



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura

Pamplona, 4 de marzo de 2020

NÚM. 10

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.^a MARÍA VIRGINIA MAGDALENO ALEGRÍA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 4 DE MARZO DE 2020

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Mancomunidad de la comarca de Pamplona/Iruñerriko Mankomunitatea para explicar y exponer el VII Plan 2020 de Transporte Urbano de la comarca de Pamplona.

(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)

(Comienza la sesión a las 12 horas y 33 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Mancomunidad de la comarca de Pamplona/Iruñerriko Mankomunitatea para explicar y exponer el VII Plan 2020 de Transporte Urbano de la comarca de Pamplona.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Buenos días, vamos a iniciar la Comisión de ¡uy! la Cohesión Territorial, ya no sé ni en cuál estoy. Vale, la comparecencia, a instancias de la Junta de Portavoces del Presidente de la Mancomunidad de la comarca de Pamplona para exponer el séptimo Plan 2020 de Transporte Urbano de la comarca de Pamplona, a solicitud de EH Bildu, si quiere decir algo, señor Araiz.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Egun on guztioi. No, únicamente comentar el objeto del porqué pedimos la comparecencia. No es la primera vez que la Comunidad remite a este Parlamento planes plurianuales, en este caso, es Plan Anual 2020 de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona y de acuerdo con lo que establece la Ley Foral 8/1998 de Transporte Regular de Viajeros, lo que se plantea es la modificación que se produjo, creo que fue en el año 2014, dar traslado al Gobierno de Navarra y en su caso también al Parlamento y si consideramos oportuno realizar aportaciones dentro de un plazo de un mes.

Nuestro grupo parlamentario consideró que era oportuno, o si algún grupo parlamentario consideraba necesario presentar esa propuesta de alegaciones y dado el escaso tiempo, un mes, por eso se solicitó con carácter de urgencia y lo que planteamos es que por parte de la representación de la Mancomunidad de la comarca de Pamplona se haga un resumen del plan, de los objetivos, la financiación... y bueno, luego algunas cuestiones que nos han surgido de la lectura del mismo, pero vamos el objetivo es la presentación de este plan.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Araiz. Tiene usted media hora para hacer su intervención.

SR. PRESIDENTE DE LA MANCOMUNIDAD DE LA COMARCA DE PAMPLONA (Sr. Campión Ventura): ¿Sale? No, no sale ¿verdad? ¿Qué hay que hacer? (MURMULLOS). ¡Ah! de allá, vale, vale, vale. Muy bien, un poquito para aquí, eso es. Muchas gracias. Eskerrik asko. Buenos días a todos y a todas. Egun on. Bueno, muchas gracias por llamarnos aquí a la sede parlamentaria para poder un poco explicar y exponer nuestro séptimo Plan 2020 de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona, que es el documento que organiza y planifica desde 2014 el transporte urbano en la comarca de Pamplona, como decíamos. Literalmente, siguiendo la ley, es un documento que tiene que trabajar en pro de la mejora continua de la calidad, eficacia y eficiencia del mismo, y que también además, fija las tarifas a satisfacer por los usuarios del transporte urbano y el reparto de coste entre las administraciones, que en este caso, son los diferentes ayuntamientos y la Administración Foral.

Bueno, el horizonte de este plan que presentamos hoy aquí es el de 2020 en este caso, otras veces ha sido plurianual, como ha comentado Adolfo Araiz, es coincidente con la prorrogación mínima que tenemos para el contrato actualmente vigente de transporte público, que su plazo mínimo será el 31 de diciembre de este año. Se podía haber planteado una prorrogación al Plan de 2019, pero impedirá algunas actuaciones que creemos que son importantes y que serían

difíciles de encajar en una prórroga. Especialmente, nos referimos al desarrollo importante que va a tener el tema del transporte urbano nocturno, y también con las experiencias, con las actuaciones de taxi a la demanda. Especialmente las del aeropuerto y las del centro penitenciario, que ya no podrían ser consideradas como experiencia piloto y que quedan mejor reglamentadas en un proyecto de transporte urbano.

Los objetivos del plan son once, es un documento bastante extenso, pero son once objetivos que parten de las ocho directrices establecidas en la Ley Foral y el ámbito del plan, que hay veces que hay un poco de confusión en algunos momentos, no son los cincuenta ayuntamientos que conforman la Mancomunidad, sino que son: en el caso del transporte urbano se trata de la aglomeración urbana, que son dieciocho municipios, alguno de ellos contenido parcialmente, por ejemplo, Esteribar que tiene el núcleo de Olloki, o sea, son veinticinco núcleos urbanos; y en el caso del taxi son los veintisiete municipios de forma completa que se integran en el área del taxi.

Vamos a ver. Las actuaciones del plan son extensas, son dieciocho actuaciones, como comento es un documento bastante extenso que hemos intentado con ayuda de Jesús glosar lo que pensamos que es más relevante a nuestro juicio, pero en todo caso, para cualquier aclaración, tienen el documento completo y para cualquier aclaración que deseen, aquí estamos en el turno de después de la comparecencia.

Pasando lista ya a los apartados más señalados y, por ejemplo, en lo que en primer lugar, en lo que concierne al Plan de Movilidad Urbano Sostenible, el PMUS. La intención para este año nuestra, es intentar que finalmente se apruebe por todas las entidades el PMUS. Actualmente, solo faltan cuatro entidades de firmarlo de rubricarlo que son: el Gobierno de Navarra, el Ayuntamiento de Barañáin, el de Noáin y el Ayuntamiento de Cizur Menor. Hemos tenido conversaciones, cada vez que tenemos una conversación con ellos, aprovechamos para digamos influir o pedir que se firmen. Nos costa que varios de estas entidades están ya pensando en ello y creemos que podemos tener alguna oportunidad de que este año se firmen por parte de todas estas entidades. La finalización de la aprobación del PMUS por todas las entidades tendría como consecuencia en las primeras fases, la primera fase programada que está contemplada en este PMUS, que exigiría un nuevo convenio de colaboración y el inicio, como actuaciones más urgentes de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad y el Modelo Integrado. Esto, por ejemplo el Modelo Integrado, de lo que se trata fundamentalmente es de actualizar las modelizaciones que existen con el tráfico. Es decir, si en el casco de Pamplona hacemos algún tipo de actuación urbanística que empuje al tráfico a desplazarse, por ejemplo, por la Ronda Norte, hace falta de nuevo actualizar esas modelizaciones de tráfico con las que cuenta el Gobierno de Navarra para sus actuaciones en la Ronda Norte, este tipo de cosas.

Luego hay otro punto que es la Coordinación de la Planificación del Interurbano Comarca de Pamplona. Este punto ya estaba incluido entre los objetivos del PMUS originalmente, pero finalmente no se llevó a cabo. Y ahora mismo, de la mano de, por supuesto, del Departamento de Transporte, estamos iniciando una colaboración en la cual estamos estableciendo el diagnóstico de las necesidades de movilidad que tienen las entidades que habitan o que se sitúan en el anillo periurbano de la aglomeración de Pamplona.

