



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

X Legislatura

Pamplona, 6 de octubre de 2020

NÚM. 16

---

**TRANSCRIPCIÓN LITERAL**

**COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL**

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

**SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 6 DE OCTUBRE DE 2020**

**ORDEN DEL DÍA**

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para exponer la situación en la que se encuentra la renovación de las concesiones para la gestión del transporte de viajeros que se encuentran prorrogadas y el desarrollo del Plan Integral del Transportes de Viajeros de Navarra (PITNA).

*(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)*

(Comienza la sesión a las 9 horas y 22 minutos).

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para exponer la situación en la que se encuentra la renovación de las concesiones para la gestión del transporte de viajeros que se encuentran prorrogadas y el desarrollo del Plan Integral de Transportes de Viajeros de Navarra (PITNA).**

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Hola, buenos días, vamos a iniciar la Comisión de Cohesión Territorial para la comparecencia, a instancias de la Junta de Portavoces del Consejero de Cohesión Territorial para exponer la situación en la que se encuentra la renovación de las concesiones para la gestión del transporte de viajeros que se encuentran prorrogados y el desarrollo del Plan Integral de Transportes de Viajeros. ¿Lo había solicitado alguien? (MURMULLOS) ¡Ah!, vale, perdón. Había solicitado la comparecencia el señor Araiz, cuando quiera puede usted decir.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea, egun on guztioi. Como señalábamos en la propia solicitud de comparecencia, lo que queremos conocer es cómo se encuentra en estos momentos el desarrollo del Plan Integral de Transporte de Viajeros de Navarra y en ese sentido. La motivación vino planteada a raíz de unas noticias que leímos con relación a quejas que había en Leiza con la reducción de líneas autobuses, supongo que esto irá en relación con la situación de la Covid, una petición también desde Baztán para que se retomara todo el servicio. La nueva, el inicio del proceso de concesión, para lo que sería la concesión Navarra 05, que es la de la zona de Tafalla y lo que queremos saber es, en estos momentos en el plan se contemplaban estas nuevas diez zonas, diez concesiones para reducir las treinta y siete existentes desde el año 2008, en el que se dio comienzo a este proceso, porque esto no es ni de esta legislatura ni de la anterior, estamos hablando, como digo, de un proceso que se dio inicio por el Gobierno de UPN en el año 2008, quisiéramos saber en estos momentos cómo se encuentra, si ya se han finalizado todas las tramitaciones previas a lo que es la concesión en cada una de estas nueve, perdón, en estas nuevas diez zonas y nos gustaría conocer la situación y luego daremos alguna valoración sobre el contenido mismo del plan. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Araiz. Señor Consejero dispone usted de treinta minutos para su intervención.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Buenos días, Presidenta, buenos días a todos. Antes de pasar a explicar un poquito cuál es la situación actual quiero hacer una serie de consideraciones iniciales, de tal manera que quiero manifestar que 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 los ciudadanos, la renovación y modernización del sistema de transporte público interurbano de Navarra es un proyecto prioritario para esta Consejería y para la Delegación, para la Dirección General de Transportes en particular. Es preciso adaptarnos a los nuevos tiempos, a las nuevas necesidades de la población del siglo XXI y, en este sentido, es importante remarcar que las antiguas concesiones del transporte interurbano de viajeros responden a necesidades de otra

época en la que la población vivía prioritariamente en zonas rurales y apenas se disponía de vehículo privado.

En la última década se ha reducido de manera considerable el número de usuarios de transporte de viajeros por carretera. No obstante, en 2019, se invirtió la tendencia y se dio servicio a un total de 2.661.000 viajeros, aumentando un 7,18 por ciento respecto al año 2018. El Plan Integral de Transporte Interurbano de Viajeros Navarra, PITNA, a partir de ahora, se enmarca en el Plan Director de Movilidad Sostenible que será aprobado próximamente. Se recoge inicialmente, igualmente también en el Plan Reactivar Navarra 2020-2023, y va en la línea de los objetivos establecidos en el Acuerdo del Programa para una legislatura de convivencia igualitaria, innovadora y progresista.

Por un lado, en cuanto a la vertebración del territorio se va a dar servicio prácticamente a la totalidad de los municipios navarros. 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, con relación a la lucha contra el cambio climático, el impulso del transporte público es parte de la política general del Gobierno de Navarra para la mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero, así como para la reducción de la dependencia de las fuentes de energía renovable y 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 de veinte vehículos privados. El PITNA, como ya he adelantado, busca la modernización y renovación del sistema de transporte interurbano de viajeros regular de uso general. 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 del transporte interurbano en todo el territorio, corrigiendo las actuales diferencias y considerando las características poblacionales y las necesidades de movilidad que se tienen. En este sentido, cabe destacar que actualmente hay 17.000 personas que todavía no tienen la posibilidad de acceder al transporte interurbano. Mediante la aplicación del PITNA, muchas poblaciones que actualmente no disponen del servicio de transporte público podrán disponer del mismo, con la ampliación del transporte estamos atendiendo y compartiendo las demandas de muchos alcaldes y alcaldesas de pequeñas localidades que nos transmiten que para su supervivencia y futuro es esencial estar dotado de un servicio de transporte digno y adecuado.

Mejora de la movilidad comarcal, se mejorarán las frecuencias de conexión de las localidades de la zona con cada 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, en Marcilla o en Carcastillo y venir a estudiar cada día al campus de Pamplona. Cabe indicar que esta ha sido una demanda sobre lo que se ha hecho especial hincapié en el proceso de participación para tratar de asentar la población joven en sus localidades de origen.

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, trabajo, ocio, etcétera. Para ello se han diseñado los servicios de transporte a la demanda, en ámbitos rurales que se podrán prestar con vehículos, turismo, taxi, VTC, etcétera, que además ayudarán a la optimización de recursos. Este servicio de transporte a la demanda se prestará si es factible tres veces a la semana, dos entre semana, más el sábado.

Mejora de la accesibilidad para personas con discapacidad.

Mejora de la confortabilidad de los vehículos para las personas usuarias. La flota de autobuses de las nuevas concesiones se compondrá de vehículos nuevos. Para ello, reducción de emisiones del sistema de transporte público y habrá nuevos autobuses 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 ocho concesiones actuales, que les recuerdo se encuentran en situación de enriquecimiento injusto desde 2014, a diez concesiones según el siguiente esquema-zona, y entramos ya en materia de lo que se nos pregunta. La línea Pamplona-Soria, Pamplona-Tafalla, Pamplona-Tudela-Zaragoza, Pamplona-Irún, Pamplona-Estella-Logroño-San Sebastián, Pamplona-Alsasua-Vitoria, Pamplona-San Sebastián, Pamplona-Zona Pirineo Oriental, Pamplona-Zona Pirineo Occidental e Interurbano de la comarca de Pamplona. En las siguientes diapositivas se puede apreciar la situación actual de los trabajos con relación a cada una de las concesiones.

