



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VIII Legislatura

Pamplona, 21 de marzo de 2012

NÚM. 4

COMISIÓN DE FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. SAMUEL CARO SÁDABA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 21 DE MARZO DE 2012

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento y Vivienda para informar sobre las concesiones del transporte de viajeros.
-

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 34 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento y Vivienda para informar sobre las concesiones del transporte de viajeros.

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

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 16 HORAS Y 34 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento y Vivienda para informar sobre las concesiones del transporte de viajeros.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Buenas tardes, señorías. Vamos a dar comienzo a esta Comisión de Fomento y Vivienda, que viene con un punto en el orden del día. Damos la bienvenida, como es preceptivo, al Consejero y a su equipo. Como la comparecencia, que versa sobre cuestiones relativas al transporte de viajeros por carretera, ha sido solicitada por el portavoz de Na-Bai, le damos la palabra al señor Jiménez. Cuando quiera.*

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *Arratsalde on, Kontseilari jauna eta berarekin etorritakoa. Parlamentari jaun-andreak, arratsalde on guztioi. La verdad es que voy a empezar casi pidiendo que me permitan que me reivindicque un poco, que reivindicque a esta Comisión y al tema que vamos a tratar frente a la dura competencia que tenemos al lado.*

Da la sensación de que en estos momentos de crisis lo único importante es hablar de dinero, casi no hay otra cosa que el tema económico, los recortes y demás, y no le quería quitar yo importancia, pero, sin embargo, hay otros muchos temas que, sin tener una cuantificación sonante de euros, son muy importantes, y este Parlamentario cree que este es un tema muy serio y muy importante para el futuro de esta Comunidad y para lo que tiene que ver con el bienestar de los ciudadanos y ciudadanas de la misma. Por lo tanto, al menos la intención de nuestro grupo y de este Parlamentario es abordar un tema de mucha trascendencia, nada menos que todo lo que tiene que ver con las

A continuación interviene el Consejero de Fomento y Vivienda, señor Astiz Medrano (Pág. 3).

En un turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra el señor Jiménez Hervás, a quien responde el Consejero, las señoras Castillo Floristán (GP Unión del Pueblo Navarro) y Esporrín Las Heras (GP Socialistas de Navarra) y los señores Rubio Martínez (GP Bildu-Nafarroa), Villanueva Cruz (GP Popular del Parlamento de Navarra) y Mauleón Echeverría (GP Izquierda-Ezkerra), a quienes contesta, conjuntamente, el Consejero (Pág. 8).

Se levanta la sesión a las 18 horas y 14 minutos.

concesiones del transporte de viajeros para el conjunto de la Comunidad y siendo además conscientes de que estas concesiones no se hacen, como otros tipos de contratos, a dos años, a tres años ni a cinco años, sino que tienen una duración muy larga y, por lo tanto, las decisiones que al respecto se planteen y los términos en los que se puedan llevar adelante marcarán también el futuro del transporte de viajeros para los ciudadanos de esta Comunidad.

La finalización de las treinta y ocho concesiones que tiene esta Comunidad en el 2012, veinte, si no me equivoco, de recorridos internos y dieciocho de fuera de Navarra, nos parece, insisto, que es un momento muy serio y, por lo tanto, le gustaría a este grupo reivindicar ante el departamento la posibilidad de conocer, participar y aportar a lo que tengan que ser las futuras concesiones de este servicio.

Cierto es que tenemos una visión crítica en relación con la situación en la que se puedan producir, el marco en el que se puedan sacar nuevamente estas concesiones porque creemos que precisamente carecemos de lo que debería ser lógico y que en repetidas ocasiones el Gobierno de Navarra ha comprometido ante este Parlamento. Me refiero a dos hechos fundamentales: una ley de movilidad sostenible es una carencia desde hace mucho tiempo que la hemos debatido en repetidas ocasiones y ha habido pronunciamientos, incluso unánimes, en este Parlamento en cuanto al requerimiento al Gobierno para que presentase dicha ley, y hoy no la tenemos, por lo tanto, estas concesiones encajarían o deberían responder mucho más a las directrices de un proyecto o de una ley que diseñase cuál es el modelo de movilidad, también en el ámbito de las personas, que queremos

para nuestra Comunidad; y el segundo elemento de referencia, para este grupo muy importante a la hora de plantear estas concesiones, es el famoso PITNA, Plan Integral de Transporte de Viajeros de nuestra Comunidad, que ha tenido nada menos que desde el 2008, cuando el Gobierno de Navarra gastó 233.000 euros para que la empresa Target, si no me equivoco, hiciese el proyecto, desde las comparecencias de Consejeros, Consejeras de turno que hemos tenido en este Parlamento explicándonos cómo iba, desde la reivindicación de que tenía que ir despacio porque era muy difícil hacer un estudio objetivo de trazados, necesidades, etcétera, desde la reivindicación incluso de las empresas concesionarias de la demanda de mayor participación a la hora de aportar a ese PITNA. Hoy ya sé que lo trajo en su momento el Gobierno y no fue en este Parlamento considerado conveniente, pero la verdad es que sería fundamental que las concesiones que se tendrían que volver a sacar en este año estuviesen dentro de este Plan Integral de Transporte.

Por lo tanto, el hecho de que nos falten esos marcos que en Navarra Bai consideramos muy importantes, como un plan de movilidad y cómo encajar el transporte de personas en el mismo y el propio PITNA, no le quita importancia al hecho de que haya que abordar cómo adjudicar las propias concesiones y que las mismas deberán responder a los pequeños y reconocidos avances que hacemos, que se han dado a lo largo de los últimos años en atender demandas de zonas rurales de nuestra Comunidad y de algunas entidades locales, pero sobre todo en la consolidación de aquellos avances que se han dado y en cubrir las que están todavía sin atender. Por lo tanto, insisto, que nos cuente el señor Consejero, y vuelvo a repetir la reivindicación que hace este grupo de no solo saber por dónde está discurriendo el propio departamento, sino de poder aportar en el debate que se pueda dar antes de que sean una realidad los correspondientes pliegos para dichas concesiones. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Jiménez. Para atender a la petición del portavoz del grupo Na-Bai tiene la palabra el señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA (Sr. Astiz Medrano): Buenas tardes, señorías. A título de introducción y al objeto de ilustrarles de la complejidad de la materia que nos ocupa, quiero citarles que, como consecuencia de la distribución de competencias en materia de transporte regular de viajeros entre diversas instancias políticas y, asimismo, de que se trata de una materia que tiene implicaciones en diversos ámbitos: defensa de la competencia, medio ambiente, etcétera. la normativa sobre el transporte público de

viajeros es sumamente variada y su aplicación es sumamente compleja.

Así, en primer lugar, citaré que en materia de transporte público de viajeros existen numerosas disposiciones normativas elaboradas por la Unión Europea que son de aplicación directa como, por ejemplo, el Reglamento 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril y Carretera.

En segundo lugar, en referencia a la normativa estatal, cabe citar que el marco regulador básico vigente está integrado especialmente por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y por su reglamento de desarrollo. Al respecto, téngase en cuenta que el Estado es competente para la regulación y, en su caso, ejecución del transporte público de viajeros cuando su itinerario trascorra por más de una comunidad autónoma.

En tercer lugar, en el ámbito autonómico, muchas comunidades autónomas han aprobado normas sobre el transporte interior de su territorio, esto es, intra-autonómico.

