DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura | Pamplona, 15 de junio de 2010 | NÚM. 18

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. RAMÓN CASADO OLIVER

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 15 DE JUNIO DE 2010

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el Plan Integral de Transportes de Viajeros de Navarra (PITNA).

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 32 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el Plan Integral de Transportes de Viajeros de Navarra (PITNA).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Jiménez Hervás (G.P. Nafarroa Bai) (Pág. 2).

A continuación interviene la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 3).

En el turno de intervenciones de los portavoces parlamentarios toman la palabra los señores Jiménez Hervas, a quien contesta la Consejera, Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Vázquez Royo (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) y Burguete Torres (A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra) y la señora Figueras Castellano (A.P.F. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), a quienes contesta, conjuntamente, la Consejera (Pág. 6).

Se levanta la sesión a las 17 horas y 37 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 16 HORAS Y 32 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el Plan Integral de Transportes de Viajeros de Navarra (PITNA).

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Señorías, buenas tardes. Comenzamos la sesión con el único punto del orden del día: Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el Plan Integral de Transportes de Viajeros de Navarra. En primer lugar, damos la bienvenida a la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, Laura Alba, así como a la Directora General, Susana Labiano, y a la Jefa de Gabinete. Puesto que la comparecencia ha sido solicitada por el portavoz de Nafarroa Bai, señor Jiménez, tiene la palabra para exponer sus motivos.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Arratsalde on guztioi, arratsalde on, kontseilari andrea eta bere departamentuko kideei ere, arratsalde on. Buenas tardes a todos y a todas. El motivo de la solicitud de comparecencia es para que la Consejera nos explique, nos aclare lo que tiene que ver con el PITNA, Plan Integral de Transporte de Viajeros de Navarra. Teniendo en cuenta unos antecedentes, que eran los que habían motivado a este grupo a tomar esta y alguna otra iniciativa al respecto, nos consta que fue el 17 de junio de 2008 cuando el Gobierno de Navarra decidió contratar el plan y lo adjudicó a la empresa Target. Incluso la propia Consejera el 25 de junio de 2008 anunció públicamente este plan. Este plan tenía en su redacción un plazo de entrega de diez meses, por lo tanto, si contabilizamos desde esas fechas, junio de 2008, coincidirá la señora Consejera conmigo en que han pasado bastantes más de diez meses, prácticamente veinticuatro meses desde aquella fecha. Por lo tanto, a pesar de que se supone que este plan estaba redactado no se han tenido noticias del mismo. La adjudicación, nada menos que de doscientos treinta y tres mil euros, tenía como motivación la voluntad de llevarlo adelante y de que entrase en vigor, por lo tanto, habiendo pasado todo este plazo sin que hayamos tenido noticias del mismo nos parecía que merecía, en primer lugar, una explicación de la Consejera y posteriormente, si procede, tomar otras iniciativas desde el propio Parlamento para, en su caso, contar con el plan, porque mi grupo sí cree que el plan es necesario. Es necesario un plan integral de transporte de viajeros en nuestra Comunidad y una apuesta a favor del transporte público colectivo, y, por lo tanto, no solamente el retraso de la entrega del plan justifica esta petición sino también el deseo de mi grupo de que cuanto antes podamos disponer de un plan de este tipo.*

Además, hay un elemento añadido en cuanto a la urgencia de la iniciativa que toma nuestro grupo, y es la situación en la que se encuentran la mayoría de las concesiones de transporte actualmente en vigor, treinta y nueve o cuarenta, nunca termino de saber si son treinta y nueve o cuarenta... ¿Treinta y ocho? Bueno, pues una menos. Treinta y ocho concesiones que creo que en su inmensa mayoría cumplen en 2012, por lo tanto, en la medida en que se tiene que plantear una solución para estas empresas concesionarias del

transporte de viajeros, creemos que esa solución se tiene que dar dentro de un marco, de un plan global y de una apuesta en concreto por esta alternativa de transporte. En ese sentido, parecía conveniente saber cuáles eran las explicaciones del Gobierno en relación con todo lo comentado, por qué a estas alturas estamos así y cuáles son las previsiones del Gobierno a partir de hoy. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Jiménez. Para atender las peticiones del portavoz de Nafarroa Bai, tiene la palabra la Consejera, la señora Alba.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Muy buenas tardes a todos, señorías. Tal y como ha solicitado el Grupo Parlamentario Nafarroa Bai, comparezco ante esta Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones al objeto de informar sobre el Plan Integral del Transporte Interurbano de Viajeros de Navarra, así como de las previsiones que tiene el Gobierno de Navarra en relación con la finalización de las concesiones actuales de líneas de transporte de viajeros y la valoración sobre los motivos que pueden estar detrás de la caída del número de viajeros de transporte público urbano de la comarca de Pamplona.*

Como todos ustedes saben, el transporte público de viajeros en autobús es un servicio de titularidad de la Administración Pública que se presta mediante concesión administrativa. La Administración Pública, mediante los procedimientos de selección que contempla la normativa vigente, contrata con una empresa con autorización para realizar transporte público de viajeros la prestación de los diversos servicios de transporte, concediéndole un derecho de exclusividad en el servicio, lo que comúnmente se conoce como las líneas regulares de viajeros. A cambio de la prestación del servicio las empresas perciben los correspondientes ingresos, derivados de la venta de los billetes, cuyo precio fija la propia Administración concedente.

Los servicios de transporte de viajeros nacieron a principios del siglo XX –como saben sus señorías, algunas empresas son casi centenarias–, pero fue en el año 1987, con la promulgación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, la LOTT, cuando nace el actual sistema concesional. Con base en esta ley, se reorganizaron las muy dispersas concesiones existentes y se inició un sistema adaptado a los nuevos tiempos, en el que las mismas empresas que prestaban el servicio continuaron haciéndolo con base en nuevas concesiones, más racionales, a las que se les otorgó un periodo de vigencia de veinte años, siendo su validez, por tanto, hasta el año 2007.

No obstante, en 1996, mediante la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, publicada en el BOE 315, de 31 de diciembre, y en atención a las especiales circunstancias del momento, se concedió una prórroga de cinco años a quienes aceptaron –casi todos– determinadas condiciones. Por tanto, las actuales concesiones de líneas regulares de transporte de viajeros están a punto de caducar. Lo harán, como ha dicho el portavoz de Nafarroa Bai, en el año 2012.

En la actualidad existen en Navarra treinta y ocho concesiones que discurren por todo el ámbito de la Comunidad Foral. Sobre estas concesiones existe competencia plena del Gobierno de Navarra, tal como se determina en la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra, Lorafna. Cabe destacar como una característica singular del régimen foral la competencia de Navarra no solo sobre las líneas que discurren íntegramente en el ámbito de la Comunidad Foral sino también sobre aquellas otras que tienen parte de su recorrido fuera de Navarra, siempre y cuando la mayor parte del recorrido se realice dentro de la Comunidad Foral.

La evolución de las líneas regulares de transporte de viajeros se ha visto afectada por el desarrollo social y económico producido desde la LOTT, con la creciente motorización de los ciudadanos y el considerable descenso de viajeros. Ello ha dado lugar a que algunas de las actuales líneas sean deficitarias y se subvencionen por el Gobierno de Navarra para mantener su actividad y hacer posible la prestación del servicio público de transporte.