La concesión Pamplona-Soria está ya en servicio desde el pasado mes de noviembre. Se adjudicó a la empresa Conda por un plazo de diez años y un valor estimado del contrato de unos 10 millones de euros. El servicio Pamplona-Soria, en condiciones normales, cuenta con cuatro rutas diarias que unen ambas ciudades y que también incluyen paradas en Tafalla, Tudela, Alfaro, Corella, Cintruénigo, Fitero, Valverde Agrera y Matalebreras. Un quinto itinerario ideado para traslados de fin de semana, funciona los viernes laborables y los domingos conectando Pamplona, Tafalla, Tudela, Cintruénigo, Soria, tiene estas diferencias con las de entre semana normal. La tarifa a pagar por el usuario es 0,71 euros/kilómetro, IVA excluido, lo que ha supuesto una reducción del 6 por ciento sobre el precio anterior. Por ejemplo, y en concreto, el billete de Pamplona a Soria por autopista costaba 15,45 euros, y con el nuevo servicio se ha reducido a 13,95 euros. En esta conexión se ha implantado con éxito el sistema de modernización. Cabe recordar que, en una situación normalizada, este servicio es empleado por 110.000 viajeros al año.

La concesión Pamplona-Tafalla, que para nosotros y creo, para todo Navarra es muy importante y de trascendencia salió a licitación el pasado 10 de agosto. El nuevo servicio se ha diseñado con una visión comarcal y estructurada para conectar el cien por cien de los núcleos de población de la zona con Tafalla como localidad comarcal de referencia y enlace con Pamplona. La concesión se estructura en un total de dieciséis líneas: tres troncales, seis radiales y siete a la demanda. Las líneas con destino Pamplona tendrán establecidas en ciertos

horarios paradas en el entorno hospitalario y el Campus de la Universidad Pública de Navarra. Se va a prestar servicio de transporte en poblaciones de la Valdorba y Valdizarbe que carecían de transporte público, entre ellos: Orísoain, Artariain, Amunarrizqueta, Iracheta, Leoz, Uzquita, Sansomain, Benegorri, Bézquiz, Amatriain, Sánsoain, Maquirriain, Olleta, Eristain, Solchaga, Olóriz, Oricin, Echagüe, Adiós, Tirapu, Úcar y Biurrun-Olcoz, contarán con un servicio a la demanda que conectará con Tafalla y Pamplona mediante transbordos con la línea troncal que corresponda. En Tafalla se extiende el servicio hasta el centro de salud y se incorpora una línea que denominaremos *Urbano Tafalla*, que comunicará las tres paradas establecidas en el municipio, incluyendo su extensión al centro de salud comarcal en determinados horarios. Antes de que finalice el año se van a instalar un aseo autolimpiable en el intercambiador de Tafalla, con objeto de mejorar la calidad del servicio. El valor estimado del contrato, teniendo en cuenta que el plazo de duración es de seis años, es de 8.946.000 euros.

Con respecto a esta licitación, cabe destacar que la sociedad ANET ha presentado una reclamación ante el Tribunal de Contratos Administrativos de Navarra, y en estos momentos estamos a la espera de que dicho Tribunal se pronuncie con relación a la mencionada reclamación. La concesión Pamplona-Tudela-Zaragoza, del anterior cabe también manifestar que se retrasará a lo mejor un par de meses o tres pero que sigue adelante. La concesión Pamplona-Tudela-Zaragoza se encuentra muy avanzada, se estructura en un total de seis líneas: una troncal, eje vertebrador de la concesión entre Pamplona, Tudela y Zaragoza; y cinco radiales, que comunican las distintas poblaciones de la comarca con Tutela. En la red troncal, en Pamplona, se han establecido paradas en el entorno hospitalario y en el campus de la UPNA en determinados horarios.

En relación con la concesión Pamplona-Vitoria, se ha diseñado ya el servicio y se ha realizado el estudio económico. La concesión se estructura en un total de tres líneas: una troncal entre Pamplona-Vitoria; y dos a la demanda en Ergoiena y Arakil, respectivamente. Dentro de esta concesión se va a prestar servicio de transporte en Ergoiena, Aizkorbe, Etxeberri, Egiarreta, Erro e Izurdiaga que hasta ahora carecían de transporte público regular.

Con relación a la concesión Pamplona-Irún. Tras el proceso de participación que ya se ha realizado, se dispone de un diseño inicial de los servicios y de una estimación económica provisional de las compensaciones económicas. En estos momentos nos encontramos revisando el diseño de los servicios al objeto de dar la validación definitiva. Dentro de esta concesión se va a prestar servicio de transporte a los municipios de Arantza, Donamaria, Oiz, Zugarramurdi y Urdax/Urdazubi que actualmente también carecen de transporte público regular. Cabe destacar que para poner en marcha esta concesión, es necesario proceder a la adecuación de la parada de Oronoz para la realización de los trasbordos necesarios, para los servicios hasta Elizondo y Urdax dicha adecuación ha requerido una modificación urbanística tramitada en el Ayuntamiento de Urdax que ya está finalizada.

Con relación a la concesión Pamplona-Estella-Logroño, se está terminando la validación del diseño del servicio. Queda pendiente el estudio económico actualizado con los datos disponibles de la demanda y costes. Dentro de esta concesión se va a prestar servicio de transporte a los municipios de Abáigar, Araz, Arellano, Artazu, Etayo, Guirguillano, Lana,

Lapoblación, Muruzábal, Olejua y Uterga, que actualmente también carecen de transporte público regular.

En la concesión Pamplona-San Sebastián, tras el proceso de participación ya ha realizado, se dispone de un diseño de los servicios del que están pendientes su validación y el correspondiente estudio económico actualizado con los datos disponibles de demanda y costes. En esta concesión se va a prestar servicio de transporte al municipio de Basaburua, que actualmente carece de transporte público regular.

En la concesión Pirineo Oriental, se está terminando la planificación y diseño inicial del servicio y queda pendiente determinar el proceso de participación. Dentro de esta concesión se va a prestar servicio de transporte a los municipios de Castillonuevo, Gallipienzo, Leache, Petilla De Aragón, Bidango, algunos concejos de Izagaondoa, Izalzu y, a varios concejos de Unciti y de Urraúl Alto que actualmente tampoco disponen de transporte público regular.

En la concesión del Pirineo Occidental, se está realizando la planificación de los servicios dentro de esta concesión. Se va a prestar servicio de transporte a los municipios de Urroz, Lizaide/Valcarlos y Hiriberri/Villanueva De Aezkoa, Aria, el resto de concejos de Izagaondoa y a varios concejos de Unciti y Urraúl Alto que actualmente carecen de transporte público regular.

Por último, en lo que respecta a la concesión Interurbano de la comarca de Pamplona, se está realizando la planificación y el diseño de los servicios. Dentro de esta concesión se va a prestar servicio de transporte a municipios como Atez, Goñi y Juslapeña que actualmente, también carecen transporte público.

