



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura

Pamplona, 9 de noviembre de 2005

NÚM. 21

**COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES**

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

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 9 DE NOVIEMBRE DE 2005

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar del [Segundo Plan de Transporte Comarcal](#).
-

SUMARIO

Comienza la sesión a las 10 horas y 8 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar del Segundo Plan de Transporte Comarcal.

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Jiménez Hervas (G.P. Aralar) (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 Jiménez Hervas, Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra), Nuin Moreno (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) y Ramirez Erro (G.P. Eusko Alkartasuna), a quienes responde conjuntamente el Consejero (Pág. 9).

Se levanta la sesión a las 11 horas y 38 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS Y 8 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar del segundo Plan de Transporte Comarcal.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenos días, señorías. Bienvenidos a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Permitanme, en primer lugar, dar la bienvenida al Consejero y a su Jefe de Gabinete, que le acompaña. Sin más dilación, vamos a empezar a tratar el orden del día. Hay un único punto, que es la comparecencia del Consejero para informar del segundo plan de transporte comarcal. Esta comparecencia ha sido solicitada por el grupo Aralar, por lo que tiene la palabra su portavoz, señor Jiménez.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Egun on guztioi. Estaba yo preparando la intervención de esta comparecencia y se me ha ocurrido mirar la interpelación que tuvimos en el Pleno del 19 de mayo sobre este mismo tema, y viendo las declaraciones del señor Consejero en esa interpelación de mayo de este mismo año he pensado que casi no tenía que prepararla, porque el señor Consejero acababa diciendo que el segundo plan de transporte comarcal, sin duda, se iba a aprobar en las siguientes semanas. Eso era en mayo, estamos en noviembre y, por lo tanto, eso casi sería una pregunta por sí sola para que se la autorrespondiese el señor Consejero, porque la verdad es que por lo menos nuestro grupo tiene la sensación de que es un plan de transporte que como antecedente todos sabemos que se debería haber puesto en funcionamiento en 2004, y como mucho, con suerte, si el Consejero*

nos da en este caso, además de buenas noticias, noticias reales, igual se podría poner en marcha en 2006, es decir, con dos años de retraso. Pero es que eso no evita que con regularidad, yo diría que cada vez que los gestores políticos de la Mancomunidad están en un aprieto, cada vez que en los dos últimos años los gestores políticos de la Mancomunidad, derivado de sus actuaciones y de su forma de llevar esa Mancomunidad, están en un aprieto, salga el Consejero con el Presidente de la Mancomunidad salvando la situación, hablando del segundo plan de transporte. Así ocurrió también la última vez recientemente, y ése es el motivo de que este Parlamentario, este grupo pidiese la comparecencia del Consejero, porque, una vez más, y no sé cuál es ya a lo largo de los dos últimos años, el Consejero, junto con el Presidente de la Mancomunidad y en otros casos con la alcaldesa de Pamplona, han salido a los medios de comunicación hablando del segundo plan de transportes, pero han pasado los meses, el año y pico, y hoy por hoy no es una realidad.

Entonces, nos gustaría saber realmente qué es lo que está pasando, nos gustaría saber cuál es la situación real de ese segundo plan de transporte, nos gustaría que el Consejero nos dijera en qué punto se encuentra y para cuándo definitivamente, de una vez por todas, va a estar en funcionamiento, nos gustaría saber dónde se está elaborando y quién está participando y colaborando en esa elaboración. Los grupos de la oposición de la Mancomunidad denunciaron en junio de forma unánime, en una sesión extraordinaria, que no tenían conocimiento ni participación alguna sobre ese plan que se estaba elaborando. Además, nos gustaría saber con qué contenidos, con qué filosofía, con qué objetivo, cómo se piensa financiar, qué costo va a tener. Con respecto al costo, sabemos lo que dijo el Consejero y el Presidente de la Manco-

munidad en la última comparecencia pública, pero tampoco sabemos si es la buena o la definitiva. Por lo tanto, nos gustaría que el Consejero nos dijera, primero, lo que nos tenga que decir y luego que nos diga si estamos una vez más tratando el tema del segundo plan de transporte porque el Reglamento del Parlamento obliga a ello, pero desde su percepción y desde su planteamiento es un mero trámite más que tiene que cumplir y no va a ser la definitiva, o que nos diga si, por el contrario, si en ésta estamos en la definitiva y nos dé plazos y compromisos concretos para ese segundo plan de transporte. Gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Gracias, señor Jiménez, por su introducción. Ha hecho preguntas pertinentes que yo creo que procede responderlas en el día de hoy, quizá antes de entrar al contenido expreso de lo que va a ser el segundo plan de transporte comarcal.*

Dice que este plan lleva un retraso de dos años. Yo creo que no es estrictamente así. El primer plan de transporte comarcal nació con vocación de poder ser prorrogado precisamente para prever las circunstancias que se han vivido en estos años, es decir, que no hubiera una necesidad estricta e imperiosa de aprobar el siguiente plan. Creo que el tiempo que ha pasado en estos meses ha venido bien, como luego podremos comprobar todos, para diseñar un buen segundo plan de transporte comarcal y para ponerlo en marcha cuando realmente hace falta y, por tanto, entiendo que no ha habido retrasos, sino una aplicación de las previsiones que estaban recogidas en el primer plan de transporte comarcal, que, por cierto, creo que fue un gran paso adelante en materia de movilidad y de servicios públicos en la comarca de Pamplona, y creo que buena parte de los grupos políticos que están representados en el Parlamento y también en la Mancomunidad apostaron por él con firmeza en su momento, y a la vista está el servicio público de transporte que se presta en esta comarca de Pamplona en comparación con otras ciudades españolas. Por tanto, creo que no es achacable un retraso a la situación en la que vivimos en este momento, sino que es una prórroga consustancial al primer plan y un tiempo necesario para preparar correctamente este segundo plan.

Dicho esto, creo que la siguiente pregunta que hace usted también es pertinente, pregunta que para cuándo el segundo plan. Pues les puedo anunciar que precisamente hoy, día 9 de noviembre, se aprueba por la comisión técnica mixta entre el Gobierno de Navarra y la Mancomunidad

el segundo plan de transporte comarcal, mañana, 10 de noviembre, lo va a conocer la comisión permanente de la Mancomunidad y existe la previsión de que se apruebe por la asamblea de la Mancomunidad en su próxima convocatoria del día 16 de noviembre, es decir, dentro de una semana, e inmediatamente después lo aprobará el Gobierno de Navarra, bueno, dependiendo de nuestra propia tramitación, pero estamos pensando en que el Gobierno de Navarra podrá aprobar este segundo plan de transporte comarcal el día 28 de noviembre, procediendo inmediatamente a su firma protocolaria y a ponerlo en marcha sin problemas el día 1 de enero del año 2006. Por tanto, el plan, a falta de la importancia que tiene, sin duda, que sea la propia asamblea de la Mancomunidad y el Gobierno de Navarra quienes ratifiquen su contenido, está terminado y, como les digo, hoy se aprueba por la comisión mixta entre el Gobierno de Navarra y la Mancomunidad.

Dicho esto, que creo que es muy importante, y también ligando directamente con la tercera consideración del señor Jiménez, voy a presentar las líneas maestras de este segundo plan de transporte comarcal. Creo que merece la pena hacer una breve referencia a lo que ha sido el nacimiento del transporte urbano en la comarca de Pamplona y a su repercusión con el primer plan de transporte. Yo creo que siempre es importante mirar hacia atrás para ver cuáles son nuestros objetivos también para el futuro.

Les recuerdo que este Parlamento aprobó en el año 1998 dos leyes muy importantes que posibilitaron poner en marcha en su día el transporte urbano comarcal en Pamplona y su comarca, fundamentalmente dando paso a la unificación de las concesiones. Esto fue en el mes de junio del año 1998 y con posterioridad, en función del desarrollo de esta ley, ya el día 26 de abril de 1999 se aprobó el primer plan de transporte comarcal 1999-2003, que, como les digo, luego ha tenido sus prórrogas en los años 2004 y 2005. Y el transporte urbano comarcal, tal y como lo conocemos hoy en día, se puso en marcha el día 26 de julio de 1999.

Fundamentalmente, aquellas directrices marcadas por las dos leyes que antes he citado tuvieron como medidas principales la unificación de concesiones, la implantación de una red de transporte público único en toda la comarca de Pamplona y la unificación también del sistema tarifario, pues recordarán ustedes que la comarca de Pamplona no tenía entonces bonobús. Cuestión técnica importante fue la implantación de un sistema de pago mediante tarjeta inteligente, una de las primeras experiencias en España, que también ha funcionado francamente bien, una imagen corporativa única, una notable mejora de la flota de autobuses y también mejoras, sin duda, en las

infraestructuras tanto en paradas y en mobiliario urbano como en la información y comunicación con los usuarios. Yo creo que esto lo previó la ley correctamente y a lo largo de estos años se ha cumplido satisfactoriamente por parte de la Mancomunidad.

Creo que los resultados son incuestionables, más allá de los problemas que, sin duda, y en particular en el año 2004, sufrió este modo de transporte. En primer lugar, se ha registrado un significativo incremento del uso del transporte público en la comarca de Pamplona. Creo que esto es un gran éxito para todos. Se ha pasado de los 28,7 millones de viajeros que había en el año 1998 entre las dos compañías, Cotup y La Montañesa, a 35 millones de viajeros en el año 2003, cifra que tuvo un pequeño descenso en el año 2004, motivado por la huelga de transporte, pero que también ha tenido un repunte importante en el año 2005.

La satisfacción del usuario también ha mejorado en un 18 por ciento entre las encuestas que se realizaron al principio del servicio, en el año 1999, y las últimas encuestas realizadas. Un dato que a mí particularmente me parece de la mayor importancia y de la mayor trascendencia, sobre todo pensando en el futuro, es que ha pasado de un 12 por ciento a cerca de un 20 por ciento la parte de la población de la comarca de Pamplona que utiliza todos los días el transporte público. Creo que este dato es de la máxima relevancia en la comarca de Pamplona, un 19 por ciento de la población utiliza todos los días en su desplazamiento el transporte público. La flota se ha incrementado en un 22 por ciento a lo largo de estos años y también, como todos ustedes conocen, ha habido una radical transformación en cuanto a accesibilidad a la flota, ya que en este momento estamos en dos tercios de flota de autobuses accesible para las personas con movilidad reducida. Por tanto, frente a las medidas previstas por la ley, y además para haber sido un cambio tan sustancial y, sin duda, también con todos los inconvenientes de tipo administrativo que ha sufrido esta concesión, creo que es para felicitarse tanto por quienes impulsaron la ley como por quienes la han puesto en práctica. Y esto se ha llevado a cabo dentro de una situación, en la que luego abundará un poco más, de evolución demográfica y residencial en la comarca de Pamplona.