Pues bien, una vez que se ha manifestado que estamos ante una materia afectada por normas y decisiones provenientes de distintas instancias públicas, me referiré en concreto a las competencias de Navarra en materia de transportes de viajeros y a su desarrollo normativo.

Así, respetando el marco constitucional de distribución de competencias, el artículo 49.1 f) de la Lora atribuye a la Comunidad Foral de Navarra la competencia exclusiva sobre los ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio foral o que discorra mayoritariamente por su territorio, al amparo de lo dispuesto en el convenio suscrito el 22 de noviembre de 1950 entre el Ministerio de Obras Públicas y la Diputación Foral.

En el desarrollo de esta competencia, el Parlamento de Navarra aprobó las normas que actualmente constituyen nuestro marco normativo en la materia, y son: la Ley Foral 7/1998, de 1 de junio, del transporte público urbano por carretera, la Ley Foral 8/1998, del transporte de viajeros en la Comarca de Pamplona y la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

No obstante, hasta la fecha no ha sido abordada la ordenación legislativa integrada del transporte por carretera en la Comunidad Foral de Navarra.

Una vez determinado el ámbito competencial y normativo en materia de transporte público de viajeros, trataré de explicarles igualmente el estado de la cuestión sobre concesiones administrati-

vas para el transporte de viajeros en Navarra. Espero hacerlo de la manera más sencilla posible, pero les advierto de que se trata de una cuestión sumamente técnica.

Primero. La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, no regula la posibilidad de prórrogas. Las concesiones anteriores a la LOTT fueron sustituidas, convalidadas, con base en su disposición transitoria segunda, que fijó el plazo en veinte años, es decir, hasta 2007 o 2008, según los casos.

Segundo. Con posterioridad a la LOTT, la Ley estatal 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, permitió que los concesionarios pidieran y obtuvieran cinco años más de ampliación para sus concesiones, que llegaran así hasta el año 2012.

Tercero. A su vez, la Ley Foral 1/2008, de 24 de enero, de Presupuestos Generales de Navarra para el ejercicio 2008, permitió la prórroga de determinadas concesiones intraautonómicas con plazo de finalización de vigencia anterior a 2012 para hacerlo coincidir con el plazo del resto de concesiones de titularidad de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y posibilitar así un mejor rediseño de la red concesional.

Cuarto. La Ley Foral 6/2006 de Contratos Públicos, tampoco contiene norma alguna que posibilite alargar de forma general los plazos contractuales de las concesiones de servicios.

Vista la normativa estatal y foral vigente, está claro que otorgar una nueva prórroga del plazo de las concesiones que vienen explotándose, como mínimo, desde hace más de cuarenta y cinco o cincuenta años supondría ignorar e infringir dicha normativa y los principios inspiradores de las concesiones, que tienen como bases y principios de su regulación el ser un servicio de titularidad pública, el regirse por motivos de interés general de la sociedad y, por ello, el otorgarse, como todos los contratos, cualquiera que sea su naturaleza u objeto, por plazo determinado.

Si la legislación nacional es clara en cuanto a la extinción de las concesiones –artículo 82 a) de la LOTT– y en cuanto al tiempo de explotación en exclusiva de un servicio de titularidad pública que gozan los concesionarios –artículo 72 de la LOTT–, más contundente a estos efectos es el Reglamento 1370 de la Unión Europea, que prevé un plazo de diez años sin prórroga alguna.

Una vez entrado en vigor el Reglamento 1370/2007 a partir de 3 de diciembre del 2009, la instrumentación de prórrogas contraviene abiertamente dicho reglamento. El vencimiento de las concesiones de titularidad de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra que vienen afectadas por la entrada en vigor del reglamento euro-

peo se producirá en el año 2012, no pudiendo establecerse nuevas prórrogas. Así lo ha entendido también la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia en cuyo informe de 2010 se analizaron las prórrogas generales realizadas mediante medidas legislativas por distintas comunidades autónomas.

Dicha Comisión llega a la conclusión de que la ampliación general del plazo concesional sin posibilidad de acceso a la prestación por parte de otros operadores distintos al concesionario constituye una severa restricción de la competencia y vulnera el Reglamento 1370. Por ello, ha puesto estos hechos en conocimiento de la Comisión Europea y ha recurrido en el orden jurisdiccional contencioso-administrativo las prórrogas de Valencia y Galicia. A su vez, la Comisión Europea ha solicitado a las comunidades autónomas afectadas la documentación pertinente.

En definitiva, no cabe prorrogar el plazo de las concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general de titularidad de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra.

Ahora bien, al objeto de exponer las previsiones y actuaciones del Departamento de Fomento y Vivienda en materia de transporte, conviene contextualizar la situación. Sobre la misma, les resaltaré dos datos que considero sumamente relevantes. Por un lado, el hecho de que el nuevo equipo de gobierno se ha encontrado con un Plan Integral de Transporte Interurbano de Viajeros de la Comunidad Foral de Navarra, el conocido PITNA, que fue elaborado y aprobado de acuerdo a disponibilidades económicas distintas a las presentes. El contrato se firmó en 2008, se recibieron los trabajos por parte de la empresa en diciembre de 2009 y se aprobó mediante acuerdo de gobierno en abril de 2011, tras el procedimiento de información pública. Por otro lado, la circunstancia de que no existían, ni tan siquiera en estado embrionario, pliegos de condiciones para realizar la contratación de concesiones de acuerdo al citado PITNA. Como comprenderán, la elaboración de los pliegos para las concesiones requiere de un margen de tiempo, máxime cuando se deben adecuar a la nueva realidad.

Para preparar el pliego de condiciones es necesario, en primer lugar, tener muy bien definido cuál es la apuesta tecnológica, es decir, tener muy claro qué equipos van a embarcar los autobuses y qué sistemas de información se van a implantar. En este sentido, el avance tecnológico producido en los últimos años nos permite hoy día disponer de mejores soluciones que las disponibles hace unos años.

En segundo lugar, hay que diseñar el servicio en cuanto a itinerarios y tipología de vehículos que lo

van a prestar. Este segundo aspecto, como les voy a explicar a continuación, es una de las principales revisiones que se pretende realizar del PITNA.

En tercer lugar, hay que incluir y valorar en estos pliegos aspectos tan importantes como la accesibilidad, el respecto al medioambiente o la imposición de compromisos de calidad de servicios.

Y esta necesidad de margen de tiempo razonable, supera el plazo de finalización de las concesiones vigentes. Como dato de referencia, la primera concesión finalizaba el 9 de enero de 2012.

En definitiva, ante la dicotomía de acometer las licitaciones precipitadamente o reflexionar sobre lo que expone el PITNA y su adecuación al contexto actual, se ha valorado que la mejor opción es prolongar las concesiones actuales durante dos años más, pues nos permitirá elaborar mejores pliegos y, por tanto, ofrecer un servicio público de transporte de mejor calidad. Este plazo de dos años de prolongación, permitirá cumplir los trámites exigidos por la normativa sectorial del transporte de viajeros y sobre contratación administrativa para acometer las licitaciones correspondientes a los distintos servicios que contenga la red. Entre otros debe publicarse en el DOUE, Diario Oficial de la Unión Europea, un anuncio indicativo de los mismos, deben aprobarse los anteproyectos que serán sometidos al trámite de información pública por plazo de un mes y a la audiencia de las comunidades autónomas afectas, en su caso. Posteriormente, se aprobarán los proyectos iniciándose el procedimiento de licitación de los nuevos servicios para su posterior adjudicación.

