DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura | Pamplona, 24 de mayo de 2005 | NÚM. 18

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.ª LAURA ALBA CUADRADO

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 24 DE MAYO DE 2005

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el proceso de negociación con los taxistas.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 10 horas y 4 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el proceso de negociación con los taxistas.

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Nuin Moreno (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) (Pág. 2).

A continuación interviene el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Miranda Simavilla (Pág. 3).

En un turno de intervenciones toman la palabra los señores Nuin Moreno, García Adanero (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra), Jiménez Hervas (G.P. Aralar), Pérez-Nievas López de Goicoechea (G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra), Ramirez Erro (G.P. Eusko Alkartasuna) y Etxegarai Andueza (G.P. Mixto), a quienes responde conjuntamente el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones (Pág. 12).

Se levanta la sesión a las 12 horas y 4 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS Y 4 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el proceso de negociación con los taxistas.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenos días, señor Miranda, señor Odériz, señorías. Bienvenidos todos a esta Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones que tiene como único punto del orden del día la comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el proceso de negociación con los taxistas. Esta comparecencia ha sido solicitada por Izquierda Unida, por lo tanto, tiene la palabra el señor Nuin.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señor Consejero, y también saludo a los altos cargos del departamento que le acompañan. La solicitud de comparecencia que ha realizado mi grupo trata de obtener información del Gobierno, en este caso del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, en relación con la tramitación de la nueva normativa foral sobre el taxi. En la propia petición de comparecencia se incorporan cuatro puntos, cuatro elementos sobre los que pedimos información. Muy brevemente me referiré a ellos para explicar por qué los planteamos. En primer lugar, pedimos al Consejero información sobre el proceso de negociación con los colectivos de taxistas, cómo se encuentra este proceso, pues llevamos mes y medio de huelga y las informaciones se van sucediendo; nos interesa conocer cómo se ha producido el desarrollo de esa negociación, cuáles son los puntos de conflicto en la misma y también cuál es la última hora de la misma y si hay posibilidad o no de acuerdo. El pasado jueves, por lo que se ha conocido, hubo una reunión entre el Gobierno y los taxistas en la cual, por lo menos por lo que se ha conocido a través de los medios de comunicación, se ha hablado de principio o de posibilidad de principio de acuerdo; nos gustaría saber qué hay de esto y si hay alguna posibilidad de que esto realmente sea así y, si es así, sobre qué contenidos o sobre qué elementos podría alcanzarse ese acuerdo. Desde luego, nosotros, evidentemente, somos favorables a que el Gobierno, entendemos que es su deber, busque ese consenso y sería muy positivo que en la tramitación de esta ley se alcanzase.*

El segundo elemento sobre el que planteamos la comparecencia es sobre los estudios con que cuenta el Gobierno de Navarra relativos al sector del taxi y los objetivos que persigue para dicho servicio. Decimos los estudios porque nosotros, por ejemplo, solicitamos ya el pasado 28 de abril que se nos remitiese un estudio que realizó el Departamento de Industria en 2003 y de momento no lo hemos recibido, esperamos recibirlo, evidentemente, del Gobierno, y sería interesante conocer con qué estudios cuenta el Gobierno para haber elaborado, el proyecto de ley que en estos momentos está en tramitación en este Parlamento, porque en ese proyecto de ley se establece un índice de licencias que determina un número mínimo determinado de taxis o de licencias de taxi en la comarca de Pamplona, determina un calendario de concesión en la comarca y sería interesante y

necesario conocer con qué estudios o con qué datos soporta el Gobierno esos contenidos que incorpora en el proyecto de ley foral.

También planteamos los criterios que maneja el Gobierno en cuanto al número de licencias de taxi a conceder de acuerdo con la futura ley foral del taxi y, en último lugar, también planteamos, con esto terminaré, que el Gobierno informe sobre las estimaciones que maneja, si es que maneja estimaciones en relación con esto, sobre el impacto económico de las nuevas licencias del taxi en la comarca de Pamplona, sobre los ingresos que se pueden derivar de las mismas y el destino de dichos ingresos. Éste es un aspecto importante, porque parece ser el punto principal de conflicto con los taxistas. Ellos plantean, o así lo han trasladado, que en una primera fase sólo se concedan o se tramiten 45 nuevas licencias y que, posteriormente, la posible la posible tramitación de más licencias quede supeditada a lo que digan los estudios que haya que realizar. Con el texto del Gobierno serían 180 nuevas licencias en estos tres años. Y además creemos que se debe precisar con claridad también por qué el Gobierno de Navarra ha incorporado en la ley foral del taxi que el procedimiento de concesión de las nuevas licencias pueda ser el concurso o la subasta, a elección de las entidades locales. Nos parece que este dato sí que puede dar lugar a que se sospeche que hay un afán recaudatorio puesto que si se opta por la subasta parece claramente contradictorio que se puedan otorgar las nuevas concesiones vía subasta con un objetivo que entendemos que el propio Gobierno ha declarado en esta nueva regulación, y es conseguir que el servicio del taxi sea un servicio más barato. El propio Gobierno ha entendido y ha hecho público que entiende, y nosotros con el Gobierno, porque yo creo que esto es compartido, que en Pamplona y su comarca es un servicio que hay que mejorar y es un servicio caro. Abrir la posibilidad a que la concesión sea por subasta no parece muy coherente con ese objetivo de paliar o corregir ese dato, ese elemento de que tenemos un servicio del taxi en estos momentos caro en Pamplona y la comarca de Pamplona.

Éstas son las cuestiones que, en cualquier caso, planteamos al Consejero y de la información y de los datos que pueda aportar realizaremos la oportuna valoración. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias a usted, señor Nuin. Señor Miranda, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Buenos días, señora Presidenta y señores parlamentarios. En primer lugar, he de decir que la petición de comparecencia de Izquierda Unida yo creo que es una petición sensata y que todas las preguntas que se formulan en la misma son pertinentes para aclarar tanto el contenido de la ley del taxi como la propia situación del sector en este momento. Por lo tanto, vaya por delante de alguna manera el entendimiento de esta solicitud de comparecencia que gustosamente vamos a intentar explicar lo mejor posible.*

También hay que poner de manifiesto que, evidentemente, estamos en una situación de huelga del sector, que eso no se le escapa a nadie. Hay que decir que había una esperanza fundada de que esta huelga se hubiera resuelto ayer por la tarde, de acuerdo, como luego detallaré, a los acuerdos alcanzados en la tarde del jueves pasado. No ha sido así, parece que se ha creado una situación de impasse *y, como luego habrá tiempo también de comentarlo, esperemos que este* impasse *sea lo más breve posible para que se pueda restablecer un servicio público porque yo creo que no se nos tiene que escapar a nadie que lo que está en huelga es un servicio público, bien es cierto que con poca repercusión en el ámbito ciudadano pero también con una ausencia prácticamente total del cumplimiento de los servicios mínimos, porque así fue manifestado expresamente por el sector desde el momento de su decreto por parte del Gobierno de Navarra. Pero, como digo, hay una luz de esperanza por parte del Gobierno en que se pueda por parte del sector reconsiderar su posición y que se vuelva al trabajo, como yo creo que es el interés de todos los que estamos aquí, de los ciudadanos y creo que también de los propios taxistas.*

Dicho esto, antes de empezar, simplemente quisiera hacer una puntualización porque es importante. Respecto a todo lo que ha dicho el señor Nuin, sólo hay una imprecisión que tiene su importancia. La ley del taxi, la ley que tienen todos ustedes, no prevé que se den 180 nuevas licencias en los próximos tres años. Como ahora explicaré, el procedimiento es otro pero, como ha dicho de una manera clara, al igual que el resto de la intervención, yo creo que este dato había que aclararlo. Ahora explicaré cuál es la previsión del texto del proyecto de ley que tienen todos ustedes y que, desde luego, no es el automatismo de esas 180 nuevas licencias en tres años sino un procedimiento reglado y escalonado.

Y, dicho esto, paso al contenido de la intervención. En primer lugar, me gustaría decir, por la importancia ciudadana que tiene, que esta ley no es sólo una ley para el taxi en la comarca de Pamplona sino que es una ley para el conjunto de Navarra, porque hay apartados de la ley que pueden ser muy importantes en su aplicación para la prestación del servicio de transporte público en el resto de Navarra. Por tanto, yo siempre que he podido hablar de esta ley he dicho que, evidente-

mente, el objetivo más público es corregir el servicio de taxi en la comarca de Pamplona, pero que no nos olvidemos del resto de Navarra, donde el taxi puede hacer una labor social muy importante en los próximos años. En este sentido, en la comarca de Pamplona los ayuntamientos que han manifestado expresamente su voluntad de mancomunarse son diecinueve, con un total de 304.000 habitantes en su conjunto y con un número actual de licencias de 221, y en el resto de Navarra hay otros 259 ayuntamientos con competencias en materia de taxi que tienen distribuidas un total de 135 licencias en la actualidad y abarcan un total de 280.000 habitantes.

En el contexto de la comarca de Pamplona, que, sin duda, es donde más focalizada está esta ley, he querido volver a significar el paso dado por los ayuntamientos de la comarca de Pamplona, por cierto, ayuntamientos de todo color político, como todos bien sabemos, diecinueve de los cuales adoptaron a lo largo del pasado mes de diciembre acuerdos individuales solicitando al Gobierno de Navarra que se pusiera en marcha esta ley del taxi y también haciendo votos por la mancomunización del servicio. Por tanto, yo creo que es muy importante decir que esta ley, con independencia de toda la tramitación que lleva desde hace muchísimo tiempo, en el último tramo ha sido a través de una voluntad expresa de diecinueve ayuntamientos en la comarca de Pamplona, como todos ustedes saben, de diferente signo político.

También creo que es el momento de volver a recordar que la situación administrativa de la comarca de Pamplona no deja de ser peculiar, ya que para una población de 304.000 habitantes, es decir, el tamaño medio de una ciudad europea, dentro de lo que son las rondas de Pamplona, es decir, este contexto que tiene menos de 40 kilómetros cuadrados, tienen competencias en materia de taxis diecisiete ayuntamientos y, por tanto, evidentemente, esta situación administrativa complica la prestación de este servicio y han sido los propios ayuntamientos los que han reconocido esta situación y han solicitado expresamente que se lleve a cabo esta ley para la mejora del servicio del taxi y para mancomunar el servicio; repito, diecisiete ayuntamientos dentro de las rondas y diecinueve ayuntamientos en total.

Entro ya en la primera pregunta específica de la comparecencia, y es hacer una breve reflexión sobre cuáles han sido las negociaciones con el sector. En primer lugar, hay que decir, porque también se ha puesto así de manifiesto ante ellos, que esta ley no se ha negociado en un mes, que parece que es una de las acusaciones que se nos ha hecho reiteradas veces, que en otras comunidades autónomas han estado años, yo les quiero decir que sobre esta ley, por lo menos en su última concepción, se lleva hablando, tratando con el sector, teniendo reuniones, tengo aquí las actas por si alguien las quiere consultar, alguna de ellas muy curiosa, como mínimo desde hace ocho años. La primera acta que tengo, la primera que hemos podido localizar de este último periodo, es del 30 de enero de 1997. Por lo tanto, hace ocho años que en el Departamento de Obras Públicas se está hablando con el sector del taxi sobre la mancomunación del servicio y sobre una posible ley. Por tanto, como bien les dijimos a los representantes del sector, no cabe decir que ha sido un tema sobrevenido, porque se sabía desde hace muchos años que iba a haber ley, que iba a haber una ley que mancomunase el servicio y que, por cierto, alguno de los parámetros que se manejaban hace años yo creo que se han suavizado sustancialmente con la redacción actual de la ley. No les voy a leer el acta, pero parece que la hubiéramos escrito en alguna reunión de las últimas semanas, es decir, hace ochos años se estaba hablando en el Departamento de Obras Públicas exactamente de lo mismo que lo que se ha venido hablando en el último mes y medio. Insisto, no es una ley sobrevenida.

Esta última fase, donde por parte del Departamento de Obras Públicas se dijo: ahora sí que vamos a intentar que haya ley y esperemos que tenga el respaldo del Parlamento, les puedo decir que comenzó hace un año, es decir, hace un año nos reunimos con los representantes del sector y les avisamos ya formalmente de que si por parte de los ayuntamientos había una manifestación expresa de que se apostaba por la ley, el Departamento de Obras Públicas estaba dispuesto a promoverla ya de manera definitiva y, por tanto, presentarla al Parlamento.

Con base en esta situación, se dio el banderazo a este último procedimiento, se realizó el correspondiente y último estudio, como luego veremos, por parte del Gobierno de Navarra, se hizo también el análisis jurídico de la situación actual, es decir, del estado de la regulación en el conjunto de España, y se dedicó desde el mes de junio del año pasado hasta el mes de enero de este año a la preparación de esta documentación, que nos permitiese poder presentar un texto razonable, tanto a los ayuntamientos, evidentemente, como al sector. En este sentido, las conversaciones y negociaciones con el sector del taxi dieron comienzo oficialmente o formalmente el día 23 de febrero.

Desde el día 23 de febrero en el Departamento de Obras Públicas mantuvimos más de 50 horas de reuniones con los representantes del sector y les puedo decir que a estas reuniones venían del orden de diez, doce, quince personas vinculadas directamente con el sector, entre taxistas y representantes legales. Es decir, el Departamento de Obras Públicas ha estado siempre abierto y hemos

estado siempre dispuestos a negociar horas y horas el contenido de la ley.