A lo largo de estos años, entre 1999 y 2004, el incremento de la población en la comarca de Pamplona ha sido de un 11 por ciento, creo que es una cifra francamente relevante, y sobre todo es más relevante ver que ese incremento del 11 por ciento se ha generado básicamente en la periferia de Pamplona, es decir, fuera de lo que es el núcleo urbano continuo de la capital de Navarra, ya que

el 22 por ciento se ha producido en la comarca y un 6 por ciento en Pamplona.

Hay poblaciones, por supuesto, Gorraiz, con un incremento de más de un 400 por ciento respecto al año 1999, pero otras poblaciones ya muy consolidadas como son Ansoáin, Berriozar, Orkoien, Mutilva y Cizur Menor, que han tenido crecimientos en estos años de más del 40 por ciento de población. Y otras, como Huarte, Zizur Mayor, Artica o Arre, de más del 30 por ciento. Todos vivimos una verdadera explosión demográfica y residencial en la comarca de Pamplona.

Esto ha venido unido también a un crecimiento de un 11 por ciento del parque de viviendas en la comarca de Pamplona y, como parece lógico, con un sesgo evidente hacia la periferia, es decir, un 22 por ciento hacia la comarca de Pamplona y un 7 por ciento dentro del término municipal de Pamplona.

Sobre las 120.254 viviendas censadas en marzo de 2004 y, por tanto, podíamos decir que correspondientes al año 2003, la previsión de viviendas para el año que viene, es decir, con lo que se ponga en servicio durante el año 2005, hay una estimación de hasta 127.000 viviendas, cerca de 128.000, es decir, el parque de viviendas, que no cabe duda de que arrastra un incremento de población o viceversa, sigue, evidentemente, creciendo en la comarca de Pamplona.

Creo que éstos son los datos más significativos del primer plan que concluye ahora, y a partir de este momento quiero presentarles lo que es el segundo plan de transporte urbano de la comarca de Pamplona para los años 2006-2009. Quiero decirles también que la previsión inicial era que este segundo plan abarcara hasta el año 2008, pero hemos creído conveniente entre la Mancomunidad y el Gobierno de Navarra abarcar otro cuatrienio, del 6 al 9, incluyendo el año 2009 porque es el último año de la concesión vigente a la empresa que presta el servicio y, por tanto, hemos creído que no tendría mucho sentido dejar un año de cola, digamos, un año puente con la concesión vigente y sin plan de transporte urbano. Por tanto, como les digo, abarcamos otros cuatro años, 2006-2009.

Este segundo plan de transporte de la comarca de Pamplona –ya perdonarán por el tamaño de las imágenes– se desenvuelve, sin duda, para atender el gran desarrollo urbanístico previsto para la comarca de Pamplona en los próximos años. Aquí tienen ustedes reflejados en rojo cuáles son las áreas que fundamentalmente se están desarrollando y con etiquetas amarillas, que quizá sea más significativo, la cantidad de actuaciones o ese sarpullido de actuaciones urbanísticas que hay a lo largo de toda la comarca de Pamplona.

Como ya les puse de manifiesto cuando hablamos de la Ley del taxi, no deja de ser significativo que sólo dentro de lo que son las rondas de circunvalación de Pamplona, es decir, en esa área de poco más de treinta kilómetros cuadrados, hay diecisiete entidades municipales con competencias en materia urbanística y, por tanto, en la comarca de Pamplona creo que no hay que repetir que eso, evidentemente, tiene sus ventajas, pero también tiene sus inconvenientes, y esta distorsión urbanística queda reflejada claramente en ese plano que, digamos, es el que va a tener que atender este segundo plan de transporte, desde el punto de vista de dar cobertura a las nuevas zonas residenciales y sin duda también a las zonas ya consolidadas para mejorar el servicio existente.

Esta previsión de desarrollo urbanístico de la comarca de Pamplona se recoge aquí en esta tabla para... Bueno, no merece la pena entrar en detalle, pero es para que vean ustedes el número tan importante de actuaciones previstas. Esa franja azul se correspondería con los años 2006-2009 y, evidentemente, también tiene su proyección hacia años futuros. Lo que aparece en amarillo es estrictamente el término municipal de Pamplona, mientras que lo que aparece en blanco o en azul corresponde a otros municipios de la comarca.

En total, la previsión de incremento del parque de viviendas en estos próximos cuatro años, 2006-2009, y de acuerdo con los datos facilitados por las entidades municipales, es de otras 18.500 viviendas en la comarca de Pamplona. Esto significa un incremento del parque residencial en un 15 por ciento, pero, según se pone de manifiesto, de este 15 por ciento, o de este total, un 31 por ciento se va a generar o se va a edificar en la comarca de Pamplona y tan sólo un 8 por ciento dentro del término municipal de la capital y, por tanto, esto es lo que nos lleva a este análisis, que supongo que será compartido por buena parte de nosotros, de que este modelo urbanístico de la comarca de Pamplona, que yo no voy a criticar, sino simplemente a constatar desde el punto de vista del transporte público, unido a que la comarca es cada vez menos densa y su grado de urbanización más extenso, nos está llevando, sin duda, a un mayor incremento de la dependencia del automóvil, y no sólo es eso, sino que, además, al alejarse la población del centro se prolongan también los desplazamientos en vehículo privado, lo que genera un incremento del coste del transporte, consumo energético y contaminación ambiental, que a su vez genera mayor congestión en el centro del área metropolitana, la movilidad se vuelve más lenta, el transporte urbano se ve perjudicado y, por tanto, es un círculo vicioso en el que el transporte público, evidentemente, tiene por delante una larga tarea para intentar ganar terreno al transporte privado.

Bueno, pues éste es el escenario. Creo que tampoco es ajeno al sistema de urbanización en otras ciudades españolas, pero hay que ser conscientes de que realmente todo este movimiento de población hacia la periferia parece que puede llevar en principio, y de hecho lleva, a mayor necesidad de transporte público, pero, sin duda, genera simultáneamente una mayor dependencia del transporte privado que a su vez perjudica al propio transporte público.

En este contexto, yo creo que hay que poner de manifiesto cuál es la apuesta del Gobierno de Navarra a lo largo de esta legislatura para fomentar el uso del transporte público, y así se han hecho una serie de medidas, buena parte de las cuales ya son conocidas y otras quizá sean más novedosas. Sin duda, una ha sido la aprobación de la Ley foral del taxi para integrar al taxi como unidad de gestión comarcal y como una de las partes del sistema de transporte público en la comarca de Pamplona; y una nueva estación de autobuses en Pamplona, de manera que se apueste también por el transporte regional en vehículo público, de manera que se intenta limitar a medio y largo plazo la presión de llegada de vehículo privado a la comarca de Pamplona. Dos temas que han pasado desapercibidos, pero creo que tendrán importancia en los próximos meses, son la creación este lunes por parte del Gobierno de Navarra de la mesa de la movilidad y del transporte en la comarca de Pamplona y el observatorio de movilidad que va a depender de esta mesa, es decir, para primeros del año que viene constituiremos formalmente esta mesa de la movilidad, donde van a estar representados yo diría que todos los agentes que tienen algo que decir en materia de movilidad, y uno de sus primeros objetivos, sin duda, va a ser conocer realmente qué está pasando en materia de transporte y movilidad en la comarca de Pamplona y, sobre todo, cuáles pueden ser las expectativas para los próximos años y, sin duda, hacer propuestas de objetivos de reparto modal entre el transporte público, el transporte privado y el transporte privado no contaminante, es decir, tanto los viajes a pie como los viajes en bicicleta u otro tipo de transporte privado. Y, sin duda, dentro de esta política de apoyo al transporte público se enmarca directamente la elaboración y aprobación de este segundo plan de transporte urbano 2006-2009.

Otras tres medidas están ya poniéndose en marcha, que no afectan directamente a lo que es el área metropolitana de Pamplona como tal, sino que afectan, diríamos, al conjunto de Navarra, pero que también, sin duda, pueden tener un efecto beneficioso para reducir la presión de viajes hacia la comarca de Pamplona: el proyecto para la modernización de todo el transporte regional en Navarra, es decir, racionalizar la red de transpor-

te entre núcleos de población en Navarra y sobre todo entre el conjunto de Navarra y Pamplona; una estrategia de transporte regional de viajeros por ferrocarril para ver qué margen puede tener el ferrocarril en el transporte de viajeros de cercanías en nuestra Comunidad Foral, en este caso tanto en lo que afecta a la comarca de Pamplona como al eje del Ebro; y una política que de alguna manera cose los dos modos de transporte, que sería la integración, fórmulas para integración del transporte regional, tanto por autobús como por ferrocarril, con el transporte urbano de la comarca de Pamplona. Como ven ustedes, hay tres grandes bloques, de los cuales yo diría que todo lo correspondiente a la comarca de Pamplona está en marcha y ponemos en marcha a partir de ahora lo correspondiente al resto de Navarra.

El segundo plan de transporte de la comarca de Pamplona tuvo su antecedente y su declaración política hace algo más de un año, el día 23 de junio del año 2004. Yo acababa de tomar posesión como Consejero y quise poner de manifiesto cuáles eran las ideas con las que el Departamento de Obras Públicas enfocaba la redacción de este segundo plan de transporte urbano. En primer lugar, y sin lugar a dudas, el plan tiene que servir para que se incremente el uso del transporte público; también para que a medio y largo plazo se integre el transporte público dentro de las pautas de comportamiento social, que todo ello nos lleve a una transferencia notable del uso del vehículo privado hacia el transporte público. Sin duda, también deberá atender al desarrollo residencial previsto en la comarca de Pamplona para estos próximos años mejorar la calidad del servicio y también, como un tema importante para los próximos años, incorporar energías alternativas, de energías menos contaminantes tanto a los vehículos como a los combustibles con los que se presta este transporte en toda la comarca de Pamplona.