Por último, este plazo permite programar la licitación de los nuevos servicios con una carencia que facilite la actuación administrativa. En caso contrario se paralizaría el normal funcionamiento del servicio.

Les quiero recordar algunos datos sobre este PITNA, para que así tengamos todos los presentes unos datos básicos en común. Se aprobó el 4 de abril de 2011 por Acuerdo de Gobierno. Su principal objetivo consiste en constituir un documento base para el rediseño de las actuales concesiones administrativas de transporte público de viajeros cuyo recorrido se realice total o mayoritariamente en Navarra. Se estructura en tres partes, que son: En primer lugar, diagnóstico de la situación actual, marco jurídico, objetivos y criterios. En segundo lugar, la realización de propuestas del mapa concesional. En tercer lugar, el programa de modernización. En su contenido se plasma un objetivo claro, consistente en dar servicio de transporte público a todas las poblaciones.

El PITNA se estructura en torno a cinco corredores. Concretamente los corredores son los

siguientes: NA-121, corredor del Baztán; NA-135/A-21, corredor de Aoiz-Sangüesa; AP-15, corredor de Tudela; A-12, corredor de Estella, y el AP-15 Norte, corredor de Alsasua

Podemos asumir las propuestas del PITNA tal y como están formuladas o mejorar aspectos en los que se han detectado carencias. En definitiva, optamos por evolucionar hacia una visión de movilidad sostenible en el transporte de viajeros, que permita adaptarnos a los tiempos de hoy. Es por esto que desde el Departamento de Fomento y Vivienda, vemos necesario establecer nuevos criterios básicos sobre los que asentar la gestión del transporte de viajeros. Y el primer paso consiste en contar de manera continuada con un análisis cualitativo de la información actualizada, a través de un seguimiento y control más próximos en el tiempo. Esto revertirá en una mejor calidad del servicio gracias a la búsqueda de sinergias y eficiencia de los recursos, aspecto que a su vez hará hincapié en el aumento de la exigencia de la calidad prestada por las concesionarias.

El departamento conseguirá un mayor conocimiento de la realidad del transporte de viajeros desde una perspectiva de actualidad permanente sobre las necesidades reales de transporte. Debemos conocer con mayor exactitud, dónde suben y dónde bajan los viajeros. Esto nos va a ofrecer una mayor capacidad de reacción para equilibrar las decisiones de gestión y seguir avanzando en la mejora continua.

La población y su distribución sobre el territorio son las consideraciones básicas que determinan las necesidades de movilidad. Navarra es una región con 642.051 habitantes y una extensión de 10.391,08 kilómetros cuadrados. Ello da lugar a una densidad de población media de 61, 8 habitantes por kilómetro cuadrado, mientras que en España la media de población está en el entorno de los 90 habitantes por kilómetro cuadrado. En cuanto a la comparativa con los territorios limítrofes, encontramos importantes contrastes como el caso de Gipuzkoa con 358,3 habitantes por kilómetro cuadrado o Huesca con 14,6 habitantes por kilómetro cuadrado.

Esta realidad demográfica implica necesariamente que las políticas a implementar no deben tener el mismo enfoque en Navarra que, por ejemplo, en Gipuzkoa donde hay una gran presión demográfica sobre el territorio y, desde el punto de vista del transporte, se pueden optimizar los recursos para transportar grandes volúmenes de población en distancias cortas o que en Huesca donde la casuística es exactamente la contraria.

Incluso, dentro de la propia región los servicios y políticas han de ajustarse a las características de los territorios, esto es, si consideramos la zoni-

ficación del Instituto de Estadística de Navarra los datos son los que pueden ver en la tabla que se muestra que, como ven, varían mucho según la zona de Navarra.

Por tanto, la propia distribución de la población dentro de la Comunidad hace que las políticas internas deban de ser distintas y adaptarse a las citadas circunstancias.

El documento, el citado PITNA, aprobado mediante acuerdo de gobierno, es el elemento básico sobre el que se está trabajando con objeto de mejorar sus propuestas y definir un sistema de transporte interurbano de viajeros que consiga romper con la tendencia de disminución del número de viajeros.

Las soluciones del transporte de viajeros son particulares y han de estar enfocadas a la sociedad concreta que demanda y requiere de los servicios públicos de transporte.

Incrementar el número de viajeros que se desplazan en transporte público es un objetivo a conseguir en una sociedad avanzada como la nuestra y está en consonancia con las políticas europeas que en este sentido plantean objetivos muy ambiciosos en todos los ámbitos del transporte, incluido el de viajeros.

La configuración y distribución geográfica de la población y las actividades económicas y de servicios, así como la disponibilidad de infraestructuras de transporte, determinan las pautas de movilidad de los habitantes.

De acuerdo con todo esto, las nuevas propuestas han de satisfacer las necesidades de movilidad de los usuarios y, a la vez, definir unos servicios de calidad que lo hagan atractivo frente al transporte privado, bajo criterios de eficiencia y sostenibilidad económica, para lo cual se plantean nuevas consideraciones sobre los criterios básicos.

Les expongo de forma resumida estas nuevas consideraciones.

Primero. Ha de considerarse que las necesidades de movilidad dentro de las áreas que se definen en la Estrategia Territorial de Navarra son mayoritariamente internas. Es decir, la mayor parte de los desplazamientos son de carácter local a las cabeceras comarcales.

Segundo. Ha de tenerse en cuenta que algunas zonas de Navarra pueden tener más requerimientos de movilidad con otros núcleos fuera de Navarra, por ejemplo, Logroño, Zaragoza o San Sebastián, que con la propia capital de la Comunidad.

Tercero. Han de aprovecharse las posibilidades de sinergias con otros servicios públicos de transporte, en especial con el escolar. Se ha comprobado que este sistema puede funcionar y así se está haciendo en otros territorios como Aragón o Gui-

púzcoa con una mejora del servicio y una reducción de los costes.

Cuarto. Han de emplearse las herramientas tecnológicas que permitan la optimización de los recursos. En este sentido, las nuevas tecnologías permiten implementar soluciones de transporte a la demanda que están resultando exitosas en otras regiones como Castilla y León. Mediante estas propuestas, se deben evitar los kilómetros o desplazamientos que no van a recoger ningún viajero, lo cual es un derroche económico y medioambiental.

Quinto. Se deben contemplar todos los modos de transporte dentro del mismo esquema. En concreto, se debe impulsar el uso de vehículos más pequeños que resultan más rentables y menos contaminantes, en función de la demanda. En especial, se debe potenciar el uso de los taxis en áreas rurales para la prestación de este tipo de servicios. Las experiencias en Navarra están resultando exitosas en los casos de Yerri, Los Arcos, Basaburua y Metauten, y también lo corroboran las iniciativas de otros territorios como Guipúzcoa o Cataluña.

Para implementar esta revisión se ha apostado por la creación de una unidad que va a coordinar y realizar buena parte de los trabajos, la Sección de Modernización y Transporte Sostenible, en base al uso de un Sistema de Información Geográfica de Transportes. Esta herramienta nos va a permitir definir de la manera más eficiente posible la estructura de los nuevos servicios, la integración con otros servicios públicos como el escolar y la optimización desde el punto de vista económico de la solución a implementar.