Otro apartado es la mejora de la oferta del transporte público. Algunas de estas actuaciones ya se han iniciado el 20 de enero, como son la mejora de las líneas que van desde la zona sur de Pamplona, Mugartea y Mutilva, hasta Berriozar y Berrioplano.

Otro punto es la mejora del servicio nocturno que, sin duda ya habrán oído en las últimas fechas, por fin se va a dar salida o va a fructificar el trabajo que llevan haciendo desde 2018 técnicos de la Mancomunidad en lo referido al servicio nocturno, prácticamente supone duplicarlo. Duplicar el servicio y lo que se habla, se ha tenido un enfoque de género desde el primer momento, en el sentido de aumentar, mejorar la seguridad o/y disminuir el desplazamiento que existe entre las diferentes paradas de autobuses y cada uno de los domicilios de la gente en la comarca de Pamplona. El siguiente punto es relacionado con el servicio nocturno, es la prueba piloto de paradas intermediarias a demanda. Se ha recogido una demanda del Ayuntamiento de Pamplona, apoyada por todos los grupos y vamos a hacer una prueba en una de las líneas para ver qué tal puede funcionar este servicio en nuestra demarcación, Pamplona.

Luego, otro punto es la adecuación de velocidades de circulación. Esta flechita es, si no se prioriza el TUC, lo que quiere decir, luego lo volveremos a retomar, es que hay que adecuar las velocidades de circulación, tenemos que conseguir que sean lo más elevadas posibles y si no hay actuaciones urbanas o urbanísticas que prioricen el TUC, lo que tendremos que hacer será adquirir o invertir en más autobuses para suplir esas carencias. Relacionado con la anterior, hablamos de la velocidad comercial, poco a poco la velocidad comercial va bajando desde 13,3 a 12,8 en la actualidad, estamos digamos en el límite de lo que sería una velocidad comercial adecuada, que ya sabemos que es además el factor o uno de los principales factores que los usuarios valoran a la hora de coger el transporte público o no. Entonces, consideramos de extrema importancia actuaciones de las administraciones en la vía pública para priorizar el transporte urbano comarcal, que nos estamos refiriendo a priorizaciones semafóricas, priorizaciones en cruces, paradas adelantadas, reserva de carriles, etcétera, etcétera.

Bien. El plan recoge también, un apartado amplio de estudios a realizar. La ya comentada Encuesta de Movilidad Urbana de 2020 y el Modelo Integrado de la Modernización del Tráfico en la Zona Metropolitana. La Coordinación de la Planificación del Interurbano Comarca, que ya les he comentado anteriormente. La evaluación del nuevo servicio nocturno, digamos que en las conversaciones que hemos tenido con el Departamento de Transporte para el establecimiento del servicio nocturno se nos sugirió y nos pareció una muy buena idea, el hecho de hacer una evaluación continua de la utilidad de este servicio nocturno, ya que va a suponer un importante esfuerzo económico y logístico, pues realmente valorar el uso, su eficiencia y su uso por parte de la ciudadanía, entonces, lo vamos a llevar en paralelo a la implantación del servicio. Tenemos también el estudio de priorización del TUC y de todas las medidas que puedan mejorar la velocidad del TUC. Tenemos un estudio de la conexión peatonal con el aeropuerto, ya tenemos un preproyecto digamos, de en qué podría consistir esta conexión peatonal con el aeropuerto, creo que en una siguiente diapositiva lo veremos un poco más claro. Luego también hemos reflejado una petición, también de la permanente, en un acuerdo que llegamos por unanimidad, de estudiar algún método de transporte público eléctrico en el Casco Antiguo y el Ensanche de Pamplona.

Esta es la conexión peatonal para el aeropuerto que viene reflejada en el estudio, en el plan. Mira, aquí se mueve muy bien. Consistiría en la creación de una rotonda y una parada de villavesas de la línea que va hasta Noáin y de aquí un, digamos, un acceso peatonal al aeropuerto de Pamplona cubierto. Más o menos la distancia sería muy similar a la que tiene el aeropuerto de Loiu desde el *parking*, esa distancia sería algo parecido, un paseo cubierto. Esto, evidentemente tiene su coste, que es de más de 1 millón de euros. Ahora, también conectaría al aeropuerto con una línea de autobuses que tiene una frecuencia de doce minutos. Entonces, podría ser una conexión muy buena y de todas las formas, también hay que ser conscientes de que el servicio de taxi también tiene su coste, o sea, que habría que valorar la oportunidad de esta actuación.

Bien, en cuanto a energías, la Mancomunidad tiene como saben, el compromiso de ser neutra en carbono en el año 2030 y en esta línea, se incardinan varias de las actuaciones. En primer lugar, ya con una línea, una cierta trayectoria de autobuses híbridos, hay en estos momentos cuarenta y en el 2020, este año, estaba prevista la incorporación de dieciséis autobuses más, híbridos. Lo siguiente que tenemos que avanzar es en la introducción de biogás como combustible en los vehículos, de acuerdo claramente a, o en coherencia con el Plan de la Mancomunidad de extraer metano, biogás de los residuos sólidos urbanos en el centro de tratamiento de residuos de Torres de Elorz. También seguiremos con los autobuses, el seguimiento de la línea 9 de autobuses eléctricos, que es verdaderamente puntera en el Estado y que está funcionando, hasta el momento, con mucha satisfacción. El plan de renovación de la flota, como ya les he dicho, son dieciséis autobuses híbridos, supone una inversión de 5,4 millones.

El siguiente punto son las nuevas cocheras, aquí, como saben todos ustedes, hay una intención de la Mancomunidad desde hace mucho tiempo de trasladar las cocheras que actualmente están en la Ronda Norte al Polígono de Agustinos. Pero hay una compleja situación urbanística que impide que este solar, que en principio está contemplado que ceda el Ayuntamiento de Pamplona a la Mancomunidad, se resuelva. Bueno, nosotros intentaremos (RISAS) mediar, apretar, rezar todo lo posible (RISAS) para que eso suceda. Sería una cosa muy importante porque mejoraría la calidad de servicio, las condiciones de trabajo de los trabajadores, el tema urbanístico, son unas cocheras ya muy antiguas en las que estamos en estos momentos, yo creo que habrá que empujar todo lo posible. Tenemos incluso una partida para arrancar con el anteproyecto, en el caso de que se resuelva este trámite, aunque tenemos que admitir que no somos excesivamente optimistas en que a lo largo de 2020, avancemos mucho en este o del todo en este aspecto.

Esto es simplemente es una imagen de una palabra que me he aprendido: el pantógrafo, que es el cargador eléctrico de la línea de autobuses. En la política de descarbonización de la Mancomunidad es un elemento puntero, puesto que son cien por ciento eléctricos y además como tenemos contrato de toda nuestra energía de origen verde o de energías renovables, es un tema que nos convence.