Bajo esas pautas, yo diría, y esas líneas generales, entro ya a detallar cuál es el contenido de este segundo plan de transporte urbano de la comarca de Pamplona. Hay una serie de medidas que quiero detallarles para que vean ustedes cuál es su alcance, y dentro de ese objetivo de incrementar el uso del transporte público yo creo que son más que ambiciosas.

En primer lugar, no cabe duda de que hay que mejorar la oferta actual sobre el territorio ya servido, y en este aspecto va a haber un aumento de la frecuencia en las líneas de más uso, es decir, donde hay más frecuencia es evidente que se ofrece un mejor servicio y, por tanto, el usuario está en condiciones de usar más el transporte público, y va a haber también un aumento de la frecuencia en las horas punta. En este sentido, hay seis líneas que se ven directamente afectadas por estas medi-

das: la mejora de la hora punta de la línea 19, de Barañáin; la ampliación de la línea 14 para la prestación del servicio al casco antiguo de Pamplona; la mejora de la frecuencia en la línea 12, Ermitagaña-Mendillorri; y la mejora de horas punta en las líneas 3, hacia Ansoáin; la línea 7, que es la línea norte, Villava-Barañáin, y la línea 5, entre la zona de Orvina y la Universidad Pública de Navarra. Esto conlleva un incremento de 216.000 kilómetros y cuatro autobuses más para la prestación de esta mejora del servicio sobre lo ya existente.

Otro reto para estos próximos años que, sin duda, es muy importante, es yo diría que atender a tiempo los nuevos desarrollos residenciales de la comarca de Pamplona, y aquí pueden ver ustedes algo más de una docena de actuaciones que se irán poniendo en servicio a medida que se vayan generando estas nuevas urbanizaciones en la comarca de Pamplona, y que en particular son el refuerzo o prolongación de la línea 16, norte Berriozar; una línea nueva Mogotes-Buztintxuri; un refuerzo de la línea 10, de Orkoien; otro refuerzo de la línea 16, de Noáin; la segunda fase de la línea 6 y 14, hacia Rochapea; los servicios nocturnos a Sarriguren y Buztintxuri; línea 11, a Ezkaba; la mejora y ampliación de la línea 1, en Cizur Menor; y el incremento del servicio nocturno, así como una ampliación del servicio entre Mutilva-Zizur Mayor; para el desarrollo de Ardoi; y el 50 por ciento de implantación para el desarrollo de Artiberri II, Mogotes, Buztintxuri. Es importante decir que la implantación de todas estas líneas, como es lógico, se irá llevando a cabo a medida que se lleve el desarrollo de las zonas residenciales.

Por último, también hay que decir que se incorporan nuevos términos territoriales, porque algunos no son ni siquiera concejos, al ámbito actual administrativo del área de prestación del transporte público de la comarca de Pamplona, y en particular son estos cuatro núcleos habitados, sobre todo algunos con gran importancia, como son Sarriguren, en el valle de Egüés; Berrioplano y Berriosuso, en el Ayuntamiento de Berrioplano; y Olloki, en el Ayuntamiento de Esteribar.

Con esto, y con el apoyo del Gobierno de Navarra, la Mancomunidad sigue prestando servicio a dieciocho ayuntamientos, pero pasan a ser veinticinco los núcleos de población atendidos por el transporte público unificado de la comarca de Pamplona. Esto nos lleva a implantar o a ampliar cuatro nuevas líneas: Sarriguren, Berrioplano, la segunda fase de Sarriguren y Olloki, con cerca de medio millón de kilómetros de servicio nuevo.

Por tanto, el resumen de estas mejoras de líneas y del servicio actual nos lleva a un importante incremento de un 26 por ciento en el número de kilómetros servidos por la red, un 22 por ciento en

horas de prestación de servicio y un 20 por ciento en el número de autobuses, es decir, en los 6.600.000 kilómetros al año que aproximadamente tiene en este momento la red de transporte público de la comarca de Pamplona, tendríamos un incremento de más de 1.725.000 kilómetros, y de los 120 autobuses actuales llegaremos a una flota de 144.

Otro de los objetivos u otra medida importante para el desarrollo del plan en los próximos cuatro años es el objetivo que nos hemos marcado de que la antigüedad media de toda la flota se reduzca a seis años, y con esto yo diría que prácticamente es la flota con menor edad media de toda España. Un tema al que también se le tiene especial cariño, y valga la expresión, es a alcanzar el cien por cien de la flota adaptada a personas con movilidad reducida, y a lo largo de este segundo plan y dentro de esta política vamos a acometer una renovación de 46 nuevos autobuses, de los cuales 24 corresponden a ampliación de flota y 22 nuevos autobuses por renovación de los ya existentes.

También diría que por fin se va a implantar un sistema de ayuda a la explotación y a la información, un tema del que se lleva años hablando, y creo que Pamplona y la comarca ya están en condiciones de poderlo implantar. Esto tiene dos enfoques fundamentales: uno, la mejora sustancial de la gestión de la flota y de la propia prestación del servicio; y, otro, ofrecer información a los usuarios, tanto en determinadas paradas, en las de mayor afluencia de tráfico, como a través de la página web del propio sistema de transporte. También se va a dar un paso más tecnológico en cuanto a los modos de pago, y se va a sustituir la actual tarjeta de contacto por un sistema de pago mediante tarjeta sin contacto, con lo cual, se facilitará la agilidad para acceder a los vehículos y, por tanto, se podrá ganar en frecuencia y en prestación del servicio. Y se harán los estudios oportunos para ver de alcanzar una integración de modos de pago, y a ser posible incluso tarifario, entre el modo de transporte interurbano y el modo de transporte urbano en la comarca de Pamplona.

Como les he dicho, una de las medidas –es la medida 7– sería precisamente esa integración del marco tarifario, de manera que se va a analizar también y muy probablemente a implantar algo que todavía no hay en la comarca de Pamplona, como son los abonos temporales para el uso del transporte y lo que les he dicho ya de la integración del transporte urbano e interurbano.

Una octava medida es el avance progresivo en la utilización de combustibles y vehículos menos contaminantes, y en los próximos años creo que vamos a ver también una verdadera transformación en esta materia, tanto por el uso de biocombustibles como por experiencias piloto en materia

de utilización del hidrógeno a largo plazo en los vehículos de la comarca de Pamplona.

Como medidas también a integrar por parte del transporte urbano en lo que es el uso de las vías públicas, y creo que en esto va a tener un claro apoyo de la mesa de la movilidad y del transporte de la comarca de Pamplona, se va a mejorar la circulación y la regulación semafórica en el núcleo de la comarca de Pamplona, de manera que se pueda intentar priorizar el paso de vehículos públicos frente a vehículos privados, y de esta manera garantizar la regularidad y aumentar la velocidad comercial del servicio.

Por último, como no puede ser de otra manera, vamos a hacer un extenso programa de educación general a toda la sociedad, y en particular hacia aquellos colectivos con mayor sensibilidad hacia el uso del transporte público, y, por tanto, a lo largo de estos años se harán fuertes campañas a favor del uso del transporte público en la comarca de Pamplona.

Creo que todas estas, evidentemente, son medidas que van a mejorar sustancialmente un servicio público que creo que ya funciona razonablemente bien en la comarca de Pamplona y, sin duda, tiene un coste significativo. Como bien ha dicho el señor Jiménez, hay que saber cuánto cuesta, quién lo va a pagar y cómo se va a pagar. Bueno, pues yo creo que lo más importante es responder a la primera pregunta, es decir, cuánto cuesta este segundo plan de transporte para los próximos cuatro años. Este coste va a ascender a la nada despreciable cifra de cerca de 104 millones de euros, es decir, más de 17.000 millones de las antiguas pesetas va a costar la prestación del servicio público del transporte en la comarca de Pamplona para los próximos cuatro años.

Esto se va a financiar, como ha sido tradicional hasta ahora, aunque no sé si en anteriores ocasiones se había expresado con suficiente claridad, pero creo que detrás de las cifras también hay política. Bien, pues en este caso la subdivisión o la financiación de esos 104 millones de euros se reparten en unos ingresos por tarifas, algún otro tema menor de publicidad y algún recurso de menor entidad que hay para aportar al sistema de transporte, que va a tener una previsión de ingresos de unos 78 millones de euros, y el resto, es decir, lo van a aportar las administraciones, tanto el Gobierno de Navarra como los ayuntamientos de la comarca. Este apoyo público va a ascender en estos cuatro años a la cifra de 25 millones de euros, que se va a repartir bajo el concepto hasta ahora vigente, es decir, de esos 25 millones un 65 por ciento será aportado por el Gobierno de Navarra y un 35 por ciento será aportado por los ayuntamientos que reciben este servicio público.

A mí me gustaría intentar transmitir la idea de que el transporte no tiene déficit. Yo por lo menos así lo entiendo. Evidentemente, ustedes ven que hay un grado de cobertura suficientemente razonable por parte de las tarifas, pero si se quisiera, cosa que, evidentemente, no se hace prácticamente en ningún sitio, se podría intentar que todo el transporte público se pagase vía tarifas. Por tanto, esa diferencia entre la recaudación vía tarifaria y el coste del transporte, por lo menos para el Gobierno de Navarra es una clara decisión de que las administraciones públicas apoyen y den soporte al transporte público y que, por tanto, de alguna manera canalicemos a favor de los usuarios del transporte un dinero del resto de los ciudadanos, es decir, lo que nosotros decimos es que esos 25 millones de euros los aporta el conjunto de la sociedad a favor de aquellos que usan el transporte público, porque los usuarios del transporte público están haciendo un favor al resto de ciudadanos y, por tanto, detrás de esta subdivisión entre ingresos por tarifas y aportación de las administraciones públicas lo que hay es un claro respaldo de las administraciones hacia los ciudadanos que usan el transporte público.