Como pueden ver, se está trabajando intensamente en todas las líneas. La renovación concesional se está acompañando de la implantación del nuevo sistema de modernización, por lo que se mejorará la información al usuario y la Administración dispondrá de herramientas tecnológicas eficientes para velar por el correcto cumplimiento de las obligaciones contractuales: las frecuencias, los horarios, los vehículos, que cumplan los requisitos marcados en los contratos, etcétera. Dicho de otro modo, la obtención de datos y posterior análisis de estos nos permitirá adaptar el servicio de transporte a las necesidades reales de los ciudadanos

Otro aspecto destacable que se quiere acometer es el desarrollo de la tarjeta única de transporte de Navarra. Se habilitará 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. Se han realizado los primeros estudios y ya se ha realizado la estructura de datos de la tarjeta en colaboración con los servicios técnicos de la Mancomunidad de la comarca de Pamplona. En estos momentos estamos valorando como habilitar el resto de servicios necesarios para implantar la tarjeta a nivel de toda la Comunidad Foral, la red de recarga, el centro de compensación, la atención al usuario, la gestión de las incidencias, etcétera.

Por último, destacar también que se ha diseñado una imagen corporativa del servicio NBUS que se utilizará en los vehículos 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 es un modelo SC5 de Sunsundegui, y ya están circulando. Voy a ceder ahora la palabra de la Directora General de Transportes, Bertan Miranda, que profundizará un poco más en todos estos aspectos, Muchas gracias a todos ustedes.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): ¿Interrumpimos un poco para la limpieza? (MURMULLOS). (PAUSA). Bueno le damos la palabra a la directora de transportes, Bertan Miranda.

SRA. DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTE (Sra. Miranda Ordobás): Gracias, señor Consejero, y, señora Presidenta, señoras y señores Parlamentarios de Navarra, buenos días. Comparezco junto al Consejero Ciriza al objeto de desarrollar algunos aspectos que acaba de citar, así como también hacer algunas reflexiones. En primer lugar, quiero reiterar que el PITNA, el Plan Integral de Transporte de Navarra es el proyecto más urgente que tiene que abordar la Dirección General de Transportes en la presente legislatura. La renovación de las concesiones administrativas de transporte interurbano constituye una oportunidad para reordenar los servicios de transporte público y, por ende, corregir algunas deficiencias o insuficiencias actuales. Las nuevas concesiones que se contemplan en el PITNA suponen importantes mejoras para la movilidad de los ciudadanos y permítanme que les reitere algunas, aproximadamente 17.000 personas van a acceder al transporte público interurbano por primera vez, la puesta en funcionamiento de las nuevas concesiones va a suponer que el transporte público responda a las necesidades de la población, así mejorará la conexión entre los municipios y las cabeceras comarcales y, por tanto, se posibilitará el acceso de los ciudadanos a servicios de interés general, como pueden ser los centros de salud.

A su vez, se incrementarán las conexiones de las cabeceras de comarca con las capitales de provincia. Las nuevas concesiones también tendrán mejoras tecnológicas, así van a permitir obtener multitud de datos de los que hasta ahora no se disponían como, por ejemplo, conocer el número exacto de viajeros, así como saber los viajeros que suben y bajan de los autobuses. Los sistemas de geolocalización también nos van a permitir conocer en tiempo real la ubicación de los autobuses, así como poder conocer los tiempos exactos de los trayectos. La recogida y análisis de toda esta información nos va a permitir realizar mejoras y adaptaciones continuas a los servicios que estamos ofreciendo o que vamos a ofrecer.

Si me lo permiten también me gustaría compartir con ustedes dos reflexiones, una doble reflexión. En primer lugar y desde una perspectiva general, resulta obvio que las mejoras que acabo de citar en el transporte interurbano suponen un incremento de inversión pública en el transporte interurbano, inversión con la que no solo se mejora la movilidad de las personas que viven fundamentalmente en el entorno rural, sino que la movilidad será más sostenible y, por tanto, de una manera más acorde con la protección del medio ambiente. En otras palabras, estamos invirtiendo en políticas de movilidad, en políticas de lucha contra el cambio climático y en políticas de cohesión territorial, políticas muy importantes para el Gobierno presidido por María Chivite. En segundo lugar, desde una perspectiva más particular, el transporte interurbano en Navarra no ha tenido un trato equitativo respecto al transporte urbano comarcal, y creemos que es el momento de cambiar esta situación. Por ser del todo gráfica, en el año 2019 el Gobierno de Navarra aportó más de 10 millones de euros para el

servicio de transporte urbano de la comarca de Pamplona, que atiende a las necesidades de algo más de la mitad de la población navarra, mientras que solo o apenas llegó a 1,5 millones respecto al transporte interurbano de Navarra, cuando también atiende casi a la práctica mitad de la población navarra.

Si hacemos un cálculo del coste por viajero, tenemos que el Gobierno invirtió 28,6 euros/persona para el servicio de transporte urbano mientras que solo destinó 4,5 para el transporte interurbano, es decir, invierte más de seis veces más en los usuarios del transporte urbano comarcal respecto al transporte interurbano. Por eso consideramos que si queremos potenciar que las personas vivan en los pueblos y captar nueva población, debemos invertir en transporte interurbano de calidad. Sólo pedimos que al transporte interurbano se le dé la misma consideración que el transporte urbano comarcal y que si al último se le dota de medios, al transporte interurbano se le dé los medios que necesita. Además, tengan ustedes en cuenta que fruto de la pandemia, estamos detectando un tímido repunte de la población de algunos municipios, que podría incrementarse gracias a las posibilidades del teletrabajo que aporta la llegada de la fibra óptica en el entorno rural, por cierto, también otra de las prioridades que tiene este Gobierno. Creemos que se abre una ventana de oportunidad y pretendemos aprovecharla al máximo y eso sólo se puede hacer mejorando los servicios públicos y en este caso el transporte público interurbano. Muchas gracias y si tienen cualquier cuestión, estamos encantados en contestar.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Miranda. Iniciamos la ronda de intervenciones. Le doy la palabra al señor Araiz, cuando quiera puede usted intervenir.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko berriro, lehendakari andrea. En primer lugar, quiero agradecer tanto al Consejero como a la Directora General por la información que nos han transmitido, yo creo que es interesante y era interesante conocer en qué situación se encontraba este proceso porque, como dicho en mi intervención inicial, es un proceso que se inició en el año 2008 y por lo tanto, han pasado ya unos cuantos años. Estamos hablando de 12 años en los que el Gobierno Navarra ha llevado distintos procesos de elaboración, de procesos de participación pública, procesos en los que han participado las empresas concesionarias, la población, los ayuntamientos, los distintos departamentos y en los que se ha podido conocer una foto concreta y yo creo que reflejaba bastante bien la realidad de la situación, las quejas que había de los usuarios, las quejas que había precisamente en esa situación también de abandono de ciertas localidades, que es lo que pretende invertir este plan. Yo creo que en cuanto a los objetivos del plan, no me voy a centrar ahora en ello, creo que son compartidos por todos los grupos parlamentarios, en el sentido que se ha hablado de fomentar el uso del transporte público como un elemento clave dentro de lo que es una adecuada política de movilidad, en este caso, una movilidad sostenible.

Nosotros creemos que esto habría que combinarlo también con el ferrocarril de cercanías, es decir, en ese Plan de Movilidad, supongo que el Gobierno de Navarra también contemplará este vector del transporte por ferrocarril, como digo en cercanías que también sirve para cohesionar, este sí que sirve para cohesionar el territorio de Navarra. Dotar a las áreas rurales creo que esto es un objetivo también importante de un sistema de transporte dinámico, ya se



han puesto aquí, se ha manifestado cómo se va a llegar a estas 17.000 personas que estamos hablando de 17.000 personas, pero son muchos núcleos de población, porque son núcleos de población muy pequeños, la accesibilidad intermunicipal en cada comarca, en el interior de cada comarca, las cabeceras que se ha dicho aquí y que eso pueda permitir el acceso a los servicios básicos y desde luego, obtener esa mayor eficacia económica y sobre todo social de los recursos públicos que se están destinando a ello.