Con base en esas negociaciones, que fueron negociaciones complejas, con base además en un texto, un borrador de ley que se remitió a todos ustedes a finales de febrero, el 22 de marzo de este año el sector aprobó el acuerdo alcanzado en la mesa de negociación. Hubo una asamblea la noche del día 22 de marzo de 2005, un martes de Semana Santa, y el sector, con un 80 por ciento de respaldo, aprobó el texto o el contenido de los acuerdos alcanzados por el Departamento de Obras Públicas y sus representantes. Podríamos entrar en las anécdotas de esa noche, pero les puedo decir que yo personalmente, el Consejero de Obras Públicas, tuve una llamada desde la asamblea de los taxistas para pedir instrucciones o respaldo a determinadas medidas que se querían aprobar esa misma noche. A las once y media de la noche tuve una llamada del Presidente de Teletaxi para pedirme autorización para poder plantear a la asamblea determinados planteamientos para poder aprobarse en la asamblea. Evidentemente, para algo iba a valer también esa llamada, aparte de las 50 horas de negociaciones, cuando el 80 por ciento de la asamblea aprobó esa noche el acuerdo alcanzado. Y, como algunos de ustedes recordarán, el día 23, miércoles santo, dimos sendas ruedas de prensa, en las que tanto el Gobierno de Navarra, con presencia de los taxistas, como posteriormente los taxistas explicaron a la opinión pública el contenido del acuerdo alcanzado. Yo les recomendaría que se leyesen lo publicado el día 24 de marzo, Jueves Santo, para ver que ni luego el Gobierno ha cambiado nada ni lo que se está negociando ahora es diferente de lo acordado el día 22 de marzo. Y, por tanto, yo creo que es importante decir ante la opinión pública que fue un acuerdo importante, un acuerdo muy trabajado y que luego, desgraciadamente, se han torcido las cosas por razones que muchas veces no acabamos de entender.

Paso al siguiente hito, yo diría que lamentable, y es que el día 12 de abril del año 2005, mientras –y digo "mientras", no "después", conjugo bien, creo que es un adverbio de tiempo– el sector estaba recibiendo la ley del taxi, a la vez que la estaban recibiendo todos ustedes, porque se remitió simultáneamente a todos los grupos políticos de este Parlamento, creo que por deferencia a ustedes, y pueden ver los sellos de entrada en sus respectivos grupos políticos, repito, mientras se estaba recibiendo la ley el día 12 de abril, simultáneamente, el sector del taxi anunció que se ponía en huelga. Las razones, evidentemente, yo creo que no son el contenido textual de la ley, porque no hubo tiempo material para abrirla y leerla. Esa misma mañana tuvimos una reunión en el departamento en la que tres representantes del sector del taxi vinieron a mi despacho a decir que debido a unas circunstancias sobrevenidas y a una serie de noticias de prensa, etcétera, ellos consideraban que no era ése el marco, que esperaban y que no tenían más remedio que ponerse en huelga. Por tanto, no es el contenido de la ley lo que les ha llevado a la huelga sino agentes o planteamientos externos a la misma. También creo que es fácil entender, aunque complicado de resolver, que en el momento en que un sector se pone en huelga posiblemente las razones que permitieron un acuerdo el día 22 de marzo igual son más difíciles de hacer llegar nuevamente a una asamblea que ha acordado ponerse en huelga.

No obstante, desde el mismo inicio de la huelga, y porque nunca se han roto las relaciones con el sector ni en el ámbito de lo institucional, incluso más les diría, ni siquiera en el ámbito de lo personal, a pesar de lo que algunos hemos tenido que aguantar de manifestaciones en la calle, es decir, mientras se ha mantenido la huelga en el Departamento de Obras Públicas hemos mantenido contactos permanentes con el sector del taxi, unos más discretos y otros más públicos. En este sentido, y después de volver a trabajar horas con los representantes, se alcanzaron por dos veces acuerdos con la mesa de negociación, el día 21 de abril, jueves, por la noche, y el día 29 de abril, viernes, a las cuatro de la tarde. Y quiero decir que, evidentemente, luego es fácil o incluso lógico decir que no ha habido acuerdos previos que haya tomado la asamblea. Había acuerdos de una mesa de negociación, otra cosa es que, evidentemente, en esa mesa de negociación unos pueden estar más o menos a favor de lo que se acuerde. Pero lo que es cierto es que el 21 de abril y el 29 de abril salieron de la mesa de negociación sendas propuestas por escrito respaldadas por el Gobierno y respaldadas por los representantes del sector, que fueron echadas para atrás por la asamblea de taxistas. Por tanto, también quiero poner de manifiesto que no sólo ha habido ganas de negociar sino que, además, también ha habido acuerdos alcanzados con ellos.

El día 21 de abril, que era viernes, ya avisamos al sector que, como era conocido, la ley tenía que seguir adelante, evidentemente, una ley no puede ser paralizada por una situación de huelga, ¿qué le vamos a hacer? El mismo día 29 el sector sabía... Perdón, pero es que están teniendo una conversación y yo personalmente me distraigo un poco. Si estamos en el Parlamento quizás pediría...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Sí, ruego a sus señorías y a todos los miembros de la prensa, en primer lugar, que pongan en silencio sus móviles y, en segundo lugar, que guarden silencio para que el Consejero pueda concentrarse en su explicación.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Bien, como les decía, el día 21 de abril, que era vienes, ya avisamos al sector de que la ley tenía que seguir adelante y, además, ellos sabían que ese mismo viernes a primera hora de la mañana había sido aprobado el texto de ley por la Comisión Foral de Régimen Local, a lo que yo le doy mucha importancia porque, al fin y al cabo, los representantes de las entidades municipales de Navarra han dado el visto bueno al contenido de la ley tal y como hoy se conoce, y a última hora de la mañana del viernes el Consejo Navarro de Transportes, donde estaba presente el Presidente de AITAN, aprobó también el proyecto de la ley del taxi. Por tanto, nosotros en ningún momento ocultamos nada al sector desde el punto de vista de la aprobación de la ley. Como les digo, el día 2 de mayo, como todos ustedes saben, el Gobierno de Navarra aprobó el proyecto de ley del taxi pero inmediatamente a su aprobación se hizo público por parte del Gobierno que seguíamos dispuestos a aceptar cualquier sugerencia o cualquier propuesta sensata por parte del sector, de manera que si el Gobierno entendía que encajaba dentro de las premisas de la ley se podía hacer una propuesta a los grupos políticos que respaldan al Gobierno para que se convirtiese en enmienda, y en esa situación es en la que estamos todavía.*

En este camino también, y en este caso a iniciativa del Departamento de Obras Públicas, se mantuvieron contactos entre el 7 y el 16 de mayo con representantes del sector del taxi. Estos contactos, que iban encaminados en la misma línea que todas estas últimas semanas, al final no fructificaron porque entre medias se produjo la comparecencia de los taxistas aquí en el Parlamento, ellos percibieron, es nuestra opinión, una sensación quizás de respaldo a sus pretensiones y yo creo que con ese imaginario no se avinieron a intentar cerrar un acuerdo con el Gobierno de Navarra.

Como se seguía en huelga, y yo creo que por lo menos por una parte de los taxistas y, desde luego, por parte de los que han estado negociando con el Gobierno siempre ha habido una voluntad de alcanzar un acuerdo, el día 18 de mayo por la tarde representantes del sector del taxi, de manera indirecta, solicitaron expresamente una reunión con el Gobierno de Navarra para intentar desbloquear la situación. Esta solicitud, que se la hicieron personalmente al Presidente del Gobierno de Navarra esa tarde del día 18, inmediatamente fue atendida, es decir, la noche del 18 de mayo un representante del sector solicitó al Presidente del Gobierno de Navarra una reunión para intentar desbloquear la situación y el mismo día 19, o sea, al día siguiente, por la tarde se mantuvo esta reunión.

El jueves pasado, 19 de mayo, por la tarde, nos reunimos en el despacho del Presidente del Gobierno de Navarra tres representantes del sector del taxi, el Presidente del Gobierno de Navarra y el Consejero que les habla. En esa reunión, y a instancias de lo que se había manifestado por parte del sector de lo que se podía negociar, el Gobierno de Navarra puso negro sobre blanco lo que podía ser una propuesta de una posible enmienda que en el caso de desconvocarse la huelga sería propuesta por el Gobierno a los grupos políticos que respaldan al Gobierno para que se convirtiese en enmienda a la ley. Esto fue el jueves por la tarde. En la reunión otros no estuvieron, yo sí que estuve presente y les puedo decir que se terminó con un acuerdo, igual que los anteriores, es decir, un acuerdo no de que se daba por bueno lo tratado y que, por tanto, se acababa la huelga, sino un acuerdo de que entre los que estábamos en la reunión, repito, se estaba de acuerdo en trasladar a la asamblea de taxistas una propuesta, de manera que si la asamblea de los taxistas desconvocaba la huelga de inmediato esa propuesta se podría convertir en enmienda a la ley.

Ésta es la situación del jueves por la tarde. A lo largo del viernes yo, personalmente, tuve varios contactos con los representantes del sector. Ayer lunes hubo otra serie de contactos, en el Gobierno de Navarra o en el Departamento de Obras Públicas pensábamos que se iba a desconvocar la huelga ayer por la tarde. Es evidente que no se ha desconvocado todavía pero, como les digo, sigue abierta la posibilidad de que si se desconvoca esa huelga por parte de UPN y CDN se presentaría una enmienda que recogiese lo acordado la tarde del jueves en el despacho del Presidente del Gobierno de Navarra. Les quiero adelantar que el Gobierno de Navarra, y con esto termino la fase de negociación para no extenderme más, siempre ha mantenido abierta la línea de negociación con el sector del taxi, pero con una premisa evidente: la ley del taxi debe mantenerse en los términos suficientes para que sea una ley que venga a mejorar la prestación de un servicio público; es decir, hacer una ley para que no resuelva el problema que está creado, evidentemente, yo creo que ni es la competencia del Gobierno de Navarra y espero que tampoco sea la competencia del Parlamento, porque para eso creo que huelga hacer esta ley del taxi. Hay que recordar que la ley del taxi ha nacido para resolver un problema, no viene a ordenar un sector que funcione.

El sector del taxi, en particular en la comarca de Pamplona, no funciona, salvo que alguno de ustedes me lo pueda rebatir a lo largo de esta sesión parlamentaria. Entonces, como no funciona, lo que ha querido el Gobierno de Navarra, con el apoyo de diecinueve ayuntamientos de la comarca de Pamplona y esperando siempre el apoyo del

resto de grupos políticos, es promover una ley que viniera a poner los mimbres para que este servicio funcione, cambie y preste un buen servicio público a los ciudadanos a lo largo de los próximos años. Por tanto, creo que es absurdo proponer una ley en esos términos y luego irla talando para quedarnos con una ley que puede ser que le interese al sector del taxi pero que creo que puede ser que no interese al conjunto de los ciudadanos.

Y con esto les llamo la atención sobre un tema muy importante. Esta ley del taxi, Dios mediante o Parlamento mediante, se aprobará a lo largo de este próximo mes de junio, pero la ley no va a cambiar el sector el día 1 de julio. El sector se va a cambiar a lo largo del año 2006, del año 2007, en fin, a lo largo de los próximos años. Si la ley no es suficiente para poder cambiar el servicio público del taxi, los ciudadanos dirán dentro de un año o dentro de año y medio o dentro de dos años: ¿pero esto qué es? Nadie se acordará de la huelga, nadie se acordará de si el Consejero Miranda o el Consejero Pérez hizo o propuso una buena ley; el ciudadano lo que va a ver en la calle es que el servicio sigue sin funcionar y, por tanto, de lo que se haga en la tramitación de la ley en estas próximas semanas tendremos o no tendremos servicio de taxi en los próximos años en la comarca de Pamplona.

Otro tema importante, y le agradezco al representante de Izquierda Unida que haya formulado expresamente esta pregunta, es con base en qué el Gobierno de Navarra confecciona una ley. Yo diría que mi cultura política o democrática me lleva a pensar que los parlamentos se tienen que basar fundamentalmente en criterios políticos para adoptar decisiones en beneficio de los ciudadanos, es decir, no tienen obligación de contar con un respaldo técnico para adoptar medidas. Pero, dicho esto, creo que también es de sentido común que ante una ley que toca aspectos técnicos se cuente con un respaldo o una sustentación que venga a respaldar la opinión de un Gobierno cuando propone una ley y luego los votos de un Parlamento cuando la aprueba. En este sentido, me gustaría decirles –y quito el montón de las actas, quito la petición de comparecencia y quito la ley– que el Gobierno de Navarra no tiene un estudio del taxi, tiene cinco estudios de taxi, tiene todo esto, que, por supuesto y de inmediato, vamos a hacer llegar a todos los grupos parlamentarios para que vean que, evidentemente, no se oculta nada, todo lo contrario, para que tengan conocimiento, que, desde el punto de vista técnico, evidentemente, también hacía falta, de en qué se ha basado el Gobierno de Navarra para hacer la propuesta y el contenido de la ley. Estos estudios no son del año 1990 sino que son estudios realizados a lo largo de los últimos cuatro años. Hay un estudio de CIES del año 2000; hay un estudio de Target, empresa muy competente en materia de tráfico en España, del año 2003 para Pamplona y comarca; hay otro estudio de Target, del año 2004, exclusivamente para Pamplona; hay un estudio independiente del Gobierno de Navarra realizado por Facua, que es una organización de consumidores en el ámbito de la nación, en el que se analiza la situación tarifaria de 37 ciudades españolas; y, por último hay un estudio confeccionado por Consultrans, una empresa con un amplísimo historial en materia de tráfico y transportes en España, en el que se hace también un análisis sobre la oferta y demanda del taxi en la comarca de Pamplona y propuestas para su mejora. De alguna manera, este informe de Consultrans se apoya y viene a resumir los informes anteriores, hace sus propios análisis técnicos y hace una serie de propuestas.