El diseño de las líneas que se efectuó en el año 1987, a raíz de la LOTT, ha sido un buen diseño que ha permitido contar con un buen servicio de transporte público y ha proporcionado la posibilidad de desplazar a la mayoría de la población, pero sin lugar a dudas puede y debe ser mejorado, ya que las necesidades de movilidad de hoy no tienen similitud con las de 1987, hay que reestructurarlas en unos casos y ampliar los servicios en otros para adaptarlos a las demandas de la población que se orientan de distinta forma a las existentes hace veintitrés años.

Por otra parte, se está avanzado en este sentido, adelantándonos en esta línea mediante el establecimiento de nuevos corredores que se ajustan a la realidad actual, articulando los servicios no solo para satisfacer dichas necesidades, sino también dando una mayor cobertura territorial y ampliando frecuencias que ayuden a fomentar el uso de este tipo de transporte.

Es, pues, el momento de iniciar una nueva época de líneas regulares, adaptándolas a las

necesidades de movilidad actuales, adecuando vehículos, instalaciones y sistemas a las nuevas tecnologías y procurando, en suma, con un nuevo mapa concesional, un mejor servicio al ciudadano, más sostenible desde el punto de vista social, económico y medioambiental.

Con base en todo lo expuesto, desde la Dirección General de Transportes del Gobierno de Navarra se está elaborando un plan integral de transporte interurbano de viajeros de la Comunidad Foral de Navarra. Este plan se conoce como el PITNA.

El PITNA se ha planteado con la finalidad estratégica de aprovechar la oportunidad de la próxima caducidad del sistema actual y de redefinir y rediseñar el sistema de servicios regulares de viajeros por carretera de Navarra para adaptarlo con plenitud a las necesidades de movilidad de la sociedad actual y sus previsiones de desarrollo, maximizando la calidad del servicio y el rendimiento económico y social de los recursos públicos utilizados.

El éxito del PITNA descansa en los dos elementos siguientes: la oportunidad que brinda la próxima caducidad de la mayor parte de las concesiones en 2012 para plantear un diseño mejorado del mapa concesional, aprovechando las posibilidades del marco jurídico y reglamentario vigente y el conocimiento y experiencia adquiridos; y la correcta combinación de los recursos de transporte disponibles –servicios regulares, taxi rural, servicios a la demanda, etcétera– para, conjuntamente con los mecanismos que la legislación permita, dar lugar a un sistema de servicios que asegure la accesibilidad territorial, temporal y funcional de la sociedad.

De acuerdo con este esquema y a partir del diagnóstico de la situación actual, es preciso elaborar un conjunto de propuestas que atiendan a la finalidad y objetivos del estudio dentro del marco jurídico vigente y principios de racionalidad económico-social. En esta línea, las propuestas del PITNA pueden articularse en torno a los elementos siguientes.

Racionalización de la red de transporte regular y simplificación del mapa consesional. Para ello se utilizarán mecanismos como las concesiones zonales o innovaciones del tipo de servicios a la demanda, taxi rural colectivo, etcétera. Se trata de asegurar la accesibilidad de la población a estos servicios, procurar la integración territorial y promover la utilización del transporte público como modo de transporte sostenible frente a la utilización indiscriminada del vehículo privado.

Utilización de la política tarifaria para apoyar los objetivos del apartado anterior.

Mejora de la competitividad de las empresas y el rendimiento de sus recursos y creación de la marca Transporte Colectivo Interurbano de Navarra, con todas las medidas de promoción que ello conlleva, para un mejor servicio al ciudadano.

Evaluación de la viabilidad jurídica del nuevo mapa concesional, de las mejoras introducidas en el sistema y de las medidas a tomar ante el vencimiento en 2012 de las concesiones actuales.

Y evaluación del impacto financiero de todas las propuestas y estudio de viabilidad global del sistema.

En cuanto al marco jurídico de aplicación, se ha realizado un análisis minucioso del marco jurídico vigente contando con los elementos siguientes: Constitución Española; Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra; Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre; convenio de 22 de noviembre de 1950 entre el Ministerio de Obras Públicas y la Diputación Foral de Navarra, que dio lugar al Reglamento Foral de Ordenación de Transportes por Carretera de 1951; Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y su Reglamento de 1990, en adelante LOTT y ROTT, respectivamente; Ley Foral 6/2006, de 9 de junio, de Contratos Públicos; Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público; y Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

En función de todo ello, se ha emitido un informe valorando la situación actual –contando con la reciente entrada en vigor del Reglamento 1370–, considerando la problemática relacionada con la adjudicación de los tráficos de las concesiones que se extinguen y estableciendo una serie de recomendaciones de aplicación en esta materia y en relación con los objetivos y finalidad última del PITNA.

El PITNA comprende la realización de varios trabajos que dividimos en fases.

La fase 1, trabajos de campo, recogida de datos y diagnóstico preliminar, incluye: informe sobre evaluación de la movilidad e identificación de los corredores de demanda; análisis de la oferta de transporte público interurbano de viajeros; e informe jurídico del sistema concesional y vías jurídicas para la implantación del mapa concesional.

La fase 2, análisis y diagnóstico, incluye: informe sobre configuración preliminar de corredores de oferta; y estudios de costes, de tarifas y plan de viabilidad económica del sistema.

La fase 3, propuestas y mapa concesional, recoge las propuestas y evaluación del sistema de transporte público interurbano de viajeros y el mapa concesional, detallando, por un lado, las líneas regulares de transporte de viajeros de uso

general, que por alcanzar el equilibrio económico se pueden adjudicar mediante concurso; por otro lado, las líneas regulares de transporte de viajeros de uso general que, por no alcanzar el equilibrio económico, se pueden adjudicar mediante otras figuras contempladas en la LOTT, con aportación de fondos por la Administración, como son líneas de débil tráfico, concesiones zonales, servicios a la demanda y autorizaciones administrativas especiales; y, en tercer lugar, otras modalidades de líneas regulares de transporte de viajeros de uso general que se propongan.

Respecto a la situación actual del plan, partiendo de que la garantía de consecución de los objetivos del PITNA radica en un sistema de información que permita conocer y valorar la situación actual del sistema en sus diferentes elementos, como son la oferta del transporte, la demanda del transporte, la percepción del servicio por parte de los clientes del mismo, el balance económico-financiero del sistema y el marco jurídico de aplicación, los trabajos que se han realizado hasta el momento son los siguientes: un análisis y caracterización detallados de la situación actual de la oferta de transporte y de la movilidad canalizada por el mismo en un día laborable normal, habiendo detectado cuáles son los problemas y carencias del sistema actual; y un sistema de modelización para simular el comportamiento de diferentes estrategias de actuación.

En la ejecución del plan se ha realizado, en primer lugar, una encuesta domiciliaria de movilidad interurbana, considerando todos los modos disponibles –vehículo privado, autobús, tren, taxi–, cuatro mil doscientas ocho entrevistas en municipios de más de quinientos habitantes y encuesta postal a los responsables municipales en municipios de menos de quinientos habitantes. También se ha realizado un estudio detallado de los servicios regulares de viajeros por carretera. Se aplica un zoom a la imagen del sistema de transporte regular de viajeros por carretera obtenido a partir de la encuesta anterior para conocer el funcionamiento actual de este sistema en día laborable, mediante la realización de un aforo "sube y baja" por paradas en la totalidad de los servicios y una encuesta a una muestra de usuarios para conocer tanto detalles de su viaje como origen, destino, motivo, frecuencia del viaje, razones de la elección modal y opinión sobre la calidad del servicio. Y, en tercer lugar, una encuesta a conductores de vehículo privado.