Y un tema que es muy importante y que lo hemos venido reclamando también en alguna otra comparecencia que es la integración tarifaria y en definitiva la interoperabilidad a través de la tarjeta única. Yo creo que ese tiene que ser uno de los elementos clave, tiene que darle también prioridad el Gobierno y el departamento, no esperar a que se finalice todo el proceso sino ir integrando poco a poco, porque el diseño puede ser en estos momentos ya para aquellas concesiones que están en marcha incluso para concesiones que están también en situación de provisionalidad, que están ya caducadas y, por lo tanto, el tema de la interoperabilidad, yo creo que el departamento debería darle también importancia.

Dicho esto, del conjunto de informaciones que se nos ha transmitido, estas nuevas diez, yo creo que todavía estamos un poco, no sé si hay que coger más velocidad, oxígeno o qué es lo que hay que coger, pero desde luego, hay que darle un impulso, ya se ha dicho aquí, lo ha dicho la propia directora general, que es una de las prioridades o la mayor prioridad que en estos momentos tienen, el problema más urgente, creo que he utilizado esa expresión, de la Dirección General de Transportes. Compartimos esa urgencia y yo creo que el conjunto de la población de Navarra también. En estos momentos, hay un desequilibrio entre buena parte de las informaciones que se nos están viniendo en cada una de las diez concesiones, sólo hay dos en estos momentos que están ya, una está finalizada, otra que está en proceso, pero ya vemos que ha habido también un recurso por parte de ANET. Esperemos que en esta situación, en este transporte interurbano no se produzca la situación que hemos conocido hace poco del transporte escolar y que la libre concurrencia también tenga campo en esta materia y que desde luego estas actuaciones, desconozco los motivos por los que se han interpuesto esta reclamación ante el Tribunal de Contactos, pero en todo caso, yo creo que tendríamos que tratar de evitar que nos encontremos en una situación como esa, porque todavía no somos conscientes de las consecuencias que pudiera determinar que eso, lo que hemos visto en el transporte escolar, se lleve hasta su finalización del proceso administrativo, incluso judicial, las consecuencias que para este sector y para un sector importante como es el sector del Transporte en Navarra, Transporte de Viajeros pueda tener y la incidencia que pueda tener en este procedimiento también, estos procedimientos de concesiones.

En todo caso, yo creo que es muy importante la información que se nos ha transmitido por parte de la directora general, la señora Miranda, hacía dos reflexiones, una general en cuanto a la mejora que supone y lo que comporta como también incremento de inversión pública a la hora de apostar por esa movilidad sostenible, pero un tema que nuestro grupo parlamentario y nuestro grupo político viene planteando en muchos y distintos foros, tanto municipales como en este propio Parlamento, que es el distinto tratamiento que históricamente se ha venido dando al transporte interurbano y al transporte urbano en la comarca de Pamplona. Yo creo que somos todos conscientes de que en su momento hubo una apuesta por este transporte urbano en la comarca de Pamplona, pero hubo incluso una modificación legal que estableció,

impuso al Gobierno en Navarra una aportación con carácter legal a ese transporte que, como se ve supone este año son, el año 2019 fueron 10 millones de euros, este año no sabemos porque la situación es absolutamente excepcional y no se puede utilizar para nada los datos por la paralización que ha supuesto durante tanto tiempo y la necesidad de mantener el equilibrio financiero a la empresa concesionaria.

Pero en todo caso, esa reflexión del desequilibrio que se produce entre 10 millones de euros para un determinado tipo de transporte y 1,5 de euros solo para el otro transporte, que es el que realmente cohesionan el territorio, que es el que realmente asienta a la población en este territorio, desde luego, ese gasto por habitante de 28,6 euros en el urbano como 4,5 en el interurbano, yo creo que nuestro grupo parlamentario apoyará cualquier iniciativa que sirva para corregir esa situación. Y evidentemente, no se trata de quitarle a la Mancomunidad o al transporte interurbano, pero sí establecer un equilibrio y eso tendrá determinadas consecuencias, pero en todo caso, creo que es una reflexión importante.

En definitiva, nuestro grupo parlamentario agradece la información, solicita y creo que el departamento debe ser consciente, como se ha dicho, de la necesidad de darle un tratamiento urgente. Esto hay que, no podemos esperar a que se acabe toda la legislatura y a ver si en la siguiente somos capaces de cerrar este mapa de las diez comarcas, creo que algunos están en mantillas, enténdaseme, que hay una situación en la que el atraso es evidente respecto de otras y curiosamente son, hemos visto las dos zonas del Pirineo Oriental y el Occidental, las que digamos más atrasadas están en este proceso. Yo creo que tenemos, es una demanda en el Plan de los Pirineos está planteado, no sé si habrá que tratar de o de subirlo de escalón, pero en todo caso también es una situación que requiere una reflexión sobre la urgencia y dentro de las urgencias, hay unas urgencias que son superiores. He de agradecer nuevamente la información y solicitarle que se apliquen con toda la dedicación posible a este tema, porque nos va en juego mucho, en cuanto al diseño, como decimos, del equilibrio territorial y la cohesión territorial en Navarra. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Araiz. Damos paso al señor García del Grupo Parlamentario Navarra Suma, por diez minutos.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Buenos días. Quiero también agradecer las explicaciones muy similares, por cierto, a las que se daban el 30 de octubre de 2019 con una intervención muy similar, sí que actualizada, evidentemente, a los nuevos datos y sobre todo a las nuevas licitaciones que han salido publicadas en este año, prácticamente año de diferencia. Pero bueno, se han hablado de cuestiones, como decía que ya en su día se nos transmitieron que nos facilitó dicha información más allá de las posibles actualizaciones que efectivamente, sí las ha habido por parte del propio departamento, por parte de la Dirección General de Transportes.

Vuelve usted a repetir y a poner un ejemplo, que la verdad que me parece curioso en su día también yo le decía, y he tenido la oportunidad, el ejemplo de que usted hacía referencia, que se podía viajar de gran parte de las localidades de Navarra a estudiar, yo he venido exactamente de mi localidad de Cintruéñigo, se han visto reducidos en importante número de horarios, y efectivamente, poder venir a estudiar o a compatibilizarlo como el ámbito del trabajo es muy difícil. Porque tienes un único autobús por la mañana que tarda dos horas en

llegar a Pamplona, porque efectivamente hace catorce paradas y evidentemente, posibilidad de poder venir a estudiar o a trabajar a Pamplona si quieres volver el mismo día, la verdad es que es muy difícil, por no decir prácticamente imposible.