¿Por qué no se han entregado estos estudios al sector del taxi? Pues miren, no se han entregado, y lo digo como lo pienso, porque al día siguiente de entregar el estudio tendríamos una rueda de prensa diciendo que los estudios son una porquería. Como parece que la voz de determinados colectivos tiene más validez que la voz de la Administración, el estudio del Gobierno de Navarra sobre el taxi es una porquería, y eso es lo que no hemos querido. Los estudios con los que cuenta el Gobierno de Navarra son de la máxima calidad técnica y de lo mejor que se puede tener hoy en día en España y, por tanto, nos los hemos reservado precisamente hasta entregárselos a ustedes, es decir, a los grupos parlamentarios de la Cámara, para que vean si están o no están fundados: primero, el análisis de la situación del taxi en la comarca de Pamplona, que, por otra parte, cuando lo lean no creo que les descubra nada nuevo sobre la situación del taxi en la comarca de Pamplona; por otra parte, la comparación con el resto de España, lo cual es muy importante; y, por último, las propuestas que hacen para que este servicio se mejore sustancialmente. Verán y podrán comprobar que las propuestas que hacen los diferentes estudios, tanto el que se hizo en su día para Pamplona como el que se hace para la comarca de Pamplona, van mucho más allá de lo que la ley del taxi propone para cambiar el servicio del taxi en la comarca de Pamplona, y, por tanto, podrán comprobar, si tienen tiempo de leer los estudios, que el Gobierno de Navarra ha propuesto una ley del taxi moderada, porque también sabemos que después de veintiséis años de tener un servicio prácticamente anquilosado, como ya se dijo el día 22 de marzo, no se puede pretender cambiarlo todo de un plumazo. Yo creo que hay que ser razonables también en los cambios. Entonces, ustedes podrán ver que las propuestas son mucho más ambiciosas de lo que la ley del taxi ha propuesto en primera instancia para el cambio de este servicio de la comarca de Pamplona, bien entendido que el futuro está abierto y que las admi-

nistraciones competentes, en este caso las administraciones locales, podrán ir acomodándose a lo largo de los próximos años a las necesidades reales del servicio.

La siguiente pregunta del señor Nuin es qué criterios ha utilizado el Gobierno de Navarra para el diseño de esta ley del taxi. Bueno, pues hay un criterio prioritario y yo diría que único, es decir, el taxi tiene que aumentar de forma significativa su presencia en la movilidad urbana de la comarca de Pamplona, más allá de que se preste un buen servicio público, que, evidentemente, quizás es lo que más directamente perciben los ciudadanos, pues yo creo que cuando los ciudadanos cogen un taxi no están pensando hoy por hoy en que están favoreciendo la movilidad urbana, sino que están pensando en tener un buen servicio para ir al hospital, para ir a la clínica, para ir a la universidad o a donde sea. Creo que en este momento todavía el ciudadano no está pensando en que está haciendo un bien medioambiental cuando está usando un taxi, pero, evidentemente, por lo que tienen que luchar de aquí en adelante el Gobierno y la Administración Pública es por que los servicios de transporte público tengan una participación relevante en la movilidad urbana, insisto, más allá de aquello que es más tangible y más agradecido, que es que el servicio público se preste correctamente. Por tanto, hay que volver a decir, y a la vista está en cualquier estudio que se realice, porque es de sentido común, cabe pensar y se dice expresamente, que la comarca de Pamplona es una de las áreas metropolitanas españolas con menor presencia del taxi en la movilidad urbana, a diferencia de multitud de servicios públicos que se prestan en la comarca de Pamplona y en Navarra, donde se está a la cabeza de España en cantidad de aspectos y, en particular, en lo que afecta a los servicios públicos en la comarca de Pamplona, en el servicio del taxi, por las razones que todos conocemos, resulta que estamos a la cola de España en cuanto a la prestación de este servicio público.

Daré cuatro pinceladas desde el punto de vista técnico, que están también recogidas en los estudios. La situación actual en la comarca de Pamplona es que se prestan en torno a unas 4.800 carreras al día, y esto es muy curioso porque en una situación de conflicto todos hablamos mucho y al final hay muchas cosas que salen a la luz, y este dato, si ustedes tuvieran ganas o interés de contrastarlo con la opinión de los taxistas, coincide exactamente con lo que en alguna declaración de algún taxista se pone de manifiesto; es decir, en la comarca de Pamplona se hacen hoy por hoy unas 4.800 carreras al día, y eso lo han dicho ellos, yo diría que inintencionadamente.

De acuerdo con lo que se tendría que mover en una situación óptima y con lo que es un servicio de taxi hoy en día en España, en la comarca de Pamplona debido a su población, a esos 304.000 habitantes, podríamos estar hablando de que se podría llegar hasta las 12.000 carreras al día, esto en comparación con los mejores servicios de taxi que funcionan en España. Sobre este número, que también ha sido cogido el rábano por las hojas y también se me ha devuelto envuelto en papel de regalo, se dice: ¿pero qué dice el Consejero?, pero ¡qué barbaridad!, ¡a quién se le ocurre!, ¡pero si entre Bilbao, Logroño y Vitoria no suman 12.000 carreras al día! Señores, no suman las llamadas de teléfono, pero las carreras al día, evidentemente, son muchísimas más de las que se están prestando en la comarca de Pamplona. Lo que pasa es que ellos, el sector del taxi en Pamplona, ha sumado las llamadas de teléfono en Bilbao, en Logroño y en Vitoria. Evidentemente, como el régimen que se pretende mantener en Pamplona es que el taxi se coja por teléfono, cosa que yo creo que no queremos todos los demás, es decir, que el taxi se pueda coger en la calle y que no haya que llamar por teléfono, evidentemente, yo entiendo que es fácil defender que en algunos sitios todavía se sigue llamando por teléfono. Bilbao yo lo conozco poco pero, como a la vista está que alguna otra ciudad la conozco algo mejor, por ejemplo, Zaragoza, me gustaría saber cuántas llamadas de taxi en proporción a las carreras que se hacen en Zaragoza son vía centralita, porque en una ciudad como Zaragoza, en una ciudad como Madrid, en una ciudad como Barcelona, en una ciudad como Bilbao o en una ciudad donde funcione el servicio del taxi, el taxi se para en la calle y no se llama por teléfono para coger un taxi. Me he detenido, pero creo que merecía la pena aclararlo porque es un dato que se está manejando últimamente con excesiva facilidad.

Como les digo, en la situación desde 4.800 carreras hasta un futuro óptimo, que creo que todavía es muy difícil de alcanzar, estaríamos hablando de esas 12.000 carreras al día, pero había que fijarse un objetivo a corto plazo y se ha establecido, en los estudios que hemos manejado, en torno a 7.700 carreras al día en la comarca de Pamplona. Para esto, y de acuerdo con los análisis técnicos realizados, lo que se necesita en la comarca de Pamplona son estos datos que aparecen aquí, es decir, los datos técnicos base que se manejan son que para hacer 7.700 carreras al día haya un total de 360 taxis en las horas punta en la comarca de Pamplona, una media, descontando horas valle, festivos, nocturnos, etcétera, de 90, pero, en fin, yo creo que el dato más importante son los 360, y para que haya 360 taxis en hora punta en la comarca de Pamplona hacen falta en torno a 400 ó 410 licencias, y esto nos lleva a la famosa cifra de un taxi por cada 750 habitantes. Es decir, si con los datos que hoy en día se quisie-

ra tener en torno a este número de carreras al día, superando ostensiblemente la situación actual, sería necesario tener un servicio de taxi equivalente a estas cifras. Pero también les adelanto que es evidente que la comarca de Pamplona tiene unas circunstancias administrativas y distribución poblacional muy peculiares y puede ser que con menos taxis se preste el mismo servicio. De ahí viene la flexibilidad que ha planteado la ley para hacer análisis intermedios, para ir analizando la exigencia o la necesidad de que se alcancen estas 400 licencias para la prestación de un servicio razonable en la comarca de Pamplona.

Un resumen rápido sería que están los diecinueve ayuntamientos de la comarca de Pamplona con esos 304.000 habitantes, la situación actual de 221 taxis, lo cual representa un taxi por cada 1.375 habitantes, que, como luego veremos, es una cifra absolutamente descabellada, y la ley hace una apuesta en su contexto actual para prever una prestación en la comarca de Pamplona de hasta 400 taxis. Por tanto, esa cifra es el taxi por cada 750 habitantes, que yo les pido que se queden con este número en la cabeza, y a su vez es lo que tiene reflejo en la ley como índice general de licencias, que es el 1,33 por cada mil habitantes; es decir, si ustedes multiplican 1,33 por 304.000 habitantes les salen las 400 licencias que se proponen como objetivo en la ley.

Me gustaría decirles también que yo creo, aparte de que lo podrán comprobar ustedes en sucesivos estudios, que el Gobierno de Navarra no está diciendo ninguna barbaridad con este objetivo, porque estamos partiendo de un taxi por cada 1.375 habitantes en la comarca de Pamplona y la situación actual en el conjunto de España es otra. He entresacado me parece que son once ciudades de tamaño similar a Pamplona y, como pueden ver ustedes, San Sebastián tiene un taxi por cada 590; Cádiz uno por cada 600; Valencia uno por cada 263, y Valencia tiene 762.000 habitantes, es decir, no es diez veces Pamplona, es el doble; León un taxi por cada 730, con casi un tercio de población; Granada un taxi por 440; Bilbao uno por 455; Valladolid, muy parecido a la comarca de Pamplona, uno por 710; La Coruña, 474. Insisto, en la comarca de Pamplona estamos en un taxi por cada 1.375 habitantes. Hay 43 ciudades españolas por encima de la comarca de Pamplona.

También les diré que me hace gracia que, evidentemente, si hay 43 por encima, me parece que hay siete por debajo; y también hemos visto en los medios de comunicación que se han puesto como ejemplo de lo que tiene que ser un servicio de taxi esas siete ciudades que están por debajo, que son Albacete, Palencia, Castellón de la Plana, Zamora... Evidentemente, yo creo que la comarca de Pamplona no tiene que aspirar a compararse ni con Albacete, ni con Palencia, ni con Castellón de la Plana, ni con Zamora, creo que tenemos que aspirar a compararnos con otras ciudades donde funciona razonablemente el servicio. Como también se ha hecho referencia en repetidas ocasiones a lo bien que se ha hecho la ley del taxi en el País Vasco, yo estoy seguro de que la ley del taxi del País Vasco es una ley excelente, no la pongo en cuestión, pero, evidentemente, la ley del taxi del País Vasco se ha hecho contando con una situación en la que Bilbao tiene un taxi por cada 455 habitantes y San Sebastián tiene uno por cada 590. Nosotros queremos llegar a un taxi por cada 750; San Sebastián tiene uno por cada 590 y Bilbao uno por cada 455. Yo así también hago leyes buenas.

Creo que es muy importante decir cuál es el contexto actual de la ley que tienen todos ustedes para su tramitación, y digo que tienen todos ustedes porque es evidente que si el sector desconvocase la huelga en las próximas horas, en el Gobierno de Navarra, como bien hemos dicho, estamos en disposición de proponer hacer una enmienda que de alguna manera viniese a matizar este calendario. Pero, insisto, lo que en este momento tienen ustedes, y es lo que vale a día de hoy, es que éste es el escenario del futuro del servicio de taxi en la comarca de Pamplona y, por tanto, yo también apelo a que den su opinión política, aunque no sea hoy, evidentemente, el día de manifestarla, respecto a cómo se ha diseñado esta ley para que no sea traumática para el sector.

En definitiva, y aunque sea precisamente la etiqueta vertical, con esta ley se está ofreciendo a un sector económico cinco años para su transformación en beneficio de los ciudadanos, yo creo que si hubiéramos sido más ambiciosos nuestra obligación quizás hubiera sido otra. Es decir, señores, vamos a resolver esto de una vez. Pero para compaginar el interés público y el interés de un sector económico lo que se ha diseñado es una ley en la que hay cinco años para su transformación, y seguro que ustedes conocerán mucho mejor que yo otros sectores económicos que se han tenido que reformar, que transformar en cuestión de días a veces, y a un sector que, evidentemente, parte de una situación no especialmente complicada desde el punto de vista económico se le da un panorama de cinco años para su transformación más ocho años de preaviso, es decir, tenemos ocho años de preaviso y cinco de transformación. Yo apelo también a todos ustedes para que analicen cuál puede ser el sentir de los ciudadanos respecto de esta ley.

En definitiva, vamos a repasar rápidamente cuál es el calendario previsto en la ley. El año 2005, en el que estamos, año sabático, es decir, no hay cambio de estatus por parte del sector y, por tanto, durante todo este año se mantiene la situa-

ción actual, un taxi por cada 1.375 habitantes. En el año 2006, y de acuerdo con lo que se pactó en su día con el sector, la ley prevé que se otorguen ya por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona 90 nuevas licencias en dos tandas de 45; es decir, una tanda en el primer semestre del año 2006 y una tanda en el segundo semestre del año 2006; 90 nuevas licencias que nos llevarían a un total de 311 licencias en la comarca de Pamplona y todavía un ratio de un taxi por cada 975 habitantes. Insisto en que, por favor, comparen estos datos con los del resto de las ciudades españolas. Aun así, y además lo hemos metido en la ley, hemos entendido que quizás sea razonable en el caso de la comarca de Pamplona analizar en el año 2007, es decir, hacer una parada técnica y hacer un completo estudio de la situación del taxi en la comarca de Pamplona, que haga este estudio la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y que este estudio cuente con informe expreso del Consejo navarro del taxi, donde, por supuesto, van a estar representados los taxistas.

Les ruego que me entiendan por si no la sabemos explicar bien o la ley no está suficientemente clara. Lo que prevé la ley es que se alcancen las 400 licencias antes del año 2009, pero la ley, si han tenido tiempo de leerla, dice expresamente que salvo que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona determine otro calendario en función del resultado del estudio, es decir, la ley que tienen todos ustedes ya prevé que este calendario se pueda amoldar a lo que resulte del estudio. Por tanto, ésa es la situación de la ley que en este momento está en trámite en el Parlamento de Navarra.

