modernización del aeropuerto de Pamplona-Noáin para prestar a estas hipotéticas compañías, convencionales o de bajo coste, un aeropuerto que sea moderno, que sea capaz y que pueda, de alguna manera, superar la fase muy próxima también al colapso que en este momento vive el aeropuerto de Pamplona-Noáin.

El Gobierno de Navarra se está moviendo en estos cuatro objetivos. Insisto, no es una tarea fácil, porque si fuera fácil ya se habría conseguido porque llevamos meses negociando con compañías aéreas para que operen desde Pamplona. Es decir, no es un tema de ayer ni mucho menos va a ser un tema que se ponga en marcha a raíz de esta comparecencia. Insisto, si fuera fácil ya habría compañías operando desde Pamplona. Lo que también les digo es que son compañías que quieren mucho volumen de pasajeros. Navarra en este momento no ofrece características atractivas desde el punto de vista de un gran movimiento turístico para este tipo de compañías. Hay que convencerles por otras vías: por la vía del gran potencial socioeconómico que tiene la Comunidad Foral. Eso les

viene un poco más lejos a este tipo de compañías, es decir, no son compañías que operen en este momento en el sector del transporte de empresarios, por simplificar este segmento del tráfico de viajeros, pero sin duda nosotros creemos que Navarra tiene una importante área de influencia en torno al aeropuerto de Pamplona. Tenemos un alto potencial económico y también queremos transmitir que tenemos un relativamente importante potencial desde el punto de vista turístico. Y con estas tres condiciones, más el apoyo del Gobierno de Navarra que, sin duda, intentaríamos que fuera eficaz al fin perseguido, pues en eso estamos. Y también les puedo asegurar que en el momento que hubiera alguna noticia al respecto sería dada a conocer por parte del Gobierno de Navarra. Por mi parte, nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. Señor Lizarbe, tiene la palabra.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias por la información, señor Consejero, porque, realmente, si algo se demuestra de sus palabras y de los documentos que hemos podido ver es que ustedes están estudiando el tema. Yo creo que sería injusto negárselo pero, claro, más allá de estudiar, aquí los éxitos no se ven todavía por ningún sitio. En definitiva, yo no dudo que estén trabajando y de que se lo hayan tomado en serio y de que estén estudiando, pero aquí nosotros lo que tenemos que hacer es exigir resultados y lo cierto es que resultados, hoy por hoy, no hay.*

He visto que en un tono moderado ha introducido la cuestión de la gestión del aeropuerto y de la situación de las infraestructuras, aunque realmente no era el objeto de la comparecencia. Aquí de lo que estamos hablando es de una competencia que sí es del Gobierno de Navarra y que nosotros pensamos que se le puede sacar mucho rendimiento, que es la promoción del transporte aéreo, y ése era el objetivo fundamentalmente de la comparecencia: qué es lo que está haciendo el Gobierno de Navarra para promocionar el transporte aéreo. Y, en función de lo que esté haciendo y de los resultados de lo que pueda estar haciendo, ahí va a venir, lógicamente, el que podamos realmente tener una infraestructura que sea un auténtico elemento dinamizador también del tejido económico. En cualquier caso, sólo un apunte: si la gestión en estos momentos fuese del Gobierno de Navarra y no del Estado –que parece que usted la pide un poco y dice, bueno, estaríamos dispuestos a participar en la gestión–, la situación sería la misma la situación para la promoción. Nada tiene que ver la gestión de las infraestructuras aeroportuarias con la promoción del transporte aéreo. Por lo tanto, no puede servir como excusa: hombre, si yo lo gestionase... No. Si usted lo gestionase lo gestionaría bien o mal pero, en todo caso, tendría que seguir haciendo necesariamente lo que es esa labor de promoción del transporte aéreo, que es una cuestión sustancialmente distinta.

Y aprovecho también, ya que lo ha introducido el Consejero, para decir que el Estado, en materia de infraestructuras aeroportuarias, ahora sí que está haciendo su trabajo. De hecho el plan director del aeropuerto es del año 2000; todo el mundo recuerda quién gobernaba entonces en España y se ha acelerado lo que era una previsión 2000-2015 al 2005-2009. Por lo tanto, aquí veo que, de alguna forma, ese tema no ha sido, como casi siempre en materia de infraestructuras, aviesamente instrumentalizado en contra de nadie, porque, efectivamente, en este caso poco se puede decir porque lo cierto es que ahora, como ha dicho el Consejero, AENA sí que se ha puesto las pilas y está haciendo su trabajo, incluso tengo aquí apuntada la cita literal de que el año pasado hizo todo lo posible para la operatividad del aeropuerto. Pero no estamos hablando de eso. El tema de las infraestructuras está ahí. El tema de la gestión, incluso con la actitud de algunos partidos en torno a la reforma estatutaria, pues me sorprende de alguna forma la insistencia ahora de UPN de hablar de la gestión de los aeropuertos, más que nada por la reunión que el otro día tuvieron en donde alcaldes y jóvenes de UPN le pedían al Presidente Sanz que defendiese el estatus jurídico de Navarra y la unidad de España con uñas y dientes. Entonces, yo no sé muy bien si eso de la gestión, señor Miranda, usted está siendo políticamente correcto, digo para su partido, pero comprenderá que eso ya son cosas de ustedes. En fin, es un tema que..., pero bueno, vamos a dejar claras las cosas y, por lo tanto, aquí hablamos de promoción del transporte aéreo, no de la gestión, que la gestión hoy por hoy la tiene el Estado y, aunque la tuviese Navarra, seguiríamos estando en la misma situación porque hablamos de promoción. Y también vamos a dejar al margen el tema de las infraestructuras, que aquí sí es evidente, cualquier análisis dura treinta segundos, de que el actual Gobierno del Estado sí está realizando su trabajo.

A partir de ahí voy a tratar de valorar objetivamente su información. Lo cierto es que hasta ahora no han hecho nada con resultado conocido. Otra cosa es que ese estudio les dé algún tipo de resultados. Y fíjense, les puedo asegurar que no es ningún ejercicio ni ápice de demagogia. El Consejero ha dibujado perfectamente un triángulo entre Valladolid, Zaragoza y Bilbao, en donde operan y antes no operaban compañías de bajo coste. Nosotros, una vez más, nos quedamos en medio y ahora es más difícil que si se hubiesen realizado determinadas actuaciones de promoción para que nosotros fuésemos uno de los vértices de ese triángulo. Ahora, simplemente, estamos rodeados de

aeropuertos que han tenido un importante incremento de su actividad, que son Valladolid, Zaragoza y Bilbao. Por lo tanto, ya tenemos difícil encaje. Pero yo, aun así, le animo a que lo que no hicieron en el pasado lo hagan en el futuro porque me sigue preocupando enormemente, después de su exposición, qué va a suceder con los aeropuertos de Logroño y de Vitoria, y cuidado con el de Logroño y cuidado con el de Vitoria, sobre todo con el de Vitoria, que, como todo el mundo sabe, se dedica más a la carga de mercancías que al transporte de pasajeros y que tiene una población en una hora similar o incluso superior a la población potencial de nuestra área de influencia. Por lo tanto, el no actuar en materia de promoción del transporte aéreo, como ha sucedido en los últimos años, tiene consecuencias concretas y es que lo que no se hace desde Pamplona se hace desde otros lugares en esa correspondiente zona de influencia. Eso está demostrado con ese triángulo, repito, que estábamos comentando de Valladolid, Zaragoza y Bilbao. Por lo tanto, nosotros tenemos que buscar ahí ese hueco como sea. Y a partir de ahí sí que puedo coincidir con el Consejero en que hay que buscar ese hueco no para que los ciudadanos navarros viajen más barato. Ése es un objetivo pero no es el objetivo general. El objetivo general, evidentemente –creo que en eso sí estamos de acuerdo, en lo demás, aunque lo ha dicho muchas veces, yo no veo por lo menos tantas coincidencias–, es que hay que procurar que el aeropuerto sea, en definitiva, una referencia de actividad económica con la Comunidad Foral de Navarra no tanto que, además, se consigan los pasajes a un precio, evidentemente, más competitivo.