Y efectivamente, eso no significa o no implica que no se haya mejorado, en este caso, la accesibilidad y la cohesión que existe en diferentes localidades. Yo, en ningún aspecto, niego esa realidad, la cual creo que es evidente, pero efectivamente lo que no podemos hacer es transmitir algo que entiendo que no sea cierto. Y si vamos o analizamos otros puntos, igual la zona media, dígame, como los ejemplos a los que ha hecho referencia, Marcilla, Carcastillo, igual existe más posibilidad, porque hay menos distancia, pero la Ribera, la verdad, que el hecho de poder venir a trabajar o estudiar en el mismo día es algo que se dificulta a no ser que sí que se ha combinado con otros tipos de transportes, dígame el tren que, efectivamente, también da esa flexibilidad y mejora dicha capacidad para poder, como digo, hacer un viaje de trayectoria de vuelta en el mismo día.

Se planteaban también una serie de datos similares a los que ya se daban, como digo, el 30 de octubre, sí que bueno se hablaba en aquel 30 de octubre del criterio de una tarjeta única de transporte de Navarra, no sé cómo se ha avanzado o si se está avanzando en esta línea. Entiendo que dentro del ritmo que se puede llevar dada la situación de crisis que existe y evidentemente la drástica reducción de viajeros en todos los transportes, nos gustaría también ver qué análisis y qué avances se ha dado en esta cuestión. Hacía referencia también a que son 17.000 personas más, las que van a poder acceder a un tren, perdón, a un autobús. Según los cálculos que tenemos son algo menos, pero bueno entendemos que siempre hay mucha mayor presencia del autobús en las localidades, lo que mejora ciertamente la propia cohesión territorial es algo que nosotros siempre lo entendemos como fundamental desde el punto de vista de mejora de la movilidad, en este caso.

Y luego hacía una comparativa y, la verdad que no me parece quizás muy correcta no el hecho de comparar la comarca de Pamplona y el transporte y la movilidad que tiene la propia comarca de Pamplona, porque entiendo y creo que usted conoce perfectamente que hay más capacidad de movimiento dentro de la comarca de Pamplona y Pamplona y el transporte interurbano, creo que pueda haber a nivel, el resto de localidades. Básicamente por dos cuestiones, el número de frecuencias que existen en la propia comarca de Pamplona y el tipo de transporte que es, por lo tanto, estamos comparando el transporte urbano con un transporte interurbano y que evidentemente mejora la propia movilidad y el foco de centro, el foco de movilidad que existe con respecto a lo que es la movilidad Interurbana, que desde mi punto de vista, es diferente, entiendo que sí que hay siempre una mayor inversión y que hay que tratar de equilibrar esa inversión y sobre todo mejorar la inversión para mejorar la movilidad con el resto de Navarra. La unión de los centros de Pamplona con el resto de localidades debe ser también, una prioridad y entiendo que así lo será por parte de este Gobierno para mejorar, evidentemente, la movilidad y también creo que es importante mejorar e incrementar la propia inversión.

Con respecto a la reducción y al descenso de demanda que existen, me gustaría saber también si por parte del departamento entienden que la partida presupuestaria es suficiente también para cubrir de manera excepcional los déficit que se generan por parte o para las empresas

adjudicatarias de los servicios de transporte, porque evidentemente, también existe ahí una repercusión y un gasto para la propia empresa con respecto a la reducción importante, reducción de movilidad por parte de los ciudadanos.

Más cuestiones que entiendo que me parece que sean importantes, que puede que las circunstancias y los tiempos en los que estamos viviendo, evidentemente, pueden dificultar el trabajo que se da por parte de la Dirección General de Transportes, pero efectivamente hay que reconocer que se avanza, igual no al ritmo deseado, pero entendemos que las circunstancias son las que son y evidentemente, eso lastra en cierta medida el trabajo que se desarrolla para poner en marcha, como digo, la realización de diferentes líneas. Efectivamente, coincido con otros portavoces con respecto al retraso que se lleva en el Pirineo, con la limitación de las diferentes líneas, entiendo que será consecuencia también de la propia situación y poco más que añadir a este respecto, que efectivamente queda mucho recorrido por avanzar y que con respecto a aquella intervención en la que también se planteaban una serie de retos por parte del propio Consejero, entiendo y se lo planteaba también la pregunta con respecto a la tarjeta unificada, creo que también es una línea en la que se debería trabajar e insistir porque, evidentemente, la unificación de una única tarjeta de transporte de acceso al transporte es algo que considero importante en esta cuestión.

Más allá de, como digo, reiterar en otras cuestiones, yo no me quiero repetir tampoco en estos temas, pero evidentemente, hay cosas que ya se hablaron en su día y que efectivamente no se han avanzado y entiendo que puedan ser las circunstancias, como ya le he dicho antes, causa de esta cuestión. He de recordar que la conexión desde nuestro punto de vista es algo fundamental para el desarrollo de una sociedad y sobre todo, la implicación por parte del Gobierno en la movilidad de la ciudadanía, algo necesario y que entiendo que así lo desarrollará el propio Gobierno Navarra invirtiendo más de lo que está presupuestado evidentemente en este departamento, muchas gracias.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García, por sus palabras. Es el turno del grupo parlamentario socialista, señor Aguirre, por diez minutos.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta, buenos días, Parlamentarios y Parlamentarias Forales de la Comisión de Cohesión Territorial. Quiero dar también un saludo a los que nos acompañan a través de los medios telemáticos y bienvenido al Consejero, al Señor Ciriza y a la Señora Miranda, Directora General de Transportes. Quiero agradecer sus explicaciones como siempre amplias en cuanto a la información que se le requiere y yo sí quiero también poner en valor el trabajo que se ha realizado durante estos meses de pandemia en su departamento con respecto al transporte y lo que ha presentado en esta Comisión, esta comparecencia, en cuanto a lo que han ido desarrollando. Quiero empezar también poniendo en situación lo que hemos estado pasando durante estos meses, porque también es bueno ponerlo en el contexto. El sector del transporte de pasajeros de viajeros ha sido uno de los sectores más apaleados, por decirlo de alguna forma llanamente, en esta pandemia. Fue un sector que se paralizó en seco durante los meses de confinamiento general, cuando todos estuvimos en nuestras casas, el sector de transporte de pasajeros prácticamente quedó paralizado.

Durante este tiempo el Gobierno ha tenido en cuenta las pérdidas que tuvieron las empresas del sector y así mismo, el fondo que se creó en este Parlamento, a instancia de los Grupos Parlamentarios de 25 millones también contemplaba indemnizaciones a las entidades locales para el servicio de transporte urbano. Y también quiero poner encima de la mesa para que no se nos olvide aquel acuerdo que se desechó entre la Federación Española de Municipios y Provincias y el Gobierno de España que contemplaba un fondo de entre 200 y 400 millones de euros para el transporte urbano y que en ciudades como Pamplona y Tudela han perdido en esta ocasión, bajo nuestro criterio, la irresponsabilidad de los grupos que se opusieron a aquel acuerdo.

