



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

XI Legislatura

Pamplona, 7 de enero de 2026

NÚM. 31

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.^ª MAITE ESPORRÍN LAS HERAS

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 7 DE ENERO DE 2026

ORDEN DEL DÍA

— 11-25/MOC-00146. Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a impulsar un proyecto piloto de transporte interurbano nocturno para poder analizar la viabilidad de un modelo integral de transporte nocturno para nuestra Comunidad, presentada por el Ilmo. Sr. D. Miguel Garrido Sola.

(Comisión transcrita por Naturalvox S.A.U.)

(Comienza la sesión a las 15 horas y 20 minutos).

11-25/MOC-00146. Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a impulsar un proyecto piloto de transporte interurbano nocturno para poder analizar la viabilidad de un modelo integral de transporte nocturno para nuestra Comunidad, presentada por el Ilmo. Sr. D. Miguel Garrido Sola.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muy buenas tardes, arratsalde on. Vamos a dar inicio a esta Comisión de Cohesión Territorial, donde, como saben, se va a debatir una moción sobre transporte nocturno en nuestra Comunidad. Se les ha repartido ya copias de esta moción *in voce* que presenta el señor Lecumberri del Partido Socialista. ¿Enmienda? ¿No es enmienda? Sí, enmienda. Enmienda a la moción que presenta... (RISAS). Que presenta el Partido Socialista. Entonces, primero pregunto si hay algún grupo que se opone a la tramitación de esta enmienda *in voce*.

Pues nada, entonces vamos a continuar según lo previsto. En primer lugar, tendrá la palabra el señor Garrido Sola para que presente esta moción. Tendrá para ello quince minutos de tiempo, cuando quiera.

SR. GARRIDO SOLA: Eskerrik asko, lehendakari andrea. En primer lugar, disculpen estos pequeños minutos que les he hecho esperar. Me los ahorraré en la exposición y así cuadrarnos tiempos en cualquier caso. Verán, el 9 de enero de 2025 nos escribieron al correo, no sé si llegó a algún otro grupo parlamentario o no, un ciudadano, que lo dejaré en anónimo por no dar su nombre, manteniendo su privacidad, proponiéndonos que hiciéramos, él lo llamaba PNL, que en nuestro Parlamento ya saben que es una moción, en relación con impulsar los servicios nocturnos de transporte interurbano en las líneas regulares que había. Y creemos, sinceramente, que una de las cuestiones positivas que tiene estar en una comunidad relativamente pequeña como esta es que podemos acercar el Parlamento a la ciudadanía y escucharla. Y cuando nos remiten una propuesta sobre necesidades reales que tienen en el territorio, una propuesta, además, cabal, que creemos que tiene sentido, podemos traerla también para debatirla en este Parlamento, en este caso, en esta Comisión.

Una propuesta que, a nuestro juicio, es sugerente. Nos hemos informado también con los que saben de la realidad sobre el territorio y nos decían, además, que la propuesta puede llegar a ser viable. Por lo tanto, entendiendo que había viabilidad de la propuesta y que había un interés real por parte de la ciudadanía, traemos la moción tal y como nos pedían en ese correo electrónico para debatirla hoy aquí.

Nuestro grupo parlamentario está convencido de que la movilidad, además, sostenible y colectiva, como la que se propone en esta moción, tiene que avanzar a constituirse como un derecho subjetivo en esta tierra. Una cuestión, la de la movilidad como derecho, que la mayoría de los que vivimos en la comarca de Pamplona ya lo tenemos, digo la mayoría porque hay personas con necesidades especiales que quizá aún no la tienen garantizada, pero la mayoría la disfrutamos y, a veces, creo que la damos por hecha.

Yo vivo en la comarca y, en ese sentido, me siento parte de esa realidad, pero creo que este Parlamento no está para atender a la comarca, sino para atender al conjunto del territorio foral

y es real que, en el conjunto del territorio, ese derecho a la movilidad, independientemente de que una persona tenga capacidad adquisitiva o voluntad para coger un vehículo privado o no, no está garantizado. Entendiendo, además, que debemos apostar por un transporte colectivo, por un transporte sostenible que sea capaz de dar una alternativa al vehículo privado, pues entendemos que hay que apostar por extender este derecho de la movilidad, por avanzar en este derecho de la movilidad.

Y dentro de ese avance está este horario nocturno. Una cuestión que, por cierto, sí existe en la comarca de Pamplona, de la que hablábamos hoy. Aquí sí hay movilidad colectiva en horario nocturno. Tenemos las villavesas nocturnas y, sin embargo, no existe en el resto del territorio. Y creíamos interesante, además, tras este debate porque siempre hay un debate soterrado en relación con la movilidad nocturna, que es el ocio nocturno. Yo creo que es un debate que no sé si va a surgir hoy, pero si no lo ponen encima de la mesa estará debajo. Y creo que tenemos a veces un tratamiento, no sé si decir criminalizador, es excesivo, pero, desde luego, peyorativo hacia el ocio nocturno, cuando creo que es una de las alternativas más que existen y que deberíamos garantizar dentro de la movilidad, pero no exclusivamente para esto.

Evidentemente, hay una necesidad y creemos intuir, aunque no lo especifica en el correo, que esta persona en concreto hablaba pensando en transporte nocturno para jóvenes, pero que atiende a otras muchas realidades que hay en la Comunidad Foral. Desplazarse para horarios de trabajo que no coinciden con las líneas regulares habituales que existen de transporte interurbano o directamente para poder cenar con familiares y amigos en otra localidad, ahora que tenemos —y ustedes lo saben— una dispersión importante de las comunidades que hay en nuestro territorio foral. Por lo tanto, creemos que es interesante explorar esta posibilidad, ver si podemos avanzar en un modelo de transporte interurbano integral y que dentro de esa integralidad esté contemplado también el horario nocturno.