Creo que también es importante decir qué previsiones de incremento hay para los próximos años en este reparto tarifario, y esto quizá sea incluso una primicia del día de hoy. El último documento que ha circulado sobre el plan transporte en la comarca de Pamplona venía con unos datos de incrementos tarifarios que no se van a corresponder con la realidad, es decir, en las últimas horas el Gobierno de Navarra ha hecho un esfuerzo económico para reducir el incremento previsto de la tarifa media para los próximos cuatro años a tan solo el 4 por ciento, es decir, que frente a un incremento sustancial del coste del servicio de transporte público urbano de la comarca de Pamplona el Gobierno de Navarra ha querido que no se traslade al usuario el coste o sobrecoste de esta implantación de un mejor servicio y, por tanto, el escenario que hemos hecho para los próximos cuatro años es que la tarifa suba como media, lo cual no quiere decir que todos los billetes suban igual, tan solo un 4 por ciento. Frente a eso, y para cubrir el sobrecoste que genera esta mejora sustancial del transporte en la comarca de Pamplona, las administraciones públicas vamos a hacer un esfuerzo importante, y este esfuerzo importante se traduce en aumentar el año que viene un 15 por ciento nuestras aportaciones, prever otro aumento del 15 por ciento para el ejercicio del año 2007 y tener una previsión de un 7 por ciento para los años 2008 y 2009, pero, como también ven ustedes, queremos que los dos primeros años, es decir, aquellos que están, digamos, en la mano de los que ahora estamos con responsabilidades políticas, quede claro que somos nosotros

los que queremos apoyar con firmeza este desarrollo del transporte público en la comarca de Pamplona. En los años 2008 y 2009 habrá que tomar las decisiones correspondientes, pero como mínimo se establece un incremento de la aportación de un 7 por ciento.

Con esto, la cobertura del apoyo público al transporte urbano no sólo se mantiene, sino que se incrementa, es decir, frente a un 22 por ciento de ese apoyo que se ha venido manteniendo en el plan anterior, y a pesar del notable incremento económico del nuevo plan, elevamos nuestra participación al apoyo al transporte público hasta un 24 por ciento.

Todo este conglomerado de cifras me gustaría resumírselo –siento que igual no se pueda leer bien– en lo siguiente. Éstas son las cifras relevantes de este segundo plan de transporte. En primer lugar, el incremento de kilómetros servidos, es decir, de alguna manera, cuánto más servicio se va a prestar a los ciudadanos, más de un 26 por ciento en tan solo cuatro años. El incremento neto de la flota de autobuses va a ser de más del 20 por ciento. Vamos a conseguir a lo largo de estos cuatro años que el cien por cien de la flota esté adaptada a personas con movilidad reducida, y algo que creo que es importantísimo, es decir, que nuestro objetivo es que para el año 2009 viajen en transporte público en la comarca de Pamplona más de 40.750.000 personas al año, lo cual es una cifra verdaderamente relevante. Y, bueno, yo creo que sería un gran éxito poder alcanzar esta cifra y, a ser posible, por supuesto, superarla. Todo este plan está enfocado para que ese año 2009, cerca de 41 millones de viajes al año se realicen en autobús en la comarca de Pamplona.

El coste del plan, como les acabo de decir, asciende a cerca de 104 millones de euros. Las administraciones públicas aportamos 25 millones de euros, se fija un incremento medio máximo de la tarifa en un 4 por ciento, y también de todas estas cifras que les he dicho hasta ahora les tengo que decir que la aportación anual de las administraciones que acabará resultando en el año 2009 frente a lo que se ha aportado en el año 2005, último año del plan anterior, se va a incrementar en más de un 51 por ciento, lo cual creo que da también idea de cuál es la clara apuesta de nuestra Administración hacia el transporte público.

Por último, y para terminar, como última presentación le diría que detrás de esto lo que hay es que, efectivamente, éste sea un plan finalista, es decir, lo que nosotros queremos es transportar a más usuarios en el transporte público; que sea un plan equilibrado, es decir, que se pueda acceder al transporte público desde todos los desarrollos residenciales de la comarca de Pamplona; y que haya una igualdad de oportunidades para el uso

del transporte; que haya también una mejora en la prestación del servicio a favor del usuario, tanto porque yo creo que es el signo de los tiempos como también por entender que detrás de una mejor prestación del servicio hay un mayor número de usuarios que podemos captar; aumentar ese apoyo público al transporte, como les he dicho, prácticamente el 25 por ciento lo aportaremos desde las administraciones públicas y se incrementará el desembolso en el año 2009 en más de un 50 por ciento respecto a lo que se ha desembolsado en el año 2005; y, sobre todo, tener siempre una visión de futuro, de manera que el transporte público en la comarca de Pamplona sea un eslabón más dentro de una política de movilidad sostenible, que yo creo que ahora empieza y que tendrá sus frutos en los próximos años.

Por mi parte, nada más. Quedo a lo que ustedes quieran preguntar.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Consejero. Señor Jiménez, tiene la palabra.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: Vamos a ver. Al principio, cuando el señor Consejero ha empezado hablando del primer plan y del segundo plan de transporte y cuando ha dicho que no había tanta urgencia y que ya estaba previsto la prórroga del primero, me he quedado un poco mosca porque no entendía. Ahora, una vez que ha desarrollado el segundo plan quizá lo entienda un poco mejor, y es que por lo menos este grupo entendía que entre el primer plan y el segundo, más allá de la definición de primero y segundo, había un salto cualitativo y cuantitativo en cuanto a la voluntad de la apuesta por el servicio del transporte público, y no era algo meramente reglamentario de que como el primero tenía una fecha de caducidad, a partir de esa fecha había que hacer el segundo, pero con un planteamiento absolutamente continuista. Desde una visión continuista, lógicamente, la prórroga del primero no era nada que causase grandes problemas, incluso se ha permitido decir: bueno, pues lo vamos a poner en marcha cuando hace falta. Hombre, desde nuestra percepción de la necesidad y la potenciación del transporte público, hacía falta desde hace mucho tiempo.

Al final, no sé, ya veremos si el segundo plan es para bien o para mal en cuanto avance de las expectativas que de potenciación del servicio de transporte público esperábamos, pero en la forma de funcionar de este Gobierno da la sensación de que la culpa la tenemos la oposición, es decir, si la oposición o este grupo hubiese pedido la comparencia dos meses antes, igual se hubiese aprobado el plan de transporte hace dos meses en vez de hoy. Al final, va a tener la culpa este grupo de que sea hoy cuando se apruebe el plan de transporte y no haya sido antes. Y es que ésa es la forma de

actuar que tiene este Gobierno, en tanto la oposición no toma iniciativas sobre temas, el Gobierno no mueve el culo, como se suele decir.

En esa interpelación que tuvo este Parlamento con ese Consejero en mayo de este año en el Pleno, el Consejero dijo por dos veces –y tengo aquí el acta– rebatiéndome: le insisto por segunda vez al señor Jiménez en que no es competencia del Gobierno, que es competencia de la Mancomunidad. Hombre, pues no era del todo cierto por el interés y por lo concreto y profundo del papel que parece que está jugando el departamento en este segundo plan, pero me llama la atención un tema, si hoy lo aprueba la comisión mixta, lo va a aprobar el Gobierno y pretenden que el 19 lo apruebe la asamblea de la Mancomunidad, oiga, ¿y los grupos de la oposición tanto del Parlamento como de la Mancomunidad?, ¿solamente es para UPN-CDN este plan?, porque no hay tiempo material para que los demás grupos lo conozcamos, lo veamos, digamos qué nos parece, hagamos enmiendas, etcétera. ¿O es que es algo inamovible y, por lo tanto, es mero trámite de mayorías?, porque el calendario que ha puesto encima de la mesa, lógicamente, puede estar muy bien para garantizar que el 1 de enero de 2006 esté en marcha, pero la responsabilidad de que vayamos con estos ritmos la tienen ustedes, no la tenemos los grupos de la oposición, y por eso en cuanto a participación en un plan de transportes de la Mancomunidad de Iruñerria, con diecisiete entidades locales, como usted dice, con la variedad y pluralidad que tiene, pues no parece que estén dispuestos a que nos identifiquemos todos con el plan.

También le digo: ¿nos lo va a dar usted o se lo tenemos que pedir por vía parlamentaria en este Parlamento?, porque, claro, nos lo cuenta en power point, pero como no vengamos aquí con cámara de fotos a echarle fotos a las diapositivas... Es que estamos acostumbrados a que los consejeros vengan ahora así, pero no nos enteramos de nada. ¿Nos lo va a dar usted o se lo tenemos que pedir por vía reglamentaria? Ése es otro tema.

Mire, la sensación que tiene nuestro grupo al menos es que en el tema del transporte público, como en casi todas las dotaciones de servicios públicos, la Administración va muy por detrás del desarrollo de esta sociedad. Estamos teniendo debates permanentes sobre cómo se están produciendo todos esos desarrollos urbanísticos de nuevas zonas residenciales en la comarca de Pamplona y estamos teniendo debates sobre los centros educativos, sobre los centros sanitarios, sobre infraestructuras, etcétera, y ahora tenemos el debate sobre el transporte comarcal, que va, como siempre, tarde. Y ya sé que no tiene que ir antes de que viva la gente, el problema es que hace tiempo

que en algunos sitios vive gente y no tienen transporte, ésa es la diferencia.

Usted ha presentado las líneas generales, y a mí los números no me cuadran, porque plantear como referencia un incremento del 26 por ciento de los kilómetros que va a desarrollar en transporte público... Mire, desde un planteamiento exclusivamente continuista del servicio a los nuevos desarrollos residenciales que se están dando en la comarca, a la demanda de reforzamiento de líneas y demás, seguramente estaremos por encima del 26 por ciento de incremento de los kilómetros a desarrollar. Seguramente, atendiendo solamente desde un planteamiento continuista estaríamos ya en esa situación, por lo tanto, me da la sensación de que este segundo plan de transporte se va a llamar así, segundo, pero va a ser una continuidad del primero, porque los datos que nos ha dado, desde luego, ni en la ampliación de servicios, ni en regularidades, ni en mejoras, ni en compromiso económico nos parece que vayan ni un milímetro más allá que el crecimiento vegetativo que está teniendo la propia comarca de Pamplona. No se le olvide, señor Consejero, que estamos ya en 300.000 habitantes, o si no estamos estaremos a punto y los pasaremos dentro de poco. Entonces, hablar de que aspira a llegar a los 41 millones de viajeros cuando estamos en 35 millones, lógicamente, el crecimiento vegetativo de la población y las nuevas extensiones nos llevan sin gran esfuerzo a los 41 millones de viajeros.

