



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

IX Legislatura

Pamplona, 25 de noviembre de 2015

NÚM. 7

BORRADOR

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOKIN CASTIELLA IMAZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 25 DE NOVIEMBRE DE 2015

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para informar sobre la modificación del texto del V Plan 2015-2016 de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona.

(Comienza la sesión a las 16 horas y 33 minutos.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para informar sobre la modificación del texto del V Plan 2015-2016 de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Buenas tardes, señorías. Arratsalde on Foru Legebiltzarkide jaun-andreok. Saioa hasiko dugu Ekonomia Garapenerako Batzorde honetan eguneko gai-zerrendaren puntu bakarrari erantzuna emateko. Hau da, Iruñako Mankomunitateko Lehendakariaren agerraldia Eledunen batzarrak onetsia, informa dezan Iruñerriko hiri garraioaren 2015-2016 urteetarako 5. Planaren testuaren aldaketari buruz. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para informar sobre la modificación del texto del V Plan 2015-2016 de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona.

Agradezco la presencia, aquí, del Presidente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, el señor Ayesa Blanco, así como la de quienes le acompañan, don Manuel Iribarren, María Teresa Donázar y Jesús Velasco.

Sin más, le doy la palabra al señor Ayesa.

SR. PRESIDENTE DE LA MANCOMUNIDAD DE LA COMARCA DE PAMPLONA (Sr. Ayesa Blanco): Arratsalde on. Mila esker guztioi hemen jaso dudan harrera eskaintzeagatik. Eskertzea, batez ere, Nafar Parlamentuko Lehendakariari gonbitea, Bozeramaile Batzordeari eta, baita ere, Batzorde honen buru den Garapen Ekonomikoko Batzordeari. Acudimos desde la Mancomunidad yo mismo, el Presidente de la Mancomunidad, Aritz Ayesa y Manuel Lumbreras —que es nuestro interventor—, Maite Donázar y Jesús Velasco, Director de Transporte.

Aunque el objeto de la comparecencia es informar de la modificación del V Plan de Transporte, queremos recordar algunos datos y algunos objetivos del plan. Desde el año 1999, año en que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona asume la competencia del transporte urbano, fruto de la unificación del transporte urbano y del interurbano, se han aprobado 5 planes de transporte: El I Plan de Transporte se aprobó en 1999 y duró hasta el año 2005, con 3 modificaciones y 2 prórrogas. El II Plan de Transporte fue durante los ejercicios de 2006 a 2009, del cual se produjo una modificación. El III Plan de Transporte fue en el año 2010 y el IV Plan de Transporte transcurrió entre los años 2011 y 2014, en el cual hubo 2 prórrogas del mismo.

El V Plan de Transporte, que es el que nos ocupa, se firma en el año 2014 y tiene una vigencia estimada de hasta los años 2015 y 2016. El plan es el instrumento de planificación del transporte urbano comarcal. En el plan, se fijan cuáles son las materias concretas que tratará el plan: objetivos y criterios, planificación del servicio, programación de las inversiones, evaluación económica y financiera de la ejecución del plan, el marco tarifario y, por último, las aportaciones de las administraciones, esto es, del Gobierno de Nafarroa y de los Ayuntamientos.

En la modificación del plan que venimos a explicar hoy, tres son las novedades principales: la primera es la regularización de las aportaciones; la segunda, la creación de una Comisión Técnica de Seguimiento del plan; y la tercera es la enumeración de la documentación justificativa del procedimiento de regularización de aportaciones.

Hay cuestiones del plan vigente que vemos que están funcionando muy bien, por ejemplo, las nuevas tarifas de índole social como la Tarifa F o los abonos de 90 días, que han tenido buena aceptación. También vemos que el coste de financiación del servicio ha disminuido, fruto, en la mayor parte, de la baja del precio del gasóleo, fundamentalmente, y de otros indicadores, lo cual permite un ahorro importante en las transferencias que tienen que realizar a la concesionaria del servicio las Administraciones que financian el plan junto con los usuarios; usuarios que, por otra parte, verán las tarifas congeladas para el año 2016 cuando, en la primera redacción del plan, se planteaba una previsión de aumento del 1 por ciento.

Estas modificaciones que vamos a explicar hoy, aquí, han sido consensuadas y acordadas en los dos últimos meses, prueba clara del nuevo clima político y restauración de las relaciones por parte de las dos principales instituciones implicadas en el plan, la Mancomunidad y el Gobierno de Nafarroa; y las negociaciones y el acuerdo que aquí presentamos llevó a la suspensión del plazo para presentar la demanda contra la aprobación del Plan de Transporte, cuestión que también, entendemos, conducirá a la retirada del recurso de modo definitivo.