Nosotros también compartimos, como han hecho los portavoces anteriores y supongo que lo harán también los que me sucederán, en que el Plan de Transporte es urgente, es urgentísimo para nuestra Comunidad y así, como digo, hemos coincidido los que hasta ahora hemos intervenido. Y creo que es muy relevante también poner encima de la mesa los criterios que establecen este Plan de Transporte y que ustedes han relatado: la mejora de la accesibilidad de la población, el servicio de transporte interurbano, la mejora de la movilidad comarcal, la conectividad entre todo el territorio y la accesibilidad. Recordando esas 17.000 personas nuevas que van a tener acceso al transporte interurbano y que no tenían hasta ahora, y que como decía el señor Araiz, no responden única y exclusivamente a ese número de personas que podemos ponerlo muy en valor, sino a que responden a núcleos pequeños de población, que es importante; y sí también que se están adecuando por fin las necesidades reales a la situación actual y no a situaciones que venían del pasado.

Nosotros compartimos, como no puede ser de otra manera, los acuerdos de legislatura que usted ha planteado y que son objetivos de nuestro Gobierno y de los socios que firmamos aquel acuerdo, como digo, que son la lucha por la cohesión territorial y la lucha contra despoblación. El transporte interurbano es clave para fijar la población a nuestro entorno, a nuestros pueblos. Nosotros, quienes venimos de pueblos pequeños lo vivimos constantemente y el señor García también hacía referencia a situaciones como las vividas en la Ribera o las situaciones vividas en el Pirineo. Para nosotros es muy importante el trabajo que se está haciendo para plantear esas rutas, para planificar frecuencias, etcétera, que en otras épocas hemos vivido como se han ido reduciendo esas frecuencias, más adelante con respecto al transporte interurbano y el transporte comarcal haré referencia. También en cuanto a la gestión del medio ambiente y la movilidad sostenible importante en el transporte de pasajeros en cuanto a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la eliminación de vehículo privado en las carreteras.

En cuanto a las concesiones que estamos viendo, que pasamos de treinta y siete concesiones a las diez que usted ha relatado, hay que tener en cuenta esa situación de enriquecimiento injusto que vienen desde el 2014 y yo no voy a entrar a hablar una por una, así que usted ha hecho un repaso extenso de la situación de todas y cada una. Y hemos visto cómo se está trabajando en todas y cada una de ellas. Es verdad que hay algunas que tienen más urgencia, como puede ser las del Pirineo, más urgencia que otras, pero bueno es verdad que también que la situación vivida con el Coronavirus, la suspensión de plazos que hubo durante los meses de marzo, abril, etcétera que se suspendieron plazos administrativos, etcétera, supongo que

también habrán tenido afectación a todo el trabajo que ustedes estaban haciendo en su Consejería.

Valoramos importante la tarjeta única de transporte, como ya se ha hecho también por anteriores portavoces, creemos que es un paso fundamental y queremos avanzar en esa línea. Nos permitiría hacer las conectividades entre diferentes medios de comunicación de forma más ágil, con mayor control y con facilitar el transporte también de las personas en cuanto al pago, etcétera. Y sí que ustedes hablaban de transporte interurbano frente al transporte comarcal, y no es una cuestión de uno contra otro, sino de ver qué necesidades tienen las diferentes zonas. Yo aquí sí que creo que, como digo, no es una cuestión de que sea igual el uno que el otro, por cuanto a la movilidad que se produce en la comarca de Pamplona, las frecuencias, los centros de trabajo, estudios, pero sí que es verdad que como vemos la inversión en uno y otro es muy dispar y sí que vemos también o hemos vivido quienes hemos actuado también en la política municipal cómo para elevar el número de frecuencias en nuestros municipios para conectar por ejemplo con cabeceras de comarca, venía ser a coste de los propios ayuntamientos, sin recibir mayor inversión por parte de las arcas forales y eso lo hemos visto en legislaturas anteriores.

Ya por ir terminando, creo que el sector del transporte de pasajeros es un sector importante para Navarra. Compartimos que esté incluido dentro del Plan Reactivar Navarra, porque creemos que es importante, genera vertebración y genera cohesión territorial por cuanto facilita los desplazamientos, facilita el acceso de la ciudadanía de los municipios a diferentes servicios sanitarios, educativos, etcétera y eso creemos que hace también que se fije población, como decíamos antes.

Creemos importante, como decía, el desarrollo de la tarjeta única y yo no tengo mucho más que aportar a las explicaciones dadas por usted. Sí que quiero agradecer y es valorable cómo coincidimos la mayoría de los grupos, entiendo que coincidiremos todos, en que este plan es un plan importante para nuestra comunidad y que habrá que impulsarlo, como decía la señora Miranda, como el plan más urgente que tiene su Dirección. Gracias por las explicaciones aportadas en este caso y, sin más, a su disposición.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre. Es el tiempo del Grupo Parlamentario Geroa Bai.

SR. AZCONA MOLINET: Gracias, Presidenta, y bienvenido, de nuevo, al Consejero y a la Directora General por estar aquí, de nuevo, en el Parlamento esta vez hablando, yo creo que, de un debate que en sí es el mismo, sobre la movilidad en Navarra, en este caso hablando del Plan Integral de Transportes de Navarra que, evidentemente, afecta a la cohesión territorial. Hay que decir que es evidente la importancia de la implementación de este plan. Cuando veíamos, han dicho el 30 de octubre, en la anterior comparecencia al respecto de este Plan de Transporte Interurbano de Navarra, cómo veíamos el mapa donde no llegaba el servicio a, creo que era, más de cuarenta y..., cerca de cincuenta municipios de Navarra, que no tenían prestación de servicio de ningún tipo, ya no hablamos de si bueno o malo, sino de ningún tipo y veíamos que ese mapa coincidía con otro mapa donde nos preocupan las zonas más despobladas, por tanto, hay una relación evidente entre una cuestión y otra y ahí el Pirineo, ya se ha citado por parte de algunos de mis compañeros, estaba reflejado.

La pasada legislatura entendemos que se hizo un notable esfuerzo en la redacción del Plan, en la confección del Plan, que viene desarrollándose desde el 2008, como también se ha comentado, que se inició con la intención de ir cubriendo las expectativas de movilidad y de necesidades de los usuarios y usuarias, porque se iban a ir acabando las licitaciones pendientes. Creo, si no me equivoco y sería ya una primera pregunta que lanzo, que en estos momentos o, por lo menos, al inicio de esta legislatura había treinta y siete concesiones que estaban en enriquecimiento ilícito, por tanto que necesitaban de renovación del contrato, de la licitación y, como digo, en 2008 se empezó porque todavía se estaba a tiempo de llegar para licitar en tiempo y forma, evidentemente, al alargar el proceso del desarrollo del PITNA, se ha ido, como digo, llegando a esa situación de concesiones, de treinta y siete concesiones que están en esa situación.

Como digo, en la legislatura pasada, se hizo un esfuerzo, entiendo que, bastante importante en la reacción de este plan. Esfuerzo, desde el punto de vista de la elaboración del plan mismo, de la información y también de la participación pública respecto al mismo. Como ya se ha citado, durante la legislatura pasada se hizo un recorrido por toda Navarra para recoger, no solo las expectativas de las empresas implicadas, sino también de los usuarios y de las entidades locales y ayuntamientos que pusieron en ese plan las necesidades de la ciudadanía. El objetivo de esta legislatura, evidentemente, era la implementación del plan, el culminar el proceso, los procesos de concesión. El dibujo ya está hecho con esas diez zonas comarcales y, evidentemente, creo que todos compartimos también las consideraciones iniciales que partían a la reacción de este plan. La primera, que es prioritario o era prioritario, sigue siendo prioritario, regular la, mejor dicho, la renovación y modernización del transporte público interurbano. La segunda, la exigencia imperiosa de adaptación de los servicios a, por ejemplo y ya se ha citado, la adaptación para las personas con movilidad reducida era una cuestión que también estaba en el primer plano de las necesidades. Y la otra, evidentemente un gran avance sería la renovación y como dicho, la modernización para la lucha contra el cambio climático.