Por lo tanto, la primera exigencia de nuestro grupo es la actuación concreta con resultados porque, de alguna forma, se está repartiendo lo que es el nuevo mapa de utilización del transporte aéreo en España y, si ahí no andamos espabilados, nos quedaremos en un lugar secundario y estaremos perdiendo una oportunidad clara porque la va a ocupar otro. Y la que ya queda la ocuparán Logroño o Vitoria si nosotros no actuamos. Se puede hacer mucho desde los gobiernos regionales y, efectivamente, yo creo que los ejemplos de Oviedo y de Santander son en este sentido muy interesantes, unos gobiernos regionales que, por cierto, sin la capacidad financiera que tiene nuestra Comunidad ni tampoco con la dilatada experiencia de autogobierno han conseguido que unos aeropuertos que eran, evidentemente, de segundo orden a todos los niveles estén en una posición, realmente, inimaginable hace, simplemente, diez años. Por lo tanto, yo creo que ejemplos sí tenemos en ese sentido y muy interesantes.

En resumen, señor Consejero, a nuestro grupo le parece que no se está haciendo todo lo que se puede hacer en la promoción del transporte aéreo en Navarra desde el Gobierno de la Comunidad Foral y, desde luego, le instamos a que realice las actuaciones oportunas. No sólo los políticos sino que todos los ciudadanos saben que las compañías son privadas, que el mercado es libre, por así decirlo, más allá de las lógicas regulaciones de la ordenación del propio tráfico, pero es una actividad privada, como en tantas otras cosas y, por lo tanto, con habilidad y con acierto se puede conseguir convencer a determinadas compañías para que elijan nuestra plaza, para que elijan Pamplona frente a otras posibilidades. Y aquí cualquier dejación, cualquier falta de éxito en la gestión, simple y llanamente, puede estar hipotecando las posibilidades de este aeropuerto con respecto a otros aeropuertos que puedan tener alguna relación con nuestra área de influencia. Es necesario, repito, mejorar horarios, mejorar frecuencias y mejorar precios, y esto es al margen de la competencia de la gestión, porque con la competencia de la gestión no necesariamente se mejoran horarios, se mejoran frecuencias o se abaratan los precios, es con la promoción del transporte aéreo, y ésta es la competencia que tiene el Gobierno de Navarra, que parece que ahora se ha tomado en serio, pero es evidente que ésta era una cuestión menor en los años anteriores tanto para el actual Consejero como para quienes le precedieron y, por lo tanto, a mí me parece que el esfuerzo global que Navarra está haciendo en materia de infraestructuras de otro orden tiene que entenderse en el conjunto de las infraestructuras y también reportar beneficios al aeropuerto de Noáin-Pamplona para que, a su vez, éste tenga la correspondiente réplica en otra serie de beneficios para nuestra economía y para la calidad de vida de los ciudadanos. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Lizarbe. Señor Valero, por UPN, tiene la palabra.*

SR. VALERO ERRO: *Muchas gracias, Presidenta. Le damos la bienvenida al señor Consejero y nosotros vamos a retomar la explicación del propio Consejero en tres cuestiones. Primero, hay que dejar el marco claro: son compañías privadas que operan libremente; es un mercado libre en servicios y tarifas y está claro que la competencia de la gestión es del Estado a través de la empresa AENA. Sí que se ha solicitado el compartir, no el gestionar, esa gestión. Entendemos que si se comparte es con ánimo de ser positivos y de mejorar desde ese punto de vista. No es otra la reivindicación sino el intentar mejorar esa gestión. Lo que tenemos claro es la dificultad, y hay que decirlo claramente a los ciudadanos, de las compañías de bajo costo. Todos somos conscientes de que operan en la costa: Reus, Alicante. Eso es lo que se sabía, aparte de las explicaciones del Consejero. Operan por el tema de sol y playa y la dificultad*

que tienen en el interior, fundamentalmente porque en la zona de Navarra tenemos otra ciudad, que es Bilbao, que tiene mayor número de habitantes y más experiencia con respecto a esa situación.

Entendemos que el plan director aprobado ya por otro Gobierno ha servido, por lo menos, para la ejecución 2005-2015. Es bueno reconocer que el plan director del año 2000, plazo de ejecución 2005-2015, se ha podido acortar, 2005-2009, pero el inicio era en el 2005 en ambos casos. Se ha contemplado y es bueno reconocer que sirve de algo lo aprobado por otras administraciones.

Y también hay que indicar que, al fin y al cabo, somos 550.000 habitantes y no hagamos aquí que parezca que somos 3 o 4 millones de habitantes. Somos 550.000 habitantes. Es verdad que con una competencia: tenemos Zaragoza, Vitoria, San Sebastián, Bilbao. Tenemos 314.000 pasajeros, más que todos esos aeropuertos que he comentado previamente y, como también dice mi compañero, también tenemos Biarritz. Tenemos esa oportunidad, tenemos ese número de pasajeros y tenemos que seguir trabajando. Y desde aquí animamos al Consejero a seguir en esa línea, que pueda seguir llevando adelante sus estudios pero siendo conscientes de la dificultad que tiene. Aquí decimos bajo coste y vemos que son aviones de 180 pasajeros, un único destino y eso tiene una dificultad. Claro, todo es solucionable. Con dinero público, desde luego, lo podemos hacer, pero habrá que priorizar, supongo, que también este Parlamento el día de mañana priorizará lo que pueda ser de interés para los ciudadanos de Navarra en general. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Valero. Señora Figueras, tiene la palabra.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes a todos. Agradezco al Consejero las explicaciones que nos ha dado. Coincido en parte de que son fundamentales las actuaciones que tienen que ir en la doble vertiente, como ya se ha comentado, que no solamente se tiene que hacer el esfuerzo de incremento en aquello que tiene que ver con el transporte turístico sino que lo económico y empresarial debe estar unido para que, al final, se consigan resultados más aceptables. Pero no cabe duda de que es un momento crítico, además porque tiene que ver con dónde se van a dedicar las infraestructuras o se van a priorizar. Y siempre, desde que yo estoy en el Parlamento por lo menos, hemos hablado de que hay un serio competidor en el ámbito de los viajes en avión, que va a ser más o menos el tema del tren cuando al final se decida y se ponga en marcha, ya lo es actualmente pero puede serlo más. Sin embargo, yo creo que en este momento hay que hacer todos los esfuerzos que se puedan para que esta infraestructura tenga las capacidades que todos deseamos.*

En ese sentido, como la petición iba más que nada en todo lo que eran vuelos y cómo mejorar todo, lo que sí es cierto es que nosotros tenemos que decir públicamente que nos sentimos muy satisfechos con el plan director actual y con la actitud en ese sentido del Gobierno actual, porque es una de las cosas que nosotros hemos planteado en Madrid y, efectivamente, hay que decir que se ha sido receptivo en los presupuestos generales y que se ha admitido una enmienda por valor de cinco millones para todo lo que tiene que ver con las infraestructuras. Y se trata de que esas infraestructuras estén en condiciones para que, al final, se use un medio como éste, porque lo cierto es que, si se ha tenido que desviar, y ya veremos qué pasa este año, cantidad de vuelos para aterrizar en otros aeropuertos, son incomodidades que lo único que ponen son limitaciones al uso de este medio. Por lo tanto, nosotros estamos interesados en que se hagan todos los esfuerzos.