En cuanto a la renovación tecnológica, tenemos el tema de las nuevas modalidades de pago y recarga. Recientemente, este año se ha acabado con la renovación o sustitución de todas las canceladoras que teníamos en los autobuses por unas más modernas y con nueva tecnología, lo

que nos va a permitir avanzar en el tema de la recarga telemática. En estos momentos – corríjame, Jesús, si me equivoco porque esto a veces es un poco lío- en estos momentos la recarga de la tarjeta se puede hacer con determinados modelos de móvil, acercando físicamente los dos soportes, pero nuestra idea es que se pueda recargar la tarjeta vía Internet o como se quiera y que luego cuando se vaya con la tarjeta a la canceladora, la propia canceladora recargue el saldo de la tarjeta. Bien, eso lo podemos empezar a hacer a partir de ahora con la nueva tecnología que hemos incluido. Luego también empezaremos a trabajar para que sea posible con cualquier móvil, etcétera, etcétera. Pero bueno todo eso lleva su tiempo.

Luego lo de los códigos QR, esto es mejorar el tema de los aparcamientos disuasorios, como el de Trinitarios, de tal manera que cuando tú aparcas el coche y obtienes un ticket para coger el viaje gratuito que te lleva al centro de Pamplona, te salga un código QR que nos permita también modernizar la gestión de este servicio. Dentro de este apartado, también tenemos el tema de la colaboración de la Tarjeta Única de Transporte para Navarra, que sería un hito lograrla, intentaremos avanzar y apretar en todo lo posible. El tema de wifi a personas usuarias en las líneas de autobuses, esto es un tema que actualmente está en dos líneas y es un tema que tecnológicamente no tiene ningún problema, pero bueno, hay pegas de tipo administrativo, contractual. Lo que vamos a hacer es, que en el pliego esté condicionado que desde el primer día, el próximo adjudicatario del pliego lo lleve en todos los autobuses del TUC.

Luego también tenemos el tema de prueba piloto de la tarjeta, de usar la tarjeta del transporte urbano en taxi a la demanda. No sé si conocerán, muchos, aparte de la cárcel y el aeropuerto, varios ayuntamientos del tercer anillo utilizamos, digo porque yo soy uno de ellos, utilizamos el taxi a la demanda que consiste en que tienes unos horarios en los que puedes pedir un taxi que te desplaza hasta determinados puntos de la ciudad de Pamplona. Pero todo eso se regula con unos *tickets* que va con un cuño, que ocasiona, es bastante complejo de manejar, tanto en los ayuntamientos, como en la sede del taxi donde tienen montañitas de *tickets* que luego tienen que ir grapando. Bueno, vamos a intentar, si conseguimos con la misma tarjeta del TUC y un lector que llevan los taxis hacerlo todo un poco más, siglo XXI. (RISAS).

En cuanto a la mejora de la seguridad personal del conductor, de conductores del transporte urbano y el taxi, últimamente se ha puesto de relevancia que ha habido varias agresiones, algún intento de atraco y demás. Hemos tenido reuniones con los taxistas, como es y siempre en conexión permanente con el comité de TCC y tal. Vamos a seguir con la videovigilancia en los autobuses, todos los autobuses que se compren este año, todos vienen ya incorporados con videovigilancia. Parece que es algo que funciona bastante bien como disuasorio y que además, nos permite colaborar con las diferentes policías en, actuaciones por robos, acosos u otro tipo de agresiones. Todos los autobuses que se adquieren también vienen equipados con semimamparas para la protección del conductor, sobre todo en las líneas nocturnas. Como novedad, teníamos previsto una campaña de comunicación para el mantenimiento de conductas cívicas en las villavesas, pero la vamos a ampliar también al tema del taxi, hay algunos problemillas por la noche sobre todo y así. Mantendremos la colaboración con los policías y las ayudas al sector del taxi que comentaremos un poquitín más adelante.

Bien, este apartado de ayudas, en colaboración con las administraciones, tiene que ver mucho con el tema de la mejora de la velocidad comercial. Tenemos una partida, reservamos una

partida, en el proyecto de Transporte Urbano, para colaborar, impulsar, estimular a diferentes administraciones para la realización de actuaciones urbanísticas que mejoran esta velocidad -la voy a poner, porque si no, luego nos perderemos- en concreto, la que viene reflejada es la de la mejora del acceso a la rotonda de Sarriguren, que la mejora proyectada hasta la situación actual sería que toda esta zona de aquí fuese un carril bus, de tal manera que, cuando el autobús afronta la rotonda no tenga que soportar o atascarse en la cola de vehículos que están aquí esperando y que se pusiera el primero de la lista para pasar. Eso sería una mejora evidente, que además, redundaría en la mejora de las frecuencias de Sarriguren y que está prevista una partida para ayudarlo. Es cierto que en estos momentos parece que desde Obras Públicas o Cohesión Territorial, se están planteando otra opción, que sería la de un acceso central a través de la rotonda, que seguramente sería incluso una solución urbanística, mejor todavía para lo que nos planteamos. Entonces, esto es una partida que hay para esta cosa.

El siguiente punto es el del servicio taxi a la demanda, esto ya lo hemos comentado anteriormente, se trata de seguir, ya no de forma piloto si no de forma establecida, con el servicio de taxi tanto al centro penitenciario como al aeropuerto, que en estos momentos al usuario le cuesta como un billete de autobús normal, 0,70 euros. Finalmente, las ayudas a la mejora del sector del taxi, tienen diferentes líneas de ayudas y de subvenciones que tiene la Mancomunidad para con el sector, una es la mejora del servicio de taxi a personas con discapacidad, que son los eurotaxis, en los cuales la Mancomunidad tiene una partida de 50.000 euros para subvencionar o, digamos, sobre pagar o hacer un pago adicional por cada uno de los servicios que un eurotaxi hace a una persona con discapacidad o con movilidad reducida; también hay una línea de ayudas para la compra o mejora de vehículos ecológicos, de unos 10.000 euros; y también otra para elementos de seguridad y tecnológicos, que aquí entran desde mamparas hasta cámaras de seguridad, lo que ellos estimen. Hay que decir que generalmente, en las últimas convocatorias no ha habido peticiones desde el sector del taxi o desde los taxistas para poner mamparas ni cámaras, no sé si ahora, a lo mejor se incrementan. Bien (MURMULLOS) sí de sobra.