El balance económico-financiero del sistema se está realizando a partir del estudio Costes del transporte público de viajeros por carretera*, del Ministerio de Fomento, de 2001, actualizándolo a 2009 y adaptándolo a las condiciones particulares de Navarra, con una metodología basada en los datos del Observatorio de costes del transporte de viajeros en autocar, que cuenta con la conformidad tanto del Comité Nacional del Transporte por Carretera como de la principales federaciones y asociaciones del sector, Asintra, Fenebús y Anetra.*

De acuerdo con los datos recopilados y estudios realizados, la consultora ha presentado un primer diseño del mapa concesional basándose en seis corredores fundamentales de demanda: corredor de la N-121, A y B, llamado corredor de Baztán; corredor de la N-135, corredor de Aoiz; corredor A-21, corredor de Sangüesa; AP-15, corredor Tafalla-Tudela; A-12, corredor Estella-Logroño; y AP-15-Norte, corredor Alsasua-Comunidad Autónoma Vasca.

Esta zonificación engloba a todos los municipios de Navarra, excepto a los que integran la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, que, como saben, tienen un servicio de transporte público distinto.

En cuanto a la previsión de actuaciones, en este momento se están estudiando detenidamente las propuestas efectuadas, analizando en cada corredor el detalle de las actuaciones contempladas, incluyendo mejoras a las propuestas, definiendo las nuevas líneas que se han de concursar para procurar el mejor servicio para el ciudadano y estudiando la preparación de futuros concursos públicos a fin de lograr la mayor cobertura posible con criterios racionales de coste económico.

La trascendencia que el PITNA tendrá para el transporte de viajeros de Navarra durante los próximos años hace del mismo una gran oportunidad.

Respecto a las previsiones del Gobierno de Navarra en relación con la finalización de las concesiones actuales de líneas de transporte de viajeros, una vez finalizado el plan, en el que se plasmará el estudio sobre el nuevo mapa concesional de líneas regulares de transportes, el Gobierno de Navarra dispondrá de los elementos adecuados para iniciar una nueva etapa en el transporte de viajeros por carretera. He de puntualizar aquí, en respuesta a la intervención del portavoz de Nafarroa Bai, que, efectivamente, se licitó el estudio para que una consultora hiciera todos estos trabajos que acabamos de describir, en un plazo de diez meses a contar desde la fecha de la firma del contrato. El contrato se firmó en el mes de noviembre del año 2008 y, por lo tanto, finalizaba diez meses después. Este contrato ha sido prorrogado por tres meses a petición de la empresa adjudicataria, una petición debidamente justificada, fue aceptada y, por lo tanto, el plazo de entrega del estudio finalizaría en diciembre del año 2009. Este plazo finalizó, el estudio fue entregado y el Gobierno dispone de un plazo de doce meses, es decir, un año completo, para su revisión.

Tienen que tener en cuenta sus señorías que estamos hablando de un sistema complejísimo, de unos simuladores, y cada novedad que el Gobierno entienda que es óptimo introducir, incluso en el futuro, cuando el plan sea sometido a información pública, porque va a ser sometido a información pública y, por lo tanto, todo el mundo tendrá oportunidad de hacer sus alegaciones y todas ellas serán consideradas por el Gobierno, como digo, tienen que tener en cuenta que cada detalle que se toque del plan en cada ruta, en cada corredor –que una población sea atendida con una frecuencia diaria más o un día más de la semana– trastoca absolutamente todo el corredor completo, y, por lo tanto, es un trabajo muy minucioso. La verdad es que es de los más arduos que a mí me ha tocado ver de cerca desde que soy Consejera, y el departamento necesita un tiempo para estudiar con el máximo detalle que, efectivamente, se están cumpliendo las necesidades que los distintos representantes públicos nos han trasladado.

Por lo tanto, las previsiones respecto al plan son, como digo, que tenemos hasta el mes de diciembre de este año para hacer la revisión completa. Esperamos no agotar ese plazo, creemos que antes de que acabe el año, bastante antes, probablemente en otoño, habremos acabado esa revisión y podremos someterlo a información pública. Pero, en cualquier caso, el Gobierno dispone de ese plazo de doce meses para hacer esta revisión tan importante.

Una vez que el plan sea aprobado se podrá proceder a convocar los oportunos concursos para la adjudicación de los nuevos servicios a las mejores ofertas que se presenten, de modo que una vez que venzan las concesiones actuales, a partir del año 2012, se esté en disposición de poner en marcha unos servicios regulares de transporte de viajeros que satisfagan las necesidades de movilidad de los ciudadanos, que incorporen las mejoras tecnológicas que facilita el mercado y que se presten a precios razonables.

En los casos en los que sea necesario, el Gobierno de Navarra aportará los fondos necesarios para prestar servicios allí donde no se cubran por la iniciativa privada al no resultar rentables económicamente.

Aunque en la solicitud de comparecencia realizada por Nafarroa Bai se alude finalmente a la valoración sobre los motivos en cuanto al descenso del número de viajeros del transporte público urbano de la comarca de Pamplona, haré una valoración de los motivos de descenso de viajeros en el transporte en general, urbano e interurbano, ya que el PITNA en realidad se refiere al transporte interurbano y no al urbano.

Como saben sus señorías, los desplazamientos de los ciudadanos vienen motivados fundamentalmente por tres razones: laborales, de estudios, y ocio u otros. Los desplazamientos por trabajo y por estudio son los que se conocen como movilidad obligada, mientras que el resto de desplazamientos son los de movilidad no obligada, vinculados fundamentalmente con la renta disponible.

En las actuales circunstancias de crisis económica se han visto reducidos fundamentalmente los desplazamientos por motivos laborales, al ser menos las personas trabajadoras, así como por motivos de ocio, compras, etcétera, por un retraimiento de la demanda, ya que el consumidor siempre tiende a reducir gastos en épocas de dificultades económicas. Y aun situándonos en mejor posición respecto a otras comunidades autónomas, constatamos, en efecto, un descenso en el número de viajeros tanto en el transporte urbano de la comarca de Pamplona, descenso que se situó en el año 2009 en un 4,19 por ciento a la baja, como en el interurbano, que se situó en un 5,4 por ciento a la baja.

Por mi parte, nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señora Consejera. A continuación tiene la palabra el señor Jiménez, portavoz de Nafarroa Bai.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Empezaré agradeciendo la información que ha aportado la señora Consejera y matizando u opinando sobre alguno de los aspectos que ha dicho. En primer lugar, la primera parte, en la que ha desarrollado todo el contenido del encargo y el plan, está muy bien, pero es lo mismo que dijo en junio de 2008, por lo tanto, estaba dicho. Es decir, todos esos requisitos, todos esos objetivos ya constaban en el encargo que usted, su departamento, el Gobierno, hizo a esta empresa en la firma del convenio, que se realizó en noviembre de 2008. Por lo tanto, está muy bien que nos lo repita, pero, en cualquier caso, no justifica la segunda parte, que es de la que tendríamos que hablar.*

Por cierto, incluso las propias fases estaban encargadas. Ha detallado usted las fases, pero ya constaba que serían tres fases, la primera trabajo de campo y diagnóstico, la segunda propuestas a contemplar y la tercera conclusiones y demás, por lo tanto, en 2008 ya estábamos hablando exactamente de lo mismo. Será arduo o no arduo, pero en 2008 también era arduo y aun y todo se firmó un contrato con un plazo de ejecución de diez meses, y estamos en las fechas que estamos. Por cierto, los doce meses para el departamento no sé si son necesarios, imprescindibles o demasiados, pero es una decisión unilateral de su departamento. En ningún sitio consta que para analizar el estudio y

para sacar conclusiones tengan que ser doce meses. Pueden ser seis. Y si tan difícil es, como usted dice, igual tienen que ser dos años. No sé qué complicadas serán las líneas que tiene que trazar en nuestra Comunidad, imagino que simplemente será necesario adaptarlas a la tipología, geografía y realidad de nuestra Comunidad, pero es algo que tampoco creo que se tenga que inventar su departamento, para ponerlo, me imagino que con el objetivo de justificar el retraso, como una tarea tan complicada, tan ardua.