Y nuestra opinión es que se tuvieran competencias en este ámbito, que los aeropuertos fueran de competencia, por supuesto, autonómica, porque consideramos que realmente es una de las infraestructuras que lógicamente a medio plazo, más que a corto, tendría que ser competencia autonómica. Para nosotros es una apuesta por la que trabajaremos. Y, en ese sentido, ya digo que es fundamental trabajar en este momento porque es cierto que existe una competencia de otros aeropuertos y una competencia importantísima en otro medio de transporte como es el tren. Por lo tanto, a nosotros nos preocupa. Y apoyamos y solicitamos que el Gobierno en ese sentido haga todos los esfuerzos para conseguir todos esos objetivos que ha relatado. Y de eso se trata, de que los haga y veamos realmente si hay resultados positivos. Gracias.

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Arratsalde on guztioi. Yo creo que sobre un tema, por lo menos, parece que no vamos a tener que debatir mucho, y es lo que tiene que ver sobre el estado actual del aeropuerto con respecto a lo que debería ser una infraestructura moderna y que responda un poco a la dinámica de movimiento que se está dando cada vez más en la sociedad. Quizá la duda es cómo va a quedar el tema con esos 52 millones de inversión que se va a desarrollar: si realmente vamos a conseguir convertir el aeropuerto de Noáin en un aeropuerto con proyección de futuro o después de eso vamos a tener que llegar a la conclusión de que cuando acaben estemos otra vez en situaciones parecidas a las actuales.*

Yo sí quiero terciar en el tema de las competencias. Por decir algo, le animaría a UPN a que apueste por el carriquiri en vez de por el toro de Osborne, y es que sí entiendo que hay que reivindicar las competencias y la gestión de los aeropuertos, cómo no. Es decir, todo el esfuerzo, todo el tiempo y recursos que perdemos en negociar con AENA, y no siempre con los resultados que nos gustaría, con competencias y voluntad seguramente nos iría mucho mejor, cómo no. Por lo tanto, en ese sentido sí animaría a que el Gobierno apueste por coger competencias y gestionen el aeropuerto porque seguramente, por lo menos, estaríamos en unas condiciones: dependería exclusivamente de nosotros y de la voluntad política de introducir los elementos que considerásemos necesarios y no tendríamos que ir a ningún sitio a llamar a la puerta ni a perder tiempo ni esfuerzos en muchas gestiones.

Otro tema que parece evidente, que no sé si va a dar mucho de sí, es el debate sobre la situación actual de los servicios de aeropuerto. Yo creo que está claro que tenemos pocos servicios, escasos, de dudosa calidad y muy caros. Estamos de acuerdo en que son escasos, en cuanto a la calidad me refiero porque nunca hay garantía absoluta, dentro de la lógica que debería existir, de que el avión va a salir o va a llegar o quien tiene el billete va a poder embarcar o no y, además, porque son unos precios absolutamente desorbitados para el servicio que prestan. Y, entonces, a mí por lo menos me gustaría introducir un debate, es decir, la situación actual que tiene Navarra con respecto a las prestaciones del aeropuerto de Noáin, con respecto al tipo de servicio y líneas que operan, ¿es una apuesta en positivo o es un freno para desarrollar otro tipo de iniciativas? Ésa es la gran duda. Yo tengo dudas de si las actuales compañías que están funcionando en régimen de monopolio, casi se puede decir, con respecto a los servicios y a los destinos que se prestan en estos momentos están suponiendo un freno al desarrollo del aeropuerto de Noáin. Lógicamente, hay una cifra que no ha dado el Consejero, que sería interesante, y es cuántos ciudadanos y ciudadanas de Navarra salen fuera de Navarra para coger un avión a otro aeropuerto con otros destinos. ¿Qué número de ciudadanos y ciudadanas de Navarra coge el coche, un autobús, el tren para ir a otro aeropuerto y coger el avión? Porque, claro, igual nos llevamos la sorpresa de que entonces ya no seríamos 314.000 sino que, igual, la totalidad sería medio millón, etcétera. Y cuando esos ciudadanos o ciudadanas salen de Navarra en un autobús, en un tren, en coche, les lleva un familiar a coger el avión a otro aeropuerto, ¿por qué se da entre otras cosas? Porque es imposible un puente desde Pamplona a otros aeropuertos para coger el vuelo que se pretende, es decir, es que vale más ir de Pamplona a Madrid o a Barcelona que una semana a Canarias con vuelo incluido, y no estoy diciendo ninguna tontería. Lógicamente eso impide que el aeropuerto de Noáin cumpla otras muchas funciones. De eso estamos hablando con respecto, fundamentalmente, a quien pretende salir de Pamplona o de otro punto de Navarra al destino que sea. Pero me imagino a los turistas que quieren hacer a la inversa, y cada vez vienen más ciudadanos de Europa y del mundo y, lógicamente ante una oferta de vuelos cara o barata, todo el mundo opta por los vuelos baratos. Pues me imagino que los ciudadanos europeos que cogen sus paquetes de viaje, me da igual que sean ingleses, alemanes o los que sean, venir a Pamplona les supone tener que pagar una cantidad muy fuerte desde el destino donde terminan o, si no, buscar otro medio de transporte alternativo. ¿Por qué? Porque es imposible desde cualquier destino comunicar con Pamplona si no es con las líneas de doscientos y pico euros el viaje. Entonces, es que es imposible la salida desde Pamplona y es imposible la entrada a Pamplona y eso, a nivel turístico, me imagino que sin ninguna duda influye muchísimo a la hora de que muchos turistas de cualquier punto de procedencia contemplen la posibilidad de incluir a Navarra como punto de referencia en sus viajes, en sus visitas, etcétera. Ése es un problema de fondo. Entonces, el sistema actual que está operando en Navarra, en Noáin, o tiene proyección de futuro o está suponiendo un freno al futuro. Ésa es la reflexión que deberíamos hacer todos. Nosotros, desde luego, no tenemos muy claro que esté suponiendo una proyección de futuro y quizá esté impidiendo que otro tipo de compañías pueda apostar por incorporarse a dar el servicio, incluso que se pueda generar un nivel de tráfico de personas suficiente para que esas compañías funcionen. Gracias.