En cuanto a los resultados previstos del plan, simplemente, dada la evolución que está llevando el sector, se prevé una incremento del 2,5 por ciento en los viajeros, con lo cual nos haría llegar hasta los 41,6 millones. Simplemente hemos puesto esta gráfica, porque es muy ilustrativa. En verde, verde oscuro, son los transportes de nuestra zona, de la comarca Pamplona; y en gris, digamos, de la tasa de utilización, están en diferentes escalas, claro, a nivel del Estado. Se puede ver cómo sigue una trayectoria completamente paralela, con un descenso en los años de la crisis, de los cuales nosotros salimos un poco más tarde debido al efecto prolongado que tuvieron las huelgas. O sea, una huelga en el sector del transporte público no solo baja el número de viajeros en ese momento, sino que, digamos, la persona que deja de viajar en el autobús no recupera ese hábito en bastante tiempo. Y, bueno, con el aumento de la actividad económica, hemos ido remontando. Nos hemos ha puesto al mismo nivel de tasa de utilización que otras zonas del Estado y en estos momentos, a partir de septiembre de 2017, seguramente ligado a los proyectos de movilización del centro, cambios en el uso de vehículos, del ensanche, etcétera, la zona urbana de Pamplona, la metrópolis, digamos despega y en estos momentos estamos en una tasa de utilización mucho mayor que el resto del Estado. Esto concuerda con los datos, que tenemos, comparativas con otras ciudades, en las cuales se ve claramente que, dentro del rango

de tamaño de nuestra ciudad, la tasa de utilización del transporte es muy elevada. También con las encuestas de satisfacciones, que suelen ser muy apreciadas.

Bueno, en cuanto a ingresos por tarifas están congeladas desde 2014 y esto se refleja claramente en las encuestas de valoración. El precio del billete ya no es un factor crítico para los usuarios, ha pasado a posiciones más retrasadas y ahora se valora por la velocidad, la comodidad, etcétera, etcétera. Se han creado en 2020, en este plan se contemplan tarifas más baratas o bonificadas. Las que vienen ahí, algunas temporales, tarifas sociales, otras mejoras. Todo esto, nos lleva a que el ingreso medio por persona viajera ha bajado un 14,70 por ciento. Teniendo en cuenta que en este cómputo cuentan tanto las personas que no tienen ningún tipo de bonificación, como cada vez los grupos que van teniendo más bonificaciones, el tamaño, el porcentaje, va bajando, del ingreso. Eso hace que con estas cuentas, nuestra previsión es que para el año 2020, la tasa de financiación del transporte en base a los viajeros estará prácticamente o estará un poquitín por debajo del 50 por ciento.

Por último, creo que ya por último, sí casi por último, un presupuesto global, el coste es de 17 millones de euros. Hemos hecho comparativas con ciudades de un nivel adquisitivo parecido al nuestro, tamaño similar, con San Sebastián (RISAS), una cosa parecida a la nuestra. Nuestro coste, somos muy competitivos, el coste que se da en la comarca de Pamplona es menor que el que tiene San Sebastián por ejemplo, el que tiene Donosti, o sea, que estamos bien, este coste es bueno. Se reparte con 11 millones por parte del Gobierno de Navarra y 6 millones por parte de los diferentes ayuntamientos que componen la metrópoli. Aquí me había permitido, ya que soy de la comarca y de una entidad local que no está en el TUC, simplemente recordar que, pensando solo en la comarca de Pamplona, en la comarca hay doscientos ochenta núcleos de población, hay cincuenta ayuntamientos y la mayoría de ellas no tienen ningún tipo de transporte. Entonces, ya sé que esto no entra en el transporte urbano, pero deberíamos hacer un esfuerzo y en ello estamos, de que se mejore la movilidad interurbana de todos estos núcleos. Hay que, bueno, se podrían comparar y sacar cifras de lo que invierte el Gobierno de Navarra en transporte interurbano a nivel de toda la comunidad y lo que invierte en la zona metropolitana de Pamplona y creo que hay aspectos a mejorar.

Y por último, tenemos un resumen económico-financiero del plan, que lo tienen aquí. Bueno, no sé si hay algo a lo que a los ingresos por tarifas y por las tasas que pagan las diferentes administraciones, hay que añadir otros ingresos tanto de multas como tasas, tarjetas, etcétera, etcétera y, finalmente, es el este es el coste que tiene el plan en su totalidad. Sin más quedo, quedamos tanto Jesús, que no he hecho ni presentarlo, el director de transporte, Jesús Velasco, que sabe mucho más de transporte que yo (RISAS) y yo mismo a su disposición.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Bueno pues, muchas gracias por sus palabras, señor Araiz, cuando quiera tiene su turno de palabra.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Sí. Eskerrik asko, lehendakari andrea. Eskerrik asko ere, Iruñerriko Mankomunitatzeko lehendakerieri ere. Bueno, la verdad es que es de agradecer toda la información que se nos ha transmitido, se ha hecho un resumen bastante ajustado y digamos suficientemente expresivo de lo que es el contenido del plan en el que, bueno, efectivamente, se plantean un seguimiento de estos objetivos, las actuaciones todas y cada una, desde luego, tienen una justificación, a nuestro modo de ver.

Sí que me gustaría, porque acaba de terminar hablando de lo que es la financiación y el reparto de la financiación, y no sé exactamente qué es lo que se ha querido decir con los aspectos a mejorar, porque evidentemente, es un tema en el que, yo no vivo en la comarca de Pamplona, tenemos la sensación contraria. Es decir, que la comarca de Pamplona goza en estos momentos, a raíz de la modificación que se hizo en la Ley del Transporte Urbano de la comarca de Pamplona en el 2014, de una situación un tanto privilegiada respecto de lo que es la financiación que, por ejemplo, el Plan Integral del Transporte Interurbano de Navarra recibe y el tratamiento, digamos, que otras zonas de Navarra reciben. Máxime cuando todavía está por solucionar lo que usted ha hablado de la tarjeta única, en relación a la posibilidad de unificar una tarjeta de transporte para todo Navarra, que eso permitiría a quienes vienen de otras zonas de Navarra incorporarse, no sé si con el mismo precio o no, eso es un tema, desde luego, que en otras comunidades autónomas y en otras provincias, por ejemplo en Gipuzkoa, es así. Uno se monta en Tolosa y tiene un tiempo para circular por Donosti, sin ningún problema. No es como aquí, que llega uno aquí y tiene que volver a pagar por un dinero que, además, también lo reciben una importante aportación de los Presupuestos Generales de Navarra.

Por lo tanto, es un tema que sí que nos gustaría que nos aclarara, porque aspectos a mejorar, como digo, estamos ante una financiación un tanto suigéneris, no sé si fue producto de un acuerdo político en su momento, pero se estableció que el 50 por ciento nunca superara en las aportaciones de las tarifas de los usuarios, ese 50 por ciento del coste total. Del resto, sumado con otros ingresos del déficit, digamos por el que fuera de explotación, se establece un sistema de repago del pago del 65/35: 65 pagaría sí o sí, el Gobierno de Navarra siempre y ya por los siglos de los siglos; y el 35 por ciento, los ayuntamientos, que están dentro de lo que es el transporte comarcal. Por tanto, yo creo que es un tema que habría que abordarlo en su conjunto. Yo no digo que en estos momentos ni este bien ni este mal, pero creo que merece o merecería ser objeto de una valoración, como digo, en su conjunto de lo que es todo el transporte, el comarcal en este caso, y el interurbano con el resto de Navarra, porque en definitiva, buena parte de la ciudadanía de Navarra acude aquí, tenemos la carta de Capitalidad. Quiero decir que, aquí hay una sobrefinanciación, en cierto modo pudiéramos decir, respecto de algunas cuestiones que no es el momento, pero en su momento entraremos y hablaremos de ello.