Yo también querría decirles, brevemente, porque no sé si me estoy extendiendo, otros aspectos de cosas que se han negociado con el sector y que se han introducido en la ley, es decir, a pesar de que el sector está en huelga, el Gobierno ha introducido mejoras expresas pactadas con ellos. La más importante quizás, y ya sé que a muy pocos grupos políticos, por no decir a ninguno, les hacía gracia, es que se ha eliminado la posibilidad de que haya empresas de taxi. Como todos ustedes saben, en el primer borrador que se remitió había la previsión de que hubiera empresas de taxi en la comarca de Pamplona. Esto, tanto por la opinión de los grupos políticos como por la insistencia del sector, se ha eliminado de la ley. Otro tema importante, es el máximo de una licencia por persona, es decir, que no puede haber una persona que, sin atender a la figura de empresa, pudiera tener dos o tres licencias, es decir, la licencia también está vinculada a un solo taxista. Otro tema que yo creo que también hay que comentar expresamente en la reunión de hoy es que se ha reducido sustancialmente la posibilidad de contratar asalariados y ha quedado expresado en la ley que los asalariados serán un máximo de un asalariado por titular, cuando podía haber hasta cuatro, que el tiempo de conducción del asalariado tendrá que ser como máximo el tiempo de conducción del titular de la licencia, es decir, lo que se pretende evitar es que haya un titular de licencia que ponga otro negocio y alquile o contrate o dé el taxi para operar por un trabajador, es decir, lo que no queremos es que un señor consiga una licencia y se vaya a hacer otra cosa y entregue el taxi a un asalariado, sino que si quiere asalariado tiene que trabajar él primero para que luego pueda trabajar otro, y un tema muy importante, que, evidentemente, si hay asalariados es para que se note en el servicio, porque para que no se note, evidentemente, no hace al caso; entonces, lo que se prevé es que el asalariado precisamente pueda conducir el taxi cuando el taxi está parado, porque, si no, ¿para qué queremos asalariados?, la figura del asalariado es para que se pueda conducir el taxi cuando el taxi esté parado.

Esto, como todos ustedes saben, es el segundo gran caballo de batalla del sector. Es difícil entender por qué hay una negativa expresa a esta figura, porque le están pidiendo al Parlamento de Navarra es que prohíba por ley a un empresario contratar asalariados, eso es lo que está pidiendo, que por ley del Parlamento de Navarra se prohíba a un empresario contratar, lo cual yo creo que es un paso que no deja de ser curioso dentro de la situación económica española. Eso lo primero, desde el punto de vista político y desde el punto de vista normativo. Pero, segundo, lo que se les ha dicho 40.000 veces, si ustedes no quieren contratar personal, no contraten, no es una obligación, es una opción que deja abierta la ley para que se puedan aprovechar mejor los taxis y en particular en aquellas horas en las que el titular de la licencia es lógico que esté descansando, porque lo que se está pretendiendo de esta manera es que el titular de la licencia pueda dormir, pueda tener fines de semana, pueda tener vacaciones y pueda tener festivos. ¿Que quiere dejar el taxi en el garaje? Pues perfecto, pero si quiere y es bueno para el conjunto del servicio público contratar un personal asalariado para que conduzca ese taxi y haya más taxis en las calles de la comarca de Pamplona, éste es el objetivo que se pretende con esta figura.

También les diré que, frente a lo que se está diciendo repetidas veces, prácticamente todas las comunidades autónomas que tienen regulado por ley el servicio del taxi permiten la figura del asalariado, bien es cierto que el País Vasco no lo permite, pero, como les digo, la situación del servicio del taxi en el País Vasco, sobre todo en las dos principales capitales de provincia, no tiene nada que ver con la situación en la comarca de Pamplona. Yo no sé si cuando haya un taxi por cada 460 habitantes en la comarca de Pamplona igual alguien se tiene

que plantear que no haya asalariados, no lo sé. Pero es que aquí el objetivo es alcanzar en los próximos años, ene años, uno por cada 750. A mí me da la sensación de que cuando hicimos las consultas con los grupos políticos se entendía que esto era una buena medida para el fomento del uso del taxi en la comarca de Pamplona.

Otro tema que se acordó con ellos fue un tema que no es menor, que es que pudiera haber vehículos de sustitución para el caso de averías o de accidente por parte del vehículo titular del taxista; iniciar el uso del taxímetro de acuerdo con lo que se regula en las ordenanzas correspondientes; colocar publicidad interior o exterior en el taxi a favor de ingresos del taxista y sólo sujeto a canon de la Administración; un tema muy importante que no está en todas las leyes, que se puedan transmitir las licencias de forma onerosa entre taxistas, si bien con un plazo mínimo que ha quedado fijado en la ley en diez años para que no haya especulación con las mismas; y un tema al que también se le dio mucha importancia por parte del sector, que es la creación de un Consejo navarro del taxi, donde ellos están representados y al que hay que someter prácticamente todos los cambios que se hagan a lo largo de la vida de la ley.

Y ya por terminar, otros avances, que supongo que ustedes habrán podido comprobar en la ley, son que se va a poder detener el taxi en la vía pública, cosa que yo creo que es fundamental para que un servicio de taxi funcione en una ciudad española del tamaño de la comarca de Pamplona; que se pondrá en marcha el taxímetro cuando uno se siente en el coche, salvo que se haga por llamada telefónica, en cuyo caso las ordenanzas podrán regular si hay algún tipo de complemento en función de esa llamada, al igual que hay en otras ciudades también de España; que todos los taxis de Navarra deberán llevar taxímetro, esto no afecta a la comarca de Pamplona pero sí al resto de Navarra; que haya un número mínimo de taxis para minusválidos, que yo creo que es un avance importante, y, sobre todo, que se pueda regular el horario de prestación de servicio para que esté cubierta la totalidad de las horas habituales de transporte de este tipo de personas; una carta de deberes y derechos del usuario y del taxista; que las administraciones competentes puedan exigir requisitos para ser taxista, es decir, no sólo tener carnet de conducir sino también poder conocer la ciudad, hablar idiomas, lo que entienda la entidad local correspondiente para la mejora del servicio; que los niños menores de once años ocupen sólo media plaza, a favor de las familias numerosas, para que un matrimonio con tres niños pequeños pueda acceder a un taxi, cosa que en este momento no puede ser; por supuesto, que las tarifas estén permanentemente visibles y accesibles al usuario; un tema muy importante, como decía, para el resto de Navarra, es que el servicio de taxi se pueda utilizar como un sistema en este momento no regulado de transporte público para zonas de poca densidad de Navarra, yo creo que esto puede dar mucho juego en los próximos años, tanto al sector del taxi rural, por entendernos, como sobre todo a entidades locales que en este momento no tienen transporte público en zonas de poca población de Navarra; ya para el caso extremo de que no haya ni siquiera taxi que también se pueda autorizar a particulares para hacer transportes de alguna manera reglados; que los taxis tengan una antigüedad máxima de ocho años; y, por último, que se pueda primar el uso de vehículos poco contaminantes. Yo creo que esto, resumiendo, es lo que, a nuestro juicio, son avances, algunos más importante que otros, que la ley del taxi recoge sobre la situación precedente.

Y, por último –luego le comentaré el tema económico al señor Nuin, porque creo que merece la pena hacer un comentario expreso al margen–, yo diría las conclusiones. Es una ley que yo creo, insisto, que no afecta sólo a la comarca de Pamplona, sino que es para toda Navarra; lo que he dicho al principio, que, evidentemente, se está focalizando en un área metropolitana como es la comarca, de 304.000 habitantes, y con el menor uso del taxi en el conjunto de España; que lo que se quiere es que la ley del taxi sea una ley para el fomento del transporte público; que el servicio del taxi en la comarca de Pamplona pase a tener una participación relevante en la movilidad de la comarca de Pamplona, que para ello es evidente que es imprescindible contar con un número suficiente de licencias de taxi y que hay que integrar, dentro de este apoyo al transporte público, al taxi dentro de las políticas de movilidad urbana.

Y termino diciendo, desde el punto de vista económico, que también es un tema que quizás fue la espoleta que generó la huelga, nunca lo sabremos, la ley del taxi no hace ninguna valoración económica de lo que pueden suponer los ingresos derivados de las licencias pero sí que tiene dos apartados muy importantes: uno, que las licencias de taxi se podrán traspasar de forma onerosa, es decir, la ley, a diferencia de otras leyes, no va a exigir que en el momento en que un taxista deje de prestar su actividad se devuelva la licencia a la Administración sino que se le va a permitir vender la licencia entre taxistas, y, si es así, es evidente que cuando saque licencias la Administración les tiene que poner precio, porque si la Administración sacase las licencias de forma gratuita el valor de la licencia de un taxista sería cero, es decir, no tiene sentido económico que la Administración esté regalando, por un lado, licencias, regalando en el sentido de precio público, o sea, coste cero, y, por otro lado, un taxista que en este momento acaba de pagar a otro taxista 60 millones de pese-

tas, evidentemente, si en la Administración decidiésemos o si decide el Parlamento de Navarra que la Administración tiene que sacar las licencias de taxi de forma gratuita, evidentemente, el valor de las licencias de los taxis en la actualidad pasará a ser de cero euros porque, evidentemente, no habrá quien compre una licencia a un taxista si la Administración las va a otorgar a un coste cero. Por tanto, lo que se ha querido buscar es un equilibrio económico, precisamente para que no fuera la ruina del sector, porque quizás eso sí que hubiera sido la ruina del sector. Es decir, en este momento hay un número importante de taxistas que han pagado hasta 60 millones de pesetas a otros taxistas y que tienen una expectativa de poder traspasar esa licencia yo diría que dentro de un orden económico razonable. Éste es el primer razonamiento económico de la ley.

Dicho esto, ¿qué precio va a sacar la entidad correspondiente por cada licencia? Eso yo no lo puedo responder, es evidente. En el momento en que la ley se ponga en funcionamiento la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona es la que tendrá que definir cuál es el criterio económico para licitar y para otorgar esas licencias. Por tanto, es evidente que no puedo decirlo, pero también es cierto que la ley prevé que la entidad competente, en este caso la entidad mayoritaria, que es la Mancomunidad, les pueda poner precio a esas licencias.

Pero, para cerrar el círculo económico de este planteamiento, lo que sí que dice la ley, ya he dicho que la ley por voluntad del Gobierno de Navarra, es que los ingresos económicos que provengan del servicio del taxi se incorporen al transporte público, que yo creo que esto también es un tema no voy a decir que de sentido común sino que yo diría que es de sentido político. Lo que está diciendo la ley es que todos los ingresos que se obtengan del servicio del taxi se incorporen al transporte público. Yo creo que es una política que a mí me parece difícil de atacar y creo que merece recabar el máximo de los apoyos. No sé si serán muchos o pocos pero que se aprovechen precisamente en la promoción del transporte público.

Y ya para terminar, hay un tema que sé que a Izquierda Unida le preocupa, y yo comparto su preocupación, que es eso que aparece en la ley de cómo se van a adjudicar las licencias, es decir, en la ley, efectivamente, aparece expresamente que se podrán adjudicar por concurso o por subasta. Yo he repetido en todas las ocasiones en las que he tenido oportunidad de hablar de esa ley que por si por mí fuera sólo sería por concurso, y lo digo públicamente. Lo que tenemos que aquilatar es la seguridad jurídica de que una ley, en este caso la ley del taxi, cercene a las administraciones locales la posibilidad que otras leyes, la Ley de contratos de las administraciones públicas y la Ley de bases de régimen local, le permiten, es decir, hay otras leyes que permiten a las entidades locales la adjudicación de ese tipo de servicios por subasta. Esperamos, evidentemente, que haya una enmienda de su grupo político o de otro, si hace al caso, en esta línea y ya le adelanto que no es que estemos cerrados en banda, ni muchísimo menos, lo que yo creo es que habrá que hacer es un análisis jurídico de si esta ley, realmente, puede coartar los derechos que otras leyes les dan a las entidades locales de Navarra. No es más que una apreciación que yo creo que es importante para justificar por qué en este momento la ley del taxi aparece con esas dos opciones. Insisto en que, si por mi parte fuera, sólo aparecía concurso porque yo creo que, efectivamente, es la fórmula razonable de adjudicar este tipo de licencias.

Por mi parte nada más. Gracias por su atención. No sé si me he extendido mucho.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. Supongo que querrá volver a intervenir, señor Nuin. Tiene la palabra.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Agradecemos al Consejero, señor Miranda, la información que nos ha trasladado en esta comparecencia y también la información documental, los cinco estudios con que cuenta el departamento del Gobierno de Navarra y que se van a aportar también a los grupos parlamentarios. Nos parece importante que podamos contar ya también con estos estudios y no nos ha parecido especialmente sólida la razón que se ha dado para no haberlos aportado hasta ahora, el hecho de que al día siguiente van a salir las asociaciones de taxistas o quien sea diciendo que estos estudios no tienen consistencia, no tienen solidez, no tienen solvencia, etcétera. No nos parece especialmente consistente porque los estudios, al parecer, por lo que aquí se ha trasladado ya en esta misma comparecencia, tienen información muy relevante, muy importante y muy contundente incluso en relación con cómo está en estos momentos el servicio público del taxi en la comarca de Pamplona en relación con la situación que se da en otras 47 capitales de provincia, que se encuentran con unos ratios que permiten ofrecer un servicio mucho más cercano y accesible a los ciudadanos en esas otras 47 ciudades, y, por lo tanto, haber conocido esos datos desde un primer momento a lo mejor hubiera sido un factor de claridad o un factor que hubiera podido evitar distorsiones, hubiera podido aportar al debate elementos de juicio más objetivos, probablemente, y, por lo tanto, nosotros entendemos que quizás el departamento hubiera hecho mejor en aportar estos estudios desde un primer momento.*

Es cierto que el Parlamento toma decisiones políticas, es un órgano político, no es un órgano técnico, pero, desde luego, entendemos que conocer esos datos antes hubiera sido mejor. ¿Por qué? Porque también por parte de diversas voces se ha venido a sostener que no conocer esos estudios obedecía a que el contenido de la ley foral y los criterios que contenía la ley foral no se sostenían en los estudios. Ese elemento se hubiera disipado con el conocimiento de los mismos y luego cada cual, evidentemente, hubiera hecho las valoraciones que hubieran procedido. Por lo tanto, agradezco la información y agradezco que por fin tengamos los estudios y podamos conocerlos y contar con esos datos en el debate que se produzca.