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

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Señora Presidenta, muchas gracias, buenas tardes. Agradecemos al señor Consejero la información que nos facilita a petición del portavoz del Partido Socialista y da pie a hacer algunas reflexiones de las que yo creo que todos debemos ser conscientes. En primer lugar, una de las cosas que queda clara es que en ningún caso la razón fundamental por la cual el aeropuerto de Pamplona esté infrautilizado debería una razón técnica, por deficiencias del aeropuerto, por mala calidad en las pistas, en las maniobras para aterrizaje, por falta de medios técnicos que posibiliten el aterrizaje en condiciones adversas o cualquier otro tipo. Yo creo que ahí es donde habría que poner toda la carne en el asador para evitar que ésa fuera la*

razón de la infrautilización del aeropuerto. Eso sería, desde luego, achacable a quien tiene la responsabilidad y también a quien tiene la obligación de incitar al responsable a que lleve a cabo y a negociar con él todas las actuaciones que conduzcan y sean tendentes a que el aeropuerto esté en plena capacidad operativa para que ésa no sea la razón fundamental. Se nos dice y se agradece la información de que AENA ha acordado en este momento con el Gobierno de Navarra un adelanto de las fechas previstas y, por lo tanto, lo que estaba previsto hacer hasta el 2015 va a hacerse en un plazo bastante inferior, casi la mitad, hasta el 2009. Y, desde luego, lo que tenemos que tener claro es que el aeropuerto de Pamplona tiene que ofrecerse a las compañías que puedan operar en él, sean las convencionales o las de bajo coste, en plenitud de condiciones técnicas para que ésa no sea la razón. Eso sí que sería francamente achacable y sería una responsabilidad del responsable, primero de él, y también lógicamente de nuestro Gobierno si no fuéramos capaces de haber negociado esas condiciones. Como eso parece ser y está claro que no va a suceder, sino todo lo contrario, que tenemos ya un aeropuerto que debe de estar, esperemos que se cumpla por parte de AENA, en las mejores condiciones posibles, hay que entrar a analizar las otras razones.

Y no hay más que dos fórmulas para tratar de mejorar el aeropuerto, y son reflexiones en voz alta. O se mejora la oferta, es decir, porque hay más oferta para hacer en Pamplona, que si hacemos Navarra más atractiva y entonces obligamos a las compañías a que tomen Pamplona como referencia para plantearse vuelos que tengan como destino esta Comunidad Foral y su aeropuerto y, por lo tanto también, ésa es una posibilidad. Y ahí hay que encuadrar cualquier tipo de actuación de orden cultural, de convenciones, de congresos, de lo que sea, y sería una faceta que habría que potenciar con los operadores, tratar de poner a Navarra en el mapa de los destinos y, por lo tanto, que fuera una compañía la que se planteara como operativo y, al hilo del vuelo diario, francamente me parece una cosa complicada, pero desde luego también puede hacerse un aeropuerto operativo en cuestión de vuelos chárter, etcétera, que tendría también mayor atractivo si conseguimos, repito, poner a Navarra a través de cosas fundamentales como es el tema de congresos, se me ocurre, o como el tema cultural en el mapa.

Y otra cosa es que desde Navarra surja una demanda que obligue a las compañías o que les incite a que tomen el aeropuerto de Pamplona como una posibilidad en donde convenga y sea rentable hacer vuelos. Yo eso lo veo francamente complicado. Yo creo que el señor Consejero pone sobre la mesa unos datos importantes y el estudio de los mismos nos dicen que la situación de Pamplona no parece que sea la mejor. Hay un aeropuerto a poco más de una hora de Pamplona, que es el aeropuerto de Bilbao, que hoy es el aeropuerto más importante del norte de España, aeropuerto con el cual es imposible competir y plantearse una competencia directa con él es realmente absurdo. Y luego las compañías tienen que buscar, como las de bajo coste, aeropuertos alternativos en donde pagan menos tasas, en donde les puede resultar rentable, pero quizás como sustituto del destino de Bilbao. Parece ser que potencian Santander. Habrán hecho sus cálculos, sus fórmulas de estudio, seguramente mejor que cualquier Gobierno, y no se han planteado, como dice el Consejero, no han venido a preguntar al Gobierno ni a interesarse por este aeropuerto. Sus razones tendrán y, por lo tanto, eso es difícil de modificar. Repito, se puede modificar a través de, quizás, generar aquí una necesidad pero yo lo veo prácticamente difícil.

¿Subvencionar las actividades para potenciar que las compañías vengan a Navarra? Pues puede ser posible. Lo que pasa es que habría que plantearse realmente qué queremos o qué fin tiene el potenciar un aeropuerto como el de Pamplona, es decir, ¿tiene como fin potenciar el tejido económico-empresarial de esta Comunidad? Pues no parece que hasta ahora haya sido un lastre importante. Es cierto que hay demandas pero yo no sé si la demanda fundamental de esos vuelos en este momento es la del tejido empresarial, que puede ser que lo sea, pero a mí no me parece que esa demanda potencial que tenga Navarra, desde luego difícil tiene llenar un vuelo diario de 180 personas a cualquier destino europeo o nacional y, entonces parece difícil que sea ése el motivo. Yo creo que el tejido empresarial tiene aeropuertos y vuelos de conexión directa con cualquier parte de Europa a una hora, a menos de una hora o a poco más de una hora de esta Comunidad según el aeropuerto y, desde luego, no parece que ha sido ésa una demanda fundamental.

¿El destino turístico? Pues con la potenciación que se hace en los meses importantes de demanda, que son los de verano, parece que se ha satisfecho. Entonces, ciertamente yo veo una situación complicada en donde habría que articular fórmulas que pudieran hacer, repito, atractivo este aeropuerto a compañías que operen a bajo coste porque yo no sé si es atractivo o es interesante volar con los costos ordinarios ciertamente pagando ochenta, noventa mil pesetas a cualquier destino desde esta Comunidad y se lo puede permitir, digamos, una persona o una familia que haga un vuelo turístico. Desde luego el costo es francamente inasumible.

En cualquier caso, me parece que el Consejero se plantea y nos ha planteado que está en conversaciones o que se está trabajando con compañías,

que se están viendo destinos y nos pone sobre la mesa las dificultades que nosotros también, desde luego, asumimos. No por eso debe dejar de intentarse pero que hay que ponerse en la realidad en la que estamos. Los aeropuertos que han funcionado francamente bien con vuelos de bajo coste, como se pone de relieve una y otra vez en reportajes periodísticos, como puede ser, por ejemplo, el de Gerona, que parece que es el paradigma de esta cuestión, pues es evidente que el radio de acción de Gerona en la comunidad catalana son varios millones de habitantes. Cualquier otro aeropuerto que pueda funcionar, a lo mejor, que se ponga en marcha cerca de Madrid, que también alguno hay si no me equivoco, pues evidentemente tiene esa área de influencia y esas connotaciones. Pamplona podría ser una alternativa a Bilbao pero me parece que ésa sería en todo caso la única posibilidad que le queda, debiendo competir al respecto probablemente con San Sebastián, con Santander y, a lo mejor incluso, con Zaragoza.

