



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

X Legislatura

Pamplona, 30 de octubre de 2019

NÚM. 4

---

**TRANSCRIPCIÓN LITERAL**

**COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL**

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.<sup>a</sup> MARÍA VIRGINIA MAGDALENO ALEGRÍA

**SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 30 DE OCTUBRE DE 2019**

**ORDEN DEL DÍA**

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para explicar las líneas de trabajo y el estado actual del Plan Integral de Transporte Interurbano de Viajeros de Navarra.

(Comienza la sesión a las 12 horas y 18 minutos).

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para explicar las líneas de trabajo y el estado actual del Plan Integral de Transporte Interurbano de Viajeros de Navarra.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Buenos días, señores Parlamentarios, señor Consejero. Vamos a iniciar la sesión de comparecencia del Consejero de Cohesión Territorial, el señor Ciriza, en relación con el servicio de transporte regular de viajeros. Damos la palabra al señor García Jiménez.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Quiero volver a agradecer la presencia del Señor Ciriza en esta Comisión de Cohesión Territorial y, en este caso, básicamente para hablar. Y sí que quiero leer la propia petición que hacemos desde Navarra Suma para evitar, en este caso, el señor Alzórriz no estaba presente en esta Cámara, cualquier malinterpretación como hacía ayer de la petición que hacía a este grupo, ¿no? Como digo, para explicar cuáles eran o cuáles son las líneas de trabajo, el estado actual del plan integral de transporte interurbano de carretera de público regular de viajeros y cuáles van a ser las próximas actuaciones, la situación de la concesión de algunas de las líneas que durante la legislatura pasada se pusieron en marcha, y cuál es la línea de trabajo que existe por parte de su Consejería.

El transporte por carretera en nuestra Comunidad, como bien sabe el Consejero, y, evidentemente, seguramente hará referencia a ello, se gestiona a través de concesiones. Es un servicio público y lo único que trata de hacer básicamente es unificar, unir las distancias de los diferentes pueblos con diferentes puntos urbanos, como puede ser, en este caso, Pamplona. Básicamente, para agilizar y mejorar la accesibilidad de los ciudadanos a puntos del núcleo más urbano.

Entendemos que ya ha habido tiempo suficiente durante cuatro años anteriores para realizar varios estudios. Se planteó el año pasado y en una de las últimas comparecencias de la Consejera y también del propio Consejero, el señor Ayerdi, de explicarnos cuáles eran las líneas del transporte sostenible y hacía referencia a esta cuestión. Era un documento que debe reconocer que es bastante importante y en el que hay muchísima información, y quizás da pinceladas de cuáles pueden ser a futuro las líneas políticas, en cierta medida, también porque es una cuestión política, de las líneas de cohesión territorial y de unidad desde diferentes puntos.

Por lo tanto, nos gustaría saber si hay una valoración de ese análisis que existe y ese estudio por parte del anterior Gobierno y cuáles van a ser, como digo, las líneas de actuación de su departamento. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Le damos la palabra al señor Consejero.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Gracias, Presidenta. Buenos días, señorías, simplemente darle la bienvenida al señor Consejero, señor Ciriza; señora Directora General de Transportes, señora Miranda; y a la Jefa de Gabinete, la señora Ochoa, por venir nuevamente a esta comisión para

exponernos, en este caso, lo que el grupo Navarra Suma y los cuatro firmantes de la petición que yo presento les hemos pedido que nos informen.

Quiero explicar un poco el motivo de la petición de esta comparecencia. Para nosotros esta materia del Plan Integral de Transporte Interurbano de Viajeros de Navarra es básico para alcanzar algunos de los objetivos que están reflejados en el acuerdo para esta legislatura que hemos firmado las fuerzas que sustentamos al Gobierno. Por un lado, la vertebración del territorio y, por tanto, que sirva para atajar un problema como la despoblación. Y, en segundo lugar, la lucha contra el cambio climático. Como los entendemos «básicos», por eso queremos escucharles sobre las líneas de trabajo que han guiado los trabajos, valga la redundancia, para alcanzar el plan que usted esperamos que nos exponga en esta comparecencia. Sin más, muchas gracias y le escucharemos con atención.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre. ¿Sí? ¿También quiere participar? Vale. Señora Aznárez.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Muchas gracias, señora Presidenta. Normalmente suele hacer la presentación un grupo y después en el turno de posicionamiento los demás hablamos, pero, bueno, ya que han hablado Navarra Suma y el Partido Socialista, pues desde Podemos también hacemos la presentación porque también somos peticionarios de esta comparecencia, señor Consejero. Porque, a nuestro entender, un plan integral de transporte interurbano debe contribuir a la consecución de unos objetivos sociales y climáticos y energéticos con estándares europeos para que sea además un plan sostenible de cumplir, en nuestro entender, los siguientes requisitos: representar una mejora en la salud de la población que se encuentra afectada por las actividades de la movilidad, concretamente, en el ámbito interurbano; contribuir a la igualdad de género desde la incidencia en la movilidad, un aspecto del día a día en el que se reflejan de manera más clara las diferencias entre nosotras, las mujeres, y los varones, garantizando que a toda la ciudadanía se le puedan ofrecer opciones de transporte que permitan el acceso a los destinos y servicios clave. Es decir, debemos garantizar la accesibilidad universal, mejorar la protección y seguridad vial buscando el objetivo de cero víctimas; reducir la contaminación del aire y del ruido, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía; mejorar la eficiencia y rentabilidad del transporte de personas y mercancías; y, por último, contribuir a mejorar el atractivo y la calidad ambiental en el ámbito urbano comarcal y rural, y diseñarlo en beneficio de la ciudadanía, la economía y la sociedad en su conjunto. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Aznárez. Pasamos... (MURMULLOS). No, me ha dicho... Pablo no quiere, ¿verdad? El señor Azcona no quiere, no. Muchas gracias. Señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Buenos días, señores Parlamentarios. El Gobierno de Navarra tiene en su hoja de ruta avanzar firmemente hacia una mayor cohesión territorial reduciendo las desigualdades y afrontando con absoluta prioridad el reto de la despoblación. Nuestro objetivo final es, sin lugar a dudas, mejorar la calidad de vida de la ciudadanía navarra.

La renovación y la modernización del sistema de transporte público interurbano de Navarra es un proyecto prioritario para esta Consejería y para la Dirección General de Transportes en particular. Es preciso y necesario adaptarnos a los nuevos tiempos, a las nuevas necesidades de la población del siglo XXI. En este sentido, es importante remarcar que las antiguas concesiones del transporte interurbano de viajeros responden a necesidades que nosotros consideramos de otra época en la que la población vivía prioritariamente en zonas rurales y apenas se disponía de vehículo privado.

El Plan Integral de Transporte Interurbano de Viajeros de Navarra, PITNA a partir de ahora, encaja en el marco de los objetivos establecidos en el acuerdo de programa de gobierno. Por un lado, en cuanto a la vertebración del territorio, se va a dar servicio a todas las poblaciones navarras. El nuevo mapa de servicios trata de potenciar en cada comarca la accesibilidad de la población a los servicios básicos de interés general. Por otro lado, en relación con la lucha contra el cambio climático, el impulso del transporte público es parte de la política general del Gobierno para la mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero, así como para la reducción de la dependencia de las fuentes de energía no renovable.