Es cierto, en el correo nos pedían, y me remito porque la idea es de quien es y quiero atribuírsela, poder extenderlo a todas las líneas regulares. A nuestro juicio quizá era muy ambicioso como primer paso y, por lo tanto, lo que les proponemos en esta moción es poner una primera piedra, digámoslo así, en ese camino y establecer un primer proyecto piloto, un proyecto piloto en el que se pueda analizar la demanda que existe en las distintas localidades de nuestra Comunidad, ver cuáles de ellas pueden ser indicadas para impulsar un proyecto piloto y ponerlo en marcha para ver cuál sería la manera más adecuada de empezar a construir este transporte interurbano también en horario nocturno.

Dicho eso, se nos presenta una enmienda *in voce*, en este caso del Partido Socialista, que propone sustituir lo que sería un proyecto piloto por un primer estudio, es decir, algo aún más preliminar sobre las necesidades del transporte interurbano nocturno para valorar la viabilidad, es decir, un paso previo. Nuestra posición como grupo casi siempre es la misma en este sentido y si no podemos poner la primera piedra, al menos que podamos poner este primer granito de arena. Por lo tanto, aceptaremos en este sentido la enmienda *in voce* que nos proponen desde el Partido Socialista y la intención al menos sería comenzar con este estudio que dé luz y que garantice que el transporte nocturno es viable, que no es una idea que se ha ocurrido y que se va a tratar de poner en marcha sin analizar, sino que, efectivamente, hay una viabilidad real,

también económica, también social, para impulsar un transporte nocturno en nuestra Comunidad.

Por lo tanto, aceptaremos, como digo, la enmienda *in voce* y nos quedamos a la espera de conocer su opinión y si de verdad nos acompañan en este camino a petición de la ciudadanía para avanzar en ese modelo integral de transporte y, como digo, de derecho subjetivo a la movilidad, que también incluya el horario nocturno. Eskerrik asko. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, señor Garrido Sola. Ahora el señor Lecumberrri, por el Partido Socialista, va a presentar la enmienda *in voce* que nos ha trasladado unos momentos antes. Cuando quiera. Tiene diez minutos y ya su intervención, lógicamente, de grupo.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Muy bien. Gracias, Presidenta. Compartiendo una buena parte de la intervención que ha hecho el portavoz, Miguel Garrido, de Contigo-Zurekin, desde el Partido Socialista, analizada un poco y recibida también el correo electrónico, que, efectivamente, fue un correo que yo creo que recibimos todos los grupos, nosotros le veíamos ciertos problemas a la aplicación tal como viene descrita en su moción. Y por eso hemos presentado esta moción *in voce*. Esta enmienda *in voce*. Al final he acabado tropezando en la misma piedra. Esta enmienda *in voce*.

Como digo, coincidimos en casi todas las cuestiones. Claramente, la movilidad es una de las prioridades que se está teniendo, y más en el Departamento de Cohesión, como debe ser. Y la movilidad centrada también en lo que se cree, y así se ha destacado varias veces, que es más deficitaria, y es la interurbana. En los servicios de una comunidad como la nuestra, con muchos pequeños pueblos repartidos y con una complejidad orográfica, como sabemos, en algunas zonas, que hace que, así como creemos que la movilidad urbana en lo que es comarca está razonablemente bien resuelta, siempre con carencias y con más necesidades, como en casi todo, pero sí que creemos que hay un déficit claro en la interurbana. Pero que también sabemos que es un problema difícil de resolver.

Lo que nos pedía este ciudadano en su correo electrónico, como bien dice, es elaborar una experiencia piloto en todas las líneas interurbanas. Sabemos que eso es, incluso partiendo de la base de que apostamos por lo público desde un punto de vista de que allí donde lo privado, sabiendo que es deficitario, no llega, hay que apostar por igualar los derechos de los ciudadanos a través de lo público, incluso partiendo de esa premisa, hay que entender también que tiene que haber un equilibrio y tiene que haber un uso racional de los bienes públicos que tiene que repartir, en este caso, el Ejecutivo. Y eso nos lleva a que plantear una línea nocturna en cada una de las líneas urbanas es muy complicado.

A partir de ahí, lo que planteaba la moción de impulsar ese proyecto piloto, pues también nos parecía de muy compleja ejecución. ¿Por qué? Porque, ¿cómo se hace? ¿En qué localidades? ¿Qué línea urbana? ¿Con qué horarios? Porque un horario nocturno en una comarca puede ser más lógico, pero en un interurbano no hay un horario. Empieza, recoge y vuelve. Entonces, no se puede estar toda la noche dando vueltas, con lo cual no sería lógico. Entonces, resolver todo eso, incluso en esa experiencia piloto, nos parece complejísimo.

Por eso, previo a eso, sí que nos parecía, y hay herramientas, porque se están utilizando ahora mismo, tal como se nos ha dicho más de una vez por parte del departamento, hay herramientas para ver dónde pueden estar las necesidades y dónde puede haber las prioridades. Es importante decirlo, usted lo ha dicho, que este planteamiento está muy relacionado con el ocio nocturno. Eso nos demuestra que existe una necesidad, pero también hay que reconocer que en sí mismo es un problema. Lo han dicho las propias líneas que se han dedicado a prestar temporalmente estos servicios en algunos momentos.

Estoy recordando especialmente en veranos, en fiestas de pueblos y demás, y las propias líneas más de una vez han reconocido que tienen serios problemas. Problemas de convivencia, problemas con los chóferes que llevan los vehículos, con personas que se ven confundidas por la noche y confunden el propio transporte urbano con la continuación de la fiesta, etcétera. Entonces, sabemos que es muy problemático, aunque en la propia carta se explica esto desde otra visión, una visión de otro tipo, más familiar y demás, pero sí que sabemos todos que el transporte nocturno trae unos problemas añadidos para las propias empresas que desarrollan el servicio.

Por eso es una cuestión que nos parece que hay que tratarla con bastante delicadeza. Hay que aprovechar lo que ya se está haciendo, que son los informes, los estudios, las encuestas para implantar las líneas interurbanas. Y nos parecía que, previo a esa experiencia piloto, merecía la pena, tal como planteamos nosotros en nuestra moción, hacer un estudio de necesidades para orientarlo. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted. Bueno, vistas las posturas, ahora se trata de que se posicionen qué grupo va a intervenir a favor y qué grupos en contra.