En todo caso, yo creo que todos tenemos la voluntad y el deseo de que se incremente el número de vuelos. Que a todos nos gustaría que se potenciara más porque estamos viendo, y se nos ponen los dientes largos, las posibilidades que tienen este tipo de vuelos en otras comunidades pero, en todo caso, yo creo que depende más de la voluntad de las compañías que operan en el mercado libre que de la voluntad que tengamos algunos grupos políticos y, desde luego, de este Gobierno en obligarles, cosa difícil, a que operen desde este aeropuerto.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Pérez-Nievas. Señor Miranda, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muchas gracias por sus intervenciones. Intentaré responder a lo que yo creo que es más significativo. En relación con lo que ha vuelto a plantear el señor Lizarbe, efectivamente hace una separación que puede parecer evidente a priori, que es la separación que hay entre la gestión de la infraestructura y la promoción del transporte aéreo. Usted lo ha dicho de manera taxativa. Yo le puedo decir que no es así. Yo le puedo decir que puede haber una vinculación directa entre la gestión de un aeropuerto y la promoción del transporte y yo diría que eso es a lo que se tiende, precisamente, en los países más avanzados y es a lo que se va a tender también en España. Es decir, la gestión de una infraestructura, como es un aeropuerto, puede tener una influencia relevante en la promoción del transporte, es decir, los aeropuertos, sobre todo los aeropuertos regionales, pueden ofrecer a las compañías aéreas condiciones de operación diferentes de lo que puedan estar ofreciendo aeropuertos más importantes o peor comunicados o de diferentes características al que uno tiene en su población. Es decir, si el Gobierno de Navarra, como otros gobiernos regionales, pudieran participar en la gestión de la infraestructura, con total seguridad podrían ofertar y ofrecer a las compañías aéreas condiciones diferentes de las que hay ahora en el aeropuerto de Pamplona o en el aeropuerto de Santander o en cualquier otro aeropuerto porque, al fin y al cabo, cada uno podríamos ofrecer lo que tuviéramos más en nuestra mano de mejorar respecto de otros aeropuertos competidores en el buen sentido de la palabra, es decir, cada cual llevaríamos nuestro producto, incluido el aeropuerto, a las compañías aéreas. De hecho las compañías aéreas, sobre todo las de bajo coste, lo primero que ponen encima de la mesa son los costes de operación aeroportuaria donde España, dicho sea de paso, está a la cabeza de todo Europa en cuanto a las operaciones que se conocen como* handling, es *decir, el coste de las operaciones aeroportuarias en España es el más caro de toda Europa, y es así porque también se viene arrastrando desde hace muchísimos años esta estructura de costes a nivel nacional, es decir, es así y además no parece que vaya a cambiar a corto plazo, pero es cierto que, si esa gestión no estuviera sólo en manos de AENA sino de AENA con gobiernos regionales o con terceras administraciones o exclusivamente en manos de administraciones regionales, posiblemente esos costes podrían variar, no sé si al alza o a la baja, pero realmente estaría en manos de quien gestionase el aeropuerto. Entonces, sí que hay una relación directa entre infraestructura y promoción del transporte. Otra cosa es que hoy por hoy no se pueda hacer en España y nosotros a lo único que aspiramos es a poder participar en el futuro en esta operación. Yo creo que eso sería bueno para Navarra. No creo que sea desmontar al Estado que Navarra pueda participar en la gestión del aeropuerto de Noáin; al revés; todo lo contrario porque, además, yo creo que el Gobierno de Navarra siempre ha dicho que, en principio, lo que plantea es la cogestión, es decir, no expulsar a AENA del aeropuerto, ni mucho menos, sino que cada uno aporte lo que mejor pueda conocer, es decir, AENA su parte de infraestructura a gran escala y el Gobierno de Navarra su parte de conocimiento territorial, su ayuda económica, su desarrollo en conexiones, en fin, hay un amplísimo abanico de actuaciones que se pueden hacer vinculadas a la gestión de infraestructura aeroportuaria. Desde luego, en los aeropuertos de mayor tamaño, a la vista está, se está haciendo ya en todo el mundo.*

En cuanto a la relación de AENA con el aeropuerto de Noáin, pues efectivamente, yo tengo que decir en este momento que AENA ha respondido a

las peticiones del Gobierno de Navarra y algo habrá visto AENA en Noáin cuando es de los pocos aeropuertos regionales que se van a reformar, es decir, eso a nosotros nos da una cierta confianza. Tampoco AENA va a invertir 52 millones de euros en Noáin porque se lo pidamos nosotros así como así. Evidentemente, nosotros les hemos hecho ver cuál es la potencia socioeconómica de Navarra; evidentemente, también lo mal que está el aeropuerto actual; y yo también diría lo que he dicho antes, el recorrido que parece que tiene la Comunidad Foral en cuanto a transporte aéreo. Entonces, yo creo que la suma de esas tres cosas es lo que ha animado a AENA a comprometer esa inversión de 52 millones de euros para los próximos cuatro o cinco años y, por tanto, yo creo que no es la primera vez que lo digo hoy aquí, sino que ya lo he dicho muchas veces, que, cuando el Estado responda a las peticiones de Navarra, pues Navarra sabrá decir que el Estado ha respondido y, por tanto, como bien dice el señor Lizarbe, la respuesta de AENA es un buen ejemplo de lo que se puede hacer por parte de la Administración del Estado cuando se quieren hacer infraestructuras en Navarra, es decir, si se quiere se puede.

En el tema de la competencia con otros aeropuertos, sí que le voy a dar la razón. Efectivamente, como todo en esta vida, el que se adelanta canta y Sondica no es del año 2005, Sondica lleva quince años luchando por un mercado aéreo. Vitoria, como carga, no es del año 2005, Vitoria lleva veinte años como aeropuerto de carga. Y así, como todo en esta vida, todos los que de alguna manera hacen las cosas bien fueron los primeros en planteárselo. Eso yo creo que también es una lección no sólo para el aeropuerto de Pamplona sino para otras muchas actividades en donde yo creo que en Navarra, allá donde pensamos que realmente hay que dar impulso, pues hay que darlo cuanto antes porque, si no, evidentemente hay otros, y más hoy en día, que se te adelantan.

En ese triángulo, Bilbao, Zaragoza, Valladolid, ¿dónde está Pamplona? Pues yo creo que Pamplona todavía está bien posicionada. Yo creo que tenemos potencia. Yo creo que frente a Zaragoza, con 200.000 viajeros, y a Valladolid, con 250.000 o 300.000, nosotros todavía tenemos algo que decir en el transporte aéreo en el norte de España. Como ha dicho el señor Valero, yo creo que competir con Sondica no tiene sentido. Nosotros lo que tenemos que hacer es buscar nuestro hueco, vender nuestro producto y que haya compañías aéreas que con el apoyo o la promoción del Gobierno de Navarra puedan operar desde aquí.

Y ya por terminar, usted ha dicho taxativamente que el Gobierno no está haciendo su trabajo en esta materia. Bueno, pues yo quiero decirle, señor Lizarbe, que sí estamos haciendo nuestro trabajo. Otra cosa es que nuestro trabajo todavía no tenga frutos. Pero como anécdota le diré que si yo tomé posesión como Consejero de Transportes hace año y medio, porque quizá en obras públicas igual tendría menos que decir, pero la parte de transportes evidentemente sí que era nueva para mí, y le puedo asegurar que lo primero que dije en la Dirección General de Transportes cuando tomé posesión es que uno de los objetivos era traer compañías de bajo coste a Navarra. Fíjense las cosas que pasan esos días. ¿Qué hay que hacer? Traer compañías de bajo coste a Navarra. Vamos a ponernos las pilas hasta conseguir que una compañía de bajo coste llegue a Navarra. Eso se ha ido transformando a lo largo de estos meses porque estamos viendo la dificultad para que en Navarra operen este tipo de compañías hoy por hoy, porque también es un sector en el que lo que hoy no se hace no quiere decir que no se haga dentro de un año. Entonces, lo que hemos hecho ha sido abrir el abanico de nuestras opciones y vamos a ver si en los próximos meses podemos tener algún resultado positivo de manera que se cumplan estos objetivos que están aquí marcados y, en particular, el segundo objetivo, es decir, incrementar nuestras conexiones nacionales e internacionales y, por supuesto, a precios competitivos. Pero insisto, señor Lizarbe, en la sombra, discretamente, sí estamos haciendo el trabajo de intentar captar compañías aéreas o ampliar el servicio aéreo en Navarra porque creemos que es importante, como bien ha dicho, como vector económico de la actividad de la Comunidad Foral.

