Volar sí, pero con rumbo

Necesitamos una política aeroportuaria basada en una estrategia y no en decisiones aisladas. Ese es el debate que Navarra debería estar teniendo

José María Aracama

HACE unos meses, desde Institución Futuro defendíamos que Navarra necesitaba una estrategia aérea. Reclamábamos una planificación seria, de largo plazo, basada en datos, capaz de identificar qué conexiones necesita para atraer inversión, empresas, talento y turismo.

Ya se conoce el resultado de la nueva licitación del Gobierno de Navarra. A diferencia de la primera convocatoria, que quedó desierta, esta vez se han adjudicado vuelos a Barcelona y Sevilla. Es una buena noticia que el aeropuerto pueda ganar actividad, pero la pregunta de fondo sigue siendo la misma: ¿responde esta oferta a una estrategia de movilidad y desarrollo económico o simplemente al objetivo de sacar adelante una licitación sin evaluar las necesidades reales de Navarra?

Conviene recordar cómo hemos llegado hasta aquí. El propio Gobierno defendía una convocatoria más ambiciosa, con dos destinos nacionales y dos internacionales. Aquella propuesta no atrajo a ninguna aerolínea. La respuesta ha consistido en renunciar a los vuelos internacionales, incrementar la subvención pública y reformular el concurso.

Para una comunidad como Navarra, alejada de los grandes centros económicos, la conectividad no es un lujo, sino un factor esencial de competitividad. Las empresas, los inversores y el talento valoran la facilidad para acceder al territorio. Navarra no puede competir por tamaño, pero sí por accesibilidad y eficiencia. Sin buenas conexiones será más difícil atraer inversión, generar empleo de calidad y mantener una economía abierta.

El aeropuerto de Pamplona parte de una situación de debilidad, con una oferta muy limitada de destinos. Precisamente por ello, debería aspirar a convertirse en una infraestructura capaz de atraer actividad económica más allá de su entorno inmediato, mediante costes competitivos, conexiones adecuadas y una estrategia clara de captación de rutas.

El Gobierno de Navarra no ha hecho público el estudio que justifique por qué Sevilla debía ser uno de los destinos prioritarios. Tampoco conocemos qué análisis de demanda se ha realizado. Los horarios anunciados, los lunes por la mañana y los viernes por la tarde, parecen responder más a una demanda turística que empresarial. ¿Se ha considerado Málaga como alternativa, teniendo en cuenta su amplia red de conexiones internacionales?

A estas dudas se añade ahora la situación de Volotea, la compañía adjudicataria de los vuelos Pamplona-Sevilla, que ha entrado en preconcurso de acreedores. FACUA aconseja no comprar billetes hasta que se aclare su situación económica. Sin dar por cancelada la ruta, esta incertidumbre exige que el Gobierno explique qué garantías existen para su puesta en marcha y continuidad. Una conexión subvencionada necesita ofrecer confianza a quienes han de utilizarla.

También se ha eliminado la alternativa de vuelos internacionales. Volar a Frankfurt, por ejemplo, ¿es más o menos prioritario que hacerlo a Sevilla? En una comunidad con elevada vocación exportadora y fuerte presencia industrial, resulta legítimo preguntarse si determinadas rutas europeas no habrían aportado un mayor retorno económico que algunas de las conexiones seleccionadas.

Algo parecido ocurre con Barcelona. Recuperar esta conexión es fundamental: constituye uno de los principales centros económicos del país y su aeropuerto permite enlazar con numerosos destinos. Sin embargo, los vuelos previstos únicamente tres días por semana, martes, viernes y domingos, y a media mañana, no dan respuesta suficiente a las necesidades empresariales. Sería necesario, al menos, un vuelo diario en cada sentido, con horarios de primera hora y de tarde.

Mientras se anuncian nuevas rutas, se debilita la conexión con Madrid. Iberia recorta cuatro vuelos semanales de primera hora desde finales de octubre: desaparece la salida de las 6:45 los lunes, martes, miércoles y domingos. Es decir, tres días laborales sin un vuelo a primera hora, algo que Pamplona no se puede permitir. El ajuste dificulta los viajes de trabajo y reduce las posibilidades de enlazar con otros destinos. Los usuarios llevan años denunciando horarios poco competitivos y cambios continuos. Conectar con un gran aeropuerto sin frecuencias que permitan aprovechar sus enlaces internacionales es una oportunidad perdida.

La ambición no debería limitarse a mantener unas pocas rutas subvencionadas, sino a consolidar un aeropuerto relevante para la economía navarra. Su competitividad depende también de los costes que AENA cobra a las aerolíneas por operar. Unas tarifas asumibles facilitan la apertura de rutas y estimulan la demanda. Las ayudas pueden impulsar nuevas conexiones, pero no sustituir indefinidamente a sus pasajeros: cuando terminen, solo permanecerán las rutas capaces de sostenerse por sí mismas.

La conectividad no es un fin en sí mismo, sino una herramienta para hacer más competitiva nuestra economía. Necesitamos una política aeroportuaria basada en una estrategia y no en decisiones aisladas. Ese es el debate que Navarra debería estar teniendo. Porque el verdadero éxito no consiste en inaugurar nuevas rutas, sino en disponer de una red de conexiones útil, estable y sostenible para el desarrollo económico de Navarra.

José María Aracama. Vicepresidente del think tank Institución Futuro.