El plan tiene también una parte a la que no ha hecho usted referencia y que me parece que es una carencia importante. El plan dice que se tiene que dar un proceso de participación. Usted ha dicho que ha hecho encuestas. Tengo aquí apuntado todo lo que usted ha dicho y ha dicho que hicieron un estudio en un día laborable normal, que hicieron encuestas domiciliarias a cuatro mil trescientas ocho personas, una encuesta a los usuarios, etcétera. Estamos hablando de participación de las entidades locales, de empresas del sector, de usuarios, etcétera. El concepto de participación es diferente a la hora de opinar, aportar, tratar cómo se debe abordar un tema como es el del transporte público de viajeros, de hacer sus propios estudios en forma de encuestas o como usted considere, pero el tema de la participación me ha parecido que no está suficientemente concretado.

En cualquier caso, a nosotros nos habría gustado que el tema del transporte de viajeros en nuestra Comunidad hubiese estado enmarcado dentro de una ley de movilidad general para nuestra Comunidad, esa gran ley de movilidad que no sé si alguna vez llegaremos a tener, porque es permanentemente una asignatura pendiente del Gobierno de UPN, como va a ser en esta legislatura una asignatura pendiente para usted este plan, porque según el calendario que nos ha planteado usted no lo va a acabar. ¿Sí? Me gustaría verlo. Cuando tenga que pedirle cuentas no sé si estará usted o no, pero me da la sensación de que con el plazo que usted nos ha dicho aquí, a pesar de haberlo iniciado con tiempo, nada menos que a mitades de 2008, se le va a pasar la legislatura. Y, desde nuestro punto de vista, el plan debería haber estado incluido en una ley de movilidad de nuestra Comunidad en la que realmente se definiesen cuáles son las apuestas por el transporte colectivo y cuáles son las orientaciones sobre las que se tendría que basar, porque la percepción que tiene mi grupo es que el transporte público de viajeros en nuestra Comunidad languidece.

Es cierto que últimamente se han realizado algunos acuerdos y se han implantado algunas líneas básicas en bastantes zonas rurales de nuestra Comunidad, eso lo reconocemos, pero también es cierto que estas no hacen sino cubrir los mínimos. Y está muy lejos que las mismas puedan animar o disuadir a las personas para que dejen de usar el transporte privado y apuesten por este transporte. Por lo tanto, ese es un elemento que desde nuestro punto de vista también es importante.

Es cierto que el PITNA está ligado solamente al transporte de viajeros en el ámbito de la Comunidad a nivel rural y que no tiene que ver con el transporte urbano comarcal de la comarca de Pamplona, pero, más allá de lo que usted ha dicho, la caída permanente de viajeros en los últimos años es absolutamente significativa. Admitimos que hay aspectos coyunturales que pueden estar afectando, como puede ser la propia crisis, pero lo cierto es que esta caída, que se contabiliza en millones de viajes, empezó antes de entrar en la situación de crisis que tenemos. Y creo que tiene que ver con la falta de una apuesta decidida a favor del transporte público. Hay muchos ejemplos, le voy a poner uno que clama no voy a decir donde... –están equivocadas sus señorías, clama en el desierto–, que es la política de aparcamientos. La política de aparcamientos, lejos de ser disuasoria, nos está llenando el centro de Pamplona de aparcamientos para que utilicemos nuestros coches y los metamos en ellos, entonces, ¿para qué el transporte público? Algo diferente sería si tuviéramos que dejar el coche en Echavacoiz, en la Rochapea o en la Chantrea. Entonces, quizás la política de transporte público... Pongo solamente un ejemplo. Quiero decir que, desde nuestro punto de vista, no hay una apuesta decidida en favor del transporte público, y, desde luego, no tenemos el marco idóneo para poder encajar el PITNA donde se debería encajar, que es en una ley global sobre movilidad de nuestra Comunidad.

Además, por mucho que usted intente justificar, se han comido los plazos. Señora Consejera, en este plan, de verdad, se han comido los plazos. Han pasado dos años desde que usted anunció en una rueda de prensa la puesta en marcha de este plan, con una plazo de ejecución de diez meses en ese momento. Por lo tanto, espero, y acabo con esto, que realmente el siguiente paso que tiene pensado este grupo, que es trasladar al Parlamento el requerimiento para que se presente el plan, lo podamos abordar en el marco de esta legislatura y pueda salir adelante porque, si no, me temo que acabaremos la legislatura sin tener plan integral de transporte de viajeros. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Jiménez. Para contestar, tiene la palabra la señora Alba.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, es usted quien me ha llamado a mí. Dice: viene usted, nos repite lo que dijo... Lo*

repito porque usted me ha llamado para que le dé explicaciones, yo no he venido aquí a vender el trabajo del PITNA, estoy dando las explicaciones porque me ha llamado usted. Y por supuesto que le cuento lo mismo. ¿Qué quiere, que me lo invente, que le mienta? Claro, le cuento de lo que se compone el plan y el trabajo que se está haciendo, que es, efectivamente, el que estaba previsto y el que anuncié en el 2008, porque todo va según lo previsto y vamos trabajando según lo previsto.

Por supuesto que antes de que acabe la legislatura se aprobará el PITNA, aunque en realidad no será de mayor utilidad porque hasta que no caduquen las concesiones no va a cambiar el mapa concesional. Pero es muy importante y muy interesante que se acabe a tiempo y, además, como he dicho, someterlo a información pública, pero de eso hablaremos ahora, para que, efectivamente, todo esté perfectamente a punto para que cuando caduquen las concesiones o un poco antes incluso se pueda licitar el nuevo concurso. Como digo, en esta legislatura no solamente nos va a dar tiempo para aprobar el plan sino que además nos va a dar tiempo también para aprobar la ley de movilidad. No sé si estaré aquí cuando haya que pedir explicaciones de este plan, lo que deseo de todo corazón es que no estén ustedes aquí, y yo trabajaré todo lo posible para evitar que Nafarroa Bai esté entonces en el Gobierno y espero que nadie contribuya a que ustedes estén en el Gobierno, pero, en cualquier caso, yo a la mío. De momento lo que se me ha encargado es que yo haga mi trabajo en esta legislatura y en eso estamos.

Insisto en que los trabajos van absolutamente en orden. Como digo, la consultora entregó su trabajo. Para que nosotros podamos recibir ese trabajo en condiciones, darlo por bueno y proceder a la liquidación, etcétera, tenemos que comprobar que, efectivamente, responde a lo que se solicitó. Y este es un trabajo, como digo, especialmente complejo. Creo que es fácil de entender por cualquiera, aunque no esté muy metido de lleno en el trabajo, que se trata de cuestiones muy delicadas, y, como digo, cualquier pequeña modificación en alguna de las rutas tiene unas repercusiones a nivel general que es importante mirar con mucho detalle. En este momento una parte muy importante del personal al servicio de la Dirección General de Transportes está dedicando mucho tiempo a mirar esto con lupa porque nos parece muy importante. Garantizar la movilidad de las personas que llamamos la población cautiva, sobre todo, la que no tiene otro modo de desplazarse que a través del transporte público, nos parece una cuestión tan esencial que, de verdad, creemos que nos debemos tomar todo el tiempo que sea necesario para revisarla muy bien.