Los servicios están determinados por los itinerarios, las frecuencias y el modo de transporte elegido. En base a los criterios básicos anteriormente mencionados y al conocimiento de la realidad social de las zonas que aportan tanto las entidades locales como las propias empresas concesionarias que prestan el servicio en la actualidad, se considera necesario potenciar el sistema de transporte zonal, es decir, aquél que aproxime a los usuarios a las cabeceras de comarca.

El sistema se ha de basar así en una estructura jerárquica de nodos, siendo el nodo principal Pamplona, dentro de Navarra, y existiendo otros nodos principales importantes para determinadas zonas de la Comunidad como San Sebastián, Vitoria, Logroño o Zaragoza.

A continuación se definen otros nodos secundarios en cada una de las áreas de movilidad, siendo Pamplona a su vez el centro de su propia área. Tienen incorporado el anexo 2 en donde se hace mención del tema de los nodos.

Ahora, la situación del servicio de transporte público regular de viajeros de Navarra desde el

punto de vista de la modernización es dispar. No existe, como tal, un sistema coherente y compartido por parte de todas las concesionarias. Cada empresa, en función de sus propias necesidades, ha implementado políticas y soluciones de modernización propias sin que todas estas iniciativas se hayan podido coordinar por la Administración, a pesar de los intentos realizados para ello. Esto supone que hoy día Navarra se encuentre en una situación comparativa respecto del resto de regiones del país bastante desfavorable. Por tanto, es urgente y necesario diseñar, programar y ejecutar un plan de modernización adaptado a las necesidades propias de Navarra. No se pueden asumir como propias soluciones que en otros territorios están pudiendo resultar exitosas ya que estas se han implementado para resolver problemas distintos a los de Navarra.

La propuesta de modernización que aparece en el PITNA ha de ser actualizada y revisada en función del contexto económico con objeto de racionalizar y optimizar las inversiones necesarias en este sentido, es decir, invirtiendo solo y exclusivamente en las herramientas y desarrollos que sean necesarios para cumplir con los objetivos que se marcan. La modernización del sistema de transporte interurbano de viajeros pasa por la adopción de soluciones tecnológicas que permitan el logro de los siguientes objetivos.

En estos momentos, la gestión necesaria para tramitar la modificación de un servicio, por mínima que resulte es costosa en tiempo y recursos para la Administración, ya que no se dispone de herramientas que permitan gestionar la información de los servicios.

La modernización administrativa también pasa por el control del cumplimiento de los servicios establecidos en el pliego de bases de las concesiones, es decir, la Administración ha de disponer de herramientas que permitan conocer el cumplimiento de itinerarios y horarios de paso por las estaciones. La puntualidad es uno de los elementos críticos de calidad del servicio desde el punto de vista de los usuarios y que, además, produce un alto porcentaje de las reclamaciones que nos dirigen los usuarios. En estos momentos no se dispone de un sistema de información que permita auditar el cumplimiento de los servicios establecidos.

Parte de la modernización administrativa ya se ha iniciado con la implantación del GIS de Transportes, el Sistema de Información Geográfica de Transportes que, en un primer momento, va a ser la herramienta de apoyo para la revisión de los servicios y los análisis económicos. Posteriormente, se integrarán las funciones de gestión y explotación para que se configure como la herramienta básica de trabajo.

En estos momentos la información del servicio que se ofrece a los usuarios es insuficiente. Se dispone de un sistema de información que se puede consultar a través de la página web, pero que resulta obsoleto y, en ocasiones, desactualizado. La información al usuario es otro de los elementos clave de mejora de la calidad del servicio. Se considera necesario el disponer de un planificador de rutas integrado con planificadores que se desarrollan en el ámbito estatal y europeo. Además, las tecnologías de información y comunicación disponibles en estos momentos permiten avanzar rápidamente en este campo de forma paralela al resto de actuaciones. Es decir, se trata de poner en valor la información actualmente disponible con una inversión mínima.

En estos momentos la Administración desconoce los datos de sube y baja de las concesiones de Navarra. Esta información resulta de vital importancia para el conocimiento del sistema de transportes, saber qué viajeros transportan nuestros autobuses y de dónde a dónde van, y cómo evolucionan en el tiempo estos datos, resulta imprescindible para poder adoptar decisiones en cuanto a los servicios.

A su vez, estos datos sirven para comprobar la eficacia de las estrategias implementadas en cuanto al aumento o disminución de viajeros.

En estos momentos, se están analizando las distintas soluciones que se han adoptado en otras regiones para implementar un sistema que aportando los datos necesarios, suponga unos mínimos costes de inversión. En este sentido, se estima muy positiva la disposición de colaboración de las empresas concesionarias que ya tienen sistemas propios en funcionamiento y están aportando su conocimiento y experiencias.

Con todo lo que les he ido exponiendo, espero haber logrado que comprendan cuál es la situación actual en relación a la finalización de las concesiones de transporte de viajeros de la Comunidad Foral de Navarra y respecto a los estudios y planificaciones sobre las necesidades de los viajeros de transporte por carretera en diferentes zonas de Navarra.

Como conclusiones de todo lo explicado, vuelvo a indicar que no cabe prorrogar el plazo de las concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general de titularidad de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra. Razones de interés público aconsejan la prolongación de la gestión para garantizar la continuidad de dichos servicios de transporte público y evitar los graves perjuicios que su interrupción ocasionaría a los usuarios.

Ya les he reflejado al inicio, que la continuidad del servicio está amparada jurídicamente por el

artículo 5.5 del Reglamento de la Comunidad Europea número 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, precepto que prevé en los supuestos de posible interrupción del servicio o riesgo inminente de tal situación, como medida de emergencia, la posibilidad de la autoridad competente de acordar o imponer la continuidad el servicio por un máximo de dos años. Incluso hay interpretaciones por las que se pudiera hacer hasta tres.

Se ha requerido a los adjudicatarios de los actuales servicios para que prolonguen la gestión de las concesiones cuyos plazos han finalizado, en idénticas condiciones a las que vienen prestando dichos servicios, por plazo mínimo de un año desde la fecha de finalización del plazo de vigencia de la concesión.

Y con esta circunstancia, desde el departamento vemos urgente y necesario evolucionar la gestión del transporte de viajeros en Navarra hacia una visión de movilidad sostenible que permita adaptarnos continuamente a la realidad. El sentido de la realidad no debemos perderlo en ningún momento.

Estamos estableciendo nuevos criterios sobre los que asentar esta gestión del transporte de viajeros para obtener siempre información actualizada y ganar en calidad de servicio y optimización de los recursos. Estos dos factores que les digo son claves, la información real y actual sobre la demanda de viajeros y la optimización de los recursos que aporta la Administración foral.

Desde 2007, las aportaciones de recursos económicos que ha realizado la Administración foral, se han ido incrementando año a año, fundamentalmente en 2009, oscilando desde cerca de 1 millón de euros hasta aproximadamente los 1,4 millones de euros. Sin embargo, la evolución de los viajeros en el mismo período, ha ido decreciendo en una proporción significativamente mayor:

En 2007 partíamos con 1,3 millones de viajeros, volumen que ha ido decreciendo, con una caída 600.000 viajeros menos en 2009 y 800.000 viajeros menos en 2010 y similar en 2011. Sin embargo, la distribución de las aportaciones de recursos económicos demuestra que no por mayor aportación incrementa el volumen de viajeros, así que es necesaria una adaptación del servicio y responder a la demanda de transporte de viajeros actual en Navarra:

En 2007 se destinaron en torno a 900.000 euros, en 2008 1 millón, en 2009 1,3 millones, siendo la cifra un poco mayor o similar en 2010 y 2011 y mientras tanto, como ya se ha expuesto, ha ido decreciendo la cifra de viajeros.