El PITNA, como ya he adelantado, busca la modernización y la renovación del sistema de transporte interurbano de viajeros; tiene como principal objetivo mejorar la calidad del servicio rediseñando las líneas y ampliando la oferta de transporte público.

El PITNA se ha desarrollado bajo las siguientes premisas: mejora de la accesibilidad de la población al servicio de transporte interurbano en todo el territorio, corrigiendo las actuales diferencias y considerando las características poblacionales y las necesidades de movilidad que se tienen. Se va a implantar un servicio de transporte público en poblaciones que nunca lo han tenido. A modo de ejemplo, citaré una línea en la que estamos trabajando: nos encontramos ahora mismo en conversaciones con el Ayuntamiento de Pamplona para lograr la autorización para establecer oficialmente dos puntos de parada, uno de ellos en la zona hospitalaria y otro en la zona universitaria de la UPNA, lo cual supondrá una mejora para los usuarios ya que no tendrán que llegar hasta la estación de autobuses de Pamplona.

Mejora de la movilidad comarcal, se mejorará la frecuencia de conexión de las localidades de la zona con la cabecera de comarca y con Pamplona, u otras capitales de provincia, asegurando cuatro servicios diarios que corresponden a las necesidades de movilidad laborales, educativas y sanitarias fundamentalmente. Es decir, un estudiante de la UPNA podría vivir en Miranda, Marcilla, Carcastillo o cualquier otro pueblo y venir a estudiar cada día al campus de Pamplona.

Cabe indicar que esta ha sido una de las demandas sobre la que se ha hecho especial hincapié en el proceso de participación para tratar de asentar la población joven en sus localidades de origen. A modo de ejemplo, quiero avanzar también que se refuerza Tafalla como cabecera comarcal, asegurando la conexión de todas las localidades con Tafalla y extendiendo el servicio hasta el centro de salud comarcal. Este planteamiento también ha surgido durante el proceso de participación y ha sido una de las condiciones del Ayuntamiento de Tafalla para la cesión de la parcela que es donde se ha de construir la nueva parada.

Mejora de la conectividad de todo el territorio con las localidades en las que se encuentran los servicios de interés general para la población. Servicios educativos, sanitarios, administrativos, de trabajo, de ocio, etcétera. Para ello se han diseñado servicios de transporte a la demanda en ámbitos rurales que se podrán prestar con vehículos de turismo, taxi, etcétera, que, además, ayudarán a la optimización de los recursos. Este servicio de transporte a la demanda es muy importante. Se prestará dos veces a la semana y un sábado cada quince días.

Mejora de la accesibilidad para personas con discapacidad. Mejora de la confortabilidad de los vehículos para las personas usuarias. La flota de autobuses pasará de una antigüedad máxima de los vehículos de catorce años a una antigüedad máxima de seis años.

Reducción de emisiones del sistema de transporte público. Habrá nuevos autobuses y, por lo tanto, menos contaminantes.

Reducción de la dependencia de las fuentes de energía no renovable.

Mejora de la eficiencia económica unificando líneas deficitarias con líneas no deficitarias.

Con base en dichas premisas se ha diseñado un nuevo mapa concesional que pasa de las treinta y siete concesiones que hay en la actualidad –que les recuerdo se encontraban en situación de enriquecimiento injusto desde 2014– a diez concesiones según el siguiente esquema zonal: Pamplona-Soria, Pamplona-Tafalla, Pamplona-Tudela-Zaragoza, Pamplona-Irun, Pamplona-Estella/Lizarra-Logroño-Donostia/San Sebastián, Pamplona-Altsasu/Alsasua-Vitoria-Gasteiz, Pamplona-Donostia/San Sebastián, Pamplona-zona Pirineo Oriental, Pamplona-zona Pirineo Occidental e interurbano de la comarca de Pamplona.

En la siguiente diapositiva se puede apreciar la situación de los trabajos en relación con cada una de las concesiones. La concesión Pamplona-Soria es la que ahora mismo está más avanzada. Esta línea Pamplona-Soria será la primera línea en entrar en funcionamiento. Se ha adjudicado esta concesión de servicios a la Conda por un plazo de 10 años y un valor estimado del contrato de unos 10 millones de euros. La tarifa a pagar por el usuario será de 0,071 euros/kilómetro, IVA excluido; lo que supone una reducción del 6 por ciento sobre el precio actual. Está previsto que el servicio se ponga en marcha durante este próximo mes de noviembre, los próximos días. Durante estos días se están realizando las pruebas técnicas para el inicio del servicio. Se han completado ya con éxito la venta de billetes *online* y a bordo, el control de ocupación, las locuciones para personas con discapacidad visual, la cartelería de información de destinos y el control de posición del vehículo en ruta.

Hay otras dos concesiones que se encuentran en los trámites previos a la licitación. La Pamplona-Tafalla y Pamplona-Tudela-Zaragoza. En relación con la concesión Pamplona-Irun, tras el proceso de participación ya realizado, se dispone de un diseño provisional de los servicios y de una estimación económica provisional de las compensaciones económicas. Cabe destacar que es necesario proceder a la adecuación de la parada de Oronoz para la realización de los transbordos necesarios en los servicios hasta Elizondo y Urdazubi/Urdaiz. Dicha actuación ha requerido una modificación urbanística tramitada por el Ayuntamiento de Urdazubi/Urdaiz, pendiente aún de finalizar.

En tres concesiones la Pamplona-Estella/Lizarrar-Logroño, la Pamplona-Donostia/San Sebastián y la concesión Pirineo Occidental, tras el proceso de participación realizado, se dispone de un diseño provisional de los servicios y está pendiente de realizarse el estudio económico actualizado con los datos disponibles de demanda y de costes.

En relación con la concesión Pamplona-Vitoria-Gasteiz se dispone de un estudio provisional de los servicios y del coste económico.

Por último, en lo que respecta a las concesiones Pirineo Occidental e interurbano de la comarca de Pamplona nos encontramos ahora mismo a la espera de iniciarse los trabajos técnicos para la planificación de los servicios y el proceso de participación.

La renovación concesional se acompañará de la implantación del nuevo sistema de modernización, por lo cual, se mejorará la información al usuario y la Administración dispondrá, además, de herramientas tecnológicas eficientes para velar por el correcto cumplimiento de las obligaciones contractuales: frecuencias, horarios, vehículos, etcétera.

Otro aspecto destacable es el desarrollo de la tarjeta única de transporte de Navarra. Se realizará cuando la primera fase esté desarrollada, se habilitará también como medio de pago integrado para el acceso a los servicios de transporte público de Navarra y como herramienta para el desarrollo de políticas tarifarias que fomenten el uso del transporte público.

Por último, quiero destacar también que se ha diseñado una imagen corporativa que estarán ustedes viendo ahora mismo en la pantalla y en el resto de elementos del transporte: paradas, web, etcétera. Los primeros vehículos con dicha imagen corporativa serán los tres de la concesión Pamplona-Soria que entrarán en activo ya el próximo mes de noviembre. Son modelos S.C. 5 de Sunsundegui.

La modernización del sistema de transporte público interurbano de viajeros requerirá una inversión mayor a la actual lógicamente. Nuestra previsión es de al menos unos 3,5 millones de euros. Si queremos que la ciudadanía opte por el transporte público, la Administración debe ofrecer un servicio de calidad. Es una apuesta más para favorecer la cohesión territorial y la despoblación.