En cualquier caso, insisto, el plazo de revisión, que no tiene por qué agotarse, nosotros nos hemos concedido doce meses porque nos marcamos nuestros plazos, porque nadie nos los tiene que marcar, quiero decir que hasta el año 2012 están las concesiones vivas y nosotros nos hemos marcado este plan de trabajo, pero, dicho esto, aunque no se agotara el plazo o agotándose también, estamos perfectamente a tiempo de aprobar en esta legislatura el plan y la ley de movilidad y, sobre todo, reordenar todo el mapa en condiciones para cuando caduquen las concesiones.

He dicho –ha debido de haber algún malentendido– que el plan ha contado con cierta participación pública no solamente porque se han hecho unas encuestas, porque se han mandado unas encuestas a unos Ayuntamientos, sino porque el departamento, yo misma y la directora general mantenemos muchas reuniones con muchos representantes de muchos municipios que nos trasladan sus demandas, etcétera, como ha reconocido usted y se lo agradezco. De hecho, hay que decir que, efectivamente, se han aplicado muchas medidas para modificar un sistema que al final viene de treinta atrás y en treinta años ha cambiado mucho la forma de desplazarnos, se ha incrementado mucho el parque de vehículos privados en Navarra, pero también se han creado nuevas zonas residenciales, nuevas zonas de concentraciones laborales, de desarrollos industriales, etcétera, y, claro, hay que atender a las nuevas necesidades de movilidad. Por lo tanto, no nos hemos quedado quietos esperando a que las concesiones caduquen en el año 2012 sino que se han ido aplicando mejoras e implementos de los sistemas, a petición normalmente, hay que decirlo, de los alcaldes de los distintos municipios, que, por otra parte, están bastante satisfechos con la reacción del departamento y con estas nuevas medidas que se están implantando.

En cualquier caso, aparte de toda esta comunicación fluida con los municipios y sus representantes, he dicho que el plan se va a someter a información publica, es decir, con todas las de la ley, con todo lo que conlleva administrativa y jurídicamente el hecho de que cualquier persona, cualquier ciudadano va a tener la oportunidad de alegar cualquier cuestión del plan, para modificarlo, para quitar servicios, para implementarlos, para lo que sea, poblaciones, frecuencias. Todo el mundo va a poder alegar, y si eso no es participación pues ya me dirá usted qué es someter un plan nada menos que a un proceso de información pública.

Respecto al tema de la caída de viajeros, que ha dicho usted que incluso antes de la crisis se había empezado a percibir una caída de viajeros en el transporte público, yo tengo que decirle que

esto no es así. En el transporte urbano comarcal la tendencia era a un crecimiento. Y lo que sí se ha producido es un descenso del tráfico en general. Hace poco me entregaron el último plan de aforos de las carreteras y sí que ha decrecido el tráfico y la movilidad en general, tanto en transporte público como en transporte privado. Y sí que es verdad que se han podido producir en determinados modos de transporte o en determinados corredores fluctuaciones en un sentido y en otro. Por ejemplo, hace cuatro días estábamos presentando unos nuevos vehículos que Renfe ha puesto a disposición del transporte de media distancia en Navarra y precisamente comentábamos que de forma extraordinaria en los corredores de tráfico de media distancia en tren que están subvencionados por el Gobierno de Navarra se había registrado un incremento de pasajeros, cosa bastante extraña en el momento actual, porque en general se está registrando un descenso de la movilidad. Quizás la crisis no explica absolutamente todo, pero sí que es cierto que no es una caída de tráfico solamente de transporte público de viajeros, sino que en general el transporte por las carreteras de Navarra ha descendido, en vehículos privados, en vehículos de mercancías y también el tráfico público de viajeros.

En cualquier caso, nuestra obligación es trabajar para que el transporte público sea uno de los modos de transporte elegido por los ciudadanos. Estamos trabajando no solamente con el transporte urbano comarcal, que, como saben, el Gobierno de Navarra financia en un 65 por ciento, sino también con este plan que estamos intentando hacer concienzudamente para tener un sistema que se adecue mejor a las necesidades actuales y no a las de hace treinta años, como decía, y que el transporte público sea atractivo, y estamos trabajando también con ayudas para las empresas, para que implementen los medios de transporte público de sus trabajadores como medio preferente y bonifiquen de alguna manera o motiven a sus trabajadores para que el transporte público sea lo mejor. Así que, independientemente de la situación de crisis, como digo, el Gobierno de Navarra sigue trabajando para impulsar el transporte público como uno de los modos más sostenibles no solamente desde el punto de vista medioambiental sino también desde el punto de vista económico.

Por mi parte, nada más. Muchas gracias, Presidente.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señora Alba. A continuación tiene la palabra el portavoz de UPN, el señor Valero.*

SR. VALERO ERRO: *Muchas gracias, señor Presidente. Doy la bienvenida a la Consejera, a la Directora General y a la Jefa de Gabinete. Comenzaré diciendo que las concesiones, efectivamente, y creo que no debemos perder esa perspectiva, terminan el 2012, con lo cual todo lo que se haga con tiempo y con tranquilidad beneficiará a las próximas adjudicaciones. Con esos estudios, con la participación que se está teniendo y que seguramente tendrá también el Parlamento una vez que se someta a información pública, lo que se hará será un documento que al final beneficiará a todos los ciudadanos de Navarra. Hasta la fecha están participando Ayuntamientos, viajeros, conductores de vehículos. Nos preguntamos: ¿y a quién más hay que preguntar? Están todos los estamentos que necesitan el transporte de viajeros por carretera, que continuamente están aportando al departamento sus ideas y opiniones. También está la información pública. Todas las personas tendrán la oportunidad de aportar sus ideas. En definitiva, creo que la participación es la adecuada a lo que es este gran plan que es el PITNA.*

La verdad es que nos hemos quedado un poco sorprendidos con la política de Na-Bai respecto al tema de la movilidad. Dice que hacer aparcamientos en el casco urbano es malo y que hay que hacerlos en los extrarradios como Burlada, Noáin, Barañáin o Galar. Creo que es sorprendente que se pretenda prohibir hacer aparcamientos dentro de las grandes ciudades. Nosotros seguimos apostando por que el PITNA defina lo que es la movilidad del transporte de viajeros en Navarra, entendemos que estamos dentro de los plazos –la Consejera ha dicho que el departamento está estudiando con todos sus técnicos el PITNA y que antes de finalizar el año estará en información pública–, y tienen dos años por delante las concesiones aún, es decir, tener en 2010 el plan aprobado no significaría nada porque hasta que no terminen las concesiones no se podría poner en marcha, y lo que hay que hacer es tener la tranquilidad suficiente para que esta apuesta, que creo que no es solo del departamento sino de UPN y creo que de los demás grupos políticos de esta Cámara, sea una apuesta efectiva y sea un plan de futuro. Hemos hablado de un plan del año 87, y, aunque se han ido adecuando algunas líneas o algunas de las concesiones, la movilidad ha cambiado sustancialmente. Ahora tenemos la oportunidad en Navarra de que en 2012, cuando terminen las concesiones, podamos tener un verdadero plan para el futuro de esta Comunidad.