El plan que aprueba la MCP, y que se pone en fase de conocimiento y aportación tanto del Parlamento de Nafarroa como del Gobierno, el refrendo llega aprobado por 50 votos a favor, cero en contra y cero abstenciones de la Asamblea de la Mancomunidad que se celebró el pasado 10 de noviembre. A continuación, después de esta foto del plan, sí que va a detallar esas modificaciones que se presentan mi compañero Jesús Velasco, Director del área Transporte de la Mancomunidad.

SR. DIRECTOR DE TRANSPORTE DE LA MANCOMUNIDAD DE LA COMARCA DE PAMPLONA (Sr. Velasco): Hola, buenas tardes y muchas gracias. Les hemos dejado una documentación complementaria sobre la mesa,

así como el libro impreso del plan actualmente vigente que se modifica. Pretende ser una explicación un poco más extensa de lo que ya viene en el propio acuerdo de la asamblea. Detalla cuáles son las circunstancias que llevan a modificar este plan, y estos dos pequeños documentos sirven de complemento.

Principalmente, la modificación del plan viene originada por motivos económicos, es decir, el plan está plenamente vigente en sus contenidos; las propuestas que propone se han llevado a cabo a lo largo de este año y se siguen llevando a cabo. Realmente, lo que lleva, principalmente, a modificar el plan es el contenido económico del mismo por diversas razones que se detallan más exactamente en ese documento.

Las razones, principalmente, van a afectar al importe de las aportaciones de las administraciones. Respecto a las razones concretas que vienen recogidas, por una parte, hay unos indicadores de actualización del precio de la concesión, para lo cual, cuando se redactó el plan el año pasado, se hicieron unas estimaciones. Esos indicadores son el IPC, el precio del gasóleo, el euríbor... Son de ese tipo. Y, en el plazo de un año, han variado significativamente respecto a aquellas previsiones en sentido a la baja, principalmente lo que tiene que ver con el precio del gasoil, que tiene mucha repercusión en el precio final. Hay una rebaja sustancial respecto a lo que se estimaba cuando se empezó a redactar, el año pasado, el plan, allá por octubre del año pasado.

Por poner un ejemplo, ya se preveía, el año pasado, que el gasoil tuviese una rebaja de precio del 2 por ciento, pero el año pasado fue el doble, el 4 por ciento; y por poner otro ejemplo, este año, que se preveía que subiese, la realidad que tenemos hasta ahora es que ya hay una rebaja, por lo menos, del 13 por ciento en el precio del gasoil. Estas magnitudes son las que van a llevar, cuando se actualizan los precios a la hora de liquidar el importe final del servicio y se abona lo que realmente toca, no con estimaciones y no con los resultados finales, va a suceder que el plan estimaba que iba a ser una cantidad, va a ser notablemente inferior para el mismo servicio, para las mismas actuaciones. Eso, por un lado, va a llevar a la reducción del coste de servicio y, por tanto, a la necesidad de subvención y aportaciones.

La segunda razón, en la misma línea. Por el lado de los ingresos, ha habido una variación significativa de la tendencia de los viajeros. En la página dos, recogía una gráfica en la que se ve cómo ha cambiado, mes a mes, el acumulado a doce meses de los viajeros desde, más o menos, principio de este año; ha cambiado la tendencia significativamente y eso lleva a que las estimaciones más o menos prudentes del plan que se hacían hace ahora algo más de un año hayan quedado, también, desfasadas, en este caso, de nuevo a la baja, es decir, va a haber más viajeros de los que se preveían y, por tanto,

más ingresos por viajeros. De nuevo, se incide en el mismo sentido: se va a reducir la necesidad de subvención y de aportaciones.

Tanto en este apartado como el siguiente, verán, en los cuadros, la diferencia entre lo previsto y lo que ahora mismo se está considerando. Esta parte, principalmente, va repercutir sobre los ingresos por viajeros, que es lo que se recoge el apartado siguiente, en el número cuatro. Se destaca, sobre todo, lo que ya se ha hecho este año. Una de las actuaciones —yo diría— más importantes del plan era poner en marcha una nueva tarifa social, un Bono Social que se denominaba, y poner en marcha tarifas que promovieran el uso intensivo del transporte: los Abono 30, la tarifa plana, vamos a decir. Esas actuaciones ya se han llevado a cabo. El 1 de marzo, se implantó la Tarifa Social F; el 12 de junio se implantaron los Abonos 30 días, en las tres categorías que se preveían: Abono General, Abono Joven y Abono Familia Numerosa. Vienen ahí los datos de cuántas tarjetas se han emitido a fecha de octubre: casi 9.500 tarjetas destinadas a Tarifa Social F, tres mil casi quinientas de Abono General 30 días, 4.000 joven y 7.000 familia numerosa. O sea, un total de casi 24.000 tarjetas desde que arrancaron estas nuevas tarifas y, además, la tendencia, lógicamente, es solo una foto, un instante congelado de una tendencia que se ha puesto en marcha a mediados de año y que, lógicamente, seguirá adelante.