¿A favor? Primero a favor. ¿A favor? Pues todos a favor, entiendo, ¿no? Sí. Muy bien. Entonces damos la palabra a la señora Ibáñez, por Unión de Pueblo Navarro, cuando quiera. Diez minutos.

SRA. IBÁÑEZ PÉREZ: Gracias, Presidenta, y muy buenas tardes, señorías. Espero que sean menos de diez minutos. Lo primero que quería es desearles a todos ustedes un feliz año 2026, ya que es la primera Comisión que tenemos de Cohesión Territorial. Nos ha presentado aquí el Grupo Parlamentario Contigo-Zurekin una moción, según nos ha dicho, solicitada por esa ciudadana que nos lo solicitaba a todos los grupos, para hacer un proyecto piloto de transporte interurbano nocturno para poder analizar la viabilidad de un modelo integral de transporte nocturno para nuestra Comunidad.

La verdad es que cuando vi la presentación de esta iniciativa, lo primero que me vino a la cabeza, y creo que lo comenté con alguno de los representantes que hoy están aquí, me vino a la cabeza un chiste, y aunque soy mala contando en chistes, creo que define muy bien lo que se solicita en esta moción, y es el siguiente. Que entra un hombre a su casa y se encuentra un ladrón registrando por la noche, y el hombre, el propietario, le dice «busca, majo, busca, que no encuentro yo de día y vas a encontrar tú de noche». (RISAS). Pues eso, señorías, eso es exactamente lo que nos pasa aquí.

No tenemos un transporte interurbano que funcione bien de día y estamos pidiendo que se ponga también de noche. Ojalá, pero mucho me temo que si no somos capaces de solucionar el

problema de interurbano diario que tenemos va a ser muy difícil acometer un transporte de noche, por lo menos como lo tenga que desarrollar este Departamento de Cohesión Territorial. Otra cosa sería que esta solución la tuvieran que dar los propios ayuntamientos. Seguramente que ellos sí encontrarían la solución, pero yo estoy segura de que este departamento no va a ser así.

Desde mi grupo parlamentario, desde UPN, han sido muchas las ocasiones en las que hemos reprochado al Consejero de Cohesión Territorial la situación del transporte interurbano. Líneas sin licitar. Las líneas que se han licitado en muchos casos empeoran el servicio que existía antes. Frecuencias insuficientes. Necesidad de hacer transbordos para cortas distancias. Veíamos localidades, por ejemplo, Lodosa, que tenemos aquí al representante, que para venir a Pamplona tienen que pasar primero por Estella. Viajes que duran más del doble del tiempo necesario. De mi pueblo, si uno quiere subir directo a Pamplona, hay veces que le hacen ir a Tudela, son treinta kilómetros para atrás y otros treinta para aquí, sesenta kilómetros más para hacer ochenta kilómetros. Autobuses deteriorados, problemas para coger los billetes en las diferentes zonas de Navarra. En algunos pueblos no hay taquillas y, en algunos casos, no venden las entradas en el autobús. Entonces tienen muchas dificultades.

La respuesta del Consejero ha sido siempre la misma: «estamos trabajando en ello». Están trabajando, pero no solucionan nada. Sin ir más lejos, el 30 de enero del 2025, ya hace casi un año, le falta unos días, le hice una pregunta oral al Consejero de Cohesión Territorial sobre este tema y la respuesta que me dio fue esa: «estamos trabajando en ello». Pero desde esa fecha no se ha hecho absolutamente nada. De esa pregunta hace ya un año, pero el Consejero lleva ya tres años de legislatura y son tres años perdidos en esa materia.

Por supuesto que nuestro grupo está de acuerdo con la exposición de esta moción. Estamos de acuerdo en que, si algo cohesiona el territorio, es la movilidad que dentro de él podamos tener. En eso estamos de acuerdo. Y recordemos también, y así lo recordamos en una interpelación que creo que presentó el Partido Socialista sobre movilidad sostenible, que entre los objetivos del Plan Director de Movilidad Sostenible de Navarra 2018-2030 se encuentra fomentar políticas que reduzcan el impacto ambiental mediante el menor uso del coche, la utilización más eficiente de los vehículos y el uso de los combustibles menos contaminantes. Y se ha de promocionar el transporte público en autobús para las mayores distancias.

Y en esa interpelación nosotros criticábamos que para poder cumplir estas medidas hace falta un buen servicio público, cosa que hoy en día no lo hay. Pero no de noche, de día tampoco. Y, por supuesto, compartimos que la movilidad no es un lujo, es un derecho básico. Por supuesto, lo compartimos, como no puede ser de otra manera. Ahora bien, aunque nos parece bien esta iniciativa y ustedes, señores de Contigo-Zurekin, están en su derecho de presentarla, por supuesto que están en su derecho de presentarla, pero también les recuerdo que ustedes forman parte de este Gobierno y, por tanto, pueden actuar y tomar decisiones, no solo presentar mociones.

Hace nada hemos aprobado los presupuestos y no veo yo que les haya preocupado mucho este tema, ni mucho ni poco, porque no han presentado ninguna propuesta para abordar este proyecto. También les digo que, aunque vamos a apoyar esta moción, debería ser más concreta, lo ha dicho también el representante del Partido Socialista, especificar qué es lo que se pretende

en ella. Sí, sabemos que lo que proponen en el transporte interurbano nocturno, que haya un transporte interurbano nocturno, pero ¿hemos detectado qué necesidades? Supongo que para eso es el proyecto que nos están pidiendo. Nos hablan en su moción de que la ausencia del transporte nocturno condiciona gravemente la conciliación laboral con los desplazamientos cotidianos a las personas con horarios laborales o académicos nocturnos y la privación en la participación en actividades culturales o festivas.