Nuestra posición en relación con la situación actual y con la ley que se está tramitando es que nosotros estamos a favor de la regulación del sector del taxi, estamos a favor de que este Parlamento debata y apruebe una ley foral sobre el sector y, por lo tanto, ésa es la posición que vamos a mantener en la tramitación de la misma. ¿Eso en qué se va a sustanciar? Se sustanciará en que presentaremos enmiendas parciales a la ley, no presentaremos una enmienda a la totalidad de devolución ni será nuestra posición la del rechazo global de la ley, sino que presentaremos enmiendas parciales a aquellos aspectos que entendamos que deben merecer desde nuestra posición aportaciones y modificaciones en el trámite de la misma.

El estado de la negociación. En el índice cronológico de diferentes sucesos o acontecimientos que ha relatado el Consejero resulta significativo y llamativo el hecho de que por varios momentos y en diversas ocasiones se hayan alcanzado acuerdos en el seno de la negociación y de la mesa, incluso uno de ellos, el del 22 de marzo, refrendado por el 80 por ciento de la asamblea de taxistas, y, finalmente, no haya sido posible evitar la situación actual de huelga del sector y la situación de conflicto que ahí se ha producido; es decir, ha habido varios momentos en los que se ha alcanzado acuerdo y, sin embargo, el conflicto no se ha desactivado y la situación de huelga se mantiene. Digo que puede resultar significativo porque quizás en un momento, y especialmente después de ese acuerdo del 22 de marzo, refrendado por la asamblea, ha podido interferir algún elemento que ha distorsionado la situación. A nadie se le puede escapar que en la prensa han aparecido noticias y han aparecido elementos de información en el sentido de que, por ejemplo, entre los miembros de la Mancomunidad se estaban repartiendo prácticamente el dinero que se iba a obtener por las nuevas licencias que se iban a sacar en el servicio público del taxi, y, además, aparecían informaciones que no eran muy coherentes con el contenido de la ley, porque la información que venía a aparecer era que el dinero de las 90 primeras licencias se iba a repartir entre los ayuntamientos de la Mancomunidad sin ninguna base legal, y, efectivamente, así lo ha explicado el Consejero, porque la ley foral no permite que los ayuntamientos se repartan el dinero obtenido por esas 90 primeras licencias que tienen que salir en 2006 sino que es la propia entidad, la Mancomunidad, la que tiene esos ingresos para mejorar el servicio del transporte, etcétera.

Pero ahí aparecían unas informaciones como que había una especie de acuerdos y esas mismas informaciones venían a plantear que las 90 siguientes licencias, que, efectivamente, en la ley aparecen a expensas o condicionadas a lo que diga el estudio que hay que hacer en 2007, sí que iban a salir y que iban a ser destinadas a la financiación del segundo plan del transporte. Probablemente, ha habido interferencias y distorsiones que han podido afectar, en un momento dado, a que ese acuerdo que se alcanza el 22 de marzo y que cuenta con el 80 por ciento de apoyo de la asamblea de taxistas no haya desactivado finalmente el conflicto y no haya llegado a una situación de acuerdo y consenso. Y, aunque lo que sucede en la Mancomunidad, lo que allí se negocie, se acuerde o no se acuerde no es competencia directa del Consejero, lo digo porque, evidentemente, si esto es un elemento que ha influido en la situación en la que estamos ahora, también habrá que tenerlo en cuenta, también habrá que decirlo y aquellos que se sientan afectados o que se sientan apelados por esto que tomen buena nota porque si esto se confirmase en su día o si se viese que esto es así, desde luego, tendrían que explicar algo de su conducta o algo de su actuación, y me refiero a la Mancomunidad. Pero de momento hoy comparece aquí el Consejero, con lo cual, dejaremos eso ya de lado.

Finalizo con nuestra posición. Nuestra posición es que, efectivamente, el servicio de taxi en la comarca de Pamplona es deficiente, debe ser mejorado, necesita una nueva regulación y necesita una ley foral. Por lo tanto, vamos a tener una actitud de aportar enmiendas y de aportar propuestas en la tramitación de la ley, pues nosotros creemos que hay aspectos en esta ley foral que pueden corregirse, creemos, por ejemplo, que el texto es demasiado reglamentista, creemos que sería también más lógico en principio que la concreción exacta de los índices de licencias o la determinación del número de licencias se realizase, más que en la propia ley foral, en lo que es la planificación del transporte, sobre todo en lo que afecta a la comarca de Pamplona, pero ya vemos cuál es la posición del Gobierno y la de los grupos que apoyan al Gobierno. Y creemos también que el sistema de adjudicación de las licencias no debería ser el de la subasta, pues resulta contradictorio con los objetivos de la ley y aquí, a falta de mayo-

res análisis jurídicos que se puedan hacer, nosotros sí que presentaremos una enmienda, pero creemos que hay dos bienes jurídicos en principio que pueden entrar en contradicción y, a nuestro juicio, uno prevalece. A nuestro juicio, el bien jurídico fundamental es garantizar un buen servicio público de taxis en la comarca de Pamplona, y hay otro bien jurídico que en este caso es competencia de las entidades locales, pero entendemos que primero prevalecerá, por lo menos en nuestro análisis, en nuestra posición y en nuestra interpretación, y desde luego de ahí se derivará también la presentación de una enmienda por parte de nuestro grupo.

Y ahora sí termino. Nosotros creemos que el Gobierno debe seguir haciendo esfuerzos para llegar a acuerdos con el colectivo de taxistas, y, en ese sentido, que esa luz de esperanza o esa situación de impasse *de la que hablaba el Consejero termine con el consenso. Sería lo mejor, si eso es posible, y en cualquier caso hay tiempo todavía, quedan algunas semanas de tramitación de este proyecto de ley foral, nosotros haremos nuestras aportaciones y esperemos también que el Gobierno siga realizando esfuerzos para que en la aprobación final del texto legal se pueda contar también con una situación de acuerdo y consenso con el sector.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Nuin. Señor García Adanero, tiene la palabra.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Muchas gracias, señora Presidenta, buenos días. Agradezco la presencia del Consejero y del Director General de Transportes. En primer lugar, desde luego, he de mostrar el apoyo de nuestro grupo parlamentario al Consejero, a todo el departamento y al equipo que ha redactado este proyecto de ley, ya que en estos momentos en los que yo creo que las acusaciones son bastante importantes y bastante graves debe tener claro el apoyo de este grupo parlamentario, el apoyo personal a la gestión que se está realizando en esta cuestión en concreto.*

Hay que decir que esta ley foral, en el momento en que la aprueba el Gobierno y se convierte en un proyecto de ley, cuenta en este Parlamento con veintisiete votos. Yo creo que ésa es una cuestión que es clara y en el momento en que este proyecto de ley cuenta con el apoyo del Gobierno y es remitido a este Parlamento en este Parlamento ya tiene veintisiete votos y, por lo tanto, es susceptible de ser aprobado. Una vez dicho eso, lógicamente, como este grupo parlamentario hace con todas las leyes que entran en este Parlamento, tiene la voluntad de que, además de contar con esos veintisiete votos, cuente con todos los demás posibles y, por lo tanto, estamos abiertos a las modificaciones que puedan plantear el resto de los grupos. Si bien, para dejar alguna cosa clara, he de decir que lo que nos mueve es mejorar el servicio público, también nos gustaría contar con el visto bueno del sector, pero teniendo bien claro que si tenemos que elegir entre quedar bien con el sector o hacer la mejor ley posible, desde luego, nos inclinamos por hacer la mejor ley posible, porque la experiencia en otras cuestiones nos dice que al final los ciudadanos agradecen este tipo de comportamientos. Bien es cierto que, como se ha dicho, hubo una reunión el pasado jueves en la que se alcanzó un acuerdo y, en ese sentido, para dejar las cosas claras, nuestro grupo parlamentario, junto con CDN, presentará la enmienda, fruto de ese acuerdo que hubo el jueves, condicionada a la terminación de la huelga.

Hay que decir, y aprovecho para decirlo ahora, que, desde luego, esa enmienda tiene plazo de caducidad. Nosotros no vamos a estar esperando hasta el 6 de junio, que creo que es el plazo que tenemos para presentar enmiendas, para recibir una respuesta. Ésa es una enmienda fruto de una negociación y, por lo tanto, con plazo de caducidad, y el plazo de caducidad son las próximas horas. Si no se desconvoca la huelga de taxis, entendemos que no existe tal acuerdo y, por lo tanto, nosotros sobre esta cuestión que se había pactado, que es lo relativo a las licencias, lógicamente, actuaremos en consecuencia, como veamos oportuno los grupos parlamentarios de UPN y CDN.

Dicho esto, también digo, como he dicho antes, que estamos abiertos a otras modificaciones que se puedan plantear por el resto de los grupos parlamentarios con el fin de conseguir el mayor apoyo posible. Se ha hecho una referencia a una enmienda que va a presentar Izquierda Unida que, desde luego, como ya ha anunciado el Consejero, la estudiaremos con cariño, como otras enmiendas que se puedan presentar. Pero también digo que este grupo parlamentario no va a aceptar modificaciones en el artículo 20 de esta ley, que es el referido a los asalariados. Nos parece una cuestión fundamental que ha sido fruto del pacto, del acuerdo, que se ha puesto en unos términos concretos y determinados que contaban con el visto bueno del sector y, por lo tanto, ahí no se van a dar más pasos atrás porque eso supondría, desde luego, eliminar una parte fundamental de la ley. Con estos parámetros establecidos, que yo creo que son claros para que no se den más malentendidos en esta cuestión, decimos que la enmienda está sujeta, como he dicho, a plazo de caducidad, no habrá modificaciones en el artículo 20 y, a partir de ahí, el resto de cuestiones que planteen los grupos en sede parlamentaria, ya fuera de negociación con taxistas, como hacemos con el resto de las leyes, las estudiaremos, las negociaremos con los grupos políticos para conseguir el mayor apoyo de estos grupos a la aprobación de esta ley

el 30 de junio y con el objetivo final, que yo creo que nos mueve a todos, de que se mejore el servicio público del taxi en todo Navarra, pero es una evidencia que de una forma más clara y necesaria en la comarca de Pamplona. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor García Adanero. Señor Lizarbe, tiene la palabra.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. Doy la bienvenida al señor Consejero y a las personas de su departamento que le acompañan. Buenos días, señorías. Nuestro grupo lo que quiere, en primer lugar, es agradecer la información recibida en esta comparecencia, que de alguna manera es también, y hay que reconocerlo como algo positivo, una información más de la que con los grupos parlamentarios, al menos con el grupo parlamentario socialista, ha tenido el Consejero desde que el proyecto o el borrador tuvo el carácter de definitivo. Yo creo que eso es algo que hay que apuntar también como positivo en sede parlamentaria. Los estudios finalmente han llegado al Parlamento, cosa que, por otra parte, era el compromiso con este grupo, que cuando viniese la ley, prácticamente en esos días, iban a venir los estudios, como así ha sido. A nosotros nos parece que ésta es una cuestión del Gobierno, el Gobierno tiene los estudios y de alguna manera también parece lógico que administre la información al respecto.*

Dicho esto, sí que nos parece que es el momento de valorar que ha habido cambios por parte del Ejecutivo, por parte del Gobierno de Navarra en pro de un acuerdo. Nosotros no estamos en las negociaciones, evidentemente, y no sabemos cómo van. Si hacemos caso a las partes, tanto al sector del taxi actual como al Gobierno de Navarra, la verdad es que es verdaderamente difícil apostar por quién está haciendo esfuerzos por la negociación, porque hay que oír a las dos partes y es la historia de nunca terminar. Pero yo creo que sí que es justo reconocer, por el expositivo que aquí ha hecho el señor Miranda, que, más allá de cómo puedan llevar las negociaciones, que no lo sabemos exactamente, sí que nos parece que de ese expositivo se deduce que ha habido cambios en pro del acuerdo. Y en esos cambios en pro del acuerdo nosotros queremos quedarnos, sin perjuicio del plazo de presentación de enmiendas, que fina, como ha dicho el señor García Adanero, el día 6, con tres cuestiones que nos parecen fundamentales.

Primera, se ha eliminado la posibilidad de que haya empresas en el sector del taxi. Ésta, efectivamente, fue una petición de mi grupo, no sólo de mi grupo sino de más grupos también, pero para nosotros es un tema fundamental por las propias características intrínsecas del sector. Del primer borrador al actual esto ha desaparecido, lo cual yo creo que es un dato muy positivo.

Segundo cambio importante: una licencia máximo por persona o por ciudadano, por taxista, en definitiva, adjudicatario, de la licencia. ¿Por qué es también fundamental? Porque, si no, era una vía indirecta que pudiera haber hecho que se configurasen de hecho empresas en el sector; y también nos parece positivo que se haya iniciado una vía de reducción de la capacidad de trabajo a través del asalariado. Nosotros pensamos que ése puede ser el punto adecuado, es decir, no nos parecía correcto que se abriese la vía a los asalariados con carácter general, sí que nos parece que tiene que haber una pequeña posibilidad de complementar la actuación a título principal de los adjudicatarios de las licencias de taxi. A partir de ahí, el plazo termina el día 6, lógicamente, todos los grupos, y el grupo socialista por supuesto, van a presentar las enmiendas parciales, eso sí, no total sino parciales, como ya anunciamos en el último Pleno, con el objetivo de modernizar el sector y de ampliar y mejorar el servicio. Creemos que la intención principal de la ley es ésa, ciertamente, y, desde luego, nuestras enmiendas van a ir en ese sentido, porque pensamos, y ésa es la posición de nuestro grupo, que la ley es necesaria no para legislar en el sector, o no para regular el sector, que puede ser una necesidad en cualquier caso secundaria, sino que la ley es necesaria sobre todo para modernizar el sector y, como decía antes, para ampliar y mejorar el servicio, y es evidente que eso se logra necesariamente con la ampliación del número de licencias.