¿En qué está repercutiendo eso? En que el uso que están haciendo de estas nuevas tarifas cada vez está siendo más importante, y recojo ahí que, de los casi 3.100.000 viajeros que hubo en el pasado mes de octubre, un 6 por ciento ya son viajeros de Tarifa Social F —que han ido incrementando su uso— y casi un 13 y medio por ciento de estos Abonos 30 días, estas tarifas planas. Entre una y otra, uno de cada cinco viajeros que ahora mismo en el TUC está utilizando estas nuevas tarifas que se preveían en el plan y se han puesto en marcha y, lógicamente, están recién implantadas y seguirá esa tendencia.

Se recogen, un poco, para más información, los datos más recientes de su evolución. Esta tendencia, tanto del número de viajeros como del uso de las tarifas, ha llevado a que haya un mayor ingreso por tarifas de lo previsto en el plan, y eso hace que una estimación que allí se hacía, en virtud de un requerimiento que incluía la ley, por el cual los ingresos por viajeros no podían ser más del 50 por ciento de los costes de servicio —en este caso, los costes se están reduciendo respecto a los previstos y los ingresos se están incrementando—, y lo que en el plan se preveía que iba estar por debajo del 50 por ciento, en concreto en el 48,6 por ciento, ahora mismo, estamos estimando es que está casi en el 54 por ciento. Eso hace que, para el año 2016, se haya propuesto —a diferencia del Plan de Transporte, que preveía una subida de tarifas—, en interpretación de lo que dice la ley, se hace una propuesta de congelar las tarifas para el año 2016, a diferencia de la subida del 1 por ciento que preveía el plan.

Se nombra cuáles son las nuevas previsiones de los ingresos por viajeros y, en la página 6, se ve cómo está evolucionando. Esa línea roja continua que se ve es cómo está descendiendo el ingreso medio por viajero a raíz de que se están implantando tarifas más baratas, es decir, hay más uso, pero realmente, de media, los viajeros están pagando menos porque hay más tarifas más baratas que se están utilizando. Eso puede llevar a que haya más uso, pero no por ello más ingresos —a la larga, me estoy refiriendo, no tanto en el año 2015—. En la página 6 del plan, aparecen la diferencia entre las previsiones de ingresos que había en el plan y las nuevas que se están recogiendo.

Ya, por último, otra variación, en este caso de la parte de aquellos costes de actuaciones que organiza la Administración: había unas previsiones de actuaciones no tanto que no se vayan a realizar, sino que, a la altura del año en que estamos, no ha sido posible ponerlas en marcha con todo ese importe que ahí viene previsto, y lo que se hace, básicamente, es retrasarlo al año 2016, y en el punto 5 viene recogido cuáles son estas actuaciones.

En definitiva, todas estas razones de menores costes, mayores ingresos, estas partidas aún no ejecutadas es lo que lleva a esa reducción en las aportaciones de 2,7 millones en el año 2015 y casi 1,5 millones en el año 2016. Aquí aparece, finalmente, cómo se repercute en todas las Administraciones: repartido en las mismas proporciones en todas ellas, es decir, todas se reducen, no sé si en el 18 por ciento el primer año y en el 9 por ciento el segundo año —todas por igual— respecto a la cifra que tenían en el plan. Esta es la base principal de la modificación del plan.

En el siguiente documento, paralelamente la modificación de los números y para que no se vuelva a producir este fenómeno que ya ocurrió en el pasado, pero en distintas circunstancias... Es decir, en el pasado ha ocurrido lo mismo, pero al revés, es decir, con subidas muy altas en los precios del gasóleo en los años 2011 y 2012 y más bien con necesidades de aportaciones crecientes y habiendo una bolsa de remanente de aquellas aportaciones, si es que no se habían utilizado, que permitían sufragar las necesidades de ejercicios posteriores.

Con la nueva normativa de estabilidad presupuestaria, esa bolsa no es sencillo mantenerla para la financiación del transporte en años posteriores y, para evitar que sea necesario modificar el plan a la realidad, al final de cada ejercicio, se propone modificar los apartados 6.3.5 y 6.4, precisamente previendo lo que llama una regularización provisional y definitiva en dos momentos del año. Además, se propone la creación de una Comisión Técnica con varios representantes del Gobierno de Navarra y varios de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona —tres de cada uno— y, por último, se nombra qué documentación se va incluir en ese expediente de

regularización. Ese es el resumen. El traslado, el acuerdo, viene detallado en todo el texto del plan. Todas estas cifras acaban repercutiendo en muchos apartados y por eso figuran muchas correcciones, pero, en el fondo, es esta modificación de los números y estos tres conceptos del mecanismo regulador.

Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Velasco, así como al señor Ayesa. A continuación, comenzaremos el turno de observaciones. Comenzando por UPN, señor Zarraluqui, cuando quiera.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, bienvenidos a los representantes de la Mancomunidad, al Presidente y a sus acompañantes. Quiero agradecerle las explicaciones que nos han dado en relación con este tema, que tengo entendido que debe ser objeto de informe por parte del Parlamento, según establece el trámite. ¿O simplemente es una comunicación del Parlamento? No lo sé exactamente, no lo recuerdo. Estaba mirando la ley, pero no lo recuerdo exactamente.

En cualquier caso, les diré que, desde nuestro grupo, apoyamos, evidentemente, el transporte de la Comarca de Pamplona, siempre lo hemos hecho. Entendemos que es un elemento de importancia fundamental para el funcionamiento de la ciudad. No concebiríamos la movilidad dentro de la ciudad sin un sistema de transporte comarcal. Este funciona particularmente bien y, además, es un servicio básico para los ciudadanos.

Funciona muy bien, realmente, aunque viene teniendo una evolución negativa, que se aprecia un poco en los datos. Quizá estos últimos que, por lo que comentaba el señor Velasco, apuntan a una mejora del uso —de lo cual nos alegramos mucho—, pero en los datos que se incluían dentro del propio plan, se veía el decaer hasta 2013, desde 2007, que creo era la fecha de mayor auge del número de usuarios, y esto, evidentemente, exigía, quizá, la toma de una serie de medidas, un replanteamiento del sistema de transporte, que entiendo que es algo que, por lo que se dice en la documentación, está en la mente de la Mancomunidad desde dos opciones diferentes —creo que se describen ahí— y que, en definitiva, pasan por una estrategia de mejorar el atractivo que tiene el transporte comarcal, mejorando la velocidad y, con ello, mejorando la frecuencia de los autobuses que transcurren por las diversas líneas sin necesidad de aumentar el número de ellos. Luego hay fórmulas, y veremos cómo acaba esto.

En definitiva, creemos que es una iniciativa necesaria y, por lo tanto, entendemos que está en el buen camino para mejorar el atractivo que tiene y conseguir que, dentro de la Comarca de Pamplona, haya cada vez más usuarios y, por lo tanto, menos vehículo privado que, generalmente, es el que resulta comprometido para el tráfico y que genera algún conflicto que otro. Es

verdad que en nuestra ciudad no tenemos grandes atascos, pero es deseable que se reduzca este tráfico de vehículo privado.

Vemos con agrado las modificaciones introducidas. La de mayor enjundia es la que se refiere al artículo 6.3.5, que evita, en gran medida, —entiendo yo— las tensiones y la amenaza pendiente del recurso que se presentó por parte del Gobierno de Navarra, porque hay que recordar que dicho artículo decía, anteriormente, que “las aportaciones establecidas tienen carácter firme y serán exigibles a las Administraciones implicadas en la cuantía señalada”. Eso quiere decir, de la lectura literal, que lo que se fijaba en el plan —en concreto, 10.250.000 euros para 2015 y 10.678.000 euros para 2016— eran cantidades que iban a misa, independientemente de otras circunstancias.

Por lo tanto, tenía una parte que podía resultar positiva si el gasto se incrementaba, pero tenía una parte negativa si el gasto, como en este caso, se reducía. En cualquier caso, era contraria al criterio que se manejaba —y que se maneja, entiendo yo— desde los servicios de intervención del Gobierno de Navarra que entendían que esto es una subvención y, por tanto, que esté sujeta a una serie de reglas de demostración del gasto efectuado, los ingresos realizados y, por lo tanto, hay que aportar una serie de documentación para que, finalmente, esto sea claro y transparente.

Por lo tanto, bienvenida esta modificación. Espero que resulte aceptable por parte del Gobierno. Dice el Presidente que ha sido objeto de pacto: mejor todavía, así habrá menos conflictividad. Asimismo, la complementaria a esta, que es todo lo que tiene que ver con la documentación justificativa de estos gastos y estos ingresos.

Vemos, también, con satisfacción un elemento que entendemos que era fundamental y que se perdió en el texto de la ley que se aprobó en 2014 y que me comentaba mi compañero que se reclamó por parte del grupo de UPN, que era la creación de una comisión técnica para trabajar estos temas desde el punto de vista de la necesaria coordinación entre dos Administraciones que tienen que entenderse, que una aporta, además, la cantidad de financiación más importante para el gasto de transporte comarcal y que no se puede esperar hasta el final por cosas que han surgido en una ley, para que se pongan de acuerdo y vean, a lo largo de ese camino del año, las diversas vicisitudes que van surgiendo y la razón de ser de determinados gastos y determinados ingresos. Por lo tanto, entendemos que todo esto es positivo.