En cuanto a lo que ha resaltado el señor Valero, yo creo que también ha dado un poco en el clavo en el tema de la promoción. La promoción puede ser que tenga un coste. Yo diría que es muy probable que tenga un coste. Yo creo que ya se puede decir. Antes no se podía decir. Ahora sí que se puede decir. También le quiero decir, señor Lizarbe, que hasta ahora todos los gobiernos regionales han tenido que trabajar de tapadillo porque no era legal la ayuda a las compañías aéreas. Ahora sí parece que va a ser legal pero, evidentemente, no podemos estar ayudando a aviones de 180 plazas que transporten 20 pasajeros. Yo creo que eso ningún Gobierno y ningún partido político pueden apoyar medidas de ese tipo, es decir, yo creo que hay que buscar un equilibrio entre la promoción y la racionabilidad de lo que estamos promocionando. Entonces, ese punto muerto para las compañías aéreas, es decir, allá donde el grado de ocupación de las aeronaves empieza a ser razonable es el que estamos intentando buscar para que, evidentemente, esa priorización del gasto no sólo sea por priorizar el gasto siempre sino porque, además, aunque tuviésemos dinero no sea un auténtico derroche, es decir,

vamos a buscar proyectos que realmente tengan una racionabilidad y que generen tráfico aéreo.

En cuanto a lo que ha indicado la señora Figueras, por parte de Izquierda Unida, efectivamente el ferrocarril es un medio claramente competidor del transporte aéreo, pero también es cierto, y yo creo que es nuestra esperanza en cuanto a qué se puede ofertar desde el punto de vista del tráfico aéreo en Navarra, que todos sabemos que el año pasado, el año 2004 se puso en marcha el tren Altaria, que además yo creo que fue muy bien recibido especialmente por su partido, que es un firme defensor del ferrocarril y, si las cifras no me fallan, el ferrocarril incrementó su número de pasajeros un 65 por ciento durante el año 2004 en Navarra y el aeropuerto un 2,6 por ciento. Es decir, no se comió el ferrocarril al avión; yo diría que afortunadamente. Es decir, que el avión aguantó el tirón del ferrocarril y, aun así, el ferrocarril ha crecido en número de viajeros un 65 por ciento. Esto también es una lección para el transporte aéreo, es decir, cuando hay buen servicio y un precio razonable hay una parte de la población que antes o no viajaba o viajaba en otros modos de transporte, fundamentalmente el vehículo privado, que se incorpora en este caso al ferrocarril. Pues es lo que nosotros queremos que pase con el transporte aéreo, es decir, que haya una buena oferta en la que gente que en este momento no utiliza prácticamente más que el vehículo privado pase a usar el transporte aéreo. Pero, efectivamente, hoy por hoy, y aun siendo una competencia evidente entre el ferrocarril y el avión, no se ha fagocitado un modo u otro, lo cual yo creo que es un buen síntoma para todo el conjunto del transporte en Navarra.

En cuanto a lo que decía el señor Jiménez Hervas, sí a las competencias, pues ya le he dicho que nosotros, efectivamente, buscamos las competencias pero no por una cuestión política, que también, sino evidentemente por una cuestión de mayor eficacia en la gestión del modo del transporte aéreo.

En cuanto a la reforma en marcha del aeropuerto de Noáin, la reforma es para triplicar la capacidad del aeropuerto, es decir, pasar de 340.000 viajeros a un millón. Si Navarra llegase a transportar un millón de pasajeros al año, evidentemente, ya está previsto en el plan director que hay margen para ampliar el aeropuerto de Pamplona, pero en este momento este desarrollo del aeropuerto de Pamplona permitiría triplicar el número de usuarios respecto al de la actualidad.

En cuanto a la afirmación que ha hecho, que yo también quiero hacer una breve reflexión, de que en Pamplona aparte del precio, que en eso coincido sin duda con todos ustedes, hay una incertidumbre en cuanto a qué vuelos se pueden o no se pueden tomar, cuáles se pierden, cuáles se cancelan. Yo creo que eso ha hecho mucho daño al aeropuerto de Pamplona y no se lo atribuyo a usted porque, evidentemente, yo creo que usted al fin y al cabo será correa de transmisión de lo que realmente ha estado en el sentir popular: que el aeropuerto de Noáin es un desastre. Bueno, pues el aeropuerto de Noáin, como ya dije en aquella famosa intervención del mes de marzo del año pasado, en el año 2003 dio servicio al 99,5 por ciento de los vuelos, es decir, falló un 0,5 por ciento. Luego, en el año 2004 la cosa cambió. Pero en el año 2003, que es cuando se empezó a generar esta sensación de que el aeropuerto de Noáin no funcionaba, realmente funcionaba, porque funcionaba al 99,5 por ciento. Entonces, yo creo que quienes han generado la imagen de que el aeropuerto de Noáin no funciona, al final, y ya se lo hemos dicho a quien lo ha hecho, que ha sido alguna asociación, esto va contra todos nosotros, es decir, cuando tú dices que una cosa no funciona al final la gente se piensa que no funciona, aunque no sea cierto, y al final se genera un grado de incertidumbre que luego va el Gobierno de Navarra a una compañía aérea que opera desde Londres y dice: pero si el aeropuerto de Noáin no funciona, pero, por Dios, pero si tenemos aquí todos los recortes, si no funciona. Entonces, quiero decir que es un escalón más a subir por nuestra parte si decimos que el aeropuerto no funciona cuando yo creo que este aeropuerto funciona y puede funcionar perfectamente.

También da en el clavo el señor Jiménez Hervas cuando dice que hay mucha gente que va a otros sitios a tomar el avión. Pues es cierto. Lo que pasa es que yo creo que no es tanto por el precio, que en algún caso será, porque donde hay precio es en la relación Pamplona-Madrid y el que no coge el avión por precio coge el coche o el tren y se va hacia Madrid, pero sí es cierto que hay un número conocido de navarros que va a otros aeropuertos. Y, efectivamente, supongo que el dato no lo tendrá pero ha acertado con él, es decir, posiblemente entre los que ahora operan en Noáin más los que van fuera, estaríamos hablando en torno a una cifra de unos 500.000 o 600.000 viajeros en total, es decir, hay casi otros tantos viajeros que en este momento van a otros aeropuertos españoles o a Biarritz a coger vuelos que en este momento no salen desde Pamplona. Lo que pasa es que esos vuelos son ya tan dispersos que, al final, son muy pocos viajeros por vuelo lo que aporta Navarra, pero es cierto que hay un número equivalente de viajeros que desde Pamplona sale hacia otros aeropuertos a coger el avión y, por tanto, ésa también es una de nuestras esperanzas de que, si hay una buena oferta en Pamplona, vuelen desde aquí. En definitiva, si hay 300.000 pasajeros al año que salen de Navarra hacia otros aeropuertos a tomar

aviones, significa que todos los días del año hay mil personas que van o vienen de algún aeropuerto de las cercanías de coger un avión, equivalente más o menos al número de pasajeros que cada día toma el avión en Pamplona. Por tanto, ése es otro de los argumentos que esgrimimos desde el Gobierno de Navarra ante las compañías aéreas para decir: señores, ya hay un mercado que existe y que habría que intentar retener en el aeropuerto de Pamplona.