Sobre el transporte interurbano, como he dicho, constituye uno de los grandes elementos de la lucha contra la despoblación y, respecto a la lucha del cambio climático, la reducción de emisiones y la minoración de dependencia de combustibles fósiles es importante en los objetivos del plan. Como digo, hay en estos momentos o se supone que había treinta y siete concesiones en esta situación, que están a la espera de la implementación del plan, y se me ocurre hablar de tres vertientes. También voy a dejar algunas preguntas para el Consejero.

Primero, si la creación de la sociedad pública que se avanzó para implementación de peajes al transporte de público pesado, perdón, de vehículos pesados, si eso va a conllevar también tener mejores recursos o mayores recursos o se está pensando en tener mejores y mayores recursos para las políticas de movilidad, es decir, proveer de recursos públicos a los presupuestos públicos para estas inversiones en movilidad que son necesarias.

La segunda cuestión que se me ocurre es preguntar directamente por la incidencia del Covid. Se puede entender que la ha habido, evidentemente, en la implementación del plan y también en la incidencia en las líneas que recién estaban concedidas, en las expectativas que se tenía sobre ellas, por parte de esta situación del Covid.

Y la tercera cuestión también es saber si el número de usuarios totales, durante la anterior crisis, descendió de 3,1 millón de personas a 2,4. Si la evolución en los últimos años también estaba siendo de decadencia, en este sentido, de usuarios que soliciten este servicio que puedan llevar a la utilización de este servicio.

También es importante saber si la situación actual de concesiones en enriquecimiento ilícito qué está llevando económicamente, presupuestariamente qué está suponiendo y si el nuevo mapa concesional conllevaría algún ahorro económico en este sentido o no. Seguramente también, como ya se ha hablado algunas veces, el aumentar los servicios, va a requerir de mayores presupuestos en ese sentido.

Por mi parte, nada más. Coincidir, evidentemente, en que esto es un debate sobre la movilidad, que es muy importante esta vertiente del PITNA. Comparto y animo al departamento. Creo que ha manifestado que es la prioridad número 1 del Departamento de la Dirección General de Transportes, la implementación del PITNA y, evidentemente, compartir algunas reflexiones sobre la tarjeta única, etcétera, que se han hecho. Ahí lo dejo. Gracias.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, señor Azcona. Es el turno de Izquierda-Ezkerria, señora De Simón, cuando usted quiera.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Gracias, señora Presidente. Egun on. Muy buenos días, señorías. Quiero dar la bienvenida al señor Ciriza y a la señora Miranda, gracias por sus explicaciones. Poco más tengo que decir, porque no tuve la oportunidad de asistir a la pasada Comisión, donde usted expresó la situación del transporte y los objetivos principales de ese Plan de Transporte Interurbano de Navarra por carretera. Creo que fue el pasado 30 de octubre de 2019, creo que recordar y, como no tuve, he leído el diario de sesiones y por lo tanto, lo que usted ha comentado aquí es muy coherente con lo que usted comentó ese día, incluso yo creo que ha reproducido partes importantes de su texto porque, evidentemente, no ha cambiado y eso quiere decir que ustedes siguen siendo muy coherentes con el plan que tenían establecido, y es que no puedo más que desearles éxito en su tarea y un poquito de velocidad tampoco vendría mal, porque es evidente que sigue habiendo zonas y localidades en Navarra, ya lo han comentado antes, sobre todo las más pequeñas, sobre todo aquellas con más dificultades de accesibilidad, incluso por la orografía, por el número de habitantes y tal, que tienen menos posibilidades de movilidad y, por lo tanto, la movilidad es equidad. La movilidad es igualdad de oportunidades. La movilidad es cohesión territorial y esperemos que actúen.

Además, yo creo que no este tema, es muy importante la compensación positiva. La conversación positiva es igualdad. Efectivamente que va a haber, no sé si llamarlo líneas, pero líneas de transporte, situaciones de transporte que van a ser deficitarias, que el coste va a ser menor que los ingresos, pero es algo que hay que asumir. Lo que sí que yo creo es que hay que buscar también algún tipo de medida compensatoria y compensadora, porque hay otros trayectos que son muy beneficiosos para las empresas. Yo creo que ahí hay una línea, bajo mi punto de vista, de investigación y de trabajo, para poder compensar ganancias y pérdidas que siempre serán ganancias. Si no, lo único que queda es que sea la propia Administración Pública la que asuma, en todo caso, los costes. Lo que no puede ser es que tengamos planes contra la despoblación, tengamos planes para el desarrollo rural y, en particular acciones para esas zonas más aisladas, lo digo entre comillas, y que la cuestión de la movilidad, la accesibilidad al



transporte, a poder moverse de un lugar a otro, no funcione. Por lo demás, nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora De Simón. Tiene usted el turno de réplica. Vale, paramos cinco minutos.

(Se suspende la sesión a las 10 horas y 20 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 10 horas y 25 minutos).

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Reanudamos la Comisión de Cohesión Territorial. Le damos la palabra al señor Consejero, cuando quiera, puede usted intervenir.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Gracias, Presidenta. Hay varios temas. Al señor Araiz le quiero comentar, también para los demás, porque han hecho hincapié en esto. No es poner excusas, es la realidad. El trabajo para regularizar, legalizar y licitar estas líneas es costosísimo y con mucha carga administrativa, muchísima. Quizás por eso se ha ido retrasando, pero es un compromiso que tenemos con toda la Comunidad y es imprescindible regularizar la situación de las líneas. Probablemente también esto haya influido en el desequilibrio que cada vez hacía más difícil atender el interurbano, porque era más cómodo, que estaba soportado por una ley, el urbano y se han ido desequilibrando las partidas presupuestarias hacia un lado, cada vez mayor, y a otro cada vez menor. Lo que sí estamos, quiero insistir, muy involucrados en hacer que esto avance lo más rápidamente posible. Nos gustaría que fuera más rápido, pero ahora tenemos todos los frentes de todas las líneas abiertas. Iniciamos la primera, que fue la de Pamplona-Soria. Dijimos «vamos a lanzar, a ver una que nos sirva de referente para las demás, que nos pueda servir. Una línea que sea relativamente larga y que también pase por todo el eje de Navarra». Los datos que vamos obteniendo de esta línea nos están sirviendo también para las demás. La segunda, por su importancia era la de Tafalla, porque Tafalla, digamos, era un poco el eje vertebrador por su ubicación dentro de Navarra y lanzadera para casi todas las demás. Esa está muy avanzada y las demás están todas abiertas, porque vamos con todas hacia adelante. Las de los Pirineos, por supuesto, cómo no, cómo íbamos a dejar eso. Es costoso, como he dicho, pero aceleraremos todo lo que podamos.