Por lo tanto, la pregunta que le tengo que hacer, más allá de que no tenemos el detalle del plan, es: ¿y la apuesta por el transporte público? No nos la ha explicado usted todavía. Usted nos ha explicado que este plan, lógicamente, se va a extender a las zonas a las que se ha ido a vivir la gente, que hay algunas cuya situación bastante insuficiente requiere reforzamientos, como algunas líneas de las que ha dicho, no todas, porque hay otras que usted no ha comentado y en cualquier momento se rebelarán los usuarios porque es insostenible, pero, además de eso, la apuesta por el transporte, el esfuerzo de la Administración por priorizar y potenciar el transporte público en detrimento de los privados, ¿dónde está?, porque eso tiene esa apuesta política, esos compromisos de mejora de servicio, ese mayor compromiso económico, etcétera, y eso es lo que no vemos. Nosotros hemos visto un planteamiento un poco exclusivamente vegetativo.

Y le quería hacer alguna pregunta sobre temas específicos que, sin ninguna duda, van a afectar...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Señor Jiménez, le advierto de que le queda muy poco tiempo, le quedan dos minutos.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: Voy a acabar, señora Presidenta, verá usted cómo acabo enseguida. ¿Cuál es la situación de la concesionaria en estos momentos?, porque eso va a determinar la calidad del transporte. Estamos oyendo repetidamente en los medios noticias diferentes sobre si sí, si no, si se va, si se queda, si está pidiendo más dinero. ¿Está pidiendo más dinero?, ¿se le va a dar más dinero o no se le va a dar más dinero? Es un tema muy importante la función de la concesionaria.

Tenemos dudas de las estadísticas que se plantean sobre la satisfacción de los usuarios sobre la calidad del servicio, dudas sobre todo porque las contrastamos con la opinión de los usuarios que van montados en los autobuses. Y otro tema, ya para acabar, es que en la Ley del taxi se dice que el dinero de las licencias va a ir destinado a la mejora del transporte público comarcal. ¿Eso quiere decir que va a la financiación de este segundo plan o se va a ir, desde nuestro punto de vista, en contra de la Ley del taxi y, por lo tanto, cometiendo una posible irregularidad, si no ilegalidad, y se va a repartir el dinero de las primeras noventa licencias entre seis ayuntamientos?

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Gracias, señor Jiménez. ¿Resto de portavoces que deseen intervenir? Señor Valero, tiene la palabra.

SR. VALERO ERRO: Muchas gracias, Presidenta. Quiero dar la bienvenida al Consejero y a su Jefe de Gabinete. Para ser breve, quisiera hacer una reflexión. Yo creo que, efectivamente, no existe alternativa porque no hemos visto ni hemos oído al señor Jiménez hablar de ninguna solución, es decir, todo es poco, pero no hace ningún planteamiento de lo que es necesario realizar.

Creo que habría que aclarar que, efectivamente, el problema existe cuando uno se pone a solucionarlo, porque hasta que no se empieza a hablar del segundo plan de transporte comarcal por parte de la Mancomunidad y del Gobierno de Navarra, para el señor Jiménez no existe el problema del transporte en la comarca de Pamplona.

Por otro lado, hay que hablar de las fechas. 2004-2006. Yo creo que habría que hacerse una pregunta: ¿en qué hemos ayudado los grupos políticos a resolver los asuntos que había que resolver para hacer este segundo plan de transporte comarcal? Hablo de la Ley Foral del taxi. Tenemos que hacer una reflexión sobre en qué hemos ayudado a resolver este asunto, en qué hemos ayudado a solucionar las concesiones del transporte comarcal. También habría que hacer una reflexión de todos los grupos sobre en qué hemos podido o hemos llevado nuestros flujos para ver cómo se podían solucionar esos grandes asuntos, esos grandes problemas y para poder realizar este segundo plan de transporte comarcal.

Habla de que es continuista. Bueno, pues con un incremento de 18.000 viviendas y una aportación pública, una inversión o un gasto de 17.000 millones de pesetas, de los cuales cerca de 25 millones de euros van a ser aportados por las entidades públicas, de alguna forma creo que es una apuesta clara.

En definitiva, confirmando las palabras del propio Consejero en todo el apoyo que tenemos al segundo plan de transporte comarcal, para este grupo político lo que está claro es que se apoya el transporte público, y se apoya claramente, entendiendo las palabras del Consejero de que se podía tender a que fuera autofinanciado por el propio billete y aquí se está hablando claramente de que va a haber sólo un incremento del 4 por ciento en los próximos cuatro años. Eso hace que las aportaciones de los entes públicos en cada uno de los ayuntamientos más el Gobierno de Navarra en su parte sea el 65 por ciento, y tengan que hacer un mayor esfuerzo a la hora de aportar a este segundo plan de transporte comarcal.

Nosotros entendemos que es una apuesta de futuro. Entendemos que, efectivamente, es un ratio positivo el que estamos teniendo con respecto a otras ciudades españolas y europeas, era un buen dato el que teníamos, y con el objetivo que se persigue de conseguir esos más de 41 millones de viajeros estaremos entre las ciudades más avanzadas de nuestro entorno más cercano e incluso europeo en esa cuestión, sobre todo teniendo clara también una cuestión, que es la mentalidad de los usuarios, que somos todos. Hay que tener en cuenta que en otros países de alguna forma tienen más desarrollada la mentalidad del transporte público. Entendemos que son positivos los datos que tenemos y los datos que conlleva este segundo plan de transporte comarcal. Muchas gracias.

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

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Doy la bienvenida también en nombre de mi grupo al señor Consejero y a su Jefe de Gabinete, a los señores Miranda y Purroy. Tengo que comentar que a mi grupo le parece que este plan cuando menos debió estar terminado en marzo de este año. Ésa es la última fecha que se comentaba, y las prórrogas, y, en todo caso, los retrasos que se han producido nos parece que son retrasos injustificados que a lo único que han contribuido es, y hay que decirlo claramente, no a la mejora del servicio, sino a su deterioro, porque, evidentemente, el plan que ahora, después de ser prorrogado y después de ser retrasado, sigue estando vigente no estaba diseñado para las actuales necesidades del servicio de transporte público de la comarca de Pamplona y,*

por lo tanto, ese retraso es debido a quien tiene la competencia de hacer los planes, que hoy por hoy, y mientras no se dé un cambio de régimen, es el Gobierno y no el Parlamento. Nosotros ya quisiéramos hacer un plan de transporte, pero es que para eso hay que estar en el Gobierno, señor Valero, por lo tanto, ésas son cosas que tiene que hacer el Gobierno, son sus deberes, no son, desde luego, los deberes del Parlamento. Ese retraso, digo, es imputable al Gobierno y a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y, por lo tanto, las consecuencias del deterioro del servicio son imputables a quien pudiendo hacer el plan en su debido momento no lo hizo y lo trae ahora.

Bien, lo cierto es que ayer se les entregó a los grupos, al menos al grupo socialista de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, supongo que al resto también, esta información que hoy nos traslada aquí el señor Miranda.

Lo que yo le pediría, si es tan amable, es que me lo envíe por correo electrónico, eso sí, a la dirección particular, a mi casa, no al Parlamento, porque no sé si sabrá el señor Miranda, pero bueno es que se sepa, que si lo manda al Parlamento igual no me llega, dada la obsolescencia de los equipos informáticos que tenemos los Parlamentarios. Entonces, no se lo voy a pedir en papel, pero sí que me lo mande, por favor, a la dirección de correo electrónico de mi domicilio particular, que ahí sí que funciona, porque, insisto, si llega aquí probablemente no me llegue y, claro, no habremos hecho nada.

Sigo con el tema. A nosotros nos parece que el servicio público de transporte es manifiestamente mejorable, porque hace falta creerse que esto es un servicio público y voluntad de afrontar ese servicio público no como un servicio más o como una prestación más, sino como un servicio público, y entendemos que en ese concepto o en esa apreciación de ser manifiestamente mejorable es necesario que no se reduzca la calidad, y se está reduciendo la calidad en estos meses de interregno entre plan y plan.

Usted habla de aumento en el número de viajeros. No voy a poner en duda sus números, pero me gustaría conocer cómo se han comportado 2004, quitando los días de la huelga, y 2005, porque igual nos llevamos alguna sorpresa sobre si el incremento es constante o si hay baches no debidos precisamente a la huelga, sino a la disminución de la calidad en la prestación del servicio, al incremento de la siniestralidad de los autobuses, etcétera.

No ha mejorado la calidad, sino que ha empeorado, y si algo tiene que hacer este segundo plan, desde luego, es poner la calidad en los parámetros anteriores, como mínimo, y, desde luego, en los

parámetros deseables. Por ejemplo, ¿sabe usted que desde que se hizo el cambio de concesionario, vamos a decirlo así, se ha dejado de utilizar bio-diésel, no se sabe por qué razón? Los anteriores gestores, la anterior empresa, en definitiva, utilizaba este combustible, que además, curiosamente, se produce en Navarra y que tiene una lógica proyección de futuro en un comportamiento medioambiental de las empresas prestadoras de servicios públicos, y ahora, sin ninguna razón, una empresa o un servicio emblemático de la Comunidad Foral ¡qué mejor que el servicio público de la red de autobuses públicos de la comarca de Pamplona! lo ha dejado de utilizar no sabemos muy bien por qué razón. Vamos a ver si ese segundo plan soluciona el asunto, si es que quiere y si es que puede solucionarlo.

Repito, creemos que hay un deterioro del servicio, creemos que la voluntad política que se está trasladando está haciendo que se atienda mal la demanda actual. La gente no utiliza más el servicio público porque el servicio no es todo lo bueno que demandan los ciudadanos, a mayor calidad en el servicio, a mayores frecuencias es evidente que hay mayor utilización; si la gente no lo utiliza no es por ganas de contaminar o de meterse en un atasco con el coche, sino porque no le queda otro remedio. Si el servicio es bueno, la demanda crece; el servicio no es bueno y por eso la demanda no crece en los términos que serían razonables.