Y yo aquí les preguntaría, ¿para qué es este proyecto? ¿Para solucionar problemas de la gente que va a trabajar? ¿Para ocio? ¿Con qué frecuencias? ¿Para todo? ¿Desde dónde se iría hasta dónde? ¿A la capital? ¿A Pamplona? ¿Desde todas las localidades? ¿Desde solo la comarca? ¿Desde alguna? ¿A Tudela desde los pueblos de la Ribera? ¿A Estella desde los pueblos de Tierra Estella? ¿A Tafalla desde los pueblos de su merindad? ¿A todos los pueblos pasando por todos? ¿A las localidades vecinas? ¿A empresas? También sería una solución, ¿no? A empresas, a centros de trabajo.

En mi pueblo, por ejemplo, hay mucha gente que viene a trabajar por la noche en el turno de noche, y que lo hacen con sus propios coches, porque, lógicamente, no tienen ese acceso al transporte interurbano. ¿Qué plazos previstos para este estudio nos ponemos y para su implantación? Y una cosa principal también, ¿contamos con partida presupuestaria para realizar dicho proyecto? Según nos ha dicho, esta moción surge de una petición de una ciudadana. Esta petición llegó, según he entendido, en enero del 2025. Y veo que ustedes podían haber presentado alguna propuesta en los presupuestos para hacer cargo a este proyecto. Y, como digo, veo que no les ha preocupado bastante.

En fin, como podemos ver, muchas preguntas y dudas por resolver. Una moción que más —yo les digo la verdad— parece un brindis al sol o un deseo que una solución al transporte interurbano. Dicho esto, también les diré que en algunas localidades ese proyecto referido al ocio ya es una realidad. Y pongo un ejemplo, y es la zona que a mí me toca, los servicios sociales de Cadreita, Arguedas, Valtierra, Villafranca y Milagro, que desde los servicios sociales, en coordinación con todas las entidades locales y con los propios ayuntamientos, para cubrir las necesidades de movilidad de la gente, sobre todo joven —pero, bueno, puede ir gente joven y no—, para que se desplacen, sobre todo en las fechas que hay fiestas y, sobre todo, en las fechas de verano, se ponen a disposición autobuses de ida y vuelta con muchas frecuencias de las distintas localidades.

Autobuses que allá en mi zona se llaman el «autobús de voy y vengo», que sirven para evitar que los usuarios cojan su coche y que, sobre todo, evitan muchos accidentes, lógicamente, por los horarios y por las condiciones también de una noche larga. Entonces creo que ese piloto en los ayuntamientos —por lo menos sé que también hay en alguna otra zona, pero yo la que conozco es esta— es un proyecto que ya no es piloto, porque lleva ya mucho tiempo que se lleva realizando y que ha dado buenos resultados. Pero, como digo, esto, si lo queremos extrapolar a otras áreas, falta mucho que definir. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, señora Ibáñez. Para continuar, por Euskal Herria Bildu, el señor Zabaleta Aramendia tiene la palabra cuando quiera.

SR. ZABALETA ARAMENDIA: Eskerrik asko, lehendakari andrea, arratsalde on eta urte berri on guztioi ere bai. Debo confesarle, señor Garrido, que la moción nos ha dejado un poco descolocados, sinceramente. Porque todo lo que sea mejorar el transporte interurbano, evidentemente, bienvenido sea, pero, siendo sincero, también pensamos que la base sobre la que se sostiene esta moción se aleja mucho de la realidad en la que se vive en muchos pueblos de Navarra.

Porque haciendo referencia a lo que decía antes el portavoz del Partido Socialista, puede que la noche a veces confunda, pero nosotros no nos podemos confundir con la realidad de la que partimos. Porque la realidad del servicio interurbano es que, hoy por hoy, es muy deficiente en muchísimos municipios, en muchísimas zonas de Navarra y su modernización lleva muchos años de retraso. Y si todavía no tenemos un servicio de transporte interurbano mínimo diurno, empezar a hablar de uno nocturno nos parece demasiado ambicioso o, quizás, alejado de la realidad.

Ha hablado de la necesidad de un plan integral de transporte. La cuestión es que ya hay uno, pero no se ha desarrollado. Hay un plan integral del año 2010 que todavía no se ha completado, dieciséis años después. En su moción habla de la Estrategia de Movilidad Sostenible de Navarra para los años 2018-2030. En ese documento de doscientas veinticinco páginas se habla realmente muy poco de transporte interurbano, llama bastante la atención. Y apenas dedica un solo párrafo al Plan Integral de Transporte por Carretera de Navarra al, PITNA, al que hacía referencia antes. Y se limita solamente a decir que está siendo sometido a participación ciudadana.

Y, efectivamente, comenzó un proceso de participación ciudadana en el año 2014, un proceso que doce años después no se ha cerrado. Es más, ese proceso participativo vemos en la página de Gobierno Abierto del Gobierno de Navarra que todavía figura como un proceso abierto. Y les voy a contar una curiosidad personal. Fui alcalde de Leitza, de mi pueblo, desde el año 2015 al 2023, y la primera reunión que tuve con el Gobierno de Navarra fue referida a esto precisamente, al proceso participativo que se estaba poniendo en marcha, a los nuevos pliegos de condiciones de la nueva licitación de la línea de Iruña a Donosti. Hicimos nuestras aportaciones, más adelante se hicieron reuniones a nivel comarcal, cada municipio hizo sus aportaciones. Se hizo un borrador en el año 2018, pero hoy, en el año 2026, seguimos sin esa concesión renovada. Seguimos con un servicio diseñado en el franquismo y, además, hay muchos municipios que están todavía peor de los que estamos nosotros.

Por ejemplo, en Basaburua no hay un servicio de transporte regular, por lo que ahí difícilmente se podrá ampliar el servicio a la noche, porque no hay de día tampoco. Por lo tanto, yo me preguntaba cómo se podría tomar esto —porque le he dado muchas vueltas a la moción— un vecino o a una vecina de Basaburua que no tiene un servicio de autobús regular a lo largo del día para ir al médico, para ir a estudiar, para ir a trabajar, para lo que sea, no tiene un solo autobús desde ninguno de los municipios de Basaburua y ahora estamos pidiendo que se haga un proyecto piloto para ampliarlo a la noche.