Y, por último, como bien decía el señor Pérez-Nievas en cuanto a las posibles subvenciones, coincidimos plenamente, es decir, yo creo que las subvenciones o ayudas o apoyo, más que subvenciones, porque más bien es promoción del transporte aéreo en Navarra que tiene que tener un fin que sea socialmente aceptable. Es decir, yo creo que hay que focalizarlo hacia esas tres facetas: la parte social, la parte empresarial y la parte turística, e intentar que esa promoción desde Navarra hacia el transporte aéreo tenga como objetivo cubrir los tres sectores que yo creo que son determinantes para que un transporte aéreo tenga una justificación social. Por mi parte nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. No sé si algún portavoz desea hacer alguna otra aclaración. Señor Lizarbe, tiene la palabra.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. Muy brevemente, básicamente por incidir en algunos temas que yo creo que no son como se están diciendo por parte del Consejero, porque siempre introduce algún matiz al respecto un tanto distorsionador. Mire, en el tema de la gestión igual bastaría, en vez de discutir tanto, mirar un texto legal de cierta importancia que al parecer no debe ser precisamente el libro de cabecera de muchas de sus señorías. Pero yo creo que igual lo importante no es pensar lo que dicen las leyes que se elaboraron en 1982, sino que lo que importa es la operatividad. Y en el tema de la gestión, tal vez el señor Jiménez Hervas, el señor Valero, incluso la señora Figueras, que también lo ha dicho, además del señor Pérez-Nievas, convendría que lleguemos todos a la consideración de qué es más importante: garantizar los derechos de aterrizaje en el aeropuerto de Barajas o tener la competencia regional. Yo lo dejo sobre la mesa porque aquí, enseguida, venga, más autogobierno, más tal, bueno, yo creo que aquí lo importante es eso porque, como el señor Consejero sabe perfectamente y podrá dar toda la información que quiera, el problema fundamental durante mucho tiempo en este aeropuerto y el problema fundamental de Líneas Aéreas de Navarra era que no tenía derechos de aterrizaje en Barajas. Por lo tanto, cuando empezamos a decir, no, no, aquí yo gestiono lo mío. Hombre, a mí lo que me interesa es que haya una gestión del tráfico aéreo globalizada, por cierto, ya es europea, por otra parte y, entonces, escudarnos en el terruño y decir: yo quiero la competencia del aeropuerto, que entonces lo gestionaré y ya verán ustedes las maravillas que puedo hacer. Pues ya me explicará cómo, señor Consejero. Aun ha tenido la delicadeza, eso sí, de decir, que los costes variarían, no sabemos si al alza o a la baja. Exacto, porque, si no les vamos a cobrar los costes de operatividad a las compañías aéreas de bajo coste, eso en realidad, haciendo la cuenta de la vieja, es una subvención encubierta y, por lo tanto, tampoco es eso, ¿verdad?, porque se trata de gastar poco dinero en este tema pero con muchísima eficacia y eficiencia. Por lo tanto, no me saquen ustedes el tema de la gestión como el asunto de que si tuviésemos la gestión esto estaría mejor. Pues mire, estaría mejor o no, porque, desde luego, no es la pócima milagrosa que va a salvar el tema porque lo importante, evidentemente, es la promoción y no la gestión de la dichosa competencia pero, bueno, si quieren seguir escudándose en el tema pues evidentemente ahí tienen una excusa falsa pero, en todo caso, de bastante resultado mediático probablemente. Pero como ese resultado mediático nos interesa a todos, cuando el aeropuerto de Bilbao introdujo las compañías de bajo coste tenía el mismo régimen competencial que tiene ahora y el mismo que nosotros. Cuando lo hizo el aeropuerto de Vitoria respecto del transporte de carga tenía exactamente el mismo tema respecto de la gestión de las competencias que tenemos nosotros ahora y que tiene él ahora. Entonces, ¿por qué han conseguido en Bilbao introducir compañías de bajo coste y otra serie de compañías? ¿Y por qué Vitoria ha conseguido ir al tema de la carga? Porque los gobernantes regionales, en este caso el Gobierno Vasco ha sido un hábil negociador y un eficaz gestor en este tema, y por eso ha conseguido llevarse las compañías de bajo coste a Bilbao, y el aeropuerto de Vitoria, que no tenía especial sentido teniendo en cuenta de qué aeropuertos está rodeado, ha conseguido ser el principal aeropuerto de carga del norte de España. Y en el caso de Cantabria y en el caso de Asturias, le digo al señor Pérez-Nievas que las compañías no fueron a ofrecerse al recóndito aeropuerto de Oviedo o al difícil aeropuerto de Santander. Fueron los gobiernos regionales los que con habilidad negociadora y éxito en las gestiones consiguieron llevar allí a las compañías y no al revés.*

Por lo tanto, y termino, éste no es un tema de competencias, éste no es un tema de gestión de las instalaciones o de las infraestructuras aeroportuarias, es un tema de promoción del tráfico aéreo y hay gente que lo ha hecho y, además, lo ha hecho bien, y otros no lo han hecho bien, porque, claro, dice el señor Consejero: hombre, yo llevo un año y

medio. Ya, pero es que ustedes llevan desde el año 1991 con la competencia concreta de fomento del transporte aéreo. Oiga, pues no lo han hecho. Es que ésa es la realidad. Pero, bueno, de alguna forma mi grupo se va hoy de aquí con un sabor agridulce. No lo han hecho hasta ahora, ahora dice que lo harán. Bueno, pues ya veremos. Es casi una cuestión de fe pero tampoco viene mal de vez en cuando creer un poco en esta cuestión.

Y comprenderá que no puedo terminar, y termino inmediatamente, sin referirme al señor Valero porque usted dice: hombre, de algo sirvió el plan del Partido Popular. Pues mire, no sé de qué sirvió. Lo cierto es que no han hecho nada. Y ahora llegan otros que lo que hacen es adelantar en seis años lo que ustedes sólo pusieron en un papel pero nunca se vio el dinero. Se va a hacer en este aeropuerto seis años antes de lo que dijo que iba a hacer el Partido Popular. Y, evidentemente, señor Consejero, claro que es porque confían en nosotros como Comunidad, es evidente, pero también porque cumplen con sus compromisos. Por cierto, ¿qué habría sucedido si tenemos la gestión del aeropuerto de Noáin? ¿El Estado habría invertido la cantidad que dicen ahora? Porque, claro, si es de nuestra competencia el Estado no invierte.

Por lo tanto, señorías, y le recuerdo, señor Consejero, que UPN votó en la Comisión de Régimen Foral en favor del traspaso íntegro de la gestión del aeropuerto, no a medias. Yo repito, si aquí llegamos a hacerles caso a ustedes y en lugar de paralizar de momento el traspaso de esa competencia se realiza, ¿qué inversión iba a hacer el Estado en una competencia que no es suya sino que es regional? Ustedes mismos. Muchas gracias.