Nosotros pensamos que las administraciones públicas, que son responsables de este servicio, es decir, el Gobierno de Navarra y la Mancomunidad, es decir, Unión del Pueblo Navarro y CDN, que son quienes tienen las responsabilidades exclusivas en las dos administraciones, en las dos instituciones con capacidad de administración pública, de ejecución, están atendiendo mal la demanda actual y, sobre todo, no están fomentando el mayor uso del transporte público.

Nos parece que es necesario también que haya una mayor implicación financiera del Gobierno de Navarra frente a los ayuntamientos porque, evidentemente, ésta es una cuestión supramunicipal, y nos parece que ahí es necesaria esa mayor implicación del Gobierno de Navarra precisamente por la diseminación de entidades municipales que están afectadas por este servicio público. Aquí no solamente se trata de dar servicio a los vecinos de un ayuntamiento, de un municipio, sino de vertebrar el sistema de movilidad y de comunicación de toda una comarca en la cual, como antes creo que correctamente ha dicho el señor Jiménez, vive más del 50 por ciento de la población de la Comunidad Foral.

Por último, en esa necesidad de mayor implicación financiera del Gobierno, ahora no podemos decir lo que nos parece porque es realmente imposible. Si es tan amable y me lo envía por correo

electrónico a mi domicilio, a mi correo particular, insisto, ya estudiaremos el plan. El señor Valero parece que tiene una capacidad mayor que los demás, o igual es que se lo ha explicado antes, claro, porque, si no, no entiendo lo que ha dicho. Bueno, yo no sé si tiene que ser así, puede que el segundo plan sea como ha dicho el Consejero, o puede que no. Yo he visto algunas cosas que me han llamado poderosamente la atención. Algunas de las líneas actuales más populosas y, desde luego, más rentables, se van a incrementar con un autobús. En fin, espero que no nos oigan, que no le oigan, en ese caso, los usuarios de esa línea, porque, en fin, un autobús más en el año 2008 en una de las líneas más rentables que tiene la comarca de Pamplona, porque no hay más que ir en esos autobuses, en esas villavesas para ver cómo está el tema... Por lo tanto, todo eso, desde luego, lo tenemos que ver.

Pero hay que dejar clara también una cosa. De los 104 millones de euros prácticamente 78 millones los van a poner los usuarios, por lo tanto, no estamos ante un regalo al usuario. En fin, hasta 2009, de los 104 millones, 78 millones los paga el que va, por lo tanto, estamos ante una subvención concreta y determinada que, por cierto, y en eso sí que estoy de acuerdo con el señor Miranda, eso no es déficit, es una apuesta política, institucional a favor del servicio público porque realmente nos estamos beneficiando todos, no sólo los que van, sino también los que no van, porque, en definitiva, es volumen de tráfico, es calidad de vida, es entorno medioambiental sostenible, etcétera. Pero, bueno, que aquí tampoco están UPN ni CDN haciéndoles el favor de su vida a los ciudadanos porque, repito, van a pagar 78 millones de euros de los 104 que cuesta el servicio, y les hago una comparación: búsqenme cualquier otro servicio público y no se da esa proporción. Éste es, por lo tanto, uno de los servicios públicos donde más va a pagar el ciudadano que use los mismos, por lo tanto, tampoco vengamos aquí diciendo que qué buenos somos los de UPN y CND que sólo vamos a subir el 4 por ciento durante 4 años, por cierto, mucho más de la inflación prevista y de la inflación real –un 4 por ciento cada año va más allá de la inflación prevista, gobierne quien gobierne–, y en todo caso, como va a seguir gobernando el mismo en el Estado, parece evidente cuánto es.

En definitiva, están ustedes subiendo de cuatro a cinco puntos como mínimo la aportación ciudadana al coste del servicio. Esto es lo que se ve así, con vista de lince, respecto a lo que va a ser este segundo plan de transporte. Tendremos oportunidad de analizarlo con detenimiento.

Y a nosotros, señor Miranda, si el plan de transporte realmente va a suponer una mejora sustancial y objetiva de la actual situación, no se nos

van a caer los anillos por apoyarlo, pero si es continuista, como ya empieza a denunciar el señor Jiménez, que puede que lo sea, si no va a afrontar las nuevas realidades de la comarca de Pamplona, si no va a suponer una mejora para ese ciudadano que todos los días coge un autobús urbano para ir y venir del centro de Pamplona en unas condiciones que no son precisamente de lujo asiático, sino justitas, desde luego, no lo apoyaremos. Para hacerlo como quieren, lo hacen ustedes solos. Si es para mejorar sustancialmente la situación, cuenten con nosotros.

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

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señora Presidenta. Agradezco la información que nos ha dado el Consejero. Nosotros también creemos que este plan tenía que estar ya en vigor y siendo aplicado, es decir, que ha habido una excesiva demora entre la finalización del anterior plan, el plan del 99-2003, y el nuevo plan, dos años, y lo decimos porque, por ejemplo, en las actuaciones que ha comentado el Consejero, en el reforzamiento de determinadas líneas a las que es necesario dotar de más medios, de más kilómetros de servicio, de más autobuses, en las que hay que reforzar el servicio, pues esas necesidades ya existen hoy, en el año 2005, con lo cual, por lo menos en esa parte bueno hubiera sido que el plan estuviera en vigor ya en 2005. Y, además, en principio, creo que estaba previsto que 2004 iba a ser el año en el que se iba a preparar el nuevo plan, y al final ha habido una serie de retrasos que, desde luego, no han podido tener ningún efecto positivo en la mejora de la calidad del servicio por cuanto que el plan, al fin y al cabo, insisto, es eso, una serie de compromisos y de medidas a las que se comprometen las administraciones competentes y, desde luego, en algunos casos estaba más que justificado que en el año 2005 estuviese ya en funcionamiento.

En segundo lugar, a la vista de estos retrasos, en principio también a nosotros nos parece escaso el plazo del que se va a disponer en los órganos de la Mancomunidad para que las entidades allí representadas y los grupos allí representados puedan conocer y debatir el plan, tanto en la permanente como en la asamblea. Se aprueba por la comisión mixta hoy, mañana por la permanente y una semana después por la asamblea. Hombre, pues tampoco éste parece plazo suficiente como para que la Mancomunidad pueda entrar en profundidad a ver lo bueno y lo no tan bueno o lo que falte en este plan.

Nosotros ya nos pronunciaremos a través de los representantes en los órganos de la Mancomunidad, en este plazo tan breve de que se dispone, por lo tanto, ahí haremos el pronunciamiento final y la posición final, pero, en cualquier caso, la sen-

sación que sacamos de estos datos que hoy se nos trasladan no es como para echar cohetes o tocar las campanas, porque se nos habla de que los kilómetros de servicio van a aumentar un 26 por ciento y el número de autobuses un 20 por ciento. ¿Esto es suficiente?, ¿es necesario hacer más? El crecimiento de la comarca de Pamplona en cuanto a población, en cuanto a la dispersión de la población, por lo tanto, en cuanto al uso del vehículo privado, en cuanto a la necesidad del transporte público colectivo como alternativa, ya lo ha comentado el propio Consejero, es una expansión y es un crecimiento muy fuerte en los últimos años, por lo tanto, este incremento del 26 y del 20 por ciento parece que se viene a acompasar, en cierta medida, a esos propios incrementos demográficos y de expansión de los núcleos urbanos más que a un salto cualitativo en lo que es el nivel y calidad del servicio. De hecho, aquí hay un dato que nos avisa sobre esto. Se habla de un incremento de los servicios del 26 por ciento en kilómetros de servicio, un incremento de autobuses del 20 por ciento, pero el incremento de viajeros, a pesar de que esa cifra de 40 o 41 millones de viajeros pueda parecer espectacular, no parece tan significativo. No nos ha dado el dato de con cuántos viajeros se espera cerrar, por ejemplo, este año 2005, pero, según los datos que se han publicado en prensa, oscilan sobre los 37 millones de viajeros. Si estos son los datos con los que cerramos 2005, el incremento de viajeros en 2009 en relación con 2005 sería el 10 o 12 por ciento, incremento de kilómetros de servicio, 26 por ciento; incremento de viajeros, el 11, el 12, el 10. Bueno, pues no parece que capturemos tanto tráfico hacia el transporte público comarcal y, por lo tanto, aliviemos la utilización, con todos los efectos negativos que tiene, del vehículo privado. Insisto, estos datos, en principio, no nos parecen como para que desde la consejería, desde la comisión mixta, desde la dirección de la Mancomunidad se pueda hablar de que hay un salto cualitativo en la calidad del servicio. Tiempo tendremos, bueno tiempo, una semana tendrán en la Mancomunidad, para discutir y debatir.

En cuanto a financiación, nos parece bien que se mantenga el ratio del 65-35 por ciento. Si ése es el compromiso que se mantiene por parte de las administraciones nos parece bien, es un dato que hay que tener en cuenta también, pero aquí hay una de cal y otra de arena, y es lo que comentaba el portavoz de Aralar en torno a las licencias de taxi, pues no hay duda sobre lo que van a hacer los ayuntamientos y la Mancomunidad. El Grupo Parlamentario de Izquierda Unida preguntó al Consejero en un Pleno reciente sobre adónde iba a ir destinada la recaudación obtenida por las primeras noventa licencias de taxi que se saquen en el año 2006, y la respuesta fue clara: hay un acuerdo entre una serie de ayuntamientos y la

Mancomunidad para que ese dinero sea repartido entre esos seis ayuntamientos y no sea destinado, por lo tanto, a mejoras o inversiones en lo que es el plan de transporte comarcal.

Nosotros ya dijimos, y lo vuelvo a reiterar aquí, que creemos que eso es un incumplimiento de la Ley Foral del taxi, que establece perfectamente adónde debe ir destinada la recaudación por las licencias de taxi. Más allá de que haya acuerdos entre entidades locales o ayuntamientos, entendemos que estos acuerdos no pueden interferir en el cumplimiento de la ley, ésa es nuestra interpretación, y, en cualquier caso, en el año 2006, si finalmente esa recaudación, ese dinero obtenido por estas licencias se distribuye entre esos ayuntamientos, nosotros, evidentemente, también valoraremos en su momento y una vez que eso se pueda producir qué se puede hacer para que la ley se cumpla, tal y como la entendemos e interpretamos nosotros que, por otra parte, creemos que es bien clara.