Sí que nos ha parecido importante la valoración que se hace o las reflexiones que se hacen en torno al PMUS y la importancia que tiene. Yo tenía para preguntarle, pero ya nos ha dicho cuáles son las cuatro instituciones que no han suscrito todavía el convenio, nos resulta llamativo que el Gobierno de Navarra, no sé si nos puede dar información, por qué el Gobierno de Navarra, que ha sido uno de los impulsores, no es uno de los firmantes en estos momentos de ese convenio. Y hay otros tres ayuntamientos que creo que nos ha dicho: Barañáin, Noáin y Cizur Menor, y si se contempla, porque es importante que al final firmen todos porque hay actuaciones que están pendientes precisamente para poder poner en marcha como aquí ya se han citado, hay estrategias muy interesantes, que son denominadas estructurales complementarias, transversales, instrumentales, etcétera, que vienen recogidas y explicadas adecuadamente en el plan y, por lo tanto, a nosotros nos parece que es un tema a aclarar.

También nos llamó la atención, cuando leímos el informe, el tema de las velocidades de circulación. La situación que se produce, esa pérdida de velocidad que es un 4,2 por ciento desde

el año 2015 al 2019 y el hecho de que sea una de las decisiones que, a la hora de optar por el transporte comarcal, la gente tome en consideración. Es lógico, si me va a costar mucho más el transporte público, al final opto por el transporte privado con todo lo que ello genera y supone. Además, va contra todas las valoraciones que estamos haciendo de cambio climático, transición energética y utilización en este caso como, digamos, una situación mucho mejor respecto de lo que son las aportaciones o generaciones de gases de efecto invernadero, a través del transporte público o del transporte privado. Que por cierto, aquí se habla, en el Plan de Introducción de Energías Menos Contaminantes, creo que se citan, son 5 millones de litros de gasóleo los que se consumen en estos momentos, con lo que supone una generación de 14.252 toneladas de CO₂ de emisión a la atmósfera. Desde luego, la transición que se plantea, nos ha llamado la atención que nos ha dicho que funcionaban bien los eléctricos y por qué se vuelven adquirir nuevamente mixtos, vehículos híbridos. No sé si es porque se está esperando a la evaluación definitiva de lo que ha sido la implantación de estos vehículos, o no.

Bueno, también nos parece que hay que avanzar, ya lo he dicho, en lo que es la Tarjeta Única del Transporte de Navarra. Al final lo que hay que abordar de forma definitiva, yo creo que eso impulsaría también la utilización de este transporte, el transbordo, lo que he planteado antes del transbordo, es el coste de ese transbordo; y también nos parece y hacemos una valoración positiva de lo que es el servicio de transporte a la demanda. Creemos que hay que consolidar estos servicios. Desde luego, hay ya dos experiencias que ya se van a incluso a someter a una adjudicación a lo largo de este año: el de la cárcel y el del aeropuerto. El del aeropuerto creo que se puede combinar puntualmente con una gestión del servicio, una en los meses de verano, etcétera, etcétera.

También nos ha parecido, con todo el debate político que hemos tenido y que sigue habiendo todavía en torno a la movilización y a todo este tema, si es bueno, si es malo, hay una referencia en la página 57 que creo que es interesante con relación a lo que es la utilización. Se nos ha puesto ahí ese gráfico, hay otro gráfico en esta página 57 que es todavía mucho más claro, en cuanto que se dice que a partir de finales del 17, a raíz de las modificaciones de las tasas de tráfico en el primer ensanche, es decir, en la zona en la que estamos, el ritmo de crecimiento de la demanda del transporte urbano comarcal se ha acelerado con relación al ritmo de crecimiento de la demanda del transporte en España. Es decir, que hay una diferencia importante y esto ha generado también ese incremento de pasajeros, y yo creo que había que hacer esta mención.

En definitiva, siendo conscientes, como digo, de que en la financiación puede haber reflexiones que creo que están pendientes de realizar, que desde luego para nuestro grupo parlamentario la solución que se dio en el año 2014 no puede ser definitiva, ni mucho menos, que tiene que estar entroncada con una valoración global de todo el transporte interurbano y las aportaciones que hace el Gobierno de Navarra a todos los transportes de pasajeros en Navarra y, por lo tanto, creemos que, al margen de eso, es importante contar con este instrumento de planificación; y que las actuaciones que se plantean, compartimos prácticamente la totalidad de todas ellas y veremos si hacemos alguna aportación concreta en este plazo, la plantearíamos en su caso, no sé dónde habría que hacerlo en la Junta de Portavoces o habrá que someterla a debate en esta Comisión, en todo caso, es posible que hagamos alguna aportación en este sentido. Nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Araiz. Es el turno del señor García, del Grupo Navarra Suma.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Buenos días. En primer lugar, cómo no, quiero agradecer las explicaciones aportadas por el Presidente de la Mancomunidad y que, efectivamente, viendo y analizando el Plan de Transporte Urbano de la comarca de Pamplona, evidentemente podemos ver que es algo continuista, con lo que se venía haciendo en esta cuestión, más allá, efectivamente, de las valoraciones y de las diferentes novedades que hay a este respecto.

Por plantear dos cuestiones que se han dicho en la exposición. Y, sí que nos causa cierta inquietud. En esta materia con respecto al incremento, digamos, o la reducción de tiempos para acceso al aeropuerto de Noáin. El planteamiento que se hace, nos gustaría saber si el planteamiento que hay, se ha hablado ya con el Gobierno de Navarra, con Cohesión Territorial con en el Departamento de Transportes para hablar un poco de financiación de obra, en caso de que sería necesario, es necesario efectivamente, el ejecutar una obra necesaria para incrementar los tiempos de acceso al aeropuerto, tiene un pago también la competencia o quién tiene que financiar esa obra. Porque aquí, evidentemente, creo que son concededores, de la limitación del presupuesto que hay en el Departamento de Transportes en lo que respecta a infraestructuras, yo creo que es conveniente saber en esta cuestión cómo se ha hablado o si se ha hablado de financiación.

Dos novedades que nos parecen desde nuestro punto de vista importantes y que no se aplicaron, puesto que estaban aprobadas desde el 2018 en el Ayuntamiento de Pamplona, que son: las paradas antiacoso, que, evidentemente, nos parece una propuesta que garantiza en cierta medida la seguridad nocturna en caso de poder existir un acoso; y luego, efectivamente, la elaboración de un estudio para lo que es la mejora de, en este caso, el planteamiento que hay de un autobús eléctrico en el circuito interno del Casco Viejo de Pamplona, dado que las demandas que existen por parte de la ciudadanía y los usuarios del autobús en el núcleo cercano del ensanche, lo que demandan según las peticiones que hay, es acercar el transporte a demanda, el transporte eléctrico dentro de lo que sería el propio Casco Viejo y que, efectivamente, las necesidades son las que se requieren en este caso.