A partir de ahí, he de reiterar una vez más que yo no sé cuál será la conveniencia del acuerdo, pero en la conveniencia del acuerdo es evidente que nosotros, cuando lo decimos, y lo dijimos también cuando comparecieron las asociaciones de taxistas, nos referimos a las dos partes, no sólo al Gobierno, también a las asociaciones de taxistas. Y, en ese sentido, por la valoración de la información que nos ha dado el señor Consejero, no acabamos de entender muy bien por qué si el jueves hubo un acuerdo en estos momentos eso no está plasmado. No lo entendemos y, desde lego, si es responsabilidad de los taxistas que tengan claro los taxistas que las leyes las hace el Parlamento y que, por supuesto, las leyes las hará el Parlamento y la opinión de mi grupo irá en el sentido de modernizar y ampliar el servicio del taxi. Por lo tanto, desde el primer momento públicamente y antes de las comparecencias públicas en la información y en las reuniones que el departamento ha tenido la deferencia de tener con nosotros, siempre hemos dicho que era necesario modernizar el sector con el sector, y no a pesar del sector, pero, evidentemente, todo tiene unos límites. La prioridad para mi grupo es modernizar el sector y sería

deseable que se haga con el sector, no a pesar del sector. Pero el objetivo es modernizar el sector, no es el método lo importante, lo importante es el objetivo de modernizarlo y el método es lo deseable y por lo que todos tenemos en ese sentido que trabajar y que empujar.

A partir de ahí, queremos insistir –yo creo que ya se ha hecho por parte del portavoz de Izquierda Unida– en que sí que ha podido distorsionar todo este debate algunas cuentas, tipo las cuentas de la lechera que se han podido hacer o que dice que se han empezado a decir que se podían hacer en determinado órgano supramunicipal. Evidentemente, esta ley tiene que ser para modernizar el sector, repito, no para sufragar el déficit del transporte comarcal colectivo. Si el transporte comarcal colectivo tiene déficit lo que habrá que hacer es pagarlo, por supuesto, porque hay que fomentarlo. Por lo tanto, la ley ni tiene que servir para unos intereses gremiales ni tiene que servir tampoco para satisfacer un déficit del transporte comarcal y, en ese sentido, es evidente que algún responsable político debería aplicar más la prudencia en sus actuaciones para que no se distorsionase el debate.

Pero, en todo caso, en lo que al Gobierno le corresponda le vuelvo a instar a que haga absolutamente todos los esfuerzos para tratar de consensuar con los taxistas aunque sea en las próximas horas, como dice el señor García Adanero, esta cuestión, pero que en todo caso quede muy claro que la postura de mi grupo en este tema siempre ha sido la de participar en la elaboración de esta ley en trámite parlamentario con la intencionalidad de modernizar el sector y ampliar y mejorar el servicio y que, desde luego, a nosotros lo que nos gustaría es que eso se hiciera con el propio sector, para lo cual, lógicamente, el sector también tiene que ser receptivo y ser consciente de que las cosas no son a veces como se quiere sino como tienen que ser en el futuro. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias a usted, señor Lizarbe. Señor Jiménez, tiene la palabra.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Por cortesía, también agradezco la información, aunque en el caso de este grupo tendremos que contrastarla porque, entre otras cosas, este Consejero no goza en estos momentos de la mayor credibilidad para este Parlamentario. Usted ha hecho una referencia que sí me ha llamado la atención en el sentido de que coincidimos, creo que coincidimos todos, en cuanto a que la situación del servicio de taxi en Navarra, en la comarca, no pasa por sus mejores momentos, es prácticamente inexistente, una situación grave, casi caótica –creo que son palabras que ha utilizado usted mismo–, y habla de que, además, el proceso de debate y de preparación de esta ley lleva ocho años, que lleva usted en responsabilidades directas, antes como director general, eso le he entendido. En cualquier caso, habría que ver cómo catalogamos esos ocho años siendo conscientes y teniendo la Administración conciencia de la situación grave, inexistente, caótica, ¿como una situación de reflexión y maduración de un proyecto de ley o como una situación de negligencia o incompetencia? Depende de cómo se quiera ver el tema.*

También ha hecho referencia a un hecho que ocurrió. Es cierto que diecinueve ayuntamientos de la comarca de Pamplona en un momento dado aprobaron, con la unanimidad de todos los grupos presentes en esta Cámara, la cesión de las competencias a la Mancomunidad con el objetivo de que a partir de 2006 desarrollase esa competencia y pusiese en marcha esta ley. Lo que habría que ver es que en esa demanda de una necesidad de una nueva ley del taxi que hacían los ayuntamientos si eran conscientes, por lo menos todos los grupos, de las intenciones con las que usted iba a abordar ese mandato. Es muy diferente entender la necesidad y la conciencia que tenían todos los ayuntamientos y los grupos que componen los ayuntamientos de una ley del taxi y el uso que usted iba a hacer de ese mandato. No es paralelo ni lo puede coger usted como tal, porque usted ha tenido la virtud de convertir una gran necesidad en un gran problema, ésa es la realidad. No discutimos sobre la gran necesidad de una ley del taxi, el problema es que usted de entrada la ha convertido en un gran problema y, desde nuestro punto de vista, usted la ha convertido en un gran problema porque ha invertido los objetivos y los intereses que debería tener la ley. Ha invertido los objetivos lógicos que todos entendíamos de modernizar el servicio, de incorporarlo dentro de un plan global de transporte público, de un plan de movilidad, de llegar a otros sectores sociales, ha invertido los términos y lo ha convertido, fundamentalmente, en un tema absolutamente recaudatorio y economicista. Y, al invertir los términos y priorizar en todos los planteamientos el elemento economicista del dinero que se iba a ahorrar el Gobierno, seguramente para tener que abordar otros proyectos con base en las licencias que iba a sacar, usted ha puesto patas arriba al sector, nos ha puesto patas arriba a todos e incluso ha cuestionado al final la resolución definitiva que pueda salir del proyecto de ley.

Usted ahora dice: estamos negociando. Ya, pero usted, de momento, ha conseguido que el sector lleve mes y medio de huelga. Por lo tanto, nuestro grupo no plantea el debate en cuanto a la conveniencia o no de una ley del taxi, tenemos también diferencias con respecto al proyecto que usted ha presentado y del que últimamente tantas intervenciones se han hecho, sobre todo de los

grupos mayoritarios, sobre planteamientos muy tajantes, yo no sé si se dirige a la prensa porque es un mensaje que les está mandando a los taxistas, si se dirige también a este grupo: esto lo aceptaremos, tiene un plazo, esto no lo aceptaremos, este artículo es intocable. Mire, nuestro grupo hará todas las enmiendas que considere convenientes, independientemente de que los grupos que sustentan al Gobierno en un momento dado consideren que las tienen que apoyar o no. Estamos acostumbrados a que nos apoyen muy pocas cosas, por lo tanto, no hace falta que nos diga: esto

En cualquier caso, sí tenemos una gran diferencia sobre cómo ese departamento, ese Consejero, curiosamente, a pesar de que quien tiene que aplicar esta ley en lo que a la comarca se refiere es la propia Mancomunidad, no ha sido un agente neutro en este proceso. Quizás lo haya sido su Presidente, como lo ha sido alguna otra persona, pero no los ayuntamientos en su conjunto, que son quienes han cedido las competencias. Por lo tanto, usted ha creado una situación que no sé por qué razón, después de declaraciones tan tajantes de que esto es lo que hay, si quieren lo toman, si no lo dejan, el pasado jueves, a raíz de la vuelta del jefe, parece que se va arreglar. Ojalá sea si es para bien, pero, en cualquier caso, creemos que el procedimiento ha sido absolutamente incorrecto y al final nos tememos que incluso el resultado final de la ley esté mediatizado por la necesidad de buscar una solución al follón que usted ha montado. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señor Pérez-Nievas, tiene la palabra.*

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Muchas gracias, Presidenta. Buenos días. Doy la bienvenida también al Consejero y al Director General y empiezo por plantear que, desde luego, para Convergencia el Consejero goza de la total credibilidad, no así como para el portavoz de Aralar, y que en este asunto del taxi mostramos sin fisuras un apoyo al cien por cien a las gestiones que ha realizado y al trámite. En absoluto consideramos al Consejero el responsable de la situación y de la huelga que se prolonga durante treinta y tantos días y que, a la vista está por la información facilitada, no tiene mucha lógica, sinceramente, y no parecen unas reivindicaciones muy razonables las que existen en este momento por parte del sector.*

Decía el portavoz del Partido Socialista que no entendía por qué ese acuerdo que se alcanzó el jueves no se había plasmado públicamente. Convergencia tiene que explicar las razones por las que entiende que, probablemente, no se haya hecho, es decir, un acuerdo que supone enmendar una ley que está en el Parlamento no cabe hacerlo desde la negociación exclusiva del responsable del departamento, como sería, por ejemplo, cualquier otro acuerdo que no tuviera que enmendar una norma. Eso pasa obligatoriamente por la necesidad de que Convergencia conozca el texto del acuerdo, dé, lógicamente, su opinión al Consejero y consensúe con él, que es quien dirige toda esta cuestión. Lógicamente, lo que hace Convergencia en este caso es trasladarle las sugerencias que le hace llegar cualquier colectivo y, en su caso, debe consensuar esa situación.

Convergencia conoce el viernes por parte de una de las partes de la negociación, que es, lógicamente, el Consejero de Obras Públicas, el contenido de esa sesión, y es evidente que los taxistas en este caso, con los cuales Convergencia ha tenido una situación un tanto particular a lo largo de toda esta huelga, con cambios bruscos de comportamiento del colectivo con respecto a este partido político que, después de muchas cuestiones, de no querer recibir al portavoz de esta Comisión, de romper luego este partido una reunión convocada por el comportamiento de ellos a las puertas de la sede de nuestro partido, al final, a la vista de que han alcanzado un acuerdo con el Gobierno, se les transmite la necesidad, y ellos nos la hacen también llegar, de contar con nosotros y explicarnos ellos también esa negociación. Que luego esto se transforme en querer trasladarnos algún otro tipo de propuesta, es evidente que comparto lo expresado por el portavoz de Unión del Pueblo Navarro de que luego esto se podrá hacer en la situación y en el contexto de una ruptura, de una comunicación del fin de la huelga porque cualquier otra cuestión no debe hacerse bajo la amenaza constante de continuar con esa situación y continuar con una crisis que yo creo que es ya un exceso para todo el mundo, aunque ellos también tendrán que valorar hasta qué punto son conscientes de haber recibido apoyo social a sus reivindicaciones y a su huelga.

En todo caso, reitero que se traslada y nosotros hacemos lo que en el caso contrario haría el grupo de Unión del Pueblo Navarro, simplemente recibir, trasladar, comentar y acordar con el Gobierno cualquier tipo de iniciativa. Pero en este caso está claro que, habiéndose alcanzado un acuerdo el jueves, como así se nos comenta, y, desde luego, eso a nosotros nos vale, ese acuerdo es el que tiene que plasmarse en una enmienda y para hacerlo así tiene que cumplirse el acuerdo en su totalidad, que es la desconvocatoria de la huelga. Ésa es la razón, repito, por la cual el jueves no se hizo así, por una lealtad al pacto que Convergencia agradece, porque cualquier otra cuestión la hubiéramos resuelto internamente pero, ciertamente, hubiera supuesto un disgusto y hubiera supuesto un incumplimiento. Las lealtades hay que hacerlas públicas, como se hacen en este caso con el comportamiento del Consejero para con este grupo político.

En dicha situación Convergencia tiene algo más que decir, porque, sin mencionarlo directamente, dos portavoces han hecho referencia al Presidente de la Mancomunidad y Convergencia asume lo que puede ser entendido como un error y a la vista de los hechos, probablemente, fuera una equivocación o un error o una falta de medida en una serie de palabras que, desde luego, no tienen como objeto justificar ningún tipo de actuación como la huelga. En todo caso, tampoco vamos a pecar de ingenuos ahora y la realidad es que la norma contempla un uso de las cantidades de dinero que se obtengan por las licencias, y eso habrá que establecerlo, la norma no lo establece, tendrá que ser para la mejora del transporte urbano; es una cuestión que incorpora la ley y, por lo tanto, más allá de que, desde luego, es un error plantear, aunque yo pongo en duda quién lo ha trasladado, eso de que hubiera acuerdos ya para repartirse el dinero entre los ayuntamientos. En todo caso, reitero que ahí está y que a mí no me parece en absoluto que sea un despropósito que una parte del sector público de transporte como tiene que ser el taxi consiga una financiación que revierta en el sector público del transporte en general.

Por lo tanto, en esa situación he de reconocer que a veces da como para pensar que el sector en sí mismo necesita alguna justificación siempre para mantener una situación permanente de huelga, que como además tampoco tiene una contestación social muy grande porque yo creo que, sinceramente, los usuarios casi ni perciben la situación en sí misma porque es un sector un tanto particular que desde luego no ejerce, y eso hay que constatarlo, como un servicio público, es evidente que es una cuestión que pueden mantener largamente en el tiempo. Y eso es al final, entrando en el fondo de lo que es toda esta cuestión, la necesidad de regular un sector. Dice el portavoz del Partido Socialista que hay que modernizar, pero yo creo que, aparte de modernizarlo, hay que regularlo con total sinceridad porque en este momento el sector del taxi, tal como está funcionando en la comarca de Pamplona; no es un servicio público, es una empresa, es un sector empresarial, es un negocio para unos cuantos y es evidente que en esa situación, que a ellos les funciona francamente muy bien, es también lógico que puedan tener sus reticencias a ese cambio de estatus. Pero ha habido otros sectores de más antigüedad y durante más tiempo que también han cambiado su estatus en nuestra Comunidad de forma pionera y aquí no ha pasado nada y además se está ofreciendo un mejor servicio.