Con todo ello, queda claro que el objetivo prioritario del Departamento de Fomento y Vivienda en materia de transporte de viajeros consiste en modernizar la gestión del transporte regular de viajeros en la Comunidad Foral, redefinir la red de líneas conforme a los flujos de movilidad entre las zonas de Navarra y gestionar el servicio desde el conocimiento real de flujos de viajeros y necesidades de los mismos así como desde la optimización de los recursos.

Muchas gracias y, como siempre, quedo a su disposición para cuantas sugerencias u observaciones consideren oportunas hacerme. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. A continuación, para responder a la intervención del Consejero, tiene la palabra el señor Jiménez.*

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *La verdad es que es un fiasco lo que nos cuenta el señor Consejero. Es como si el tiempo no pasase, salvo que yo cada vez soy más viejo, porque si cogiésemos, por ejemplo, el Diario de Sesiones de la comparecencia de la señora Alba, que era su antecesora en el departamento, una parte importante de la exposición que ha hecho usted es muy parecida a la que nos hizo ella, en relación con la dificultad que suponía abordar un tema como es el transporte de viajeros para el conjunto de la Comunidad, el hecho de que sean tantas líneas, la diversidad de necesidades, de casuísticas que se podían dar etcétera. El problema es que esa comparecencia yo, por ejemplo, la tengo en el 2009, han pasado ya tres años; tengo aquí una moción aprobada en el Parlamento en el 2010 y tengo que el 17 de junio de 2008 fue cuando el Gobierno acordó realizar el PITNA y el 25 de junio salió públicamente la Consejera a anunciarlo; el 12 de noviembre de 2008 se adjudicó con diez meses de plazo de ejecución y con un presupuesto de 233.160 euros. Ha llovido mucho desde entonces, señor Consejero, para que a 21 de marzo de 2012 la conclusión que tengamos que sacar de su comparecencia es que el departamento no está en condiciones de cumplir algo que además ya en 2009 y en 2010 estábamos debatiendo en esta misma Comisión, que es que en el 2012 concluían todas las concesiones y, por lo tanto, había que discutir de los nuevos pliegos.*

Da la sensación de que al Gobierno le ha pillado por sorpresa que este grupo haya hecho esta iniciativa y que no le da tiempo en un mes, dos meses, tres meses a elaborar los requisitos necesarios para que los pliegos de las nuevas concesiones y las condiciones de esas nuevas concesiones se pudiesen abordar, pero es que un Gobierno tiene continuidad y un Parlamento también y estamos hablando de algo que ocurrió en el 2008, en el 2009 y en el 2010. Por lo tanto, no puede valer

eso, señor Consejero, y no querría entrar a una sensación de que su departamento, si ahora no tiene Vivienda, si ahora no tiene Ordenación del Territorio, si ahora no tiene Infraestructuras, si ahora no tiene ni para parches, si tampoco está para atender al transporte, a algo que no lleva dinero, ¿qué pasa con su departamento?, ¿en qué se entretiene su departamento?, porque, claro, comparativamente con la actividad que podría tener tiempos atrás, no puede venir hoy diciendo que es que le pilló fuera de juego algo que estaba avisado desde hace tres y cuatro años. Hace cuatro años que el Gobierno salió públicamente con el PITNA. ¿Qué pasa con los 233.000 euros del PITNA? Ahora dice usted que es que ese plan no vale y que hay que reformarlo entero. ¿Lo vamos a reformar o se lo vamos a dar a la misma empresa, Target, que nos hizo uno que no se ajusta a la realidad de lo que necesita esta Comunidad? Porque le estoy hablando de debates anteriores, pero tengo debates más recientes donde lo que ustedes están percibiendo ahora bien lo podían haber percibido sus antecesores no hace mucho tiempo porque este es un tema que ha venido desde el 2008 alargándose en el tiempo y debatiéndose repetidamente en este Parlamento hasta el punto de que fue al final de la legislatura, como usted ha bien ha recordado, mediados de 2011, antes de ayer, cuando el Gobierno aprobó definitivamente el PITNA que usted viene a decirnos hoy que no vale. Tenemos un problema, señor Consejero, tenemos un problema serio porque a partir de ahí ¿qué hacemos?

Usted ahora dice que no menos de dos años. ¿Qué garantías tenemos quienes estamos aquí de que su departamento en esos dos años será capaz de hacer en este tema lo que no ha sido capaz de hacer en cuatro o que tiene voluntad o no tiene voluntad de hacerlo?, además de la contradicción evidente de su informe, que yo pensaba que estaba pidiendo disculpas y le iba a decir: no se preocupe, que nuestro grupo le apoya en la no prórroga, y resulta que usted nos decía que legalmente no se puede prorrogar, pero que lo vamos a prorrogar dos años. La fórmula que se busca... Claro, dice: es que cuando está peligro de no poder cumplir el servicio... Oiga, pero que pudiésemos estar en peligro de que se suspenda el servicio sería una negligencia y una responsabilidad del departamento, no es algo divino caído de no sé dónde. El hecho de que cuando tendrían que sacarse las concesiones no se esté en condiciones de hacerlo y se esté en riesgo de que si damos ese paso podamos tener que suspender el servicio sería una negligencia de su departamento. Por lo tanto, ¿qué está pasando aquí? Ese es el problema de fondo.

Créame que cuando hice esta petición de comparecencia yo pensaba que íbamos a discutir en otros términos, créame que pensaba que iba a

venir usted diciendo que estamos en este punto, tenemos los condicionados, los requisitos, todo lo que pueda hacer falta en este punto, es un tema que no sé qué y aquí están o en su momento tendrán oportunidad de... Claro, viene a decirnos lo contrario, que están lo mismo que estaba la señora Alba hace dos años. Aquí tengo la intervención de la señora Alba de hace dos años, cuando nos decía perfectamente lo mismo, los pasos que se iban a dar, los tres planes, uno de trabajo, campo y diagnóstico, el segundo de propuestas que se contemplarán, el tercero conclusiones, todo lo que usted nos ha dicho lo tengo en el Diario de Sesiones de hace ya dos años, la dificultad de los trazados, el estudio...

Claro, si tenemos que empezar ahora a saber cuántos viajeros, dónde se montan y dónde se bajan, cuáles son..., me recuerda a los indicadores que hace tres años también discutimos que se iban a poner en las paradas de autobuses del transporte urbano de la comarca de Pamplona, se decían que se iban a controlar por GPS, iba a haber un aparato para ver cuántos minutos faltan para que llegue, salió el presidente de la Mancomunidad diciendo que eso se iba a hacer en los próximos cuatro meses. Pues han pasado ya tres años y ni el GPS ni sabemos cuándo viene el autobús ni sabemos nada. Si tiene su departamento que empezar a estas alturas a saber qué tipo de transporte tenemos estamos en un problema serio.