Nada más. Le doy las gracias por la información y le animo a que siga trabajando para que este plan esté aquí lo antes posible. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Valero. Por el grupo parlamentario socialista tiene la palabra el señor Vázquez.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes. En primer lugar, quiero dar la bienvenida a la señora Consejera, a*

la Directora General y a la Jefa de Gabinete. Agradezco las explicaciones que ha dado en relación con la petición de comparecencia que le ha solicitado el grupo Nafarroa Bai. En principio poco hay que discutir, porque la verdad es que la Consejera en su explicación ha dado respuesta prácticamente a lo que es un hecho y una evidencia. En cualquier caso, coincido en que los hechos, las circunstancias y las necesidades actuales requieren un nuevo sistema de transporte de viajeros. Es evidente que tiene que ser así porque, como usted misma ha dicho, hay que adaptarse a las necesidades de los ciudadanos y las necesidades de los ciudadanos de hoy en absoluto tienen que ver con las necesidades de los ciudadanos de hace veinte años. Además, estamos en el momento adecuado, porque estamos ante un nuevo mapa de recorridos nuevos, derivados en muchos casos de la ejecución de infraestructuras de gran capacidad que, de alguna forma, difieren un poco de las estructuras viarias anteriores y, por lo tanto, hay que adaptarlas a los nuevos sistemas viarios. Por otra parte, es evidente que el marco de la caducidad es un elemento de referencia. Quienes tienen en este momento la concesión tienen derecho, y, por lo tanto, a nadie se le puede privar del derecho que tiene hasta esa fecha. Con lo cual, desde nuestro punto de vista, a pesar de que se ha hecho con suficiente antelación, estamos a tiempo de conformar un plan que resuelva, solucione y dé respuesta a las necesidades de los ciudadanos en todo el ámbito de la Comunidad Foral, más allá del ámbito de la comarca de Pamplona, que, como usted ha dicho, nada tiene que ver con este plan de transporte de viajeros.

Se está constatando también –somos conocedores de ello por iniciativas que ha habido en el Parlamento y porque lo hemos conocido a través de la prensa– que algunos Ayuntamientos tienen necesidades concretas y específicas que no pueden ser resueltas –seguramente tampoco lo serán después– con los sistemas habituales en función de determinados ramales o recorridos, con lo cual será un elemento complementario que deberá adecuarse a las nuevas concesiones, las seis grandes líneas a las que usted ha hecho referencia, pero, en cualquier caso, creo que es un complemento muy importante que debemos tener en cuenta.

Nosotros no vamos a entrar en la polémica de quién va a ser el que apruebe esto, si Nafarroa Bai o UPN, sinceramente, nos parece que es más beneficioso para los ciudadanos intentar trasladar que hay un convencimiento de que realmente el tema del transporte es una cuestión de los nuevos tiempos que hay que adaptar a las nuevas necesidades de los nuevos tiempos, valga la redundancia. Hay que dar al tema de la movilidad una respuesta que hace veinte años no tenía, y hay que dársela en función de las necesidades actuales, creo que eso es lo que están esperando los ciudadanos. Y en cuanto al déficit en el uso del transporte público, que en algunos casos se echa en falta en determinadas zonas, lógicamente, vamos a pensar que en el marco del estudio o análisis global del plan deberemos encontrar soluciones para ver si somos capaces de llegar a dar en la medida de las posibilidades satisfacción plena a todos los ámbitos y a todas las circunscripciones geográficas de la Comunidad Foral, y esa es la respuesta y la solución que, en definitiva, quieren los ciudadanos de la Comunidad Foral de Navarra.

Me ha agradado escuchar que en lo que queda de legislatura debatiremos en este Parlamento la ley de movilidad, que, de alguna manera, ha venido a través de otras cuestiones que han sido debatidas en este Parlamento y que tienen una cierta transversalidad e inciden directamente en el concepto movilidad. Lo hemos visto, por ejemplo, en el ámbito de la ponencia de la bicicleta o en otros asuntos que se han debatido en este Parlamento que concluyen en que la ley de movilidad es necesaria. Por lo tanto, este grupo está satisfecho por saber que esta ley se va a debatir, esperemos que con la participación de todos y con las ideas que podamos incluir en la misma salga una buena ley que dé respuesta, una ley que será complemento de lo anterior.

A nosotros no nos preocupa que al final haya unos meses de retraso, sinceramente. Nos preocupa más que lleguemos a concluir un buen plan de transporte, que tengamos tiempo suficiente desde que se someta a exposición pública, a participación ciudadana, en este caso por personas que tengan interés y por este Parlamento, que, lógicamente, algo tendrá que decir, y que pueda salir una herramienta beneficiosa para los ciudadanos. En definitiva, que no por adelantarnos tres meses demos una solución o una respuesta no adecuada en un tiempo suficiente, por una razón obvia, eso sí, si nos retrasemos con este plan como ha ocurrido a lo mejor con algunos otros...

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Disculpe, señor Vázquez. Señorías, respeten a quien está en el uso de la palabra, por favor.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Gracias, señor Presidente. Decía que basta que tenemos tiempo suficiente no retrasemos los plazos y empleémoslos para conocer realmente el plan y poder analizarlo y estudiarlo cuanto antes desde el ámbito parlamentario, porque si al departamento le ha costado tanto tiempo conocer todo eso y es tan problemático, lógicamente, los Parlamentarios también necesitaremos un tiempo para asimilar lo que significa y poder estudiar las posibles alternativas o propuestas que quieran presentar los distintos grupos. Por lo tanto, el Partido Socialista lo pide con el ánimo constructivo de intentar analizar y aportar*

en la medida de nuestras posibilidades los planteamientos, medidas o propuestas que ayuden a que al final tengamos un plan que dé respuestas y solución a las demandas de los ciudadanos. Nada más y muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Vázquez. A continuación, en representación de la agrupación de parlamentarios del CDN, tiene la palabra el señor Burguete.*

SR. BURGUETE TORRES: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, arratsalde on, señorías. Doy la bienvenida a la Consejera Alba, a la Directora General, señora Labiano, y a la Jefa de Gabinete, que le acompañan en esta tarde en la que nos ha dado cuenta de la situación del plan integral de transportes de viajeros de Navarra. Sabe que nosotros nos sentimos muy vinculados al discurso de investidura del Presidente, no obstante el CDN votó a favor de que Miguel Sanz fuese Presidente y, por tanto, suele ser bastante saludable en algunos casos e interesante en otros la lectura del discurso de investidura, allá por el mes de agosto del año 2007, para renovar los compromisos asumidos en aquel discurso de investidura y comprobar cuál es el grado de cumplimiento que los distintos departamentos hacen de las orientaciones que el Presidente señaló en aquel discurso de investidura.*

En ese discurso de investidura se señalaba, leeré textualmente, que desde el punto de vista del transporte público y una vez culminada la nueva estación de autobuses de Pamplona, se confeccionará y se pondrá en marcha el plan de transportes de viajeros de Navarra y se remitirán al Parlamento para su aprobación la ley de transportes de viajeros de Navarra y la ley para la movilidad sostenible de Navarra. Como consecuencia de la lectura de ese documento, discurso de investidura del Presidente, mi agrupación de parlamentarios solicitó allá por el mes de marzo de este año, por lo tanto, hace ya tres meses, una serie de informaciones mediante una pregunta escrita a la Consejera para ver cuál era el estado de la cuestión. En ese sentido, se nos señaló que el plan actualmente –se decía en marzo– está en fase de revisión, que en su caso el departamento, finalizada la revisión del plan, valorará su remisión al Parlamento. No hemos escuchado hoy aquí si hay opinión sobre esa reflexión en la que se valorará su remisión al Parlamento. Se ha insistido en el amplio proceso de participación, en el proceso de exposición pública, pero en todo caso yo creo que sería conveniente y oportuno, como ha reflexionado el portavoz del Partido Socialista, que este plan se remita al Parlamento para que ese proceso de participación tenga su colofón en el Parlamento de Navarra y, por tanto, los Parlamentarios, sin urgencias, hagamos nuestras aportaciones a un plan que, evidentemente, tiene una estrecha relación con la actividad económica, con la sostenibilidad y con la potenciación del transporte público de carreteras en el ámbito geográfico de la Comunidad Foral de Navarra.