En este punto me gustaría incidir en que, aunque en la última década se ha reducido de manera considerable el número de usuarios del transporte de viajeros por carretera, en 2018 se dio servicio a un total de 2.540.000 viajeros, tendiéndose, por lo tanto, a una estabilización. Por otra parte, es importante destacar que la renovación concesional permitirá establecer sistemas de control económico de los contratos más eficientes que los actuales a través de la obligación de implantar la contabilidad analítica del servicio y la auditoría de cuentas.

Quiero incidir también en que los procedimientos para el otorgamiento de compensaciones económicas por parte de la Administración de cara a la prestación de los servicios de transporte público estarán vinculados a los contratos resultantes de cada licitación. El autobús es un agente clave para la movilidad sostenible, produce cinco veces y media menos gases de efecto invernadero que el automóvil y genera cuatro veces menos contaminación acústica que el automóvil. De igual modo, hay que tener presente que reduce los atascos en las ciudades, dado que cada autobús sustituye a una media aproximada de 20 vehículos privados. Desde el

Gobierno de Navarra consideramos esencial sensibilizar a la sociedad sobre la necesidad de adoptar una movilidad sostenible. A tal efecto y en colaboración con otros departamentos y Administraciones Públicas se iniciará una campaña para la reducción del uso del vehículo privado tanto en el entorno urbano como en el interurbano. En el ámbito de las ciudades se impulsarán medios de transporte alternativos como, por ejemplo, el autobús urbano, la bicicleta o caminar.

En definitiva, el PITNA es el proyecto más urgente que tiene que abordar durante la presente legislatura la Dirección General de Transportes. Como he dicho anteriormente, los servicios actuales de transporte interurbano se están prestando sin la cobertura de un título concesional vigente ya que todas las concesiones están caducadas desde 2014. El déficit generado por dichos servicios se está compensando mediante la figura del enriquecimiento injusto, sumamente perjudicial para los intereses de la Hacienda Foral que, en definitiva, somos todos y cada uno de los navarros y navarras.

Dicho esto, entiendo que la renovación de las concesiones administrativas de transporte interurbano constituye una oportunidad para la Administración para reordenar los servicios de transporte público y, por añadidura, corregir las deficiencias actuales. Una vez que se pongan en marcha las mejoras para la ciudadanía, que en definitiva es a quien nos debemos, estas serán importantes.

Para ilustrarlo permítanme que reitere y concrete algunos datos: el primero, que consideramos de mucha importancia, es que cuarenta nuevos municipios de pequeño tamaño van a tener acceso a la movilidad sostenible a través del transporte interurbano. El servicio de transporte público responderá a las necesidades actuales de la población; así, se mejorará la conexión con las cabeceras comarcales y, además, se posibilitará el acceso a servicios de interés general. Se incrementará la conexión de las cabeceras de comarca con las capitales de provincia, como ya he dicho anteriormente.

La modernización de los sistemas tecnológicos en el transporte interurbano permitirá tener conocimiento exacto del número de viajeros, dónde suben y dónde bajan. La información recogida podrá ser utilizada para realizar nuevas mejoras del servicio. Dicho lo anterior, seamos conscientes del enorme esfuerzo colectivo que supone esta apuesta por el transporte interurbano. En concreto, las mejoras del servicio van a suponer un incremento de las inversiones en el transporte interurbano que ascenderán a más de 3,5 millones de euros. Cuando hablamos de renovación de las concesiones, no sólo hablamos de movilidad y protección del medio ambiente, sino también de lucha contra la despoblación, en la que estamos todos inmersos, que constituye un reto para la Consejería de Cohesión Territorial.

Antes de concluir mi intervención, quiero agradecer la profesionalidad y capacidad de trabajo del equipo humano que integra la dirección de transportes. Estoy seguro de que gracias a su esfuerzo –y así me gustaría que lo transmitiera– vamos a conseguir mejorar la movilidad sostenible de las navarras y los navarros, y, por tanto, mejorar su calidad de vida y contribuir a la mejora del medio ambiente y a la lucha contra la despoblación. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero. Señor García, puede empezar.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. En primer lugar, quiero agradecer, cómo no, las explicaciones aportadas por parte del señor Ciriza. Hacía referencia en su intervención a que efectivamente ha visto o se ha visto una reducción importante del uso del transporte público, y, efectivamente, eso es lo que hace que las medidas que se pongan en marcha deban de ser ambiciosas, claro está, sostenibles, y que de alguna forma sean atractivas para los usuarios, para hacer uso, en este caso, del transporte público que pone a su servicio el Gobierno de Navarra.

Hacía también..., y la verdad es que me parece curioso, porque una de las quejas que existen por parte de la ciudadanía es la falta de frecuencia, y los horarios, que determinan básicamente la reducción drástica de ese porcentaje que no usa el transporte público, el transporte interurbano; y hacía referencia a que quizás el día de mañana cuando se pongan en marcha las nuevas concesiones y el planteamiento al que hacía referencia, pues se pueda..., cualquier vecino –ha nombrado algunas localidades– pueda venir en el mismo día a la misa pública de Navarra. Yo le voy a poner un ejemplo. No sé si lo conoce usted, pero, por ejemplo, un vecino de Milagro en absoluto puede venir ida y vuelta el mismo día a estudiar a la Universidad Pública de Navarra, casi no lo puede hacer; o por ejemplo, para venir a una cita médica en el hospital, básicamente porque las frecuencias no son acordes a los horarios, horarios punta, donde más accesos a la Administración existe y porque, evidentemente, el tiempo son dos horas, algo más de dos horas, lo que le cuesta al vecino de Milagro. Por lo tanto, no sé, como reflexión, quizás le cueste menos a un vecino de Milagro ir a Madrid a estudiar que ir a Pamplona, porque usted conoce cuál es la distancia, o no la distancia, sino el tiempo de recorrido del tren a Madrid, y, en este caso, del autobús a Pamplona.

Por lo tanto, yo creo que hay que ser realistas, hay que ver cuál es la realidad en la que está situada el transporte y que, efectivamente, mucho se debe avanzar en esta cuestión para que ojalá un vecino de la Ribera pueda venir ida y vuelta en el día a estudiar en la Universidad Pública de Navarra. Por lo tanto, creo que sí que hay que ser ambiciosos, pero también hay que ser totalmente realistas.

También es significativo el hecho de la reducción de viajeros, también hace referencia a la calidad del servicio. También lo asimila en esa reducción. No lo digo yo, sino que lo dice la ANET, la cual habla del transporte regular interurbano de viajeros, en el que, como digo, también la calidad que existe del viaje, incluyendo también los tiempos de acceso a los núcleos urbanos, es otro de los aspectos importantes que tienen para no hacer uso del transporte público. Por lo tanto, también hay que, de alguna forma, poner en marcha medidas para que sea mucho más accesible, los horarios sean acordes, como digo, a horas puntas en las que los usuarios determinan o quieren hacer uso de ese transporte. Evidentemente esa es la gran diferencia que existe con el transporte privado, la accesibilidad al transporte privado y la rapidez con la cual o la inmediatez con la que tenemos acceso a un vehículo privado distan, en este caso, de la cercanía al propio servicio de transporte de pasajeros.