Por lo tanto, era imprescindible hacerlo. Yo creo que el Consejero, como no se ha hecho antes, es valiente y está haciendo lo que tiene que hacer, porque también está cumpliendo con su obligación, que es tratar de solucionar un problema. Repito que no funciona en absoluto como servicio público y, por lo tanto, es imprescindible atacarlo. Es imprescindible dar una solución a la situación del tráfico y del transporte en Pamplona, no basta con los servicios que están actualmente en funcionamiento y esto conviene dejarlo claro. El transporte no es un negocio particular de un señor o de unos cuantos señores, de 221, que a la vista de las carreras que hacen al día vienen a hacer veinte servicios, y si hacen veintiún servicios al día, que es la simple división de los 4.800 entre los 221, supongo que será una situación laboral económicamente muy interesante, de una carga de trabajo relativamente cómoda y yo entiendo que en esa situación probablemente a ellos les cueste cambiar. Pero es que no estamos aquí para hablar de qué tal se ejerce su trabajo y qué rendimiento obtienen, sino de cómo lo percibe el ciudadano, y no hace falta mucho estudio, aunque los partidos los recibamos y los estudiemos, es que se percibe que no se puede utilizar el servicio del taxi en esta ciudad y en esta comarca, no se puede utilizar el servicio del taxi más que casi como un servicio discrecional que, probablemente, lo tengan concertado o lo puedan hacer a través del teléfono ciudadanos particulares que sabemos que todos los días los cogen, porque lo han dicho ellos públicamente y han salido quejándose en la prensa, o empresas, etcétera. Pero el servicio público del taxi es necesario utilizarlo donde es eficaz, que es en la calle, cuando uno va tarde a cualquier tipo de gestión y puede levantar la mano y coger un taxi, como en cualquier ciudad española normal y corriente, y es evidente que en Pamplona no se hace. Una cosa es que la gente esté acostumbrada y otra cosa es que en este caso la Administración tenga la obligación de ofrecer un mejor servicio, dadas las circunstancias del transporte y la configuración que ha devenido en tener la comarca de Pamplona, donde el uso residencial y las viviendas están localizadas en un amplio marco, en un amplio radio, que es el que nos ha explicado el Consejero.

En resumen, y por finalizar, reitero el apoyo a las gestiones del Consejero. Entender la postura en su caso de Convergencia en esta cuestión y en la reunión se trata de encajarlo en el propio análisis que decía el Consejero de seguir analizando propuestas para enmiendas. Pero, en todo caso, la primera enmienda que sale de un pacto negociado con el Consejero, al que CDN da el visto bueno, es la de enmendar según los parámetros de la reunión que se tuvo el jueves y que nosotros apoyamos ayer, y al Gobierno le dimos el apoyo el viernes para desconvocar la huelga e introducir esa enmienda. Cualquier otra negociación pasará por la negociación también en Comisión parlamentaria y, en todo caso, debemos plantear que es

imprescindible regular este servicio público. Yo creo que a raíz de las informaciones facilitadas hoy está claro que la situación del sector no es un cambio traumático en absoluto y que muchos otros trabajadores del taxi en otras comunidades autónomas a lo mejor quisieran tener las facilidades, las condiciones y lo legislado en esta Comunidad. En todo caso, en función del ciudadano y para mejorar el servicio es imprescindible entrar a fondo y no solamente modernizar sino regular de una forma clara y contundente el servicio del taxi como servicio público del transporte urbano.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Pérez-Nievas. Señor Ramirez, tiene la palabra.*

SR. RAMIREZ ERRO: *Gracias, señora Presidenta. Señorías, egun on. En primer lugar, agradezco la información al señor Consejero y, efectivamente, le agradezco también que nos vaya a mandar los cinco estudios porque, realmente, es un elemento de juicio muy ilustrativo a la hora de tomar una decisión, de conocer datos y de saber la dimensión real de la ley y, sobre todo, lo ambiciosa que pueda llegar a ser. Es decir, una vez que conozcamos los datos, cuál es la realidad, con qué informes cuenta la Administración, podremos juzgar si el proyecto de ley que ustedes, el Gobierno, nos van a presentar, realmente apuesta por solucionar los problemas que todos hemos detectado a nivel práctico pero que, sin duda, los informes los van a exponer de una forma más detallada y con más precisión. Ésa es una de las cuestiones que preocupan a este grupo parlamentario. usted ha reconocido, refiriéndose a otra capital de Euskal Herria, a San Sebastián creo que decía usted, que de alguna forma usted así, con los datos que había, también hacía una buena ley del taxi. Me parece entender que del resultado final de las negociaciones y de todo este proceso a usted mismo y al Gobierno les puede quedar una sensación de que es una ley incompleta, de que es una ley que no va a poder, realmente, atender a lo que decía el señor Lizarbe, al objetivo real, que es solucionar el problema que todos hemos detectado, que sin duda los informes los detectarán con más precisión, y realmente, como responsables políticos, tenemos la obligación de responder ante esa deficiencia y solucionarla.*

A nosotros no nos duelen prendas en coincidir con el Gobierno cuando tengamos que coincidir y, efectivamente, consideramos que es un problema que desde el Gobierno se debe atajar, sobre todo teniendo como primer horizonte lo que es el objetivo, que es solucionar un problema, un servicio al ciudadano y a la ciudadana, que en estos momentos todos sabemos que es un servicio deficitario. Ése es el primer problema, ése es el objetivo, ésa es la responsabilidad del Gobierno y ésa es la responsabilidad de los responsables políticos, y ahí va a tener a Eusko Alkartasuna.

Efectivamente, se ha señalado por algún otro portavoz parlamentario que en otro ámbito se superó esta situación. Pero, efectivamente, por sus palabras nos da la intuición, quizás podría hacer una valoración, de que el proceso final ha llevado a un proyecto de ley que no va a solucionar de manera inmediata o de manera eficiente un problema detectado por todos y, por lo tanto, a nosotros nos parece que eso no es un buen comienzo para un proyecto de ley y para su debate parlamentario, como del mismo modo su Gobierno y el partido Unión del Pueblo Navarro, con responsabilidad durante años y años en esta Comunidad, efectivamente, ha permitido el mercadeo con licencias públicas de taxi, y una vez que toca resolver el problema es difícil atajarlo, pero no se ponen encima de la mesa una serie de medidas que sí podrían paliar esa injusta situación que la Administración foral ha permitido y que ahora no tienen que ser quizás los paganos aquellos que hace un año pagaron 60 millones por una licencia y se van a encontrar con una licencia devaluada.

Es decir, la Administración ha permitido esa situación y en la negociación y en la propuesta de la ley también caben medidas paliativas de esa situación que se podrían estudiar. No las hacemos públicas, no las planteamos en este momento, nosotros contribuiremos al debate con nuestras enmiendas pero, efectivamente, quizás esa apuesta por solucionar los problemas de los ciudadanos con respecto al transporte público conlleve dinero, y es lo que en estos momentos no tiene la Administración foral para hacer frente a una demanda pública; es decir, todo lo tiene que hacer en clave recaudatoria porque las arcas públicas, las arcas forales están vacías, en este sentido y en demasiados sentidos y, por lo tanto, no se puede acometer un proyecto de ley y una negociación con una garantía o con unos fondos que, de alguna forma, lleven a paliar una situación que ha permitido la Administración, insisto, y que puede crear situaciones realmente injustas con aquel taxista, aquella persona que hace un año compró una plaza por 60 millones y va a ver que en la actualidad no se va a ajustar a esos niveles de dinero; es decir, que probablemente se devaluará mucho, con lo cual, supongo que esa persona tendrá un crédito y tendrá auténticos problemas personales para hacerle frente.

En cualquier caso, lo fundamental, señor Consejero, son los ciudadanos, lo fundamental es el servicio público y lo fundamental es regular una situación que comparativamente es deficitaria a todas luces y que los ciudadanos y ciudadanas y aquellos a los que representamos demandan en su globalidad que la solucionemos. Por lo tanto, nos-

otros contribuiremos a que, realmente, esa demanda y ese objetivo se cumplan. Nos preocupa el planteamiento inicial, y retomo sus palabras: yo así también hago leyes buenas; es decir, que quizás usted sea consciente de que no va a hacer una buena ley o una ley que solucione el problema, pero, no obstante, con nuestras aportaciones intentaremos sinceramente, y en colaboración con todos los grupos parlamentarios que así lo deseen y tengan ese objetivo, que la ley finalmente sea una ley buena para la regulación del transporte público, para la regulación del sector del taxi. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Ramirez. Señor Etxegarai, tiene la palabra.*

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos. En primer lugar, le doy la bienvenida y le agradezco la información al señor Consejero y al Director General, que nos acompañan esta mañana aquí. Nosotros también vemos absolutamente necesaria la regulación del sector del taxi puesto que en Pamplona es conocidísimo el mal funcionamiento que ha tenido hasta ahora el sector. Por lo tanto, nosotros participaremos activamente y haremos nuestras aportaciones, todas las que podamos, para mejorar el proyecto de ley y participaremos en él.*

Hay un par de detalles que me han llamado la atención. En esos acuerdos que se habían conseguido el día 22 de marzo, 21 y 29 de abril, 19 de mayo, a uno, que tiene cierta experiencia en negociaciones colectivas, le llama muchísimo la atención que los representantes que negociaban esos temas luego no fueran capaces de vender su producto en la asamblea. ¿Qué fallos había ahí? ¿No estaban debidamente elegidos los representantes? ¿Los que negociaban eran algún tipo de sociedad distinta a los taxistas, al sector? Me llama mucho la atención, por un lado, porque normalmente los comités que llegan a acuerdos luego venden el producto con facilidad en la asamblea, y en este caso cuatro fracasos seguidos habiendo llegado a acuerdos no me parecen del todo normal.

También me llama mucho la atención lo diametralmente opuestas que son las informaciones que recibimos del Gobierno y que recibimos de los taxistas; no tienen ningún tipo de encuentro. Y luego me surge una duda importante. El señor García Adanero ha dicho que este tema no se puede tocar pero ¿el tema del asalariado no multiplica las licencias? Yo entiendo que si un taxista, como están diciendo ahora en la calle, trabaja diez horas y a su vez tiene un asalariado es como tener dos licencias porque dobla el tiempo de trabajo, por lo tanto, en lugar de 400 igual estábamos hablando de más. Eso es todo. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Etxegarai. Señor Miranda, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muchas gracias. Procuraré responder en la mejor medida posible. De entrada, agradezco a todos ustedes su atención a la explicación que se ha dado y también su posición ante esta ley. Yo creo que quizás lo más satisfactorio es comprobar entre todos que, efectivamente, es un servicio público que hay que mejorar. Insisto en que, a diferencia de otros muchos servicios públicos que se prestan en la comarca de Pamplona, donde, como todos ustedes saben, y gracias a la actitud política de todos los partidos, porque yo creo que en este caso nadie se puede poner medallas en cómo funcionan determinados servicios públicos en la comarca de Pamplona desde hace muchos años, éste es quizás el que faltaba por poner en consonancia con lo que es una sociedad moderna y avanzada como es la comarca de Pamplona. Por tanto, les agradezco de antemano lo que he entendido como una claridad en la necesidad de esta modernización.*

Ahora, si les parece, voy a intentar responder a cada uno según su intervención. En cuanto a lo que ha dicho el señor Nuin, en cuanto a la aportación de los estudios, inmediatamente, se va a facilitar a todos ustedes los cinco estudios. No sé si es tarde, yo creo que todavía no, porque precisamente ahora se inicia el procedimiento de enmiendas y yo creo que son estudios suficientemente claros para que ustedes se puedan hacer una idea cabal de en qué se ha basado el Gobierno desde el punto de vista técnico para proponer una ley que al fin y al cabo es un acto político.

Desde el punto de vista que se ha repetido en alguna otra intervención de cuál es ese imaginario que también se ha dado respecto de la Mancomunidad y el reparto del dinero, yo creo que, efectivamente, ha sido una situación que ha oscurecido un procedimiento tan importante como era reformar un servicio público. Creo que no ha estado en la intención de nadie contaminar el trámite de esta ley, pero así son las cosas. Muchas veces se nos escapan los flecos más insignificantes y las chispas más insignificantes son las que al final incendian el bosque. Yo creo que en este caso no ha habido mala intención, desde luego por parte del Gobierno de Navarra ninguna, evidentemente, y yo creo que por parte de los representantes de la Mancomunidad tampoco. Lo cierto, y lo comentaré sobre todo cuando responda al representante de Aralar, es que la ley, siempre se ha dicho, se les dijo a ustedes cuando se presentó y a la vista está la ley, apuesta para que los recursos públicos que se obtengan del transporte, en este caso del taxi,

reviertan en el transporte público. Ésa es quizás una de las principales declaraciones políticas de esta ley. Se podrá estar o no se podrá estar de acuerdo pero la ley en eso no engaña; al revés, apuesta para el fomento del transporte público a partir de sus propios recursos económicos, precisamente para que no se deriven hacia otro uso que no sea, precisamente, el fomento de la movilidad pública urbana en la comarca de Pamplona.

Y también hay un tema que ha dicho el señor Nuin y en el que también ha insistido el señor Lizarbe, pero, evidentemente, matizado y yo creo que es importante matizarlo, que en todos nosotros ha estado la voluntad del consenso con el sector. A la vista está, y me creerán o no me creerán, el esfuerzo que se ha hecho por negociar, pero, evidentemente, ese consenso no puede ser a costa de la ley. Yo creo que eso es evidente para todos, desde luego, para el Gobierno y para los partidos que lo soportan es evidente. El consenso a alcanzar con un sector económico, en este caso con el sector del taxi, nunca podrá ser a costa de que la ley sea perjudicial para los ciudadanos. Por tanto, vamos a estar hasta el último minuto intentando que haya ese acuerdo, que desconvoquen la huelga, de la cual, señor Jiménez, son ellos los responsables, no los que están enfrente. El que convoca la huelga es el responsable de ella, nunca se puede decir que es el que tiene enfrente, cada cual es dueño de sus propios actos. Yo podré ser responsable de la ley, pero de la huelga es responsable el sector, no responsable penal sino responsable personal de la decisión adoptada. No quiero que se me malinterprete.