En cualquier caso, por fin tenemos el segundo plan de transporte comarcal. Agradecemos la información que hoy se nos traslada, esperemos que aunque sea en un breve plazo de tiempo pueda ser debatido y se puedan incorporar, en su caso, las aportaciones que los grupos de la Mancomunidad puedan realizar. Sin más, agradezco al Consejero la exposición.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Nuin. Señor Ramírez, tiene la palabra.*

SR. RAMIREZ ERRO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días. Egun on guztioi. Agradezco al señor Consejero la información que nos ha transmitido y le agradeceríamos también que nos la facilitase en el soporte que considere oportuno para que nosotros tengamos acceso a la información y podamos analizarla y ejercer esa labor que nos encomienda el Amejoramiento de control al Gobierno, entre otras cosas, y también para poder hacer aportaciones, etcétera.*

Este plan viene con siete meses de retraso, que es una cuestión que, claro, si se compara con la controversia generada a raíz de la concesión, etcétera, del transporte urbano comarcal de autobuses, las denominadas villavesas –no voy a entrar en esta cuestión– pues no parece que sea un dato especialmente estridente. No obstante, son siete meses de retraso que no entendemos nosotros a qué se debe o qué justificación puede tener.

En cualquier caso, bienvenido sea después de siete meses y nos comprometemos, como no puede ser de otra manera, a estudiarlo y analizarlo exhaustivamente para poder sacar una conclusión, poder realizar, si cabe, algún tipo de aportación y mostrar también cuál es nuestro posicionamiento político con respecto al servicio público en general.

Nosotros extraemos una conclusión de sus palabras y de su intervención y realmente coincidimos con los portavoces que han manifestado que esto suena a continuismo, es decir, a nosotros nos hubiese gustado una mayor ambición, ver que se analizaban otro tipo de fórmulas no exclusivamente en el transporte urbano, en las denominadas villavesas, sino ver otras alternativas, situarnos en parámetros de ciudades europeas, en esas dinámicas en las que se recupera la figura del tranvía, que se estudia la posibilidad del tranvía, que se hace un análisis también de la necesidad de impulsar lo que es la utilización de la bicicleta. También puede haber un servicio público de bicicletas. El otro día unos Parlamentarios estuvimos en Córdoba y veíamos ese tipo de fórmulas que, efectivamente, a este portavoz le parecieron muy interesantes. No obstante, vemos que el plan es una continuación directa del anterior, por lo que hemos podido concluir de su intervención.

Nos hubiese gustado que se contemplasen nuevas alternativas, también, insisto, la del tranvía, y lo que nos preocupa es una cuestión que ya pusimos de manifiesto mediante una iniciativa parlamentaria referida a la coordinación existente entre los diferentes departamentos, y que iba dirigida exclusivamente o específicamente a esa generación, a esa creación de nuevos núcleos urbanos en los que se ve que, efectivamente, se hacen las casas, pero las dotaciones públicas y los servicios públicos y los colegios, etcétera, parece que se planifican después. Primero se planifican las casas y al tiempo, cuando ya hay una necesidad, se tienen que movilizar los ciudadanos que residen allí para exigir algo que les corresponde, y es un servicio público de sanidad, un servicio educativo, etcétera.

Entonces, lo que nos preocupa es si en la elaboración de este plan el departamento se ha coordinado con los otros departamentos, si se ha tenido en cuenta y ha habido una actuación conjunta con el Departamento de Educación, con el Departamento de Vivienda, para ver qué previsiones tienen, para que esas previsiones se puedan planificar y se plasmen en el plan de transporte o si, efectivamente, se ha hecho el plan de transporte exclusivamente desde la perspectiva de su departamento, sin tener en cuenta las apuestas de futuro en materia de desarrollo tanto urbanístico, no de Guenduláin, porque parece que eso será más adelante, pero, efectivamente, una segunda ciudad de Navarra tendrá que tener ya una previsión de transporte urbano, es decir, una perspectiva holística de lo que es la importancia del transporte urbano, de dar un servicio público, como decía el señor Lizarbe, no sólo a los que lo utilizan, sino en general, porque tiene unas lógicas y evidentes virtudes medioambientales, pero también a nivel de tráfico, etcétera, para todos. Eso es lo que nos pre-

ocupa y lo que no hemos podido traslucir de su intervención o no hemos visto en esta presentación que usted ha hecho del nuevo plan que, casualmente, se aprueba hoy.

Nosotros tenemos que basarnos en lo que usted nos ha dicho, pues no tenemos el plan todavía. Le agradeceremos que usted nos lo haga llegar en el soporte que crea más conveniente, en cualquiera de ellos nos vendrá bien, pero la sensación que nos da y lo que vemos es que es continuista, que no es nada ambicioso, que no prevé ninguna novedad, ningún otro tipo de transporte público, e insisto en el tranvía, insisto en la bici, y también nos da la sensación de que no está coordinado con el resto de departamentos, con los nuevos desarrollos urbanísticos, con las previsiones que tenga el Gobierno de Navarra al respecto, porque al fin y al cabo el transporte urbano es para llevar personas de un sitio a otro y, lógicamente, en ese llevar personas de un sitio a otro tienen gran importancia sus intereses, que los recorridos sean racionales, y establecer una planificación y un conocimiento de qué apuestas de futuro va a realizar el Gobierno de Navarra en sus diferentes ámbitos, también con los ayuntamientos, para que, efectivamente, el transporte urbano cumpla su cometido y realmente se hable de que el transporte urbano funciona.

Y termino con una cuestión, señora Presidenta, y es la de la calidad. Efectivamente, nosotros nos congratulamos de que el cien por cien de los autobuses estén adaptados para personas de movilidad reducida, pero hay mucho más que avanzar en calidad, hay que avanzar también en el servicio general desde las paradas hasta el interior mismo de los autobuses, hay que avanzar en comodidad, en accesibilidad, hay que avanzar en muchas cuestiones. Son cuestiones que no hemos podido concluir de su intervención y quizá podamos llegar a esa conclusión estudiando el texto, pero que en su caso, de no ser así, no podrá contar con nuestro apoyo. Eskerrik asko.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muchas gracias. Si no les importa, como creo que las intervenciones han sido sustancialmente similares, voy a responder de manera general y si alguien considera que me dejo algo en el tintero, por supuesto, me lo hace saber e intentaré responderle.*

Yo agruparía las respuestas en diversos epígrafes. Lo primero que creo que se ha reiterado es que este plan llega tarde. Bueno, pues yo sigo insistiendo en que este plan no llega tarde, este

plan llega, en opinión del Gobierno y de la Mancomunidad, cuando tiene que llegar, porque es evidente que esa palanca que decía el señor Jiménez de que parece que se aprueba hoy porque hoy estamos aquí no es así, porque por la misma regla de tres se tendría que haber aprobado el día 19 de mayo, que es cuando usted me convocó al Pleno del Parlamento para hablar sobre lo mismo, es decir, el plan se aprueba cuando está suficientemente redactado, madurado, analizado y cuando entendemos que es el momento de aprobarlo porque realmente este plan tiene que entrar en vigor el día 1 de enero del año 2006, por tanto, no llega tarde, de ninguna manera.

También hay que decir que la prórroga del plan anterior, plan que, por cierto, fue promovido en su día por quien ostentaba entonces la presidencia de la Mancomunidad, ha sido una prórroga pacífica, ha sido una prórroga que ha podido atender perfectamente a todos los servicios que se han demandado a lo largo de estos años, porque el propio plan anterior, igual que el nuevo plan, tenía, como no puede ser de otra manera, una previsión de actualización y de adecuación a las necesidades sobrevenidas que se pudieran producir a lo largo de los años, es decir, no son planes fosilizados, sino que son planes que se deben y se tienen que adaptar a lo largo de los años de desarrollo de cada uno de estos dos planes. Por lo tanto, les digo que el plan anterior ha podido cubrir perfectamente las demandas ciudadanas y este plan, y ahora ligo con la palabra continuista, bueno, pues este plan llega en el momento en que ya hay que romper con esa situación de continuidad y dar un salto cualitativo para el nuevo período de programación del plan de transporte público urbano en la comarca de Pamplona. Por tanto, no llega tarde, llega cuando tiene que llegar, y no se ha descuidado en absoluto, sino todo lo contrario, la prestación del servicio público de transporte en la comarca de Pamplona.

La otra apreciación que intentaré rebatir, aunque creo que es difícil, es la palabra continuista. Yo creo que es todo lo contrario, este plan tiene que suponer, lo que pasa es que, evidentemente, no se verá el día 2 de enero, sino a lo largo del desarrollo no sólo del plan, sino del resto de medidas que se quieren impulsar desde el Gobierno, como digo, tiene que suponer un verdadero punto de inflexión en la política del transporte público en la comarca de Pamplona. En esto no hay que creer a ojos cerrados, no hay que tener la fe del carbonero, habrá que esperar a ver lo que pasa en los próximos años y ver que realmente se generan nuevas políticas de apoyo al transporte público en la comarca de Pamplona, y el nuevo plan de transporte, el segundo plan de transporte tiene que ser una pieza más de esa política. Bien es cierto que hasta este momento, porque las circunstancias

sociales, políticas e incluso poblacionales de la comarca de Pamplona no lo estaban pidiendo de manera tan palmaria como ahora, bueno, el transporte público ha sido una buena pieza de movilidad en la comarca de Pamplona, pero no estaba integrado en de una política general de transporte público. Como les he dicho, el Gobierno de Navarra tiene bien claro cuáles son las piezas: el taxi, el transporte urbano en autobús, el transporte privado por modos no contaminantes y todas las piezas que también pueden aflorar en aquel foro que se crea desde este lunes, que es la mesa de la movilidad y del transporte de la comarca de Pamplona. Por tanto, es todo menos continuista. Es evidente, dado que mientras los autobuses no vuelen la gente tendrá que seguir moviéndose en autobús y en esos pocos cambios va a haber, más allá de que se va a intentar mejorar la flota, pero, sin duda, nuestra apuesta es por un cambio sustancial en las pautas de movilidad en la comarca de Pamplona.