No me cuadran muy bien las cifras, o las he entendido mal. Decía que partíamos de un millón trescientos mil viajeros y perdimos seiscientos mil en el 2009 y ochocientos mil en el 2010. Pues entonces estamos a menos cien mil, aproximadamente. Seis y ocho igual a catorce y partíamos de un millón trescientos mil. Perdón, si es que no es acumulación... Lo estaba diciendo porque creía eso y entonces, es igual, de un millón trescientos mil a ochocientos mil nos quedan solamente medio millón. ¡Qué mal servicio de transporte de viajeros tenemos que estar dando para que haya descendido ese nivel! Eso en cuanto a lo que debería ser ese modelo sostenible, modelo de lo público frente al transporte privado, etcétera, nos deja muy mal, señor Consejero.

Nuestro grupo tendrá que reflexionar a partir de este conocimiento sobre qué es lo que va a hacer en la capacidad que tiene este grupo de control del Gobierno y de toma de iniciativas, pero, desde luego, una no grata, por no decir desagradable sorpresa porque creía que su departamento y usted iban a venir con una información bastante diferente del punto en el que se encontraba y, desde luego, me gustaría que me dijera, y respeto muy bien a todos los trabajadores y trabajadoras del departamento, en qué se entretiene su departa-

mento vista la caída de actividad que en todos los campos que le toca se está produciendo. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Jiménez. A continuación, para contestar, tiene la palabra nuevamente el señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA (Sr. Astiz Medrano): Pues sí, lo primero que voy a hacer es cogerle la reivindicación inicial que ha hecho usted al principio, que hablaba de la posibilidad de conocer y de participar. Mi obligación en cuanto a conocer creo que la está conociendo y le cojo la mano también en el tema de participar. Al final, la realidad es muy cabezona. Es cierto que en estos momentos he creído darle plazos y las actuaciones que se están llevando, no cuestiono el trabajo que han hecho. Por otra parte, ha dicho usted que el PITNA se ha... No, el PITNA es un instrumento, el cual es un elemento básico, lo que pasa es que pensamos que no recoge todos los elementos importantes sobre todo a la hora de centrar el tiro porque, claro, el PITNA plantea muchas soluciones importantes y otras que creo que están un tanto desajustadas, desajustadas un poco sobre la realidad navarra, sencillamente porque los entornos se han modificado, la capacidad de información también se ha modificado y, bueno, lo que le estoy comentando.

Que tenga usted una visión crítica me parece lógico. Es decir, yo no sé si mi intervención es coincidente o no coincidente con la de la anterior Consejera, lo desconozco, le digo la verdad, yo no miro las intervenciones anteriores, sino que trato de situarme en la realidad del momento y en la realidad del departamento en lo que tengamos que hacer y lo que sí hacemos es marcarnos plazos y marcarnos actividades muy concretas. Ya le he dicho que lo que hemos creado dentro del departamento es un departamento de modernización, que lo vemos como un elemento clave para buscar estar serie de informaciones.

¿Que a usted le parece que son informaciones básicas que se tenían que haber tenido? Pues es posible, y yo también posiblemente lo diría. ¿Que no tengamos una percepción clara en estos momentos de las matrices de viajeros, que no haya una percepción clara del sube y baja de viajeros? Pues esa es una realidad.

Aquí el tema es que, desde luego, lo que tenemos es que acelerar toda esta situación, y en ese tema está el departamento y le digo que está trabajando activamente, sencillamente porque al final sí hay unos plazos. En estos momentos abordar las concesiones, las prórrogas de las concesiones, incluso los pliegos, sin tener los elementos sustanciales de los que estamos hablando, de lo que es el transporte de viajeros, creo que sería un brindis al sol que no nos ayudaría, con lo cual esta situación

que se está planteando pensamos que es necesaria, no es un brindis al sol, no es un tema etéreo, es decir, hay unos plazos muy determinados, entre otras cosas porque lo marcan la propia legalidad y la propia legislación. Ha tocado en esta legislatura abordar el tema de las prórrogas, algo que no se ha hecho nunca en Navarra, curiosamente, sencillamente porque son concesiones que vienen de cuarenta y cinco y de cincuenta años. Pues esta también es una realidad. Quedo a disposición de los demás.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muy bien. Iniciamos el turno del resto de los grupos. Por parte de UPN tiene la palabra la señora Castillo.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero dar la bienvenida al Consejero y a su grupo de trabajo. Nosotros, quizá porque también estamos en el Gobierno, consideramos que es mejor obrar prudentemente que de manera impulsiva porque haya llegado una fecha y por mor a esa fecha haya que actuar de manera rápida sin evaluar situaciones que son muy volubles, como las actuales, en las que confluyen factores que se han nombrado por el Consejero en la comparecencia y que tienen que ser tenidas en cuenta actualmente.

La ordenación legislativa integrada del transporte por carretera hay que hacerla y es necesaria porque, si no, no tendremos la seguridad jurídica suficiente para, de ahora en adelante, y como ha dicho el propio Consejero, desde hace ya más cuatro décadas, no estamos hablando de este tema, no creo que vayamos a arreglarlo en poco tiempo. La ordenación jurídica es muy importante, pero todavía es más importante para nosotros la necesaria evaluación de las necesidades reales de los viajeros, de los usuarios, lo que realmente ellos necesitan y nosotros tenemos que darles como ofrecimiento de transporte público, que sea competente y competitivo para la propia Administración. La elaboración de los pliegos no es una cuestión que se haga de un día para otro, es cierto que el PITNA se tiene desde hace muy poco y que habrá cosas que habrán cambiado incluso ya desde que se realizó y se terminó al momento en el que estamos hablando. Las evaluaciones siempre son buenas, nosotros nunca estaremos en contra de una evaluación que lleve consigo una mejora del servicio, y se puede mejorar notablemente el servicio que actualmente se presta. Nosotros creemos que hay que evaluar, por ejemplo, no solo el PITNA, sino, si es posible, introducir la movilidad sostenible por medio de los planes, hay que redefinir líneas, hay que establecer servicios rápidos entre cabeceras, hay que mejorar incluso el servicio interregional, que cada día está teniendo más presencia, y las evaluaciones siempre llevan a optimizar los recursos. No nos podemos permitir, como

se ha dicho y creo que es constatable, que ha habido cada vez un aumento del dinero aportado por la Administración que no ha sido correspondido con un mayor número de usuarios del transporte público, y esto una Administración del siglo XXI no se lo puede permitir. Por tanto, es mejor sentarse y recapacitar, eso sí, a partir de ahora exigir un cierto compromiso de celeridad una vez que sabemos cómo se va a abordar el tema, pero hacerlo con rigor y con seguridad.