Por tanto, sobre la oportunidad y necesidad de que Navarra cuente con un plan integral de transportes no tenemos ninguna discusión. He señalado que nosotros ratificamos con nuestro voto a favor –no todo el mundo puede decir eso– en el discurso de investidura del Presidente y, por tanto, ese es un compromiso que desde aquel momento asumimos, y a partir de ahí nosotros consideramos que es conveniente, oportuno y necesario que el Gobierno, cuando lo tenga a bien, después de ese proceso de reflexión remita al Parlamento el citado plan para su análisis y aprobación final.

Y también queríamos saber, y preguntábamos por ello, cuál era la situación en cuanto al texto del proyecto de ley foral de movilidad y ordenación integral del transporte terrestre en la Comunidad Foral de Navarra. En ese sentido se nos señalaba –leeré textualmente una frase muy breve– que se prevé que el texto pueda ser remitido al Parlamento de Navarra en el mes de diciembre. Yo sí que pediría un poquito más de celeridad en cuanto a su remisión. La pregunta es de marzo de este año, por tanto, se prevé que a finales de año, allá por el mes de diciembre, se remitirá el proyecto de ley. Teniendo en cuenta las fechas en las que estamos –muy posiblemente el mes de enero será inhábil, aunque nosotros defenderemos que sea hábil– y teniendo en cuenta que para el mes de marzo el Parlamento cesará su actividad, quiero pedir que, junto con la remisión de ese plan integral de transportes, en fechas anteriores al mes de diciembre, se remita también la ley foral de movilidad y ordenación integral del transporte terrestre en la Comunidad Foral de Navarra, en primer lugar, como una muestra de cumplimiento del compromiso asumido por el Presidente en su discurso de investidura y, en segundo lugar, porque indudablemente esta ley foral de movilidad y ordenación integral tiene que estar en estrecha relación con el plan integral de transporte urbano y me da la sensación de que el Parlamento va a tener unas fechas muy limitadas en el proceso de discusión y aprobación final. Teniendo en cuenta que se pueden presentar enmiendas a la totalidad, enmiendas parciales en el debate en Comisión, no creo que sería oportuno que se remitiese en el mes de diciembre, fecha en la sería prácticamente imposible el debate.

Es una cuestión procedimental, pero nos parece importante, porque, sin duda alguna, estamos muy interesados en saber cuál es el resultado final del amplio proceso de debate y discusión de este plan integral y también estamos completamente

seguros de que la ley foral de movilidad y ordenación integral del transporte atenderá las inquietudes de sus señorías y de los distintos grupos. Por tanto, nosotros entendemos que, más allá del papel que juegue el departamento en este apartado, el papel estelar lo tiene que jugar el Parlamento de Navarra. El Presidente se comprometió en su discurso de investidura a remitir ese proyecto de ley y, por tanto, nosotros, desde el convencimiento de la necesidad del plan y desde el convencimiento de la oportunidad y necesidad de la ley foral, solicitamos que tanto el plan, cuya remisión al Parlamento inicialmente no se ha contemplado o por lo menos la Consejera no ha confirmado, como el texto de la ley se remitan al Parlamento para su posterior debate y aprobación.

En cuanto a las aportaciones que se han hecho sobre la revisión y simplificación del mapa concesional, la política tarifaria y la competitividad de las empresas, evidentemente, todo ello, junto con la potenciación y la viabilidad de la utilización del transporte público, es un análisis comúnmente compartido por todos los grupos, como así se ha puesto de manifiesto en las distintas intervenciones. Y poco más tenemos que decir, esperamos que se cumplan los plazos, que en esta legislatura, y no queda mucho, tengamos el PITNA, que en esta legislatura Navarra cuente con una ley foral y, por tanto, los deseos que manifestamos al inicio de la legislatura desde CDN se hagan una realidad también en esta materia. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Burguete. En representación de la agrupación de parlamentarios de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señorías. Buenas tardes, señora Consejera y equipo que la acompaña. Es verdad que en el discurso de investidura del señor Presidente hay unos compromisos explícitos, pero no es menos cierto que en Navarra ya existía un plan energético y ese plan energético tampoco se desarrolló en su totalidad, y de eso algo sabe el señor Burguete, por lo tanto, los planes están bien, y, además, como han dicho los portavoces que me han precedido en el uso de las palabra, dadas las fechas, convendría acelerar los plazos para poder hacer en el Parlamento un trabajo lógico y necesario en un tiempo razonable, porque, de lo contrario, si nos vamos a diciembre, lo cierto es que va a ser bastante complicado. Dudo de que enero sea hábil, pero, bueno, a nosotros en ese sentido no nos preocupa. Ha sido hábil algún año debido a los presupuestos, por lo tanto, nada nuevo que no se pueda hacer si realmente se quiere trabajar, pero la verdad es que son temas complejos y que requieren su esfuerzo.*

Como bien ha dicho el señor Burguete, efectivamente, el Presidente reconoció que el transporte tanto de personas como de mercancías es hoy uno de los grandes retos de las sociedades modernas, y Navarra, que ha sido pionera en muchos, en este no lo ha sido tanto y debe considerar la mejora del transporte –decía el señor Sanz– como uno de los referentes para los próximos años. Hablaba del plan integral de transporte, con la lógica participación de los grupos políticos, agentes sociales, expertos y ciudadanos. Y hacía hincapié en el plan integral, que debe estar basado en la máxima promoción del transporte público, tanto a nivel metropolitano como comarcal y regional.

Creo que el tema del transporte público es una apuesta importante y que en Navarra hay que mejorarlo sustancialmente. A nivel comarcal la experiencia puede ser más positiva, lógicamente, por la población que tiene la conurbación de Pamplona y sus alrededores, pero, desde luego, en todo lo demás ha surgido siempre a iniciativa de los propios usuarios, luego se ha sumado la Administración, pero, desde luego, hay muchísimo trabajo por hacer si realmente queremos hablar de un transporte comarcal. En este sentido, ya que ha hablado de diferentes corredores, creo que son corredores en unas zonas que son también comarcas. La zona de Tierra Estella, la zona de Alsasua, la zona de la Ribera, creo que son zonas que hay que concebirlas como comarcas para dar una solución integral y necesaria.