También saludamos positivamente la previsión de un Plan de Movilidad Sostenible en la Comarca de Pamplona. Supongo que ya saben —el señor Velasco lo sabrá de sobra— que ya se redactó uno en 2008 que, desgraciadamente o afortunadamente —no lo sé porque no he visto su contenido material—, está almacenado en un cajón y allí está. Entiendo que es, por lo menos, una base de partida de reflexión para el lanzamiento del

siguiente. Entendemos que es una asignatura pendiente en la Comarca de Pamplona y, además, es una demanda ciudadana el efectuar las modificaciones necesarias para que la movilidad sostenible —si la entendemos como movilidad que no exige vehículo a motor— se lleve a cabo dentro de la ciudad, dentro del conjunto de la ciudad y, por tanto, dentro del entorno de Pamplona, incluso, con las mayores garantías de seguridad, comodidad, etcétera.

Todo esto nos parece positivo y, en definitiva, vemos que algunas de las cuestiones que se planteaban ahora son recogidas, son atendidas y, por lo tanto, se vuelve a la senda razonable del acuerdo, del consenso y de lo que exigen las normativas que, además de la ley de transporte, también afectan a esta cuestión.

Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Esker mila Zarraluqui jauna. Hurrenik, Geroa-Bairen aldetik, Aleman andreak du hitza.

SRA. ALEMÁN ARRASTIO: Arratsalde on eta ongi etorriak denei. Buenas tardes y bienvenidos. Desde Geroa-Bai, quiero felicitar el acuerdo, que creo que es un acuerdo por unanimidad de todas las entidades que conforman la Mancomunidad de Pamplona. Yo creo que es un trámite dentro de la propia ley de transporte —o, al menos, así lo entiendo yo— el dar cuenta al Parlamento de las modificaciones que se han establecido entre todas las entidades conformantes de la Mancomunidad.

En principio, desde Geroa-Bai, compartimos los objetivos del Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona. “Los poderes públicos tienen la obligación de dar una respuesta al derecho de transporte y a la movilidad ciudadana en condiciones de calidad y precio”. Compartimos este objetivo. Compartimos que tenemos que tener unas herramientas de planificación y, para ello, el V Plan de Transporte Urbano de la Comarca. Son buenas noticias, las que ustedes, hoy, traen aquí. En principio, se hicieron una serie de previsiones en relación con los costes y, en este momento, esos costes han sido menores de lo previsto. Por tanto, las aportaciones que tienen que hacer las Administraciones Públicas, en tanto en cuanto entendemos que esto es un servicio público, son menores. Así que, bienvenida esta modificación y bienvenido este mensaje.

Entendemos que también las Administraciones Públicas, en la medida de lo posible, desde este Parlamento, debemos y tenemos que fomentar el transporte público. También aplaudimos la buena noticia de que también se esté dando un mayor uso del transporte público, así que les animamos a promover las acciones necesarias para avanzar en ese sentido, para que el servicio se realice en las mejores condiciones de eficacia y eficiencia, y,

además, me imagino que se incorporarán, también, criterios de eficiencia energética.

Así que solo me queda animar a la mejora continua en la calidad, a la eficacia y eficiencia del servicio. Estaremos aquí, presentes, para apoyar todo tipo de iniciativas en pro de esto.

Nada más. Muchas gracias por su visita.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko Aleman anderea. Hurrenik, Euskal Herria-Bildu Nafarroaren Parlamentu Taldearen aldetik, Adolfo Araiz jaunak du hitza.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko lehendakari y jauna eta ongi etorri Iruñerriko Mankomunitatetik etorri zaretzen Lehendakaria eta gainontzeko teknikariei.

Yo creo que, en el artículo 6 Bis de la Ley Foral 8/1998 que regula los viajeros de la Comarca de Pamplona, lo que se hace es una revisión del documento al Parlamento para que, en el plazo de treinta días, si quiere efectuar algún tipo de aportación sobre el plan, se realice. Por lo tanto, estaríamos en condiciones —si el Parlamento, por sus órganos correspondientes, quisiera realizar algún tipo de aportación— para realizarlo dentro este plazo. En la Junta de Portavoces y en la Mesa se valoró interesante y de forma positiva que vinieran los responsables de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona a explicar o, en alguna medida, a dar cuenta de los cambios que se producían en esta modificación, y creo que ese es el objeto de la presencia de los responsables de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Nosotros también —como decía la portavoz de Geroa-Bai— nos alegramos de que haya habido un acuerdo, nos alegramos de que este tema, que tanta trascendencia tiene, tanto social como económica, haya sido adoptado en el seno de la propia Mancomunidad por unanimidad, es decir, que todas las fuerzas políticas que están en la misma hayan reflexionado sobre este tema y hayan llegado a la conclusión de que era necesario actualizar los temas que se han actualizado.