Se hablaba también, en este caso del PMUS: Plan de Movilidad Urbana Sostenible, pendiente alguna de las instituciones de hacer las valoraciones pertinentes y sí que, evidentemente, nosotros consideramos que igual se debería haber sido a un poco más ambicioso en el uso de la bicicleta, favorecer el uso de la bicicleta en lo que es la comarca de Pamplona. La aportación que hacemos desde aquí y consideramos también nosotros vital para el transporte sostenible como es el uso de la bicicleta e incidir en los circuitos de bicicleta que creemos, desde nuestro punto de vista, necesarios.

Se hablaba efectivamente también de financiación y del presupuesto, los datos que arrojan los diferentes informes se ve un incremento del usuario de transportes en la comarca de Pamplona. Es una realidad, que va acompañada, un poco, del crecimiento económico y de la necesidad de transporte en nuestra comunidad y que sí que, efectivamente, ahí compartimos plenamente las valoraciones que se hacen en esta cuestión.

Sin más, ya como hemos dicho, otra de las novedades es que se licita en vez de manera plurianual, a dos años, sino que se hace a un año, por la licitación de contrato con una empresa de transporte dado el vencimiento de la misma, como otra de las novedades de este plan. Hemos de decir que efectivamente, dadas las dos aportaciones que se hacen desde nuestro grupo y desde el Ayuntamiento de Pamplona, creemos que mejora en cierta medida el propio plan.

Otra de las cuestiones que también nos parece, desde el punto de vista del siglo XXI, es la situación en la que nos encontramos con respecto al taxi a demanda, que efectivamente, los trámites para poder acceder, más que nada económico a la hora de acceder a un taxi a demanda en los municipios de la comarca, son quizás muy poco avanzados, vamos a dejarlo (RISAS) con este calificativo. Sí, que creemos que, efectivamente, hay que adaptarlos al siglo XXI. Yo creo que ahí, en cuanto a lo que es accesibilidad del propio siglo XXI, estamos un poco retrasados en comparativa con otras ciudades próximas a Navarra.

Yo creo que efectivamente es, compartido por este grupo, la necesidad de hacer una tarjeta unificada de transporte en nuestra comunidad, como ya lo hay en comunidades como Madrid, La Rioja, en que existe una tarjeta única y que creemos que es, efectivamente, mucho más accesible y más ventajoso para favorecer el uso de del transporte. Sin más, agradecer las explicaciones que se han aportado y los datos que se nos han facilitado. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Es el turno del señor Aguirre del PSN.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta. Bienvenidos al señor Campión y al señor Velasco. Gracias por las explicaciones que aportado ustedes de un Plan del Transporte Urbano de la comarca de Pamplona, ambicioso. Muy ambicioso y que para nosotros recoge en cierta medida también aspectos que son relevantes.

Para nosotros el transporte es vital para lo que nosotros planteamos como ejes de la cohesión territorial. Un buen transporte interurbano, un buen transporte urbano en la comarca de Pamplona, son básicos para la movilidad de la ciudadanía navarra. Y, señor Araiz, yo creo que por ahí es por donde el señor Campión hablaba cuando ha dicho qué aspectos a mejorar, porque él hacía referencia a que él también era de un pueblo que no pertenecía al transporte urbano y que habría aspectos que mejorar también para esos municipios que no pertenecen al transporte urbano. Yo creo que iba por ahí, y yo creo que podemos compartir que habrá que analizar también la situación de estos municipios que no pertenecen al transporte urbano comarcal y a todos aquellos municipios de Navarra que también tienen necesidades en transporte y que hemos debatido en esta Comisión, que todos vemos que hay que hacer algo con ello.

El TUC, el servicio de transporte que ofrece la Mancomunidad de la comarca de Pamplona, es uno de los servicios más relevante, si no el más relevante de los que ofrece, por cuanto la mayoría de la ciudadanía hace uso de él y hace un uso diario y personal. Otros se pueden ver menos y este, en concreto, tiene mucha repercusión. Se está viendo, como ustedes decían, en los últimos años ha ido creciendo el número de usuarios, alcanzando, según he visto más de 41 millones de viajeros. Por lo tanto, ha ido recuperando esa posición.

Analizando el informe que ustedes han presentado, el nuevo plan, de los objetivos que se plasmaban en el mismo, nosotros destacamos esa búsqueda de eficacia y eficiencia del servicio, que para nosotros es fundamental en todos los servicios que se prestan a la ciudadanía. Ese fomento del uso del transporte público, como forma de eliminar el transporte individual que utilizamos en muchísimas ocasiones, pero sí también, que hay que buscar la mejora de la velocidad de este servicio para que, como se comentaba anteriormente, no sea más atractivo venir con el coche al centro de Pamplona que utilizar el transporte público. Ahí habrá que buscar cuáles son las mejores alternativas.

Destacar entre las medidas que se presentan en este plan, la nueva red nocturna, que va a duplicar la red de tráfico diurno. Nos complace más aún estas fechas ver que se ha tenido también en cuenta en este planteamiento la perspectiva de género en los análisis que se han realizado. Para nosotros es muy importante esa cuestión también. Y también compartir con el señor Campión y con el Departamento de Cohesión Territorial, lo que hablaban de ver cómo funciona, cómo evoluciona y qué análisis se puede hacer de ello.

Como decía también la mejora de la ciudad comercial, porque este es uno de los criterios que se han comentado también, que los usuarios tienen o tenemos en cuenta a la hora de tomar el transporte urbano. Y eso, podríamos analizar la necesidad de carriles buses prioritarios o la prioridad semafórica, como se ha comentado. Y habría que trabajar también en ello.

Destacar también la aplicación de medidas de seguridad para los conductores de autobús y taxi, especialmente en el sector nocturno, que para nosotros es muy importante, muy relevante, para evitar esas situaciones que se pueden producir. Avanzar en la movilidad sostenible, como objetivo de cara a preservar el medio ambiente. Los datos que ha hecho referencia el señor Araiz, con esas 14.000, creo que eran, toneladas de CO2 que se emiten a la atmósfera, es un dato que tenemos que ir revirtiendo poco a poco.

Fundamental también, la tarjeta unificada de transporte, para que los que venimos de fuera o vienen de fuera de Pamplona puedan hacer ese uso, y, sobre todo, en estas cuestiones de lo que es el transporte interurbano o transporte urbano, concretamente que estamos hablando, pero también, como digo, el interurbano de toda la comunidad. Sería bueno ir en esa línea y sobre todo cómo afectaría también a otras zonas de Navarra, a otros municipios, como estamos viendo, importante que esto se haga también de la mano del Departamento de Cohesión Territorial. Porque también están trabajando en esa línea y trabajar desde las dos administraciones conjuntamente sería para redundar en el beneficio de toda la ciudadanía.