Creemos también que es acertada esa coordinación con las concesionarias, que llevan tanto tiempo, y algunas de ellas han introducido mejoras técnicas, unas serán buenas, otras no, el propio departamento y sus técnicos lo tendrán que valorar para generalizarlas o no. Con todo esto las reevaluaciones tienen objetivos que nosotros creemos que son fundamentales para una Administración en la que, evidentemente, lo más importante es la eficiencia y la prestación del servicio público, elevar, si es posible, el número de usuarios porque lo hacemos más atractivo, ser mejores gestores de los recursos económicos porque a eso estamos obligados si estamos aquí e introducir, sobre todo, criterios de modernización y racionalización que han avanzado, y eso no lo podrá negar ninguna de sus señorías, muchísimo en los últimos tiempos, y estamos hablando de años y meses, continuamente están introduciéndose mejoras técnicas que, desde luego, tienen que ser introducidas en los pliegos de contratación, en las prescripciones técnicas que a tal efecto se tengan que llevar. Por eso nosotros, en principio, con toda la prudencia que lleva el hecho de tener que abordar una cuestión que lleva mucho tiempo sin ser abordada, quizá por esa complejidad de la que ha hablado el Consejero, y nosotros compartimos ese análisis, creemos que la opción del departamento entre, como hemos dicho, lanzarse y hacer cualquier pliego de condiciones o el que más oportuno le parezca, pero que luego no sirva para todas las concesionarias y que no dé respuesta a lo que queremos, que es que haya más usuarios y nos cueste menos dinero y además les ofrezcamos un mejor servicio, pues creemos que la opción de la prolongación, que no prórroga, de estas concesiones es la óptima, cuestión que compartimos porque consideramos común y, por lo tanto, la valoración de este grupo es favorable a esta opción que se plantea. No obstante, eso sí, también nuestro ofrecimiento para, en la medida de lo posible, ayudarles a llevar a cabo ese análisis de la manera más acertada posible y más rápida posible y que esos dos años que se prolongan los servicios sea el tiempo en el que podamos asegurarnos realmente de que la normativa que se vaya a aplicar y las concesiones que vayan a salir sean las más ajustadas a las necesidades reales actuales, que han variado muchísimo y varían día a día.

Por lo tanto, nosotros somos contrarios o no tenemos la misma visión que quienes han pedido la comparecencia, pero probablemente es lógico porque el ejercicio de gobierno lleva aparejada una mayor responsabilidad, permítanme que lo diga así, o una mayor necesidad de seguridad jurídica que preguntar desde la oposición. Así que, en principio, el apoyo de este grupo y el ánimo para que sigan trabajando y el apoyo para que cuenten con nosotros en la medida de lo posible para aportar las medidas que consideremos oportunas. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Castillo. Por parte del grupo socialista tiene la palabra la señora Esporrín.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias, Presidente. Buenas tardes y bienvenidos, como siempre que se acercan tanto el Consejero como parte de su equipo a esta Comisión. También quiero decirles que es la primera vez que hablamos del tema del transporte en esta Comisión y por eso, para las personas que no hemos estado con anterioridad en el Parlamento, me ha resultado realmente interesante la información que usted nos ha trasladado. Entiendo que otras personas que igual llevan ya más años en este asunto quizás ya la conozcan o les parezca que les suena repetida. A mí en absoluto, y quiero decirle que me ha resultado muy interesante.*

Por su puesto, pienso que uno de los objetivos lógicos de su departamento sería mejorar el transporte urbano y, en ese sentido, cuando te enteras de que las líneas que están llevando a cabo este objetivo están concedidas desde hace cuarenta o cincuenta años entiendes muchas cosas. Entiendes las dificultades que están sucediendo, entiendes que pueda estar disminuyendo el número de viajeros porque, lógicamente, la situación que tenían Navarra, España y todos los países en general, pero concretamente Navarra, que es de lo que estamos hablando, hace cuarenta o cincuenta años no tiene nada que ver con la realidad de hoy en día, y sí que es cierto que en aquel momento no había coches, el traslado tenía que ser casi obligatoriamente en autobús, con lo cual, lógicamente, entiendes que en aquel momento podía haber muchos viajeros, al margen de hoy en día puedan surgir nuevas necesidades que se hayan detectado ya, pero que se tengan que seguir estudiando y profundizando en ellas que hayan hecho que cambien las necesidades en el traslado de las personas de unos lugares a otros, pero, evidentemente, las situaciones y los medios de los que disponían las personas hace cuarenta o cincuenta años nada tienen que ver con los medios de los que se dispone hoy en día y las necesidades de transporte tampoco. Por tanto, ahí vemos una necesidad muy importante de que actualicemos de una vez las

concesiones y que sean adaptadas, lógicamente, a la nueva situación en la que nos encontramos, a la vez que tenemos que ir mejorando en la calidad del servicio, por supuesto.

Para nosotros también valorar que disminuya el número de viajeros a la vez que se incrementa el gasto, como usted muy bien nos ha informado, pero sí que nos preocupa que se incrementa el gasto y podemos pensar que encima damos servicio a menos, pero es que también tenemos que tener en cuenta que igual esos menos viajeros son los que más lo necesitan porque las personas que tienen menos edad o más recursos seguramente van a tener otras posibilidades de trasladarse con otros medios que las personas con más dificultades, por eso quiero decir que quizá tengamos que atender también a esta población, aunque sea en número menor, pero que probablemente sea más necesitada que la que se desplaza por otros medios, por tanto, no hay que abandonarlos.

A la vez también la mejora, por supuesto, de este transporte sostenible, y creo que hoy en día intentar que las personas nos desplazemos en transporte público es un objetivo que debemos seguir, además de que los transportes sean menos contaminantes porque si nos trasladamos en transporte público, lógicamente, van a ser menos los vehículos que se desplacen y más el servicio que se va a prestar. Quiero insistir, desde luego, en profundizar y en mejorar en ese sentido, en que utilicemos cada vez más el transporte público y en las ciudades, por supuesto, y en la comarca de Pamplona creo que también sería muy adecuado coger lo mínimamente imprescindible el coche y trasladarnos siempre en transporte público.

La información es un fundamental, hoy en día si no sabes con exactitud cuándo viene el autobús no lo vas a coger, y por eso le quería decir al señor Jiménez, que ya comentó el otro día lo de la información de las paradas del autobús, que usted no coge el autobús o no mira las marquesinas porque hace ya más de dos años, o por lo menos un año y medio, seguro, que están los letreros con el tiempo que falta para que venga el próximo autobús. Hace muchísimo tiempo que está puesto. Está en muchísimas paradas y en muchísimas marquesinas. No le puedo decir el dato exacto, pero lo puedo consultar a la Mancomunidad y le trasladaré la información. Hay en muchísimas paradas, en las de más utilización, no en las que se utilizan poco, pero en muchísimas paradas ya está instaurado el sistema de información, con lo cual fíjese un poquito más, sin más.

Es fundamental la información que va a tener el usuario, no solamente en cuanto al tiempo que falta para que llegue el próximo autobús, sino también a través de la web y a través de otros medios de comunicación, a través de aplicaciones,

etcétera, hoy en día punteras en esta materia, para tener información y saber exactamente porque eso hará que la gente lo utilice o no lo utilice, y, por supuesto, también los nuevos sistemas para localizar los autobuses.

Quiero insistir en el PITNA, que ya hemos comentado. Me sorprende que no hace demasiado tiempo que está aprobado y que se ha aceptado el resultado total de este estudio. Entiendo que la situación económica ha variado, pero las situaciones técnicas o de la población tampoco entiendo que tanto para que haga falta mejorarlo tanto. En ese sentido, aunque usted nos ha facilitado ya alguna pequeña información, me podría informar algo más sobre las carencias que tiene este estudio y luego también en qué sentido lo están ampliando, cómo están haciendo la actualización de esta información, si esta información la están haciendo desde el departamento o realmente otra vez necesitan los servicios de esa empresa que hizo el PITNA o de otra. En ese sentido, a ver si me puede dar un poco más de información. Y también, si han empezado ya a trabajar esta materia, me imagino que sabrán cuánto tiempo estiman para concluir estos estudios. En definitiva, yo entiendo que es importante y que si ustedes van mejorándolo... Esta es una concesión que se va a hacer para muchos años, entonces, pienso que los pliegos que salgan tienen que estar muy meditados, con unos trayectos de autobuses adecuados a la realidad y que no se puede sacar ni a tontas y a locas. Quizás esto es algo que venga de la legislatura pasada, evidentemente que sí, pero usted y su equipo llevan en el departamento el tiempo que llevan. Yo entiendo que antes de hacer algo que va a tener tanta trascendencia y probablemente tanta duración de tiempo, que no lo haga de cualquier manera.