Creemos que el transporte articula la cohesión del territorio de nuestra Comunidad y, evidentemente, no lo ha dicho, pero también es cierto, que las treinta y siete concesiones que había con anterioridad, un porcentaje bastante alto de esas concesiones eran deficitarias y eso es, evidentemente, también algo que hay que analizar. Insisto que eso también se ve reflejado



en la reducción importante y drástica del número de viajeros. Y ahí insisto también en que hay que hacerlo sostenible, como digo, la inversión que se haga. Y sí que es cierto que muchos planes se han planteado en esta comisión durante la legislatura pasada y, como decía, es muy similar a alguna de las cuestiones que usted planteaba con respecto a la tarjeta única de transporte. Ya se hablaba hace cuatro años y la realidad es que sigue igual que seguía hace cuatro años. Por lo tanto, espero que usted consiga lo que no se consiguió en la anterior legislatura, y luego unifique, que creo que hacía referencia, porque sí que me gustaría saber si es posible tener más concreción con respecto a la tarjeta única de transportes, y también si incluye, como incluía en otras comunidades, el acceso, por ejemplo, al tren de cercanías. Hay comunidades que tienen acuerdos con Adif para que también en una misma tarjeta puedan acceder a todos los medios de transporte, y me gustaría saber si también existe esa posibilidad, se ha estudiado esa posibilidad en nuestra Comunidad. Entiendo que es algo que también da accesibilidad a los diferentes servicios de transporte.

Poco más que lo que ya se había planteado en esta comisión por parte de sus antecesores en el cargo y creo que le faltaba más ambición ya no solo en la modernización, que, efectivamente, estamos totalmente de acuerdo en los servicios, sino, como digo, en mejorar frecuencias. Hay un estudio importante que, como hacía referencia en mi primera intervención, fue presentado en esta misma comisión que es el plan de transporte sostenible y en el que se hablaba también de las diferentes carencias, principalmente frecuencias, y que hace referencia, creo que es en la página 193, básicamente a los aspectos con los cuales se ha visto reducido el acceso o el tránsito de viajeros, y ahí yo creo que poco o nada se mejora, viendo un poco y echando un vistazo a las frecuencias que se plantean.

Por lo tanto, yo creo que tiene un reto bastante importante. Decía usted que es uno de los mayores retos que tiene su Consejería. Yo creo que es uno de los mayores retos, porque ayer también hablábamos de otro que es el tren de alta velocidad que también consideramos importante y debería ser también prioritario para este Gobierno. Y que, efectivamente, la accesibilidad de los diferentes municipios debe ser prioridad, compartido plenamente por parte de este grupo, y le emplazamos a que sí que sea mucho más ambicioso en esta cuestión más allá de las modernidades, compartidas totalmente, sino las garantías de acceso que tienen que tener los usuarios.

También hemos tenido la oportunidad de conocer diferentes informes que hay con respecto, por ejemplo, a la unificación de..., hacía referencia también al tema de los hospitales. Hay muchísimos ciudadanos de la Ribera que tienen que utilizar el transporte interurbano para poder acceder a según qué tipo de especialidades. Yo creo que aparte de que, efectivamente, las frecuencias pueden mejorar en este caso, también creo que se deben incentivar o se deben tomar medidas con otras consejerías para, como digo, dar facilidad de acceso a personas que desgraciadamente no tienen vehículo propio y no puedan acceder a según qué tipo de especialidades sanitarias en los hospitales, porque no hay fórmula de acceso y porque, evidentemente no hay, desgraciadamente, y nosotros hemos pedido en reiteradas ocasiones poner en marcha transporte de hospital a hospital para facilitar ese acceso. Puede ser otro de los retos que ponga en marcha o que tenga este Gobierno, en cual también emplazamos y nos encontrará también para, como digo, poner cualquier tipo de solución a este a este respecto.

Quiero agradecer la información y volver a emplazarle en que, evidentemente, la ambición tiene que ser una realidad, una realidad que esperamos ver en estos cuatro años y no volver a perder cuatro años, como lo han sido, a través de estudios y análisis. No se pierda usted en analizar y estudiar, ya hay una importantísima labor, la había antes. Es cierto que, a este respecto, evidentemente, la problemática, la situación y la contextualización no es la misma que hace diez años, pero, efectivamente, la situación, el análisis y la accesibilidad es la misma. De ahí que le digo que no pierda usted el tiempo en más informes y más estudios, y lo que debe hacer usted es, básicamente, poner en marcha cuanto antes una mejora de la accesibilidad con base en lo que ya tiene.

Tiene por delante un reto, efectivamente. Y quiero pedirle que no pierda cuatro años como hicieron sus antecesores. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Ahora es el turno del señor Aguirre. Puede empezar.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, señor Consejero, quiero reiterarle el agradecimiento por estar aquí de nuevo en su semana de protagonismo parlamentario. No hay que olvidar que es la tercera comparecencia que tiene usted esta semana, así que quiero agradecerle el esfuerzo que supone y su disponibilidad para explicar todos los temas que aquí se le solicitan. Quiero darle las gracias también por sus explicaciones claras, concretas y directas al objeto del título de las comparecencias que, tanto Navarra Suma como las cuatro fuerzas que sustentamos al Gobierno, habíamos hecho. Y también quiero agradecerle que cuando usted comparece en esta comisión normalmente nos entrega una documentación previa que nos permite seguir sus explicaciones de forma más ágil y más diligente.

Dice la RAE, la Real Academia de la Lengua Española, que «cohesión» es la «acción y el efecto de reunirse o adherirse a las cosas entre sí o la materia de que están formadas»; y define «territorial» como «lo perteneciente o relativo al territorio». Por lo tanto, podríamos decir que «cohesión territorial» es la acción y el efecto de unirse los diferentes territorios de los que Navarra está conformada.

Claro, debemos determinar que la forma de unir los territorios podía ser, entre otras, a través de las infraestructuras básicas para nuestra Comunidad como, por ejemplo, hablábamos ayer del Tren de Altas Prestaciones o el Canal de Navarra, aunque algunos grupos vean siempre detrás de estas infraestructuras oscuros intereses. Pero hay una cuestión que para nosotros es básica para conseguir esa ansiada cohesión territorial, y no es otra que la capacidad que tengan nuestros ciudadanos y nuestras ciudadanas para desplazarse a lo largo de nuestra Comunidad o entre otras comunidades autónomas a lo largo y ancho de España.

Esta capacidad de movilidad es una herramienta con la que podemos trabajar también contra un problema de nuestra sociedad y que está recogida también dentro de su departamento y al que se ha hecho referencia en varias ocasiones en su intervención, que no es otro que la despoblación. Usted, señor Consejero, sabe igual que nosotros que la ciudadanía de Tierra Estella nos reclamaba, en aquella jornada de Allo sobre despoblación que hicimos hace unos meses, las dificultades que tenían para desplazarse en transporte público, por ejemplo, al

Hospital de Estella/Lizarra o, como decía el señor García también, los ciudadanos de la Ribera para desplazarse al hospital de Tudela o a Pamplona.