La moción comienza diciendo que la movilidad es un derecho básico que condiciona el acceso a la educación, el empleo, la sanidad, la cultura o el ocio y estamos totalmente de acuerdo. El ocio es muy importante, lo que pasa es que el problema es que no se garantiza un servicio básico de

transporte interurbano en toda Navarra, hoy por hoy. Y el Gobierno tiene un deber muy grande con esta cuestión. Voy a ser crítico, bueno, lo estoy siendo, pero quiero dar unos datos para continuar con esta posición.

Es que hace más de una década que se modificó el mapa concesional y se pasó de 38 concesiones administrativas a 9. En la legislatura 2019-2023 se renovaron varias de estas líneas, pero en esta legislatura aún no se han renovado ninguna de las líneas pendientes. Sí que es verdad que se han puesto en marcha unas licitaciones, eso hay que decirlo. Por ejemplo, la de Baztan está a punto de adjudicarse, pero hay cuatro todavía que están pendientes: la de Iruña-Baztan-Irún, la de Iruña-zona Pirineos, la de Iruña-Lizarrar-Logroño-Donosti y la de Iruña-Donosti. Y no es un capricho, porque hay otro dato importante: estas concesiones están vencidas desde el año 2012. Estamos hablando de que tenemos líneas vencidas, concesiones vencidas desde el año 2012, y estamos ya planteándonos un servicio nocturno para reforzar unas concesiones que están caducadas.

El Gobierno de Navarra ha realizado, al menos que yo haya contabilizado, nueve previsiones diferentes sobre el cumplimiento de la renovación de estas concesiones. Unas han sido en comparecencias del Consejero, otras han sido en prensa, otras han sido en respuesta directamente a preguntas escritas que hemos planteado, preguntas orales. No se ha cumplido ni una sola de esas nueve previsiones. La última fue una pregunta oral que realicé en octubre de 2025, en la que decía que se iba a adjudicar en el año 2025 la de Baztan, que todavía está sin adjudicar, y otras tres en el año 2026. En el año 2024 decía que en el 2025 se iban a renovar todas las concesiones. En el 2023 decía otra cosa, en el 2022...

Entendemos que hay un problema muy grave con las concesiones que hay que renovar, que están pendientes, se están dando cada vez previsiones diferentes que luego no se cumplen. Creemos que hay que atender primero esta situación. No se puede reforzar una concesión que no se ha renovado, que está caducada y que es insuficiente. Primero habrá que atender lo básico y después seguir construyendo. Además, los problemas no acaban con la renovación. Ya lo ha dicho la portavoz de UPN. En muchas líneas sigue habiendo problemas que hay que atender y hay mucho trabajo también para resolver esos problemas.

Por último, y con esto termino, hay otra cuestión muy importante de fondo y es dónde se plantea este proyecto piloto, porque hay una brecha territorial que no podemos obviar. Yendo a los datos económicos, el Gobierno de Navarra aporta al transporte urbano de la comarca de Pamplona el doble del dinero que el que se aporta al transporte interurbano del resto de Navarra con el dinero de todos los navarros y todas las navarras. Es verdad también que, progresivamente, se ha ido ampliando esa dotación presupuestaria que se hace al transporte interurbano, porque en el año 2022 eran 3,5 millones de euros, ahora ya estamos en 8,5, muy alejados de 1,2 millones de euros que tenían en el último Gobierno de UPN, también hay que decirlo, pero esa brecha territorial sigue estando ahí.

Y esto también va de dinero, porque podemos pedir que se refuerce el servicio de transporte interurbano para que haya servicios de noche en todos los municipios, pero si no se dota presupuestariamente, difícilmente se va a hacer, porque con lo que hay ahora no se llega ni siquiera al servicio diurno, porque el nocturno se queda bastante alejado. Por lo tanto,

entendemos que no podemos hablar de un servicio nocturno cuando se está dando por hecho que ya hay un diurno, que es básico y no lo es.

Por lo tanto, no se ha renovado el mapa concesional diseñado hace tiempo, no se está cumpliendo con los plazos que se está diciendo, no hay una dotación presupuestaria suficiente y, por todo ello, desde nuestro grupo nos abstendremos, porque, lo dicho, ojalá tuviéramos un servicio nocturno, estaríamos encantados, pero entendemos que estamos muy alejados y que la realidad de base es muy diferente. Y, en cuanto a la enmienda, lo mismo, establecer ahora un estudio cuando hay un plan del 2010 que no se ha cumplido entendemos que no procede. Por todo ello nos abstendremos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias, señor Zabaleta. Para continuar, con Geroa Bai, el señor Azcona Molinet tiene la palabra.

SR. AZCONA MOLINET: Muchas gracias, Presidenta. La verdad es que algunos de los argumentos se van a repetir porque hay cosas que son bastante obvias. Voy a empezar compartiendo que para Geroa Bai los principios que se ponen en la exposición de motivos son compartidos por Geroa Bai y, por lo que he visto, por el conjunto, por lo menos, de los grupos que ya han ido interviniendo, porque comprendemos la movilidad como un derecho básico y también como un elemento evidente de cohesión territorial y de cohesión social.

Pero también yo creo que es acertado, a la hora de aprobar o apoyar propuestas, hacer un análisis riguroso. Voy a adelantar que nos parece más adecuada la enmienda propuesta de, primero, hacer un mínimo de análisis de la necesidad que pudiera haber de este servicio antes de entrar directamente a poner en marcha un proyecto piloto sin ese análisis riguroso anterior. Por tanto, nos parece más adecuada la enmienda y la apoyaremos si se acepta por parte del proponente la enmienda que se ha presentado.