Vemos que hay muchas medidas que van en la línea de avanzar, de mantener y de mejorar el servicio, el taxi a la demanda, me ha parecido interesante el paseo peatonal al aeropuerto para acercar también el aeropuerto a las líneas de autobús que puedan venir de Noáin o de Beriáin o tal. Por lo tanto, contentos con las explicaciones que nos han dado. Ya como dato anecdótico, ya nos explicarán cómo funciona eso de los móviles y la tarjeta para las recargas. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre. Es el turno del señor Asiain de Geroa Bai.

SR. ASIAIN TORRES: Eskerrik asko, lehendakari anderea, eta eskerrik asko ere, Campión jaunari eta Velasco jaunari, emandako azalpenengatik. Tengo que comenzar mi intervención indicando que el transporte de viajeros urbano, como es el caso que hoy nos ocupa, e interurbano, que en cierta manera ha insinuado el señor Campión, han sido una de las preocupaciones de Geroa Bai y en tal sentido, proponíamos para esta legislatura la necesidad de culminar la actualización para las concesiones zonales de transporte interurbano de viajeros, tras inversiones realizadas en sistemas informáticos y tras los procesos de participación realizados en la pasada legislatura. Recordemos que hay un plan en tal sentido, pero que todavía quedan numerosas localidades a las que no llega servicio alguno de transporte y que urge darles una solución.

Por otro lado, nuestro compromiso con la sostenibilidad, la economía circular y la lucha contra el cambio climático engarzan con planteamientos como el que hoy se nos ha hecho en favor de la implementación de medidas que potencian el transporte urbano. De esa manera entendemos este nuevo Plan de Transporte Urbano de la comarca en Pamplona, en concreto, el séptimo. Encajan en esa propuesta de avanzar en las políticas para la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible de la agenda 2030. Objetivos y líneas de trabajo de carácter trasversal, que afectan a la sociedad en general a través de diferentes organismos y entes, entre ellos, por supuesto, la Mancomunidad de la comarca de Pamplona.

Por otro lado, creemos que la sociedad ha asumido que el Derecho al Transporte, es decir, asegurar la movilidad ciudadana en condiciones de calidad y precio es una obligación de los poderes públicos a la que debemos dar una adecuada respuesta. No voy a desgranar las dieciocho actuaciones del plan, lo ha hecho el propio Presidente de la Mancomunidad, pero sí queremos poner en valor varias de las cuestiones comentadas en el propio plan. Empezaré por las directrices del mismo: la primera, la prestación del servicio de transporte público de calidad, con una adecuada eficacia y eficiencia; segunda, fomento del uso del transporte público mediante la integración del mismo en los instrumentos de planificación urbanística; tercera, mejora de la velocidad comercial, la que ha insistido el Presidente del Servicio, hasta alcanzar valores de la misma semejantes a los mejores resultados obtenidos en áreas metropolitanas similares; cuarta y final, los ingresos directos derivados del cobro a usuarios u otros afectos al servicio. Creo que es un tema importante y nos parecen, en tal sentido, fundamentales algunos aspectos que se remarcan en el propio informe: el que en el precio del billete, se priorice su condición de servicio público por encima de la autofinanciación; el que la búsqueda de financiación directa se base en un uso masivo del mismo y no en el progresivo encarecimiento del coste del billete en cualquiera de sus modalidades; o el que los ingresos afectos a través de publicidad o patrocinios, no puedan interferir o poner en peligro la buena prestación del servicio. Más allá de eso, creemos muy reseñable el hecho de que la Comisión Permanente de la Mancomunidad aprobara por unanimidad, repito por unanimidad, el proyecto.

Algo similar también tengo que decir respecto de los objetivos que el plan persigue. Objetivos a nuestro entender muy loables a todas luces y que esperamos que se cumplan en un alto porcentaje: proponer una nueva visión de la movilidad a través del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la comarca de Pamplona; reducir la contribución al cambio climático del sistema de transporte, en la línea que he apuntado al principio de mi intervención, por un lado, con el crecimiento del uso del transporte público y por otro, de la introducción de nuevas tecnologías y energías en sus vehículos; así mismo, adecuada eficacia y eficiencia, particularmente en lo

relativo al servicio nocturno; incorporar la perspectiva de género, que es algo novedoso; impulsar la mejora de la velocidad comercial del transporte público, coordinando estación con el urbanismo, el tráfico y el aparcamiento; impulsar la renovación tecnológica del servicio; y mejorar la calidad de los distintos elementos: autobuses, paradas, cocheras, etcétera.

Se reseña un dato muy preocupante a nuestro entender y que queda reflejado en la página 16 del informe. Sé que no es muy sostenible, pero bueno, me lo he imprimido. Viajes, según modo básico del transporte en la comarca de Pamplona. Es cierto que los datos no son muy actuales, no son recientes quiero decir, porque van de 1996 a 2013, pero sí que apuntaban claras tendencias, el viaje a pie disminuía, se reducía también el uso del transporte público y por el contrario, se incrementaba el del vehículo privado. El propio informe apunta textualmente, lo leo así: «que en los próximos años y si no se ponen en marcha actuaciones que modifiquen esta tendencia observada en ese, el vehículo privado superará el viaje andando como principal modo de viaje para el conjunto de la comarca de Pamplona, superando al modo a pie que históricamente y debido al tamaño medio del área metropolitana ha venido ocupando dicho puesto». Por ello, también me parece muy importante la apuesta que se hace unas páginas más adelante, en concreto en la 19, donde se apuntan unos nuevos objetivos, objetivos concretos: ha de lucharse por alcanzar un reparto racional en el uso de los diferentes modos de transporte, la consecución de los objetivos anteriores debe permitir llegar al reparto 20/30/50, esto es, que el transporte colectivo suba hasta el 20 por ciento de los desplazamientos, que el vehículo privado se reduzca desde su cuota actual hasta el 30 por ciento, y que los desplazamientos no motorizados: peatones y ciclistas, lleguen a representar el 50 por ciento del total.

Voy a ir concluyendo señalando dos de las propuestas de mejora que nos parecen fundamentales, más allá de las líneas concretas, como puedan ser las que enlazan con la zona este, llamada Sarriguren, o la sur. Me refiero en concreto a la mejora del servicio nocturno que, tal y como se recoge también en el informe, el resultado ha sido el proyecto *Nueva Red del Servicio Nocturno*, mucho más ambicioso que el existente, ya que pasará a tener la práctica totalidad de las paradas de la Red del Servicio Diurno, para lo que casi será necesario duplicar el número de líneas nocturnas. Así como por otro lado, la puesta en marcha, de forma experimental del sistema de paradas a demanda en una de las líneas del servicio nocturno, evaluando esta experiencia de forma que se pueda estudiar su expansión a otras líneas en el próximo Plan de Transporte de la comarca, para lo se pondrá en marcha una Mesa de Trabajo entre técnicas de Igualdad, asociaciones feministas, de la empresa concesionaria y su personal conductor y de la propia Mancomunidad. Algunos apenas salimos ya por la noche, pero tenemos hijos y especialmente hijas (RISAS) que sí lo hacen y agradecemos enormemente este tipo de propuestas. Esperamos y deseamos que el plan sea un éxito y que se vean cumplidos sus objetivos y propuestas. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Asiain. Tiene usted un turno de réplica si quiere utilizarlo.