Entendemos que para alcanzar los objetivos que usted ha indicado, la vertebración y la lucha contra el cambio climático, es importantísimo el desarrollo de este plan que usted nos ha expuesto en esta comisión, y nos ha gustado escucharle cuáles son las premisas que han guiado el trabajo, puesto que nosotros las compartimos: mejorar el acceso de la ciudadanía al transporte público, puesto que nos ha llamado la atención la cifra de navarros y navarras que no tienen posibilidad de acceder al transporte público en este momento; la mejora de las conexiones con las cabeceras de las zonas y con la capital de la provincia, teniendo presente dónde se prestan los servicios públicos de interés general, y hacía usted referencia, por ejemplo, al caso de Tafalla; es importante reducir la antigüedad de la flota de los autobuses, que también es básico para nosotros como una cuestión de seguridad para quienes hagan uso de esos transportes; la reducción de las emisiones y de la dependencia de las energías no renovables; y mejorar la eficiencia económica, y decía usted que un autobús sustituye a veinte vehículos privados, que contaminan cinco veces y media menos en cuanto a emisión de gases de efecto invernadero o cuatro veces menos contra la contaminación acústica. Datos que, para nosotros, son relevantes para la apuesta sobre esta materia.

Y, por último, nos reconforta el mejorar la accesibilidad para las personas con discapacidad, que muchas veces se encuentran con barreras ante estas situaciones y también hace que no accedan al transporte público. Dentro de estas premisas que acabo de comentar, quiero plantearle también dos dudas que me han quedado pendientes: la primera, entre los navarros y navarras que no tienen posibilidad de acceder al transporte público, y que usted ha indicado y que el señor García también hacía referencia a esos cuarenta municipios –creo que ha dicho usted cuarenta municipios o que había hecho referencia a los municipios también que no tenían acceso–, si nos podría citar o avanzarnos algunos de ellos, o hacernos una referencia también a qué tipo de municipios nos estamos refiriendo. Y la segunda duda, en cuanto a la recesión de la accesibilidad que hacíamos anteriormente, nos gustaría saber en qué se van a traducir las mejoras que ha señalado en cuanto a accesibilidad para las personas con discapacidad. No sé si me he perdido ahí o no se había dado la información. Me gustaría saber un poco también a qué hacía referencia.

Debemos tener presente, señores Parlamentarios y señoras Parlamentarias, que luego pediremos a los diferentes municipios que apuesten por la mancomunicación de servicios ya sean deportivos, culturales, sociales o sanitarios. Y esto para nosotros es básico porque esa mancomunicación de servicios tiene que ir acompañada de un transporte público que permita a los ciudadanos desplazarse dentro de una misma zona o dentro de la misma comunidad para acceder a ellos. Y quiero poner en valor el desarrollo futuro de la tarjeta única de transporte a la que se hacía referencia y unirle aquí también a lo que planteaba el señor García de la tarjeta única de transporte con el acceso al transporte ferroviario. Y, bueno, si no está contemplado, que se puedan tener esas negociaciones con Adif para poder alcanzar ese posible acuerdo, si no está contemplado.

Pero también hay que decir que, desde el Gobierno de Navarra, bajo nuestro criterio, nunca ha habido voluntad de estas cuestiones y recuerdo que, amén de las críticas que se pueden hacer

al Gobierno anterior, los Gobiernos de los que Navarra Suma, antes UPN, formó parte tampoco hicieron nada.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Por favor, silencio a los miembros de la comisión.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Decía, perdón, que, amén de las críticas que podamos hacer al Gobierno anterior, también Gobiernos anteriores de los que UPN formaba parte tampoco hicieron nada. Como ha dicho el señor Consejero, hemos de tener en cuenta que las líneas de las concesiones están en enriquecimiento injusto desde 2014. Por lo tanto, llevamos desde ese momento sin renovarlas.

Es en este asunto donde los ciudadanos de la Ribera, y comparto también en este sentido zona de procedencia, pues en esta cuestión nos hemos podido sentir más discriminados los ciudadanos de La Ribera con respecto a los de la comarca de Pamplona. Hemos visto cómo año tras año el Gobierno de Navarra destina millones de euros al servicio de transporte urbano e interurbano de la mancomunidad de la comarca de Pamplona. Sin embargo, en otras zonas las ayudas económicas eran bajísimas. Esto hacía que el transporte interurbano de municipios como, por ejemplo, puede ser el mío, Fustiñana, hacia Tudela, quedase a expensas de la capacidad económica de los Ayuntamientos que compartíamos líneas o a la voluntad de la corporación de turno que gestionase en ese momento el municipio. Evidentemente, no estamos reclamando con esto que la Ribera o Tierra Estella o cualquier otra zona de Navarra disponga de la misma cantidad de euros, pero sí, estábamos reclamando que la Administración se pusiera las pilas, y he aquí un ejemplo de esto que estábamos reclamando: compromiso y acciones.

Le instamos, señor Consejero, a seguir trabajando en esta línea, a que pueda poner en marcha este plan con la calendarización que usted ha planteado, y es verdad que es un plan ambicioso y que no se tiene que quedar en meros estudios como decía el señor García, pero aquí, por ejemplo, con el tema de las concesiones hay un calendario y hay una situación de cómo están las líneas, cada una de ellas, y en qué proceso están, y estamos viendo que algunas ya están adjudicadas, algunas pendientes de licitación y otras muy avanzadas. Por lo tanto, no sólo es una cuestión de compromiso y de ambición, sino de que se está trabajando ya en esta línea. Llevar a cabo este plan va a facilitar que toda la ciudadanía navarra se pueda desplazar por las diferentes zonas con la capacidad y la facilidad que todos nos merecemos y que, por ejemplo, como decía antes, ir al Hospital Reina Sofía de Tudela o al García Orcoyen de Estella/Lizarra, perdón, no sea como hasta ahora una auténtica odisea.

Y, antes de terminar, quiero agradecer el tono del señor García, y hacía referencia a mi compañero, al señor Alzórriz, pero quiero agradecerle el tono y el respeto en la intervención que, por ejemplo, en el día de ayer no se tuvo, por lo menos con este portavoz. Y quiero agradecerle ese tono y que sea esta la línea en la que debatamos en estas comisiones.

Y, para terminar ya, cuente con nosotros para llevar a cabo este plan y para alcanzar la cohesión territorial que reza en el nombre de su departamento y que los socialistas veníamos reclamando desde hace muchos años. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre. Señor Azcona, es su turno.

SR. AZCONA MOLINET: Muchísimas gracias, Presidenta. Bueno, lógicamente y compartiendo muchas de las afirmaciones anteriores, hay que ver que este servicio lógicamente tiene que prestar un servicio público no solo a aquellos que permanente o eventualmente pueden necesitar de este servicio, sino, sobre todo, a aquellos y aquellas personas que no tienen o no disponen de ningún medio alternativo para poder desplazarse o tener acceso a la movilidad.

Como ya se ha dicho, el mecanismo jurídico que viene rigiendo esta prestación de servicio público es el de la concesión. Resulta más llamativo lógicamente que una vez vencidas, finalizadas, la mayoría de las concesiones desde 2012 todavía no hayamos sido capaces como Administración de renovarlas y hacer este trabajo en el momento adecuado, que tenía que haber sido en ese momento, en 2012-2013, haber renovado las concesiones en tiempo y forma. Y esto hace que durante ocho años surjan todos estos problemas que ya ha relatado el Consejero. Más, teniendo en cuenta, recogiendo, algunos documentos sobre el PITNA en 2010 que ya alertaban de que iba a ser necesario renovar las concesiones en 2012, y hablaba no solo de esa necesidad, sino que además el diseño de las concesiones que en ese momento se estaban rigiendo databan algunas de hace cincuenta años. Por tanto, ya ha llovido. Ahora haría ya sesenta años de esos diseños de esas concesiones que luego se llevaron a cabo.