En cuanto a la sociedad pública que nos preguntaba el señor Azcona, quiero decirle que es verdad, es muy interesante eso que nos está diciendo. En el País Vasco llevan años funcionando y ahora se lo están planteando para complementar todo esto. Claro, nosotros lo que queremos es empezar y después ver. Si a ellos les funciona y es algo que es factible, nosotros también lo vamos a proponer, lógicamente, pero primero queremos empezar y ver.

En cuanto a lo del Covid, a mí no me gusta poner excusas, pero es evidente y es obvio que ha afectado a todo, a la evolución de las líneas, ha habido una paralización administrativa que en un principio todos pensábamos que iba a ser de tres meses, pero luego el arranque ha costado muchísimo, porque ya muchas cosas iban con velocidad de crucero y luego ha habido que lanzar. El parón de los tres meses se ha convertido en más y ahí estamos tirando otra vez con toda nuestra fuerza. Hay un par de cosas que nos han preguntado, un par de temas, que quiero que los conteste la señora Miranda.

SRA. DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTE (Sra. Miranda Ordobás): No voy a tocar nada, creo. Respecto a la integración tarifaria y al impulso, he de decir que realmente se está trabajando. Nos parece que, al igual que hace décadas estaba el Transporte Urbano de Pamplona y el que era, la Villavesa y demás, se articuló que por el bien de los ciudadanos confluyesen en una entidad que gestionase todo ese transporte y se ha actuado con políticas tarifarias y demás. Eso es lo que nos gustaría a nosotros que se hiciese con el transporte interurbano y, por supuesto, también el interurbano con el urbano, que hubiese ahí un entendimiento. Se está trabajando para lograr ese objetivo. Queremos que vaya o que se consiga, de manera paulatina, sacar las licitaciones. No sabemos si cuando se ponga en marcha la licitación de Pamplona-Tafalla estaremos en situación para que realmente ya haya una tarjeta única, por así decir, que realmente en ese momento seguro que no sería la misma que la de la mancomunidad, pero podrían ser compatibles, pero sí que se está haciendo un esfuerzo en esa línea.

La realidad es que, cuando se dice el tema de la tarjeta única o el impulso, este año ha sido especialmente malo, porque al final el equipo que conforma Transportes es el que es y ha hecho un esfuerzo ínfimo para avanzar, como lo habrá hecho durante todos estos años, lógicamente, pero este año además hemos hecho una reorganización para priorizar todo lo que son las concesiones. Sin embargo, hemos tenido una situación de excepcionalidad que ha sido el Covid, que ha supuesto un esfuerzo tremendo en transportes. Un esfuerzo tremendo porque, para empezar, las concesiones estaban caducadas. Estamos en enriquecimiento injusto. Las empresas también están en una situación complicada, porque se oferta no solo el transporte regular, sino también el discrecional y el escolar, entonces ha sido complicado para el departamento.

Sí que quería decir, porque también lo ha comentado el señor Ciriza, nosotros también hemos estado trabajando conjuntamente, incluso se hizo un grupo de trabajo con el sector, y creo que hemos sido, así como otras administraciones han facilitado ayudas del sector, el Gobierno de Navarra también ha destinado una partida de 1,4 millones, que firmé las resoluciones la semana pasada, para que se les abone por la situación que han vivido durante lo que es el estado de alarma. También viendo la situación, generalmente las empresas prestan el servicio un año y se les abona dos años más tarde, este año se han abonado los servicios del año anterior, un poco para que pudiesen tener liquidez en las arcas. No obstante, la situación que están viviendo es complicada, porque ellos viven de la recaudación tarifaria y estamos en una situación en la que no hay recaudación tarifaria. Esto lo hago un poco, a lo que decía el señor Azcona, de si ha afectado al sector. No me acuerdo exactamente cuál era la pregunta: si económicamente ha supuesto..., lo vinculaba también con la crisis del 2011 y demás. Analizando los datos, efectivamente, en el 2011 hubo una reducción de viajeros importante, que me parece que pasó de casi tres millones y llegó a los seiscientos. En el 2018 y 2019, empezó a haber un repunte y estábamos justo en este momento que había un repunte tanto en transporte urbano como en interurbano. Yo soy confiada que no va a tener la misma curva, porque esa crisis vino ocasionada por una crisis económica que la gente redujo la movilidad por temas laborales, de ocio y demás, y esta tiene una respuesta muy inmediata, es decir, en el estado de alarma, hubo una reducción de servicios, de viajeros del 90 por ciento prácticamente, pero en junio, cuando empieza ya a aparecer la nueva normalidad, se recupera un 50 y agosto sube incluso más. En cuanto vuelve a haber otra vez repuntes, se nota una

caída importante. Entonces, en el momento que tengamos una solución y haya unas expectativas, creo que habrá una (NO HAY SONIDO) probablemente no del cien por cien, pero bueno soy confiada. Si a eso les sumamos que vamos sacando las nuevas licitaciones, creo que las perspectivas no son malas.

No sé si el Mapa Concesional va a costar más. Me parece, con las nuevas licitaciones, que lo que nos estamos gastando ahora, sí, o sea, que va a suponer más coste. De hecho es una inversión que se hace porque es una apuesta para una movilidad sostenible. Yo creo que el coste, yo diría, va a haber una inversión mayor, pero el coste no sé si será menor, porque realmente ahora tenemos unos servicios de transporte que no dan respuesta a los ciudadanos. Para venir de Tafalla a Pamplona, hay una ruta que va por Artajona, por Añorbe, hora y media cuesta. Igual esa ruta no es razonable y hay que definir de otra manera, qué es lo que se ha hecho, de manera que ahora esa línea, seguro que la usa aquella persona que no tiene carnet de conducir, que no le queda otra para venir a Pamplona, que utilizar ese servicio, que además supone un coste muy alto, porque apenas es utilizado. Entonces, con la nueva redefinición, sí que se va a hacer un mayor gasto e inversión, pero gasto por viajero igual es menor. No sé si he respondido.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Vaya terminando.

SRA. DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTE (Sra. Miranda Ordobás): Vale, no sé si me queda económicamente... Yo creo que he intentado contestar. (MURMULLOS) ¡Ah! Bueno sí, la respuesta también es para el señor García. Cuando hemos intentado visualizar la foto esta, en este caso como hemos puesto la del 2019 es 10 millones y pico, y 1.300.000, en concreto; pero la del 2020 que se preveía era casi 12 millones respecto al mismo dinero del transporte interurbano. Eso solo quería ser una foto, porque lógicamente nosotros apostamos por todo el transporte público, pero si hacemos una comparativa lo que vemos es que el transporte urbano depende de una ley que le hace fuerte y hace que todos los años pueda tener unos recursos económicos y, sin embargo, el transporte interurbano va al albur de la capacidad económica que se tenga en ese momento. Entonces, le hace mucho más débil. Solo hemos querido identificar la foto de que el transporte interurbano requiere más cariño. No sé si he contestado.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Miranda. Muchas gracias, señor Ciriza. Damos por finalizada la sesión. (MURMULLOS).

(Se levanta la sesión a las 10 horas y 36 minutos).