En cualquier caso, y no voy a repetir datos, pero es bastante evidente, como he dicho, que hay que hacer un análisis real de la situación e introducir importantes matices a la propuesta que se ha presentado. Se ha dicho todo ya, pero es verdad, algunos hemos vivido, yo creo que algunos de los que hemos intervenido desde los propios ayuntamientos, cómo se empezó ese proceso de renovación de las concesiones del transporte interurbano, el conocido como PITNA, con un importante nivel de participación o por lo menos desde el ámbito municipal, y se fomentó también a la ciudadanía a hacer propuestas también de este tipo y creo que ya se hizo en ese momento análisis de las diferentes propuestas, no digo esta concretamente, pero que se hizo participar a la ciudadanía en un proceso que se avanzó muchísimo en sus términos en la legislatura de 2015 al 2019, y es de ahí donde se saca el dibujo de las concesiones radiales que deberían estar funcionando en estos momentos, y es de ahí de donde se saca el gran proceso participativo que se hizo, que, como bien se ha dicho, sigue abierto básicamente por dos temas fundamentales.

Uno ya se ha explicado aquí, que es que parte de esas nueve concesiones radiales, es decir, exactamente cuatro, siguen todavía sin licitar y, por tanto, sin implementar en el conjunto del territorio, y dos, porque allí donde se están implementando también están surgiendo una serie de problemas que requieren de otras medidas para complementar esto. Esto, desde luego, es

una cuestión que se está intentando abordar y desde Geroa Bai con el departamento también estamos insistiendo en los últimos tiempos en esto.

Se han puesto ejemplos, algunas se van solucionando con pequeños o con importantes parches, como ha habido en los últimos años, pero hay otras que, evidentemente, requieren de una licitación y una actuación rápida. Se ha puesto el ejemplo de Lodosa, y es verdad que en Tierra Estella está habiendo grandes carencias, no de Lodosa sino en el conjunto de Tierra Estella, no precisamente porque haya que pasar por Estella para venir a Pamplona, que es lo que ya hacemos habitualmente, sino porque no están coordinados los diferentes servicios a la hora de hacer transbordos entre servicios que sean efectivos y que sirvan para que la gente se pueda desplazar con facilidad.

Aparte de la importancia que tienen estas concesiones no solo en el servicio, sino en la renovación de la flota, en la adaptabilidad de los autobuses, que también está requiriendo un montón de personas cada vez con más envejecimiento y necesidades de movilidad o, mejor dicho, con necesidades de transporte que esté adaptado. Es decir, creemos que es bastante importante llevar adelante el plan y, como he dicho, no solo licitar aquellas grandes concesiones que todavía están pendientes y que, en principio, a lo largo de este año deberían ver la luz, sino que, además, allí donde se están generando problemas con las nuevas concesiones, amoldar o coordinar los servicios para completarlos.

Tener este debate pendiente durante tantos años sin cerrar y empezar a hablar de aumentar los servicios, como principio nos parece bien la propuesta que se hace desde el punto de vista de mejora del servicio, pero creemos realista abordar, en primer lugar, aquello que ya se ha detectado que se necesita o entendemos que se necesitaba hace ya diez años, cuando se hizo el proceso de participación y, a partir de ahí, avanzar, pero culminando primero lo que tenemos pendiente.

Se han puesto como ejemplo también los presupuestos de Navarra. Algo se ha dicho también y quiero recalcar aquí, se hizo público, además, que Geroa Bai fue insistente, antes de presentar el anteproyecto, fue insistente dentro de la negociación presupuestaria para que a lo largo de este año se saquen a licitación aquellas adjudicaciones que quedan pendientes. De ahí que el presupuesto de transporte público para el conjunto del interurbano es de 8.576.000. Hay un impulso importante en los últimos años de crecimiento de esta partida y también contrasta con los 19 millones que se van a aportar por parte del Gobierno de Navarra para el conjunto de la comarca. Algo que, evidentemente, más allá de términos cuantitativos poblacionales, sabemos que más del 50 % de la población está aquí en la comarca y en el servicio comarcal de transporte que gestiona la mancomunidad, pero es verdad que, si queremos fomentar la cohesión territorial, este desequilibrio habrá que tenerlo en cuenta.

En cualquier caso, se han dicho ya las cifras, tengo las de los presupuestos de este año, pero ha habido un avance importante en ese sentido porque, evidentemente, sin cuantía presupuestaria va a ser imposible sacar las licitaciones adelante. Luego, las otras dos cuestiones también se han dicho. El papel de los ayuntamientos. Se hace en la expresión de motivos una mención al papel de los ayuntamientos. Son los ayuntamientos, en este caso, a través de los servicios sociales, los que ya hace años están promoviendo un servicio nocturno, en este caso para el ocio y en los

momentos puntuales que se ha dicho que, evidentemente, está funcionando y ha funcionado durante los últimos años muy bien.

Y luego hay otra cuestión que me gustaría reseñar también, cuando se habla de empresas o movilidad de empresas, etcétera, la necesidad de esa movilidad también para el ámbito profesional, tenemos una ley de cambio climático que, en su artículo 47, ya menciona las empresas que tienen, según su volumen, que fomentar entre sus trabajadores y trabajadoras la movilidad sostenible y hay una serie de artículos que todavía siguen pendientes, precisamente, del desarrollo de la movilidad. Por lo tanto, herramientas las hay, vamos a apoyar esta propuesta de hacer este análisis, pero, evidentemente, creemos que es urgente hacer las cosas en orden y de forma realista. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias, señor Azcona. A continuación, por el Partido Popular de Navarra, la señora Royo Ortín tiene la palabra.

SRA. ROYO ORTÍN: Gracias, señora Presidenta. Muy buenas tardes. Para el Partido Popular es prioritario aplicar y tomar medidas que favorezcan la cohesión territorial y que reduzcan el impacto ambiental y, desde luego, esa transición ecológica. Y esta medida, en un principio, se enmarca dentro de esas políticas, con lo cual vamos a decir que la vamos a apoyar.