Además, lógicamente la vertiente económica. Esas treinta y siete concesiones en enriquecimiento injusto y todo el sobrecoste que supone para la Administración. Eso es obvio y todos ahí yo creo que estamos lógicamente de acuerdo.

Para realizar las nuevas concesiones yo no comparto esa idea de que no se ha avanzado nada en los últimos años. Sí que se ha avanzado. Lógicamente tenemos una fotografía, y ahí está el cuadro que ha sacado el Consejero explicando en qué situación están cada una de las concesiones actualmente, y sí que se ha avanzado. Yo creo que hemos tenido responsabilidades municipales y llevamos la legislatura anterior y el final de la anterior asistiendo a procesos participativos, a reuniones con colectivos, con agrupaciones, con usuarios, recogiendo propuestas. Y yo creo que sobre todo la mitad de la legislatura pasada se puso eso en negro sobre blanco para poder desarrollar el modelo que ahora se nos pone encima de la mesa. Por tanto, yo creo que esos procesos de información y participación pública fueron efectivos para intentar responder a las necesidades de los usuarios, que eran los que participaron en gran medida en esto.

Como digo, personalmente he tenido la ocasión de participar en todo este procedimiento y yo creo que el nivel de participación de colectivos y usuarios ha sido bastante elevado, el de las entidades locales ha sido completo, y al menos, en lo que en mi zona ha tocado, Tierra Estella, las demandas que venían de los Ayuntamientos creo que la totalidad prácticamente estaban recogidas en ese diseño. Además, un diseño que, como ya se explicó también, vertebraba Navarra en diez comarcas, en diez zonas, que no solo tienen una concepción hacia Pamplona, sino que también tienen eso que también se demanda en los territorios de crear centros comarcales y esa movilidad comarcal que también es necesaria para que en el territorio nos podamos mover, porque muchas veces los servicios que en la zona rural necesitamos los tenemos más cerca que el trazado a Pamplona, y normalmente no hay esa facilidad de

movilidad que este diseño, en principio, y con las frecuencias que son bastante habituales en algunas de los casos, intenta sufragar.

Luego, el otro apartado importante que surgía y que es, yo creo, una de las cuestiones que más plasma la urgencia y necesidad de realizar las nuevas concesiones, incluso diría más que lo económico, es la falta de modernización de la flota, la no accesibilidad, la no adaptabilidad, cuando además una parte importante de los usuarios es de las zonas rurales, como es su población, son personas mayores que tienen dificultades de movilidad, etcétera. Por tanto, eso ya es una urgencia y una evidencia que ahora mismo que conozca, no tengo los datos, pero, al menos, de las concesiones que yo conozco, en mi terreno no conozco todavía ningún autobús adaptado. Y esto es una demanda que ya está encima de la mesa desde hace demasiados años y que urge.

La otra cuestión que llama la atención, que desconocía y que hemos visto en la presentación, son las 17.000 personas que siguen en Navarra sin tener ningún tipo de acceso al servicio público de transporte. Esto llama la atención, es lo que se ha hablado de cuarenta localidades afectadas, entre municipios y concejos, y, desde luego, eso es algo también importante a la hora de intentar vertebrar el territorio, el llegar a estas zonas.

Y yo quiero también aprovechar para desmentir un mantra que ha habido en las intervenciones anteriores sobre la Ribera más desfavorecida que el resto. Yo si veo el mapa que ha presentado el Consejero, pues, hombre, yo veo que las concesiones donde no llegan, el servicio público donde no llega no es precisamente a la Ribera. No voy a entrar yo en si las concesiones tienen que ser con mayor frecuencia... Sí, lógicamente hay que revisarlas, pero en el mapa se ve clarísimamente dónde está faltando el servicio público en Navarra de transportes. Y no lo digo yo, sino lo dice la misma presentación. Por tanto, tampoco tiramos de ese... Lógicamente, desde Geroa Bai no compartimos ese mantra de otra vez de «en la Ribera no se está atendiendo este servicio». Desde luego, en la Ribera hay que mejorar el servicio como en toda Navarra, pero donde ahora mismo están las zonas rojas, aunque son amarillas en este mapa, se entiende que son las que ha presentado al Consejero, que, por cierto, coinciden con un mapa que trajimos aquí hace un par de años y entonces me tocaba a mí comparecer como presidente de la federación y coinciden, yo diría casi totalmente, con el mapa de la despoblación, donde se encienden las luces rojas también, donde la población no puede estar viviendo en su territorio, pues vemos en gran medida cómo seguramente coincide con este mapa. Algo que, desde luego, no es casual. Ahí lo dejo, porque no voy a entrar a ahondar en esa cuestión de que es evidente que la facilidad de movilidad de las personas que viven en el territorio es uno de los condicionantes para favorecer o no el que las personas permanezcan en sus territorios, lógicamente.

Y, por último, quiero compartir también lógicamente la necesidad de modernización, ya lo he dicho. La importancia de que esa modernización, como he dicho, sean vehículos adaptados, accesibles, confortables, como se ha dicho también en la exposición, y, sobre todo, que sean acordes a otro de los grandes campos de acción, que es que sean medioambientalmente sostenibles también. Esa reducción de emisiones de CO2 que es totalmente, además, razonable y que debe ser exigible a las Administraciones Públicas a la hora de generar movilidad, y que la flota, en la mayoría de lo posible, sea una flota que se mueva de forma

sostenible con fuentes de energía renovables, etcétera. Y, desde luego, comparto también, como han dicho varias veces ya, el modernizar, desde el punto de vista del servicio, con la tarjeta única de transporte, etcétera. Y, por mi parte, nada más. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Azcona): La señora Aznárez no está, ¿no? (MURMULLOS). Vale, pues... (MURMULLOS). Señor Maiorga.

SR. RAMÍREZ ERRO: Eskerrik asko, Magdaleno anderea. Egun on guztioi, eguerdi on. Buenos días a todos y a todas. Gracias, señora Presidenta. Quiero agradecer también al Consejero la información que nos ha dado, pero a este grupo hay que decir que no le ha satisfecho. Es decir, es habitual a los inicios de la legislatura que venga aquí el Consejero, probablemente con muy buenas voluntades, no decimos que no, a proponer determinados objetivos para la legislatura, y es habitual también que en la siguiente legislatura se repitan prácticamente los mismos objetivos. Por lo tanto, que se constate que poco o nada se ha avanzado y, en este caso, nosotros vamos a desarrollar algunas iniciativas porque se nos han quedado bastantes dudas y necesitamos muchos más datos.

En la legislatura pasada se activó precisamente una ponencia que tenía como objetivo el estudiar todo lo concerniente a la movilidad. Lo cierto es que no dio los resultados que cabía esperarse y nuevamente da la sensación de que empezamos de alguna forma de cero. Y, en torno a esta cuestión vinculada a la movilidad, nos parece al Grupo Parlamentario de EH Bildu muy importante la coherencia. Es decir, nosotros estamos de acuerdo en que la movilidad tiene que estar marcada por los dos principios que usted ha señalado: primero, la vertebración del territorio y la accesibilidad universal. Hay que ir avanzando para que todo ciudadano o ciudadana de Navarra pueda tener acceso a un transporte público urbano. Pero el segundo es el del cambio climático, y aquí es donde no vemos que se actúe en una coherencia y en una consecuencia, porque ¿cuál es el objetivo de este plan? ¿Tiene que ser el que cada vez se haga menos..., la gente viaje menos en coche particular y utilice más el transporte público por motivos medioambientales? Siendo así, ¿cuáles son los objetivos y los indicadores? ¿Y qué políticas hay que activar?