SR. PRESIDENTE DE LA MANCOMUNIDAD DE LA COMARCA DE PAMPLONA (Sr. Campión Ventura): Sí, sí, gracias. Gracias a sus señorías. Salimos poco por la noche y cuando salimos se nos nota mucho luego además. (RISAS). Bueno, para empezar con la última intervención, es cierto, los datos de la encuesta domiciliaria de movilidad son preocupantes. De hecho, en este

plan está previsto volver a realizar esta encuesta y ver si se han modificado los porcentajes de uso de uno u otro tipo de transporte. Lo hablaba con Jesús ahora, veremos a ver qué sale, pero mucho nos tememos que los datos no sean buenos. Es cierto que el transporte urbano ha subido, como me dice él, ha subido la movilidad en general y nuestra parte de la tarta, la mantenemos, pero es muy probable que se haya incrementado incluso el uso de vehículos. Bueno, es una hipótesis y es muy preocupante. Sí, la verdad que sí.

De acuerdo con todas las observaciones realizadas en cuanto a todo lo demás, en cuanto a movilidad tal, el cambio climático, perspectiva de género, etcétera. Bueno, no sé si puedo ir en orden, si da igual. (MURMULLOS) Así un poco a voleo. (RISAS).

Hablando de la perspectiva de género que comentabas, sí, realmente el tema del transporte urbano nocturno, la raíz de este desarrollo del transporte urbano nocturno, fue precisamente el tema de género, se empezó con la petición de las paradas a demanda, en su momento se valoró y se sigue valorando. Yo creo, técnicamente, que es más útil, más real y más práctico, el tema de desarrollar las líneas nocturnas, pero en la raíz de ello está el tema de género. Vamos a desarrollar el tema de las paradas en parte también, por qué no decirlo, por un poco, algo que se ha destacado, porque queríamos conseguir una aprobación unánime del Plan de Transporte. Entonces, hemos sido sensibles a todas las peticiones que ha habido y creemos que hemos intentado, sin desvirtuar el contenido técnico ni presupuestario, asumirlas todas, que creo que se ha conseguido.

En cuanto a lo que comentaba Adolfo Araiz, de aspectos a mejorar, efectivamente, ya sabe a lo que me refiero, como ha comentado su compañero. Vamos a ver, el coste del transporte urbano en la metrópolis de Pamplona, en lo que es la aglomeración urbana de Pamplona es correcto, está muy bien, es un coste ajustado, adecuado, es más barato y más eficaz que en ciudades similares de nuestro entorno. Lo que ocurre es que, hablando ya sólo de lo que es la comarca de Pamplona, hay 280 poblaciones que no tienen transporte y 25 que sí. Entonces, aunque es cierto que son menos habitantes, encaja esto dentro de lo que sería la Navarra rural, digamos, lo que estamos hablando, despoblación, etcétera. Yo provengo de ese tercer anillo, cuarto, ya no sé qué anillo soy. Entonces, sí que creo que hay que hacer un esfuerzo por dotar a estas zonas de movilidad urbana. No sé de dónde sale el dinero, no sé de dónde tiene que salir, tendré mis propias ideas, pero lo que sí que sería grave es desvestir un santo para vestir a otro. Yo creo que hay que asegurar la financiación actual del transporte urbano de la metrópolis, pero tenemos que conseguir que si se están invirtiendo 15 millones en la metrópolis de Pamplona y 2 en el resto de Navarra, esa situación se equilibre de alguna manera. Insisto, sin desvestir al santo, no vaya ser que la liemos, sin desvestir al santo que está moviendo 41 millones de viajeros en Pamplona y ayuntamientos limítrofes.

En cuanto al PMUS, que por qué no firma el Gobierno de Navarra o los ayuntamientos que faltan de firmar, por lo que hemos detectado, no es que haya una oposición a firmar. Yo creo que no estaba entre sus prioridades y la verdad es que tenemos esperanzas, por las conversaciones que vamos teniendo, de que lo vayan a hacer. Esperemos convencerles de que lo hagan y en ello estamos. Cohesión Territorial en concreto, en estos momentos está metida en una vorágine de otros temas que igual le absorben más que el PMUS, la nacional 121, etcétera, etcétera, vamos a ver, si conseguimos..., hay disposición. De hecho, no sé, la relación que tiene la

Mancomunidad, que estoy conociendo, de Transporte con Transporte de Gobierno de Navarra es muy buena, es íntima, estamos en la misma onda, en la misma sintonía. Yo creo que vamos muy bien.

En cuanto al gasoil, una pregunta que yo también hice es que por qué no se compran todos los autobuses eléctricos si van tan bien. Hay dos 2 temas: en primer lugar, la inversión es muy cuantiosa, un pantógrafo de estos vale 700.000 euros, que son, o sea, haría falta sustituir la flota actual por una eléctrica en su totalidad, sería una inversión muy potente; y luego, es cierto, que aunque van muy bien, el tema de la tecnología en vehículos pesados para eléctricos no está del todo a punto todavía, así como por ejemplo, la tecnología de biogás o los híbridos para autobuses, es algo que ya está comercial en todo el mundo, no es el caso de los vehículos eléctricos, de los autobuses pesados eléctricos. Todavía tienen margen de mejora en cuanto a autonomía de las materias, la fiabilidad... En fin, estos vehículos eléctricos tienen un pequeño, claro tienen que tener, un motor también de combustión, claro, no se puede quedar parado en mitad de la ciudad. Entonces sí que, si se preveía que tienen que funcionar digamos en un 90 eléctrico/10 combustión, generalmente esos ratios todavía no se cumplen. Entonces todavía es una tecnología no del todo madura y esa es un poco la razón.

En cuanto a lo que me comentaban de que si habíamos hablado con el aeropuerto, sí, efectivamente con Transporte sí he hablado. Es una solución bonita, pero lo que todavía falta de trasladarlo es a Cohesión Territorial, a Obras Públicas y ver qué disposición de dinero tienen para hacer todo este tipo de inversión, que seguramente no será la mejor.

Luego en cuanto a lo que comentaba de la bicicleta también, el PMUS ya contempla tres estrategias bastante potentes para el desarrollo del transporte por bicicleta. Nunca haremos lo suficiente, yo creo, para fomentar el transporte por bicicleta, porque estamos todavía en mantillas. Pero bueno, a ver si conseguimos que todo el mundo firme este PMUS y le demos un empujón definitivo, porque en el propio PMUS vienen definidas varias actuaciones concretas de carriles de acceso, poblaciones del primer anillo y por bicicleta a Pamplona. Hay varias cosas muy potentes, que nos gustaría mucho desarrollar.

Y, bueno, yo creo que, no sé si me he dejado algo, yo creo que no. Si les parece bien y es suficiente, muchas gracias por habernos traído a Jesús y a mí aquí, y para cuando ustedes deseen.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Bueno, muchas gracias, procedemos a cerrar la sesión.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 35 minutos).