El nuevo mapa local, que espero que sea distinto del actual, me parece importante. En este momento tenemos un debate en el Parlamento, hay una ponencia, que prácticamente ha finalizado el proceso de escuchar a los profesionales, y estamos en tiempo de resolver o por lo menos poner en el papel lo que creemos oportuno y necesario. Apelo a que haya una lógica en el sentido de que también se vea desde el punto de vista comarcal, Pamplona y las zonas que he mencionado, para que el transporte de viajeros sea una realidad porque, desde luego, ahora es una necesidad no satisfecha. En ese sentido, estamos por la labor de hacer cosas y hacerlas bien, tenemos la oportunidad porque, como digo, está el PITNA, está la ley de movilidad que se ha comprometido a traer y está también toda esa nueva organización municipal que nos debe llevar, lógicamente, a hacer una reflexión sobre la necesidad de mancomunar servicios públicos como, por ejemplo, el transporte de viajeros.

Nos parece importante, como comentaba el portavoz de Nafarroa Bai, aunque eso se verá en el debate, pero es por adelantar, todo lo que tiene que ver con una movilidad más lógica y racional y enmarcar la necesidad de un transporte público sostenible. Eso va directamente ligado a cómo

concebimos el desarrollo urbanístico y a cómo concebimos muchas maneras de diseñar los cascos urbanos. En ese sentido, habrá que tener en cuenta la regulación y el control del acceso de la iniciativa privada, del coche particular a los centros urbanos, habrá que mejorar mucho más la oferta del transporte público, habrá que potenciar de una manera coordinada, como decía el señor Jiménez, esos estacionamientos disuasorios para que no tengamos que meternos todos en los centros de las ciudades –en las grandes ciudades esas paradas localizadas en la periferia son casi obligadas–, y habrá que ordenar de una manera mucho más lógica toda esa red y creo que en Navarra todavía hay mucho por hacer. Hay que fomentar la movilidad del ciudadano, como se ha dicho, en bici o incluso andando. Hay que plantear políticas activas en ese sentido y gestionar todo lo que tiene que ver con la utilización de esos recursos.

Estamos en un momento en el que es necesario hacer un análisis mucho más ajustado a las necesidades, y también más equilibrado medioambientalmente, con una utilización mucho más lógica de los recursos. Es cierto que en la A-15 –yo he podido comprobarlo y algunas de las personas que están aquí también porque todos los días estamos en la carretera– empieza a notarse un poco el transporte de mercancías, pero ha habido años, por ejemplo 2008, en los que el camión ha sido el gran ausente de la autopista debido a que la crisis se estaba reflejando de una manera evidente y dramática. Además, como el camión tiene un precio político en la autopista, ha sido utilizadísimo, y ahora empieza a moverse un poquito. Pero no es menos cierto que los ciudadanos, cuando las condiciones son buenas, utilizamos los transportes públicos. No hay más que ver el Alvia Navarra-Madrid. En ese sentido, creo que es un exponente clarísimo de que cuando el transporte público es de calidad no se coge el coche privado sino el transporte público. A mí me parece que en lo que es el mapa de Navarra, quitando Pamplona y comarca, todo lo que tiene que ver con la concesión y los corredores de las nuevas líneas reguladoras está por hacer. Yo he defendido, presupuesto tras presupuesto, y además lo he planteado al calor del plan energético de Navarra, la necesidad de comarcalizar un servicio de transporte público en el ámbito en el que yo estoy y la verdad es que eso es un déficit, lo mismo que en otras partes de Navarra.

Nada más. Espero que realmente podamos trabajar, pero creo que para que lo podamos hacer con sosiego habrá que pedir un esfuerzo al departamento para que plantee antes los dos elementos de trabajo, tanto la ley como el plan, si no, creo que, aunque haya voluntad, quedará para la siguiente legislatura.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señora Figueras. Para finalizar, tiene la palabra la señora Alba, Consejera de Obras Públicas.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Agradezco todas las intervenciones de los portavoces. Me alegra ver que coincidimos en el objeto principal de por qué hay que hacer este plan y por qué es necesario, como decía la señora Figueras, por tomar las palabras de la última portavoz que ha participado, que el transporte sea de calidad para hacerlo atractivo para los ciudadanos y para que, efectivamente, sea el nivel de calidad del servicio el que haga que los ciudadanos opten por ese servicio y no por el privado o particular.*

Agradezco también sus peticiones de que traigamos los asuntos lo antes posible para que dé tiempo a sus señorías para trabajar con la debida calma. Yo les pido a ustedes que cuando lleguen al Parlamento los distintos asuntos relacionados con el departamento los tramiten también con la mayor celeridad posible porque al final todo ello va en beneficio de los ciudadanos. Así es que tomo el guante pero a la vez les invito a ustedes a que también trabajen con la misma celeridad.

Señora Figueras, la valoración actual de los viajeros del transporte público por carretera es bastante buena. Tenemos cuantificada la valoración tanto en transporte urbano como interurbano y en ambos casos la valoración de los ciudadanos del servicio es bastante buena, lo que nos pone en un punto de partida satisfactorio.

Quiero aclararles a todos, porque todos se han referido a lo mismo, dos cuestiones. En primer lugar, cuando ha habido algún retraso lo he reconocido y lo he tratado de explicar. Mis explicaciones han podido convencerles o no, pero en este caso, insisto, no estamos hablando de ningún retraso. Todas las previsiones y compromisos del Presidente en el discurso de investidura se están cumpliendo y, además, se están cumpliendo con las suficientes garantías de la calidad del trabajo que se está haciendo, porque el tema que estamos tratando es muy importante y es muy importante que el resultado sea el mejor. Dicho esto, teniendo en cuenta que estamos en plazo, como digo, pondremos todo de nuestra parte, por supuesto, para que las cosas vengan antes.

Hay una cuestión que ha nombrado el señor Burguete, que es la ley del transporte. Efectivamente, se anunció en el discurso de investidura, en previsión de que el marco jurídico nos permitiera hacer toda esta reorganización del transporte con base en un sistema de prórrogas. Analizados los diversos y profundos informes jurídicos pedidos al

respecto y aconsejados por otros informes de carácter funcional sobre las necesidades de cambio que tenía el sistema, el departamento se ha visto obligado a optar por volver a sacar a concurso todas las líneas regulares del transporte y, por lo tanto, la ley del transporte ya no tiene ningún sentido, lo que sí tiene sentido es la ley de movilidad de la que todos ustedes han hablado –creo que conceptualmente estamos hablando todos de lo mismo– y este plan.

Como ustedes saben, el Gobierno no está obligado a traer el plan al Parlamento para su aprobación y debate. Es más, es una cuestión puramente técnica. Es un plan muy técnico y, como digo, sinceramente, cualquier variación tiene unas consecuencias difíciles de medir para una Cámara como esta. No obstante, como contesté al señor Burguete, estamos valorando la idoneidad de que se pueda debatir y aprobar en este Parlamento, pero, en cualquier caso, la competencia de aprobar este plan es del Gobierno de Navarra. Lo hará, sin lugar a dudas, en esta legislatura, y, en cualquier caso, por supuestísimo, este Parlamento será informado. Y siempre será remitido a este Parlamento, bien para su debate y votación o bien a efectos informativos, sin lugar a dudas. Como ocurre siempre con todos los planes del Gobierno, indudablemente, este será remitido al Parlamento en cualquiera de los casos.

Por mi parte, nada más. Agradezco sus aportaciones y les deseo buenas tardes.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señora Consejera. Para finalizar esta Comisión, agradecemos una vez más a la señora Consejera, a la Directora General de Transportes y a la Jefa de Gabinete su presencia y su información. No habiendo más puntos que tratar, se levanta la sesión. Muchas gracias.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 37 MINUTOS.)