Es decir, si lo que se pretende es que la gente que utiliza habitualmente el coche particular utilice el transporte público, habrá que analizar cuáles son las causas por las cuales muchísimas personas prefieren coger el coche antes que el transporte público, y habrá que analizar si realmente las frecuencias y los servicios son adecuados para posibilitar que se desee la transición, y lo que echamos en falta y le vamos a preguntar, quizá por preguntas escritas, es ¿cuáles son los objetivos? Es decir, cuántos movimientos se dan en el transporte de pasajeros de personas por coche y cuántos les gustaría a ustedes que fuesen al final de la legislatura, y, para ello, qué medidas van a poner.

Y eso es lo que no hemos visto en su exposición. Les voy a poner un ejemplo, el de la tarjeta. Se habla..., esto también es una especie de..., en todos los inicios de la legislatura se habla de la tarjeta. Me decía un compañero, que, además, por motivos de trabajo, había estado en Madrid, y recientemente –es de Tafalla, de mi pueblo– tenía un trabajo en Pamplona, y no tenía..., quería usar el transporte público. Le llamaba la atención que no existiese una tarjeta para..., es decir, si voy a subir todos los días de Tafalla a Pamplona –subir, los de Tafalla decimos que a Pamplona «subimos» y luego «bajamos» a Tafalla–, no entiendo por qué no

puedo tener algún descuento. Es decir, es que me gasto con el servicio público ciento cuarenta euros al mes utilizando el transporte público, con las dificultades que ello genera porque las frecuencias no son las mismas y siempre hay un tiempo, etcétera, que en el transporte público y él, desde la conciencia medioambiental, quería utilizar y quiere utilizar ese servicio público, y no se explicaba cómo en todos los lugares donde él había trabajado conocía la existencia de tarjetas y tarifas que promocionaban el uso, mientras en Navarra no existe nada. Y eso no puede ser tan difícil hacerlo. Tiene que haber voluntad. Entonces, esa es la duda y la pregunta: ¿realmente hay voluntad de sacar, digamos, a los coches particulares de las carreteras para que esa gente pueda viajar en condiciones accesibles cómodas y baratas, por qué no también, en el transporte público? Y eso es lo que hay que ponerlo en duda. Lo ponemos, porque ciertamente, si lo que se quiere es potenciar eso, normalmente lo que hay que hacer es destinar recursos para que sean mejorables. ¿Tiene sentido que a día de hoy en una línea –las que yo conozco– todavía no exista una tarjeta que puedas simplemente con el contacto? No ya la tarifa, sino, es decir, que tiene que haber una fila de unas personas, el chófer tiene que tener cambios, y, entonces, pues lo que una parada, en función de los de los viajeros y viajeras que haya, pues te puede costar esa parada o medio minuto o cinco, y, por lo tanto, el trayecto general, mucho más. ¿Eso es lógico en el año 2019? Yo creo que no. O esa sustitución por unas máquinas que, cuando se quedan sin papel, entonces no hay manera de justificar que has comprado el billete y tienes que explicarle al chófer: No, mira, es que lo he comprado y no... Eso pasa hoy en Navarra. Eso está pasando. Por lo tanto, el problema no requiere de un plan a largo plazo, requiere realmente acometerlo con urgencia y hacerlo ya; es decir, que inmediatamente se ponga una tarifa adecuada y se implementen los mecanismos tecnológicos para que se pueda mejorar toda esa situación, si hay voluntad.

Porque luego, claro, cuando vemos que los municipios hacen apuesta por el transporte público, vemos también cómo determinadas formaciones lo primero que quieren hacer cuando llegan al gobierno es revertir todas esas medidas encaminadas a fomentar el transporte público, pero, claro, si facilitamos el aparcamiento, si facilitamos el uso de una gratuidad general de la utilización de..., es decir, si pagamos peajes en la sombra entre todos, imagínese si utilizásemos esos recursos para potenciar y para financiar un servicio público de calidad. Esta reflexión habrá que hacerla y no vemos que se haga. Por lo tanto, nosotros le vamos a pedir medidas escritas e indicadores, es decir, cuál es el objetivo.

Estaba comentando con mi compañera esta gráfica que nos han mandado, nos han facilitado, y se lo agradezco, se lo agradecemos. Dice: evolución del número de viajeros por carretera. Ese «por carretera» ¿es en general o es en el transporte público? (MURMULLOS). En el transporte público. Por lo tanto, vemos como el uso del transporte público está bajando. Por lo tanto, vamos muy mal. Muy mal. Y, por otro lado, estaría.... Y ¿cuánto ha aumentado con las políticas del Gobierno en Navarra –algo tendrá que ver– el uso de la carretera con automóvil privado? Eso habría que verlo comparativamente. ¿Cuál es el objetivo que nos marcamos? Para nosotros eso es importante.

Decían, y seguro que aquí alguien puede atestiguar, que de Milagro es más fácil ir a Madrid que a Pamplona. Le he oído a un familiar mío, se sabía todas las estaciones hasta Tudela desde Tafalla. Sí, decía: Tafalla, Beire, Pitillas..., Tafalla, Olite, Beire, Pitillas. Y seguro que le ha tocado



usted, o le ha tocado alguien de esta comisión, no quiero personalizar, perdón, coger el tren para ir a Pamplona. Ahora no existe esa opción.

Ayer hablábamos, y el señor del Partido Popular, miembro de Navarra Suma, ha dicho: es muy importante, el autobús y el tren de alta velocidad. Y las cercanías (MURMULLOS). ¿Tenemos datos de la evolución de los del uso del tren de cercanías? Sí. ¿Tenemos el servicio óptimo? ¿Podemos mejorarlo? ¿Hay realmente, es necesario, una apuesta por mejorarlo? Nosotros creemos que sí. ¿Cuántas estaciones de tren se han cerrado? No, es que están diciendo... Y ¿saben ustedes cuántas estaciones de tren no tienen ningún servicio? Que antes sí tenían. Las hay. ¿Hay una apuesta por utilizar el tren de cercanías? Pues eso se demuestra con recursos y con mecanismos. Imagínense que nos proponemos analizar cómo optimizar el servicio de cercanías de tren, y llegamos a la conclusión de qué importante pudiera ser tener un apeadero en el centro de Pamplona. ¿Podríamos estudiar cuánto vale eso? ¿Sería estudiable? O a los centros de las universidades, fíjense, que articula navarra de norte a sur. Desde Milagro tendrían exactamente... Pues sería Milagro, Villafranca, Marcilla, Caparros, Murillo el Cuende, Pitillas, Beire, Olite, Tafalla, Pueyo, Garinoian, Carrascal, Ciudad del Transporte y llegarían a Pamplona. (MURMULLOS). Actualmente dos horas.