Pero, una vez dicho esto, porque esta medida es verdad que, de implementarse, no deja de favorecer esa cohesión territorial y reducir ese impacto ambiental. Pero antes de entrar en el detalle, debo decir que aquí, por un lado, se planteaba un modelo piloto y, por otro lado, la enmienda que se trae *in voce* habla de un plan. A estas alturas no sabemos qué es mejor, si empezar por un modelo piloto con un error-acierto o meternos en un plan, que sabemos dónde van últimamente todos los planes, estudios, estudios, un plan, que sabemos dónde terminan estos estudios, que es casi una manera de dilatar el poder entrar en ejecución o llevar a ejecución algunas de las decisiones. Pero, como ustedes mismos aceptan la enmienda, nosotros también la vamos a aceptar.

A nosotros nos parece que puede ser esto un brindis al sol, a la vista de cómo se encuentra en estos momentos el transporte interurbano diario. Primero se tendría que acometer, cuando menos, todas las deficiencias, que aquí ya se han puesto encima de la mesa por parte de otros grupos, para poder estar hablando o dar este segundo pase al nocturno. Pero, a pesar de todo, vamos a decir que lo podemos ver positivo, porque ya vemos en Tudela, por ejemplo, tenemos el «Voy y vengo», que es un éxito, porque lo utilizan muchísimos jóvenes, se evitan muchísimos accidentes y eso no podríamos obviarlo, aunque haya deficiencias en el transporte diurno.

Con lo cual, por nosotros, bienvenida sea la iniciativa y, aunque le falte concreción, creemos que se podría empezar por alguno de estos modelos que ya vienen y, como digo, tienen su éxito a la vista de que muchos de ellos se llenan, que es más, se necesitaría poner más, porque algunos se quedan en tierra porque se llenan los autobuses y no hay más viajes y tienen muchísimo éxito, o sea que, por nuestra parte, adelante.

Tampoco quería pasar esta oportunidad para poner encima de la mesa que, a la vista de estos pilotos que se pretende poner, hay una diferencia presupuestaria enorme y la zona de Tudela y la Ribera, en relación con la comarca, se quedan muy desprotegidas a la implementación.

Entonces, no podemos estar hablando de cohesión territorial cuando es precisamente en estas zonas donde mayor inversión se necesita en el transporte y en la movilidad donde menos se está destinando presupuestariamente. No podemos estar presumiendo continuamente de cohesión y luego, a la hora de tomar medidas, tomar medidas tan erróneas que, lejos de facilitar esa cohesión, todo lo contrario, sino que la incrementan.

Entonces, poco más que añadir por nuestra parte, bienvenida sea la medida. Esperemos que no se quede simplemente en una finalidad positiva, válida, que todos creemos que es así, sino que se concrete y de verdad vayamos trabajando, no solo trabajando, sino teniendo un mejor transporte diurno e interurbano, que va a ser una de las medidas que puede favorecer esa cohesión y esa reducción del impacto ambiental. Nada más que añadir. Gracias. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias, señora Royo Ortín. Ahora, si quiere hacer una réplica, el señor Garrido tiene la palabra durante un tiempo máximo de diez minutos.

SR. GARRIDO SOLA: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Bueno, me ha pasado en varias mociones esto de que los discursos sean en contra y los votos a favor. A mí me vale para que salga adelante. Además, no es casualidad, cuando traje esta moción a mi grupo parlamentario, antes de presentarla, me preguntaron: «¿Está seguro? Piénseselo bien». Porque seguramente en el debate la tilden de frívola y pueda ser un debate extraño. Yo creo que pasa bastante con algunos debates que no tenemos del todo abiertos en este Parlamento y la primera espita a la hora de meter yo creo que mueve algunas posiciones o incluso algunas posiciones se tildan algo de conservadoras a la hora de encararlo. Pero a la hora de la verdad, el voto es favorable y yo se lo agradezco.

Creo que enfrentar la noche y el día no es la dirección del debate. Muchas de las intervenciones, la gran mayoría, giraban en torno a la idea de que primero hay que solucionar la necesidad diurna y, una vez la tengamos satisfecha, si somos capaces de ampliarla a la nocturna, fenomenal. Es una postura en la que no coincidimos por varios motivos. Creo que siempre que planteamos un debate con una manera consecutiva absoluta, es decir, hasta que no solucionemos una del todo, no vamos a poder abordar la siguiente, implica dilatar la siguiente hasta el infinito. Esa es una de las razones y uno de los argumentos habituales que se utilizan cuando no se quiere abrir algunos debates que quizás son complejos o, más que complejos, aún son algo jóvenes.

Y la otra es que, realmente, cuando hablamos de priorizar y de la necesidad de priorizar, que es absolutamente relevante, fundamentalmente hablamos de presupuesto. Y una parte importante de este proyecto piloto, convertido en estudio con la enmienda *in voce*, es calibrar que quizás algunas necesidades del transporte nocturno no impliquen déficit tarifario, con lo cual quizá no haga falta priorizar. Quizá solo es una cuestión de voluntad, de atrevimiento, de impulso político, el ser capaces de determinar cuáles de estas líneas hay una demanda suficiente para que no tenga un déficit tarifario y, por tanto, no sea una cuestión de prioridades, sino de voluntad política el analizar si es posible al menos empezar a construir, ya digo que la voluntad, desde el principio de la moción, desde su exposición de motivo hasta la resolución, no era la que nos proponía en el correo electrónico, ojalá, este ciudadano en cuestión, que hablaba ya de extenderlo a todas las líneas regulares, sino empezar a construir esa posibilidad y empezar a

construirlo desde lo viable, que en un modelo ideal, veremos si con este estudio se realiza, veremos si es posible o no, sea sin déficit tarifario.

Con lo cual, este enfrentamiento día versus la noche creemos que no es real y que podemos avanzar a la vez y sin necesidad de superponer uno al otro el transporte diario con el transporte nocturno. Sabíamos también que iba a generar algún momento quizá arisco en el debate, porque creo que hay una gran frustración —y con cierta razón— con la vulneración de lo que nosotros consideramos un derecho al transporte que sufren muchas ciudadanas de esta comunidad y de eso nos hacemos cargo. Preguntaba el señor Zabaleta qué pensaría una persona de Basaburua —creo que mencionaba— si ve que se aprueba esta moción. Pues depende. Si el mensaje que le ponemos es que sus necesidades están por detrás de otras personas, pues seguramente se enfade, porque son necesidades muy acuciantes de hace mucho tiempo. Si lo que le decimos es que la voluntad de este Parlamento es avanzar a un modelo integral que contemple sus necesidades y las de los demás quizás no se enfade. O sea, que yo creo que ahí hay una cuestión de... O quizá sí, hay personas para todo, pero creo que es una cuestión de perspectiva también y si lo abordamos como un enfrentamiento entre necesidades o como una apuesta de superación, de dar respuesta a todas las necesidades que existen.