Fundamentalmente, yo, por lo menos, creo que es importante —se ha señalado ya algo— la idea de la justificación real del gasto que, en definitiva, es una de las cuestiones que más preocupaba al Gobierno de Navarra en su recurso y en las manifestaciones que han ido realizando hasta ahora. Efectivamente, podía dar lugar a esa interpretación de una aportación por encima de cualquier otra circunstancia. Yo creo que el hecho de que se plantee la modificación que se hace en el punto 6.3.5, la exigibilidad, y luego, en el punto 7, seguimiento del plan, la documentación justificativa de la

regularización provisional y definitiva, que es lo lógico. Por mucho que se diga que tiene que aportar diez millones, si al final la suma de los ingresos propios menos el coste total, lo que deben aportar los Ayuntamientos, lo que le corresponde al Gobierno de Navarra tendrá que ser lo que aquí resulta. Yo creo que esta modificación es positiva y es lo que quería destacar.

En todo caso, yo creo que es importante, también, esa evolución positiva de los datos de los viajeros frente a la tendencia que se venía planteando. El hecho de que eso pueda deducirse o pueda haberse producido como consecuencia de la realización y de la aprobación de unas nuevas tarifas que permitan un uso mayor y una valoración más positiva, también para lo cual, en el propio plan, se establecían algunas necesarias modificaciones —que creo que todavía están— de dar la prioridad, incluso de adecuar buena parte de la infraestructura viaria para que, en realidad, el transporte de viajeros de este tipo tenga unas ratios de tiempo y unas ratios de velocidad que sean lo suficientemente atractivas y que obtengan una red que puedan llegar al conjunto de la comarca.

Yo creo que la implantación de esta nueva Tarifa Social, esta nueva tarifa plana, la Tarifa Joven, etcétera, ha permitido que estemos, ya, en ese 20 por ciento de usuarios que, ya, en estos momentos, responde a esas tarifas. Al final, es una cuestión exponencial y, cuanto mayor uso —creo que también, por lo que se nos ha comentado—, la aportación pueda ser mínima, que el uso de esa forma —exponencial, he dicho, pero no sé si llegará a tanto— pueda permitir que se den las circunstancias que se van a dar en el año 2016, de que la aportación de los viajeros llegara a superar el 50 por ciento, con lo cual incluso se ha permitido congelar las tarifas. Por lo tanto, yo creo que eso es importante.

También es importante que el conjunto de las entidades locales y el propio Gobierno de Navarra tengan que tener, también, una menor aportación, pero, como en otras ocasiones, yo también creo que se ha hecho una especie de estación comparativa: lo que aporta el Gobierno de Navarra al transporte comarcal aquí, en la Comarca de Pamplona, y lo que aporta el Gobierno de Navarra al conjunto de transporte discrecional y de otro tipo que hay en Navarra en otras zonas que, como se sabe, creo que no llega a la cifra de dos millones y medio, que es el conjunto de lo que se está aportando a todos esos, y eso también tiene una función social de equilibrio territorial. Creo que también somos conscientes de ello, y nuestro grupo lo quería dejar, también apuntado, estando completamente de acuerdo con la aportación a la función social que desarrolla este transporte.

Por lo tanto, por nuestra parte, felicitamos ese acuerdo y esperamos que, en próximos planes, todavía podamos mejorar estos números.

Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Esker mila Arraiz jauna. Hurrenik, Podemos-Ahal dugu Parlamentu taldetik, Andreo andreak du hitza.

SRA. ANDREO VÁZQUEZ: Eskerrik asko. Bienvenidos. Nosotros nos congratulamos de la evolución del número de viajeros que utilizan el transporte interurbano. Nos parece muy importante que la población haga uso de este tipo de transporte lo máximo posible por las consecuencias ambientales que tiene, aparte del hecho de que mejora las cuentas de la Mancomunidad y permite, a la vez, una mejora continua.

No me he enterado muy bien, no sé si lo han explicado: respecto al incremento del presupuesto de ingresos que nos han presentado, del año 2016, respecto al del 2015, ¿han comentado un posible fondo por si hay subidas? (Murmullos) ¿No? Si me pueden explicar —porque como esto funciona que tienen que contestar luego— cómo era... Si había un fondo por si sube el precio del combustible o lo que sea. No sé si eso está incluido en este presupuesto o qué otros posibles gastos e inversiones, qué mejoras están previstas: marquesinas, posible servicio rápido, vías rápidas, que consideramos interesantes para seguir incrementando el flujo de viajeros.

También nos gustaría saber cuál es la situación de la concesionaria del servicio en estos momentos.

Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko. Nafarroako Alderdi Sozialistaren aldetik, Garmendia jauna.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Buenas tardes y muchas gracias por vuestra presencia aquí y por la información que habéis aportado y por la aportación de estos documentos que, leídos por encima, más las explicaciones que habéis traído, en principio, se agradece que vengan al Parlamento de Navarra a traer lo que son, en principio, buenas noticias, después de haber pasado por algunas sombras de bajada de viajeros y cosas que todos ya sabemos.

Por lo tanto, desde el grupo parlamentario socialista, efectivamente, apostar por el transporte urbano es una apuesta social. Yo creo que tenemos que hacer un esfuerzo incluso mayor para intentar que se acostumbren al uso del transporte urbano, y a nosotros nos gustaría, además de felicitar, aprovechar para dar alguna idea de lo que se podría hacer, en función de lo que habéis expuesto.

En primer lugar, que estemos preparados para una posible subida del petróleo si se diera, porque sí que habéis hablado de que una de las circunstancias por las que los números que presentáis son buenos es la bajada del precio del petróleo, además la subida de los viajeros y, como habido una subida de viajeros, yo os invito a que sigáis trabajando en las tarjetas abono de

treinta días que habéis dicho, buscar nuevas fórmulas, intentar ver cómo podemos incentivar, también, a los jóvenes, de alguna manera. No sé, buscar otros fenómenos, incluso tratar de llegar a acuerdos con el transporte interurbano para tener una tarjeta global. Yo sé que esto se ha hablado, se ha visto, y la tarjeta intermodal para toda Navarra sería un gran avance. Una vez llegado a la estación de autobuses o a cualquier otra parada que tiene el transporte interurbano en Pamplona, que se puedan enganchar directamente —no sé si con el mismo billete o la misma tarjeta— a la red de transporte urbano de Pamplona.

Mis ideas son pocas porque, al final, uno tiene la capacidad que tiene. Sí que les invitaría a que abriesen todo este proceso —si lo van hacer— de cambio, de nuevas ideas o de innovación a la participación. Desde luego, la Mancomunidad de Pamplona tiene una base de datos de personas que utilizan no solo el servicio de transporte urbano, sino muchos otros servicios. Ahí hay una fuente riquísima de datos de personas segmentado por edades e incluso por profesiones o por ingresos, para hacer un proceso de participación —se me ocurre— muy interesante y muy bonito. Todo esto llevado a cabo con un proceso, igualmente, de transparencia en el que les invito a que abran todos los datos que tienen, empezando por la circulación de los autobuses urbanos: por dónde van, por dónde se mueven, qué capacidad tienen y quién está montando en cada momento. Son datos que ustedes tienen y que están utilizando de forma cerrada en una aplicación. Yo les invito a que abran esos datos y muchos más datos y ya verán cómo gente, por ahí, hará aplicaciones, webs, lo que sea, y crecerán muchísimo las ideas para que crezca el transporte interurbano, tanto en calidad como en cantidad.

Por último, también les invito a que, si tienen un remanente económico, sigan haciendo un esfuerzo para trabajar y luchar por el medio ambiente, que sé que se está haciendo y con un esfuerzo —entiendo— importante. Creo que la adaptación de los autobuses a híbridos e incluso a eléctricos tendría que ser más rápida de lo que se está haciendo. No sé a qué velocidad se está haciendo, pero siempre es lento, o sea, siempre hay que hacerlo más rápido de lo que se está haciendo, cuando hablamos del medio ambiente.

Poco más. Les agradezco la información, le prometo que la estudiaremos con detenimiento y esperamos que vuelvan por aquí para informarnos de las novedades no solo de transporte urbano, sino de todo el trabajo que hace la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko Garmendia jauna eta, amaitzeko, Izquierda-Ezkerra Parlamentu Taldetik, De Simón andereak du hitza.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Gracias, señor Presidente. Arratsalde on. Buenas tardes. Bienvenidos y bienvenidas y gracias a los cuatro, y muchas gracias, señor Ayesa y señor Velasco, por las explicaciones que nos han dado.

Tengo poco que añadir a lo que se ha dicho hasta ahora. Desde luego, quiero mostrar la satisfacción que produce escuchar, en esta Cámara, noticias positivas como es en este caso. Usted nos ha hablado de un aumento de viajeros, un aumento de uso del transporte público con todo lo que conlleva de beneficios medioambientales y beneficios económicos, además de una rebaja de coste y un aumento de ingresos. ¿Qué más se puede pedir? Si, además, ustedes han anunciado que se congelan las tarifas para el próximo año, no le podemos pedir más que felicidades y enhorabuena.