En cuanto a la postura de UPN, agradezco, como no puede ser de otra manera, la claridad con que su portavoz ha precisado la posición del partido. Yo creo que coincide plenamente con la posición del Gobierno, es decir, es una ley que promueve el Gobierno, que cuenta con mayoría en el Parlamento pero, sin duda, como se dijo también desde el principio, se va a intentar buscar el máximo del apoyo posible de otros grupos políticos, en el sentido de que se está regulando un servicio público de interés para todos los ciudadanos. Pero es evidente, y vuelvo a repetirlo, que este apoyo no puede estar condicionado a pactos con el sector que puedan perjudicar realmente la ley.

Desde el punto de vista del esfuerzo, y respondiendo a lo que ha planteado el señor Lizarbe, dice que reconoce el esfuerzo que han hecho las dos partes por negociar. Yo le diría que, efectivamente, ha habido esfuerzo por las dos partes, nunca hemos criticado nosotros a la otra parte negociadora. Evidentemente, y respondo al señor Etxegarai, nunca hemos entendido tampoco cómo se pueden alcanzar acuerdos con representantes, en algunos casos numerosísimos del sector y luego ir a la asamblea... Yo podría contar infinidad de anécdotas de las negociaciones; aquí está el director general, que también ha participado, evidentemente, en las mismas. Por ejemplo, terminar las negociaciones diciendo que mañana nos veremos en el taxi ya circulando por la calle. Esa negociación que termina así, por la tarde, de manera realmente incomprensible para las partes, se ha tumbado. La realidad es ésta. Se han alcanzado hasta cuatro acuerdos con ellos, ellos siempre han negociado de manera correcta, siempre han presionado donde han querido presionar y han cedido donde han querido ceder y por parte del Gobierno lo mismo, y se han ido alcanzando, sucesivamente, puntos de encuentro para mejorar la ley, de manera que no fuera también traumática para la transformación. Desgraciadamente, luego la asamblea de taxistas, evidentemente, de manera sucesiva no ha querido entender este esfuerzo negociador por parte del Gobierno pero también por parte de sus propios representantes.

Le agradezco al señor Lizarbe, en representación del Partido Socialista, que se apoye esta ley como objetivo principal de modernizar el sector. Así es como se ha enfocado desde el principio, como he tenido ocasión de explicarles, y también reconozco que hemos modificado el propio texto de la ley en función de las sugerencias que ha hecho el Partido Socialista; eso también se puede decir, al igual que otras sugerencias que han hecho en otros aspectos otras formaciones políticas; en particular, la eliminación de las empresas yo creo que es un avance para clarificar el sector en los próximos años; también, sin duda, sobre el que sólo haya una licencia por taxista los comentarios aportados por parte del Partido Socialista también nos abrieron la luz o la inteligencia de que, efectivamente, esto nos podía llevar a una situación de cuasi empresas, con lo cual, tampoco tenía mucho sentido, y también, efectivamente, que la figura del asalariado, lejos de ser perjudicial para el sector, es una figura que puede ser francamente positiva en los próximos años para el conjunto del servicio público. Por tanto, le agradezco la claridad con que lo ha dicho. Efectivamente, como bien dice, lo importante de una ley es el fin. Si en el camino se puede hacer de manera pactada mucho mejor, pero no podemos sacrificar el fin de una ley de un servicio público a que el sector nos dé la razón al cien por cien en nuestros planteamientos.

En cuanto a la intervención del señor Jiménez, de Aralar, la verdad es que yo la siento como especialmente ácida, no acabo de entender por qué. Usted dice que yo no gozo de credibilidad. Bueno, pues yo le digo que usted sí que goza de credibilidad para mí, usted es Parlamentario de una formación política en el Parlamento de Navarra y yo le doy a usted toda la credibilidad en representa-

ción de su grupo político. Por tanto, sepa que por mi parte no hay ninguna predisposición a lo que su formación aporte a esta ley.

Dicho esto, ¿que hemos estado ocho años sin tramitar la ley? Yo le tengo que decir que literalmente no he sido responsable yo de esa área del departamento pero da lo mismo. Yo era Director General de Obras Públicas, como bien sabe, no Director General de Transportes, pero es lo mismo, es decir, durante estos años se ha avanzado mucho en apuestas para el transporte público, en particular en la comarca de Pamplona, y, sobre todo, se hicieron las dos leyes que facilitaron la mancomunización del servicio de transporte urbano. Creo que ésa es una ley que contó con el máximo respaldo político del Parlamento y que supuso una gran transformación del modo de transporte en la comarca de Pamplona. Cabe pensar que el tiempo político no aconsejaba mezclar dos iniciativas, se apostó por un tema que no era fácil, que era mancomunar el servicio de transporte urbano, se hizo, se ha hecho bien, a la vista está, con sus dificultades, pero lo que es importante para el ciudadano es que, desde luego, ha mejorado sustancialmente el servicio de transporte.

Y ahora estamos es en la tramitación de la ley del taxi, último reto, desde el punto de vista tangible, que tenemos para poner un servicio público en condiciones de modernidad. Dice que yo tengo intenciones ocultas que no se han manifestado a los ayuntamientos; no es así, señor Jiménez. Los ayuntamientos dijeron que se hiciera una ley del taxi, se sabía en qué condiciones se iba a hacer, esta ley no dice nada diferente a lo que aspiran los ayuntamientos de la comarca de Pamplona; si no, es evidente que nos lo hubieran dicho. Y esto fue aprobado el día 29 de abril en la Comisión Foral de Régimen Local, donde, evidentemente, hay representantes de los ayuntamientos de todo Navarra pero sobre todo hay representantes de la comarca de Pamplona; dicho esto en cuanto a órgano institucional y como órgano político en continuo funcionamiento, que son los ayuntamientos, si hubieran tenido que oponerse a esta ley, yo creo que se habrían opuesto. Mis noticias no son ésas.

Y desde el punto de vista de que esta ley sólo tiene un afán recaudatorio, también le tengo que decir que no es cierto, es todo lo contrario. Esta ley lo que tiene es un afán de regular el servicio público en la comarca de Pamplona, pero en esas condiciones, lo vuelvo a decir, con clara intencionalidad política hay un artículo, que si quiere usted lo enmienda en trámite parlamentario, que, evidentemente, bien lo podrá hacer, donde se dice, y leo, lo siguiente –página 38 de la ley–: Los ingresos. La entidad local competente en un área territorial de prestación conjunta será la titular de todos los ingresos públicos. –Yo creo que no hay duda de que lo que se está diciendo es que los ingresos que provengan del taxi van a la entidad titular–. Dichos ingresos se incorporarán al sistema de transporte urbano del área territorial. –Esto lo pone la ley, ustedes pueden enmendarla y decir que esos ingresos vayan a otro sitio, pero lo que pone la ley es que los ingresos que perciba la entidad local competente van al sistema de transporte urbano del área territorial. Eso es lo que pone, no pone otra cosa–.Y la entidad local competente del área territorial será la responsable de asumir todos los gastos derivados de ejercer esta competencia.

Evidentemente, esto es enmendable, pero yo creo que no tiene ni trampa ni cartón; es decir, lo que está diciendo, insisto, creo que por quinta vez a lo largo de esta mañana, es que por lo que sí que se ha apostado políticamente es por que los ingresos del transporte vayan al transporte. No tiene trampa ni cartón, pero ahí está para que se pueda enmendar por su grupo político.

Y luego, por terminar, dice usted que yo he convertido una gran necesidad en un gran problema. Yo creo que no ha sido así. Evidentemente, hay una situación de conflicto, no ha sido buscada, sino todo lo contrario, como a la vista está, por parte del Gobierno de Navarra pero, como ya he dicho en alguna otra ocasión, cuando a ustedes les toque gobernar ya veremos a ver si son capaces de sacar las leyes sin problemas. Cuando se gobierna, evidentemente, hay puntos de conflicto con determinados colectivos y lo que hay que hacer es intentar minimizarlos. Evidentemente, nuestra intención jamás ha sido ir contra el sector del taxi, todo lo contrario. Lo que hemos pedido al sector del taxi es que se sume a la transformación de este servicio público y, desde luego, yo creo que a tiempo están, y no sólo a tiempo están sino que además yo estoy convencido de que se sumarán a esta transformación del servicio público. Serán ellos al final el motor de la transformación del servicio público del taxi.

En cuanto a la posición de CDN, le agradezco también sinceramente su respaldo, como no podía ser de otra manera, a esta tramitación de la ley y no sólo a la ley sino también a cómo se está llevando con todos sus altibajos. Yo insisto públicamente en que los motivos para convocar una huelga podrán ser muchos, pero creo que nadie se ha equivocado en ningún planteamiento conscientemente. Por tanto, que se haya utilizado la excusa de unas declaraciones para convocar una huelga yo creo que no es culpa del que haya podido hacer las declaraciones sino del que las ha interpretado.

En cuanto a la intervención del representante de Eusko Alkartasuna, señor Ramirez, he entendido que básicamente también ustedes apuestan radicalmente por transformar este servicio, que es

un servicio, como bien ha dicho, deficitario a todas luces. Y lo que he dicho de que yo haría una buena ley en otras circunstancias no quiere decir que sea una mejor ley que ésta, sino que se hubiera hecho en mejores condiciones de tranquilidad social, no desde el punto de vista del contenido de la ley. Entiendo que cuando el problema es menor, la regulación del sector, evidentemente, lleva menos conflictividad. Por tanto, le garantizo que esta ley no es una ley corta, es una ley que va a permitir a todos los ayuntamientos de Navarra, y en particular a la comarca de Pamplona, regular el servicio del taxi desde la aprobación de la ley para los próximos años. Es decir, que precisamente con el instrumento de que, a través de los sucesivos estudios, se pueda conocer la realidad del servicio del taxi dentro del transporte urbano en la comarca de Pamplona, la Mancomunidad podrá hacer sin ninguna cortapisa la regulación del sector en los próximos años. Entonces, evidentemente, no es una ley corta. Lo que también he dicho es que nosotros, desde el punto de vista del Gobierno, no hemos querido apretar las tuercas de fijar unos mínimos que los estudios estaban indicando que serían los imprescindibles para que esto funcione. Hemos entendido que, después de tantos años sin modificar el sector, quizás había que plantear una transición más ordenada para no generar una situación realmente comprometida.

En contestación al señor Etxegarai, del PNV, también entiendo que ha dicho que esta ley es absolutamente necesaria, no puedo decir otra cosa, y a la vista está el mal funcionamiento del servicio en la comarca de Pamplona. También ha dicho que no entiende cómo después de acordar sucesivas veces, al final, no ha habido respaldo de la asamblea. Evidentemente, no estoy en las entretelas de ese colectivo, lo que sí es cierto es que hemos negociado con todos los representantes de este sector, que es una representación ciertamente compleja porque son cinco organizaciones y a su vez unas están dentro de otras. Está AITAN, que representa a todos los taxistas; está Teletaxi, que es una empresa propiamente dicha; está Radio Taxi, que es otra empresa; y luego hay núcleos no formalizados, que son los taxistas de Pamplona, que tienen su representante, y los taxistas de la comarca de Pamplona, que tienen otro representante, con lo cual, aunque en realidad son todo lo mismo en el sentido de que numéricamente están muchos de ellos en tres o cuatro asociaciones a la vez, al final, hemos estado con todos ellos y a ninguno le hemos cerrado la puerta sino todo lo contrario, porque entendíamos que había sensibilidades diferentes en cada uno de ellos.

Y, desde el punto de vista, que es una pregunta pertinente, de si un asalariado es igual a una licencia, no es así porque, evidentemente, el régimen de asalariado, primero, es voluntario por parte de los taxistas, es decir, puede haber dentro de unos años cero, diez, veinte o cien asalariados; por tanto, no es que directamente en el momento en que se apruebe la posibilidad de tener asalariados sea igual al número de licencias vigente, porque va a depender precisamente del sector en cuanto a su aplicación. Por otra parte, esta figura del asalariado encaja perfectamente en la puerta que se ha dejado abierta al sector, es decir, en el estudio para ver cómo funciona el taxi en los próximos años, es decir, nosotros entendemos que las 90 licencias siguen siendo insuficientes para el servicio de taxi en la comarca de Pamplona, pero ahí se ha quedado el tema. Como administración técnica en esta materia entendemos que es insuficiente pero hemos aceptado que esa insuficiencia se contraste dentro de dos años. Efectivamente, nosotros ya no seremos competentes, la competente será la Mancomunidad, y, por tanto, ahí se podrá analizar cómo funciona el servicio a lo largo del año 2007. Pero si para ese año ya hay taxistas que funcionan con asalariado, evidentemente, eso también vendrá a reforzar una mejor imagen o una mejor prestación del servicio para cuando se analice y, por tanto, con esto no quiero adelantar nada, pero igual ese uso de la figura del asalariado, que por otra parte viene muy bien para otras muchas cosas desde el punto de vista del funcionamiento personal del servicio, permite precisamente limitar o acompasar o dilatar la aparición de nuevas licencias en el futuro. Por tanto, es una figura comodín que será precisamente el sector el que podrá utilizarla o no utilizarla en función de cómo entiendan ellos que puede ser más beneficioso para ellos y para los usuarios. Por tanto, creo que lo que no cabe pensar en ningún caso es que un asalariado sea igual a una licencia, eso ni en esta ley ni en ninguna.

Por mi parte, nada más. Espero haberles contestado apropiadamente. A ver si terminamos en paz la ley y que sea buena para el conjunto de la sociedad. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda, eso deseamos todos. Gracias de nuevo por haber venido ante esta Comisión. No habiendo otro punto en el orden del día, señorías, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 4 MINUTOS.)