Dicho eso, me voy a algunos puntos concretos. Uno de ellos no lo he mencionado, lo ha mencionado la señora Royo. Hablamos de sostenibilidad, hablamos de necesidad de la movilidad, no hemos hablado de siniestralidad, con un año negro que hemos tenido en las carreteras de nuestra Comunidad y que, efectivamente, apostar por un transporte colectivo nocturno también le haría de frente. Lo ponía de relieve la señora Royo y yo no puedo estar más de acuerdo.

La señora Ibáñez, más allá del chiste, que no lo ha contado mal, he de decirlo, está bien que nos reconozcan que tenemos legitimidad en la moción, aunque siempre dejen la coletilla de que, como somos Gobierno, casi que no, pero yo le digo, decía que no hay partida en los presupuestos para un proyecto de este tipo. Bueno, en los presupuestos hay una partida denominada «estudios y proyectos» por valor de 75.000 euros en transporte, con lo cual partida hay y presupuesto también. Otra cosa es a qué se elija o no se elija destinar.

Nos preguntaban también que para qué tipo de necesidades de personas concretas iría dirigido este proyecto piloto, si para necesidades más de tipo de ocio nocturno, si para necesidades más vinculadas con lo laboral, si para necesidades más vinculadas con lo social. Pues yo lo que le digo es que si el planteamiento es abierto es precisamente para eso, para descubrir todas las necesidades que existen y ver cuál es la mejor manera de atenderlas de manera íntegra. Desde luego, lo que sí que no creo que sea viable es hacer transportes nocturnos distintos para las distintas necesidades que existen, sino tratar de encontrar cuál es el modelo adecuado para satisfacer la mayor de ellas, al menos la mayor posible.

Por lo cual, creo que ha acabado a todas las preguntas que ha hecho diciendo «¿o a todas?» Pues la respuesta sería: efectivamente, a todas ellas. ¿Desde dónde hasta dónde? Sinceramente, permítanme hablar de mi incapacidad, pero mi incapacidad para hacer un análisis real de cuál sería el mejor modelo, la mejor ruta y por dónde tendría que pasar la realidad de la demanda sinceramente me supera. Quizá a alguna de las portavocías que están aquí representadas no. A mí, desde luego, me supera y por eso creía interesante hacerlo en abierto, e impulsar al

Gobierno de Navarra que sea, en su propia labor de Ejecutivo, el que analice cuál es la mejor manera de empezar, ya digo en mi propuesta, el proyecto piloto, bueno, al menos el estudio, de empezar a construir esta posibilidad del transporte nocturno o al menos de esa parte del transporte nocturno que sea realmente factible, que es por lo que apuesta esta moción. Creo que tiene todo el sentido del mundo dejarla abierta.

Ha habido un par de menciones también al desequilibrio que hay entre el presupuesto que dedica el Gobierno de Navarra al transporte interurbano y al transporte de la mancomunidad. Bueno, ahí voy a coger las palabras de la señora Ibáñez: pues pongámonos a ello. Eso sí que pocas excusas podemos tener quienes formamos o apoyamos parte de Gobierno. Si hay una injusticia, habrá que resolverla. Algunas injusticias requieren de cierta valentía. Alguna conversación en privado hemos tenido en torno a esto. Sería momento de que fuésemos capaces de hacer pública, no ya la conversación, sino alguna propuesta, porque, efectivamente, este desequilibrio, como cuando digo, la mayoría de las personas de la mancomunidad tenemos garantizada la movilidad y, sin embargo, muchas personas de fuera de ella no la tienen, pues que el desequilibrio de presupuesto a nivel territorial sea tan patente, yo creo que nos interpela a tomar algunas decisiones en este aspecto.

Y para terminar, de nuevo voy a agradecer el apoyo o la abstención al menos de todas las fuerzas políticas y a constatar que, efectivamente, creo que hay un consenso, aunque a veces no lo haya parecido, en que hay una necesidad de también atender las necesidades que hay a nivel nocturno y lo que, desde luego planteo, y así seguiré planteando tras esta moción, es que no hay necesidad de enfrentarnos, que podemos abordar las necesidades de manera integral. Por eso se hacía referencia a un modelo integral.

Si llega el momento de priorizar, porque requieren presupuesto, ya lo haremos, pero no abandonemos unas para atender otras y, desde luego, no las olvidemos porque creamos que es complejo abrir el debate. Seamos capaces de atender a toda nuestra Comunidad Foral, olvidémonos de los prejuicios, que creo que siempre en el ámbito nocturno hay demasiado de esto y tratemos de avanzar en ese derecho subjetivo para toda la Comunidad, para todas las necesidades, incluidas las nocturnas, que al menos me parece que sí que es un consenso de este Parlamento y así se va a traducir en la votación de esta moción. Eskerrik asko. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Eskerrik asko. Muchas gracias a usted. En su intervención he entendido que aceptaba la enmienda *in voce*, por tanto, vamos a votar la enmienda *in voce*.

En primer lugar, votaremos los votos a favor. ¿Quién vota a favor? ¿Abstenciones? Bueno, qué más da el orden, ¿no? ¿Abstenciones? 2. ¿Y en contra? 1. Ha sido aprobada esta moción con 11 votos a favor, 2 abstenciones y 1 voto en contra.

Así que, sin haber más puntos en el orden del día, agradeciendo las intervenciones, que han sido muy positivas todas y sin más asuntos, como digo, se levanta la sesión. Muy buenas tardes.

(Se levanta la sesión a las 16 horas y 8 minutos).