En cuanto a las mejoras que han incorporado al V Plan de Transporte, quiero entrar a hacer una primera valoración en relación con la posibilidad de que estas mejoras se hayan podido incluir. O sea, la posibilidad de modificar un plan, como se ha modificado ahora a estas fechas, yo creo que indica esa flexibilidad que tiene el propio plan para introducir modificaciones. Yo creo que eso es algo positivo. Y si las modificaciones han sido aprobadas por unanimidad en la Asamblea de la Mancomunidad, cabe esperar que en este Parlamento no vayamos a realizar ninguna modificación. Lo cual no quiere decir que, por nuestra parte, adquiramos el compromiso de analizarlo en profundidad, por si hubiera alguna cuestión que pudiéramos aportar para mejorar lo que ustedes han hecho, que lo dudo.

Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko De Simón anderea. Orain, erantzuteko, Ayesa jauna edo Velasco jauna, nahi duzuenan duzue hitza.

SR. PRESIDENTE DE LA MANCOMUNIDAD DE LA COMARCA DE PAMPLONA (Sr. Ayesa Blanco): Eskerrik asko guztioi. Gracias a todos y a todas. El plan lo aprueba —ya lo ha explicado Adolfo— la MCP y se trae al Parlamento y se manda, también, a Gobierno de Navarra para aportaciones; esa es la mecánica. Y la competencia y la autoridad única desde 1998 es la Mancomunidad en torno al transporte urbano.

Nos alegramos de la apuesta unánime a favor de una nueva red del TUC, o sea, del transporte urbano comarcal. Creemos que ese es el reto que ha sido sacar esta legislatura. Hay unos planes anteriores; habrá que rescatar esos planes y los estudios que teníamos y que se hicieron en esta última legislatura, también, y hacer una criba, ver lo bueno de cada uno, actualizarlo a las nuevas realidades y, recogido ya todo el trabajo realizado, hacer una nueva red con el objetivo de mejorar la velocidad comercial, sobre todo, y el uso, y quitarle el terreno al vehículo privado que, hoy por hoy, no es el rey, porque ahí

está el peatón, pero, después del peatón, es el rey. Esa es una de las apuestas que tenemos en torno al TUC y que creemos que va a ser uno de los objetivos. Y ahí, una parte, también, le tocará a esta Cámara, al Parlamento de Navarra.

Al final, los planes que tenemos, los planes que se manejan de reestructuración de líneas, ya sea la optimización de las líneas, que viene a ser unos 25 millones de euros, o ya sea una apuesta más potente de redes troncales. Estamos hablando de 50 millones de euros. Está claro que necesitaremos el trabajo en común, y eso es lo que tendremos que trabajar durante 2016 porque, como hemos dicho, el plan acaba en 2016, y una de las líneas de trabajo de la Mancomunidad es hablar sobre un nuevo plan de transporte.

Respecto a las tarifas, al modo de pago, se están mirando nuevas fórmulas, ya sea de pago, que es una de las cuestiones que siempre sale en las encuestas de satisfacción que, a nivel general, son buenas. Sí que es uno de los temas que las tarifas, los números, la manera de pagar es una de las cuestiones que tiene capacidad de mejora y, en torno a esto, en la tarjeta única hay un convenio firmado en junio de este mismo año —además, con el señor Zarraluqui, si no me equivoco—, un convenio de colaboración, de cara a trabajar por una tarjeta única de transporte. Eso es lo que, también hablando con el Vicepresidente económico en la reunión que mantuvimos, le dijimos que nosotros teníamos toda la intención de trabajar en ese aspecto y que nosotros estábamos por la labor.

Eso es lo que me toca a mí; supongo que el señor Velasco tendrá alguna cuestión que apuntar y, si por lo que sea me toca alguna duda más, encantado de aclarar las dudas necesarias.

SR. DIRECTOR DE TRANSPORTE DE LA MANCOMUNIDAD DE LA COMARCA DE PAMPLONA (Sr. Velasco): Una aclaración, por si he dado lugar a confusión cuando he hablado de esa bolsa remanente: era algo que existió en el pasado y, de hecho, alguno de los planes utilizaba esos remanentes para financiarse y que ahora, con la nueva regulación de estabilidad presupuestaria, no es posible trasvasar dinero ahorrado, para el mismo fin, del transporte de años anteriores. Esa es, también, la motivación de tanto modificar el plan con estas nuevas cifras e incluir, ya, el propio procedimiento que permite regularizarlo en años sucesivos.

Si he dado lugar a confusión, eso se hizo en el pasado, pero no se puede hacer en el presente.

Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Orduan, gai... zer? (Murmullos)

SR. PRESIDENTE DE LA MANCOMUNIDAD DE LA COMARCA DE PAMPLONA (Sr. Ayesa Blanco): La concesionaria, o sea, la empresa que gestiona la concesión, está hasta octubre de 2019, es TCC. Se firmó un contrato para diez años, si no me equivoco, y la concesión acaba en octubre de 2019.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Si no hay ninguna duda más, agotado el orden del día, se levanta la sesión. Buenas tardes.

(Se levanta la sesión a las 17 horas y 17 minutos.)

BORRADOR