Creo que hay datos que hay que manejar y también entiendo que no es fácil, después de presentar una serie de diapositivas, quedarse con los datos y con lo que hay detrás de ellos, pero creo que es importante volver a decirlo. Yo he dicho, y lo pongo otra vez de manifiesto, que el incremento de viviendas previsto en la comarca de Pamplona en los próximos cuatro años es de un 15 por ciento, de cuales buena parte van a la periferia, un 30 por ciento del incremento va hacia la periferia. No tenemos los datos tan afinados en cuanto al incremento de población porque, evidentemente, son de mucha menos precisión poder conocer cómo va a evolucionar la población en estos próximos años, pero creo que una cifra de incremento en torno al 8 por ciento no va a estar muy alejada de la realidad. Bueno, pues frente a ese posible incremento de un 8 por ciento de la población y un 15 por ciento en cuanto al parque de viviendas, hombre, un incremento de la red en un 26 por ciento y un incremento de la flota en un 20 por ciento, yo creo que puede ser todo menos continuista. Sería continuista si nos sumásemos o fuéramos en paralelo al crecimiento vegetativo de la población y de la vivienda, pero es que lo que hacemos realmente es separarnos claramente, que mientras la población y las viviendas tienen un crecimiento fuerte pero conocido, el incremento de la prestación de la red prácticamente duplica al crecimiento previsto para viviendas y triplica al crecimiento previsto para la población. Por tanto, éste es el primer punto para decir que este nuevo plan no es continuista, sino que es rupturista o intenta ser rupturista en cuanto a la prestación de servicio respecto a las cifras precedentes.

Siempre digo, desde que lo conozco, que el señor Nuin tiene un ojo matemático que a mí siempre me sorprende. Dice: esos 41 millones de viajeros de los que usted nos habla para el año 2009,

pues igual no es tanto en comparación con lo que hay ahora. Bueno, pues yo quiero responder simultáneamente a lo que dicen el señor Nuin y el señor Lizarbe en cuanto a los últimos datos disponibles. ¿Cuál es el número de viajeros previsto para el año 2005? Ese número de viajeros yo creo que responde directamente a lo que ha dicho el señor Lizarbe en cuanto a que hay un deterioro en el transporte, y creo que la cifra que voy a dar desmonta por completo esa apreciación. El número previsto de viajeros para el cierre del año 2005 asciende a más de 38.300.000 viajeros. En el año 2003 hubo 30.946.000; hubo una bajada, que todos conocemos, en el año 2004, motivada fundamentalmente por la huelga, porque está cuantificada, una bajada hasta 33.372.000; y desde el año 2004, 33.372.000, hasta el año 2005 ha subido a 38.300.000. Si esto es deterioro del servicio, que venga Dios y lo vea. Eso, digamos, como respuesta a la afirmación tajante del señor Lizarbe de que el servicio se ha deteriorado. Yo creo que es todo lo contrario y, por tanto, hay un número significativo más de usuarios que han retomado el transporte público, y no sólo lo han retomado, sino que han aumentado su uso. Por tanto, si hoy estamos en 38.300.000 viajeros, esperar que en el año 2009 va a haber cerca de 41.000.000 ¿es mucho o es poco? En eso quizá sí que podríamos debatir.

Es evidente que el objetivo que está puesto son estos 40.760.000, y yo creo que es ambicioso, y es ambicioso porque, como les he intentado explicar al principio, las pautas de movilidad de la población van justo en sentido contrario al uso del transporte público, otra cosa es que las administraciones públicas pongamos un buen servicio de transporte, de manera que se pueda animar a la población a coger el transporte público, pero insisto, y creo que todos somos conscientes de ello, en que las pautas actuales de nuestra sociedad, de la sociedad navarra y de la sociedad española en general, sí que son vegetativas, a no usar el transporte público y en primera instancia a usar el vehículo privado. Por tanto, hay que hacer un verdadero esfuerzo para cambiar la tendencia hacia el uso del transporte público y quizá en esto podríamos discutir. Es evidente que cualquier mejora del uso del transporte va a ser muy bienvenida, sin duda, por todos nosotros, pero nos hemos fijado ese objetivo de 40.760.000 viajeros para el año 2009, que creemos que es suficientemente ambicioso, como digo, para intentar invertir la tendencia de esa dispersión de población que lo primero que quiere hacer es coger el coche para desplazarse.

Desde el punto de vista de si han tenido tiempo o no para conocer el plan, no quiero trasladar la responsabilidad a la Mancomunidad, pero cada cual tiene que asumir su papel. Evidentemente, la relación con los grupos políticos en materia de transporte público reside hoy por hoy en la Manco-

munidad, es decir, la responsabilidad del Gobierno de Navarra, como no tiene que traer este plan al Parlamento, es colaborar estrechamente con la Mancomunidad y poner, por supuesto, nuestros criterios políticos y técnicos al servicio del plan, pero, de alguna manera, la discusión más estrictamente política de este plan, sin duda, reside en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, donde todos sus grupos están representados.

Mi sensación, pero puedo estar totalmente equivocado, es que del segundo plan de transporte se lleva hablando durante meses en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, se lleva hablando meses en la permanente, se lleva hablando meses en un grupo de transporte que hay y, claro, lo que yo no puedo saber es si ustedes se dan por satisfechos, ustedes, digo en cuanto grupos políticos, con el debate que haya podido haber para la formación de este segundo plan en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. La verdad es que desconozco el grado de compromiso que hay con determinados partidos políticos. Lo que sí está claro, y en eso rebato al señor Lizarbe, es que mientras que en el Gobierno de Navarra, evidentemente, la responsabilidad recae hoy por hoy exclusivamente en UPN y CDN, en la Mancomunidad, como todos ustedes saben, no es así. En la Mancomunidad gobierna el Presidente Ibero, con apoyo evidente de UPN y CDN, y necesita el voto de otros grupos políticos, grupos políticos que o bien son los que ustedes representan o bien aquellos otros independientes, como se le quiera llamar... Ya lo estoy diciendo, es que no me ha dejado terminar, son los que están representados aquí o, evidentemente, representantes de agrupaciones que se definen como independientes, pero a lo que voy es a que en la Mancomunidad hay más respaldo político que el que estrictamente sujeta o sustenta en este momento al Gobierno de Navarra.

Por mi parte, en cuanto a remitirles el plan, por respeto a la Mancomunidad y como sé que todos sus grupos políticos lo tienen a través de esa vía, desde luego, encantado me comprometo a que el mismo día que el Gobierno de Navarra apruebe el plan de transporte lo tengan ustedes, no sé si en casa, porque esto ya es un gran lío, debe de ser a raíz del USB, ya no sabe uno cómo relacionarse con el Parlamento, pero, en fin, por vías convencionales tendrán ustedes disponible el plan de transporte, sin ningún género de dudas, porque yo creo que es muy interesante que lo tengan para su seguimiento en los próximos años.

No sé si me dejo algo atrás, pero creo que también hay que hacer una mención al papel de la Ley del taxi, al acuerdo alcanzado por los ayuntamientos para promover la ley y para promover este plan de transporte, y digo lo mismo que le dije al señor Izu el día que hubo que intervenir en el Par-

lamento para aclarar este aspecto: la Ley del taxi nace de un acuerdo político de todos los ayuntamientos de la comarca de Pamplona que quisieron promover la Ley del taxi; es decir, esto no fue una imposición ni del Gobierno de Navarra ni del Parlamento, lo podía haber sido, pero, evidentemente, no lo fue, sino que nació de un acuerdo político de los, igual me equivoco, dieciocho ayuntamientos que quisieron mancomunar el servicio del taxi, y en ese acuerdo político adoptado en las Navidades del año pasado quedó claramente definido que ellos estaban dispuestos a paralizar las licencias que les correspondía sacar, algunos de ellos después de veintiséis años sin sacar ninguna licencia, de manera que se pudiera hacer un marco normativo común para toda la comarca de Pamplona, pero en el bien entendido que querían que los primeros recursos que proviniesen de las primeras licencias no fueran un perjuicio económico para estos ayuntamientos que de alguna manera lo que hacían era entrar en una situación de stand by o de paralización de sus derechos. Por tanto, aplicamos la Ley del taxi, como no puede ser de otra manera. Los recursos de las primeras noventa licencias de taxi irán a la Mancomunidad de la comarca de Pamplona. Esos recursos se aplicarán íntegramente al plan de transporte comarcal, lo que pasa es que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona tiene pactado con estos ayuntamientos, con conocimiento yo diría que de todo el mundo, porque hasta ahí podríamos llegar, que la aportación municipal a esta primera parte del segundo plan del transporte se reducirá, pero los ingresos del taxi irán al segundo plan de transporte de la comarca de Pamplona, dentro de ese cuadro de financiación, es decir, ese cuadro de financiación no se va a ver alterado por la gestión de las primeras noventa licencias de taxi. Yo creo que no hay trampa ni maniobra, sino todo lo contrario, hay conocimiento pleno de lo que se ha venido haciendo a lo largo del último año en materia de taxi en la comarca de Pamplona. Lo que también es cierto, y no está recogido en el cuadro de financiación, es que si hay nuevas licencias o nuevos ingresos que puedan provenir del taxi a lo largo de los próximos años está previsto por ley que se incorporen al sistema de transporte urbano de la comarca de Pamplona, por tanto, eso no está recogido y si en el futuro hay esos ingresos lo que está previsto en el plan es que no se van a aminorar las aportaciones ni del Gobierno de Navarra ni de los ayuntamientos, es decir, no estamos esperando ni demandando ni queriendo más dinero de otras fuentes, por ejemplo, licencias del taxi, para aminorar nuestras aportaciones. Si hay más dinero, se aportará al sistema de transporte urbano, y con esto también quiero desmontar de alguna manera aquella acusación que durante meses tuvimos que escuchar de que se querían sacar licencias para

financiar el transporte urbano. El transporte urbano no necesita del taxi para financiarse. Insisto, si hay más recursos se mejorará todo el sistema del transporte urbano, también el propio sistema del transporte por taxi.

Por mi parte, nada más. No sé si me dejo algo. La verdad es que lo lamentaría, pero si alguno de ustedes cree que me he dejado algo en el tintero, estaría encantado de responder.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado):
Muchas gracias, señor Consejero. No habiendo más asuntos que tratar, vuelvo a agradecerle en nombre de todos los grupos parlamentarios su comparecencia informativa. Señorías, gracias por su asistencia. Se levanta la sesión.

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 38 MINUTOS.)