Claro, pero ustedes..., me dicen: cuatro. ¿Ustedes han visto como está organizado? ¿Saben ustedes cómo están organizados en Gipuzkoa? Es que también tienen todos esos tractos. ¿Qué es lo que ocurre? Que hay unas frecuencias, que tienen los tramos señalados de tal forma que, desde el inicio, cuando hay distancias, hay sitios, hay momentos, en los que no para en todas las estaciones, de tal forma que se acortan las frecuencias. Y ¿eso es posible? Está a la orden del día, y hay que tener voluntad. Hay que negociar y hay que tener realmente la vocación de que eso sea un servicio público que vaya eliminando transportes y viajeros en las carreteras y los vayan incorporando al servicio público.

Por lo tanto, en conclusión, y no quiero alargarme más porque de esto hablaremos a lo largo de la legislatura, nosotros echamos en falta realmente la implantación de indicadores, la definición de objetivos concretos, y, sobre todo, una coherencia a la hora de asegurar que esos principios generales cifrados en la vertebración del territorio del cambio climático luego se corresponden con políticas concretas y recursos concretos que se ponen al servicio de eso principios, porque, si no, estaríamos hablando de humo. Y de humo ya hemos hablado, desgraciadamente, sobre este tema en demasiadas legislaturas. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): (MURMULLOS). Muchas gracias, señor Ramírez. Hacemos un receso de cinco minutos, a la una y veinte volvemos.

(Se suspende la sesión a las 13 horas y 15 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 13 horas y 19 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señores Parlamentarios, vamos a continuar con la sesión de la comisión. (MURMULLOS). Silencio, por favor. Damos la palabra al señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Buenos días otra vez. A ver, yo quería empezar diciendo que hemos puesto la primera piedra. Ya hay una línea que ya va a estar en funcionamiento próximamente que es Pamplona-Soria. Por ahí empezamos con todas

las características que hemos dicho ahora. Y, para matizar temas más concretos y más técnicos, le voy a dar la palabra a la directora general que va a concretar un poco más estos aspectos que han salido aquí.

SRA. DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTES (Sra. Berta Miranda): ¿Así me oís? Vale. En primer lugar, quería agradecer a los Parlamentarios por su intervención y sus aportaciones y trasladar que para la Consejería de Cohesión Territorial y para la propia Dirección General de Transportes el PITNA va a ser un proyecto prioritario a lo largo de toda esta legislatura. Por concretar un poco los puntos que habéis estado desarrollando y que os inquietaban, quería puntualizar que Navarra tiene 272 municipios, en estos momentos 40 no tienen servicio lo que afecta a 8.000 personas.

Esos municipios van a tener servicio. 559 entidades en las que viven 37.500 personas también están sin servicio. No podemos asegurar que tengan servicio todas porque a los barrios, a núcleos muy dispersos, es prácticamente imposible acceder, pero sí estamos en posición de decir que a zonas con aproximadamente 20 habitantes o menos, porque en concesiones donde estamos trabajando, sí que tengo destacadas que con 7 o 9 habitantes también se va a llegar. Se va a llegar con un servicio, como hemos dicho, a la demanda que va a consistir en dos días a la semana, uno cada quince días. Esto siempre, si se ve que funciona muy bien, se va a poder mejorar. O sea, realmente el departamento además va a poder disponer, que nunca se había dispuesto, de dónde suben y dónde bajan los usuarios, y esto va a permitir analizar al propio departamento qué necesidades tenemos.

Por concretar también un poquito más –y no habíamos detallado porque era como una visión general–, pero como todo lo que son las concesiones de Tafalla y Tudela están bastante adelantadas, yo creo que estamos en situación de avanzar que el servicio radial que va desde los pueblos a la cabecera de comarca va a disponer para pueblos a Tafalla de cuatro servicios al día, ida y vuelta, cuatro de ida y cuatro de vuelta. Y, respecto a Tudela, tendríamos, debido a que son poblaciones mayores, uno cada hora. Y de lo que serían las cabeceras..., porque se va a funcionar como una forma de ser más de trasbordos, por así decir, entonces, cuando ya estamos en la cabecera a Pamplona, por así decir, tendríamos de Tafalla a Pamplona cada hora habría trece servicios al día. Estos datos serían de lunes a viernes. Y de Tudela a Pamplona doce servicios al día. Intentando también dar servicios en universidades, hospitales y demás. Claro, esto tenemos que avanzar también con Ayuntamientos y demás.

Respecto de otro tema que inquietaba, la tarjeta única, quiero decir que en este momento nuestra prioridad son las concesiones. Estamos en una situación de enriquecimiento injusto, los recursos que tenemos en el departamento, porque al final el esfuerzo se está haciendo desde el departamento porque son los que conocen realmente tan bien el sector, o sea el día a día, entonces, una vez que hayamos avanzado con las concesiones, sí que nos plantearemos con más detalle el tema de la tarjeta única. No es que no se haya tocado, pero, claro, las nuevas tecnologías están avanzando muy rápido, entonces dices: Bueno, vamos a trabajar de la mano con la mancomunidad. Bueno, pues sería una alternativa, pero también pagar con el móvil, pagar con la tarjeta de crédito..., hay muchísimas alternativas. El coste es importante también. ¿Quién gestiona esos ingresos? ¿Cómo se gestionan? Es importante. Y sí que va vinculado con el sistema tarifario, y somos muy conscientes, pero igual somos más

conservadores en ese aspecto y mejor igual analizar todas las alternativas y vamos a definir una que sepamos y estemos convencidos de que va a funcionar.

Y con respecto a otra cuestión de los viajeros, que tienes toda la razón, que han bajado en los últimos diez años. Es verdad que en los tres últimos años ha habido una estabilización, pero la realidad es que estamos hablando de 2,5 millones de viajeros, que esos son seguros. O sea, me refiero que, en el servicio, que es muy mejorable, que es un servicio antiguo, que no se adapta para nada a la realidad actual, son 2,5 millones. Con lo cual, entendemos que el servicio debe existir, se debe mejorar, además si hay una apuesta por el transporte público porque se utilicen menos el vehículo privado y demás, creo que tenemos que ser conscientes de este dato e intentar mejorar los indicadores. Recojo la petición.

No sé si me quedaba... Y, bueno, por supuesto también quiero decir que hoy hemos venido a hablar del PITNA, que es el transporte por carretera, pero, en ningún momento, realmente se cuestiona o el transporte por carretera o por ferrocarril. Es más, esto no está contemplado y una de las cuestiones que también habría que valorar una vez se saquen en todas las concesiones, es decir, igual también hay algunos pueblos que es más interesante acercarlos al tren que acercarlos a una capital de comarca, pero, claro, estamos con unas concesiones, insisto, antiguas y hay que avanzar. Entonces, avanzamos y luego será todo mejorar. Pero, claro, si nos ponemos a hacer la concesión perfecta, nunca saldrá. Muchas gracias y...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora directora.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Simplemente por terminar, lo que ya he dicho antes. Hay una primera línea ya en marcha en los próximos días. Iniciamos ya todos los trabajos necesarios para todo lo demás y nos proponemos a lo largo de la legislatura ir avanzando en todos los aspectos que han quedado aquí marcados. Y, conforme tengamos alguna cosa que avanzar, pues volveremos a venir y lo marcaremos. En el *PowerPoint* que les hemos dado van a ir todas las líneas y por dónde vamos marcando ya los pasos a seguir. Estaremos a su disposición para lo que deseen.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero. Damos por finalizada la sesión.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 26 minutos).