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Este Parlamentario, que tiene las mismas ganas de hablar del señor Lizarbe, que aprovecha la oportunidad para dar a todos, creía que le debería haber bastado con que coincidiésemos en lo fundamental, y es que el aeropuerto de Noáin no cumple las expectativas que necesita esta Comunidad y sus ciudadanos y ciudadanas. Pero me parece que está entrando en un aspecto un poco resbaladizo sobre el tema competencial. O sea, intentar trasladar a este debate poco menos que lo que ha surgido en torno al Estatut con el tema del cava, que si se aprueba el Estatut no bebemos cava, pues, hombre, si el director de AENA nos estuviese amenazando que si cogemos las competencias no vamos a poder aterrizar en el aeropuerto de Barajas, pues este grupo podría llegar a entenderlo. Ahora, que sea el portavoz del Partido Socialista de Navarra quien nos esté amenazando de que si apostamos por las competencias quizá no podamos aterrizar en Barajas, a nosotros nos pilla fuera de juego. Tendrá que aclarar si es eso lo que nos quería decir, de que si la aspiración de Navarra es coger las competencias, me da igual en este caso la de aeropuertos, de la que estamos hablando, o cualquier otra, eso va a suponer una reacción por parte del Partido Socialista Obrero Español que gobierna en Madrid de impedir en este caso el aterrizaje de los aviones de Pamplona, porque, vaya, igual tenemos que buscarnos otros socios en algún sitio. Eso es lo que le he entendido, señor Lizarbe. Por eso le decía que me da la sensación de que está entrando en un territorio un poco resbaladizo y no sé a cuenta de qué viene el tema.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiménez. Señorías, por favor. Señor Lizarbe, sea muy breve. Creo que no merece mucha explicación pero tiene medio minuto.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. No, no es que no merezca mucha explicación, es que el señor Jiménez Hervas o tiene un problema de audición u otro problema todavía peor. Pero cómo voy a decir yo lo que él dice que he dicho. Lo que yo estoy diciendo es que si no es una gestión estatal se pueden producir problemas no de amenazas porque, señor Jiménez Hervas, si nosotros tenemos la gestión también la tendrá la Comunidad de Madrid. Entonces, ni yo he dicho lo que usted dice ni, evidentemente, voy a decir ahora que sería el Gobierno del Partido Popular el que iba a impedir que aterrizasen los aviones procedentes de Pamplona. O sea, yo creo que usted comprenderá, en fin, yo no iba a decir nunca una cosa de éstas y que en ese supuesto de ciencia política ficción llegaremos al absurdo de decir que el Partido Popular iba a impedir el aterrizaje de esos aviones procedentes de Pamplona. Por lo tanto, si usted no sabía qué decir hoy aquí y se le ha ocurrido esa gracia, pues yo como gracia me la voy a tomar porque, desde luego, confío mucho más en la cohesión de este país que lo que confía usted, que es nada, está claro.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias por la brevedad, señor Lizarbe. Ahora, señor Miranda, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Yo creo que esto ha subido de tono sin necesidad. Yo también de alguna manera opino que no sé por qué el señor Lizarbe ha llevado el tema exclusivamente a la gestión. Voy a repetir por enésima vez que es una pretensión del Gobierno de Navarra participar en el futuro, si es posible, en la cogestión o gestión del aeropuerto de Pamplona-Noáin. Nada más. Y eso nada tiene que ver con escudarnos, porque nunca lo hemos dicho, de que ésa sea la causa de que no haya compañías aéreas de bajo coste o de alto coste en*

Navarra. No. Es que ha mezclado una cosa con otra. Nosotros decimos que si en el tiempo al aeropuerto de Pamplona-Noáin, como al resto de aeropuertos españoles, se abre la puerta para la cogestión, este Gobierno quiere la cogestión. La quiere. Y también en eso yo no me voy a sumar a ninguna declaración, pero tiene gracia lo que está pasando siempre con su formación política, o sea, aquí dicen una cosa, en Cataluña dicen otra, en Asturias otra, o sea, pónganse de acuerdo, si es que lo están pidiendo a gritos los gobiernos de los partidos socialistas del resto de España. Pasa un poco como aquella experiencia que ya tenemos, que no quiero sacar aquí, de la autovía de Logroño. Pero si es que con estas políticas desgraciada o graciosamente, al final, todos los gobiernos acaban en lo mismo gobierne quien gobierne. O sea, lo que ha dicho hoy aquí sobre su pretendida oposición a la gestión o cogestión por el Gobierno de Navarra del aeropuerto de Noáin, pues posiblemente en unos años tendrá que decir, cómo pude decir yo eso. De verdad, porque será lo que se va a hacer. Porque el signo de los tiempos es así.

Y con esto ligo lo que dice usted del sabor agridulce de que el Gobierno no ha hecho nada, de que a buenas horas mangas verdes. Bueno, ¿y por qué no ha pedido esta comparecencia el Partido Socialista hace diez años o hace cuatro o hace cinco o hace tres o hace dos? La ha pedido en noviembre del año 2005. O sea, también podía haber sacado los colores al Gobierno de turno, que seguro que era de UPN, porque siempre toca que sea de UPN el que hace las cosas mal sobre las compañías de bajo coste. O sea, ahora, con perdón, macho seguro. Ahora todos sabemos que esto es lo que hay que hacer en los aeropuertos españoles, es decir, coger compañías de bajo coste. Pues haberlo dicho hace tres años, porque yo ahora también pido comparecencias viendo lo bien que lo están haciendo los demás y lo mal que lo está haciendo el Gobierno de Navarra. Quiero decir que de la parte agridulce que usted ha dicho, de verdad, prefiero quedarme con lo dulce, es decir, nosotros estamos donde estamos, vamos a intentar por todos los medios que vengan compañías aéreas al aeropuerto de Pamplona, y cuento con su colaboración. Pero yo creo que es un error decir que la cogestión no es la solución porque puede ser que sean unas soluciones a medio plazo que mejoren el servicio aéreo en Navarra, yo se lo puedo asegurar que con seguridad. Y, por otra parte, el que vengan aquí compañías no va a depender de quién gobierne, va a depender de que a la compañía de turno le interese operar desde el aeropuerto de Pamplona. Como comprenderá usted, cuando se va a hablar con esta gente a Londres, a Berlín, a Lisboa, que es a donde yo he ido personalmente a hablar con estas compañías, ¿usted cree que les importa algo el color de con quién están hablando? No les importa nada. Si es de sentido común. Si es que lo que hay que intentar es vender bien nuestro producto e, insisto, quitar malas imágenes del aeropuerto de Noáin, porque ellos te reciben en el aeropuerto de Stansted en Londres, como me ha pasado a mí, que es donde está una de las compañías aéreas, con recortes de prensa: "el aeropuerto de Noáin no funciona", pues nosotros, como comprenderá, sólo queremos operar en aeropuertos que funcionan porque nos resulta muy caro operar donde no se funciona. Entonces, tienes que volver a empezar a decir que funciona, que el 99 por ciento de aciertos, que no sé qué, pues ese tipo de actuaciones que cuesta mucho levantarlas cuando al final hay veinticinco titulares a lo largo del año diciendo que el aeropuerto de Pamplona no funciona.

Y por mi parte nada más. Yo creo que, salvo que tengan otra cosa más que decir, está centrado el tema. El Gobierno de Navarra va a seguir en los próximos meses negociando con compañías aéreas para que operen desde el aeropuerto de Pamplona y esperamos obtener algún resultado que sea satisfactorio para todos nosotros.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. Creo que el tema ha sido suficientemente expuesto y, dado que no hay ningún otro punto en el orden del día, no sin antes agradecer de nuevo su presencia al Consejero en esta Comisión, señorías, gracias por su presencia, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 18 HORAS Y 12 MINUTOS.)