También le quería hacer otra pregunta en el sentido de que me ha parecido entenderle que había creado una sección o una comisión de modernización. El nombre indica que estarán viendo las situaciones actuales y las necesidades, pero un poco me gustaría saber cuáles son los objetivos, si está centrada únicamente en el transporte, si está relacionada con el PITNA, si funciona aparte, me gustaría que me diera también esta información.

En cualquier caso, le digo que le animo también y, desde luego, nuestro grupo, a seguir trabajando en la mejora del transporte, que me parece que es algo que merece la pena, que, desde luego, no se paren en el trabajo, pero que ya que hacen algo tan importante y que va a servir para tantos años, que lo haga concienzudamente, que lo haga bien y no precipitadamente y, en ese sentido, tiene todo nuestro apoyo y colaboración para cuantos asuntos estimen oportunos.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Esporrín. Por parte del grupo de Bildu tiene la palabra el señor Rubio. Cuando quiera*

SR. RUBIO MARTÍNEZ: *Arratsalde on, buenas tardes a todos. La verdad, señor Consejero, es que no deja de sorprenderme su sinceridad, sinceridad a la que nos tiene acostumbrados. Ha sido claro: no se ha hecho nada. No se ha hecho nada, sobre el papel hay planes, hay cosas, pero poco se ha avanzado, como se ha dicho en esta sesión, y si un Gobierno no gobierna mal nos va a todos. Nos preocupa que no se haya avanzado nada en temas como que no haya información sobre el número de viajeros que suben, que bajan, de dónde a donde. No hay información sobre los tiempos, he querido entender que no se cumplen tiempos por parte de las empresas y eso es preocupante.*

Y nos preocupa también, por otro lado, la bajada de usuarios. Esto es como la pescadilla que se muerde la cola, no se da un buen servicio y los usuarios dejan de ir en el transporte público. Algo se ha hecho mal porque estamos seguros de que la población navarra apuesta por la sostenibilidad. Si a la población navarra se le da un buen transporte público va a responder. No nos vale decir que se ha invertido más y la población no responde. Sabemos, porque lo constatamos día a día, que la población apuesta por el transporte público y apuesta por la sostenibilidad, pero algo se ha hecho mal.

No me voy a extender mucho, pero somos críticos sobre cómo se han venido haciendo las cosas, somos críticos pero a la vez queremos transmitir un mensaje positivo porque cuando hablamos de transporte público intercomarcal o dentro de Navarra estamos hablando de ordenación del territorio y en otra consejería tenemos pendiente el mapa local. Yo le apuntaría que algo tendrán que decir las mancomunidades si es que vamos a meter mano a las mancomunidades: ¿está dentro de sus competencias?, ¿no está dentro de sus competencias? Digo que vamos a ser positivos porque esa prórroga de dos años puede que ponga las bases para que se hagan las cosas bien de una vez por todas.

En nuestro grupo está claro que apostamos por un tren social, no se ha hablado nada de tren, y aunque no tenga nada que ver por el transporte por carretera pensamos que si hablamos de sostenibilidad tendremos que hablar de tren. No sé si el tren de altas prestaciones, al que usted hace referencia, será un tren que vertebré el territorio o no. Somos críticos por cómo se han hecho las cosas, los resultados demuestran que se han hecho mal pero, por otro lado, pensamos que estamos a tiempo de mejorar. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Rubio. Por parte del Partido Popular tiene la palabra el señor Villanueva.*

SR. VILLANUEVA CRUZ: *Gracias, señor Presidente, y gracias también al señor Consejero por su comparecencia y a las personas que le acompañan de su equipo en el departamento.*

Da la impresión de que este asunto del transporte concita el acuerdo y el consenso de todo el mundo y de todos los partidos políticos a la hora de manifestar las buenas intenciones porque, en efecto, todos hablamos de movilidad sostenible, de incremento del número de viajeros y, por lo tanto, de incremento del transporte público, de mejorar las afecciones medioambientales y de otro tipo, también demográficas, que tiene el uso o no uso del transporte público, etcétera. Lo que ocurre es que hay que descender a realidad, hay que dejar las intenciones a un lado y fijarse en los hechos, y los hechos a mí me llevan a aquella primera comparecencia en la que usted explicó las líneas maestras de su departamento y hubo también coincidencia entre todos los grupos y con usted mismo a la hora de valorar que usted como Consejero al frente de este departamento tenía lo que podíamos denominar coloquialmente como un auténtico papelón. Recordará que fundamentalmente en aquel momento se aludía a aquello por las cuestiones que ya se veían entonces de restricción presupuestaria y, por lo tanto, la disminución fundamentalmente de obra pública y de otro tipo de ayudas relacionadas con vivienda que podrían sufrir merma.

Lo que yo no podía imaginar, sinceramente, es que en el asunto del transporte también tuvieran ustedes en su departamento un papelón considerable. Me voy a remitir, si me lo permite el señor Consejero, pero me parece que es muy ilustrativo, a tres fragmentos de la propia intervención que usted ha hecho hoy y que como nos ha facilitado en papel quiero recordar. En la quinta página, cuando alude usted a cómo se encontraron la situación del departamento, ustedes mismos dicen que se daba la circunstancia de que no existían, ni tan siquiera en estado embrionario, pliegos de condiciones para realizar la contratación de concesiones de acuerdo al citado PITNA. En la séptima página hablan ustedes de la posibilidad de asumir o no los criterios marcados por el PITNA, pero, en definitiva, dice que se opta por evolucionar y que desde el Departamento de Fomento y Vivienda ven necesario establecer nuevos criterios básicos sobre los que asentar la gestión del transporte de viajeros; criterios que desarrollan más adelante y que no voy a mencionar. En la duodécima página dicen ustedes que desconocen los datos de sube y baja y que resulta fundamental saber qué viajeros transportan nuestros autobuses y de

dónde adónde van y cómo evolucionan en el tiempo estos datos.

Resalto estas tres cuestiones que usted mismo refleja y en alguno de los casos además remarca con la tipología de negrita porque, evidentemente, usted tiene un papelón. Aquí lo que hay que hacer es reflexionar sobre lo que ha ocurrido en los años anteriores en este departamento o en la Sección de Transportes en el Departamento de Obras Públicas. Es una auténtica vergüenza, permítame la expresión, que lleguemos ahora a este punto y nos encontremos con esta situación.

A usted le tengo por un señor serio que cuando ha comparecido en este Parlamento y se ha comprometido a algo ha cumplido y, por lo tanto, no voy a dudar de sus buenas intenciones y de todo lo que aquí expresa a la hora de desarrollar el transporte de viajeros dentro de la Comunidad Foral, pero creo que es también obligado hacer una reflexión sobre qué ha ocurrido en el departamento en los últimos años porque es bastante desolador que un Consejero que antes no lo era tenga que comparecer aquí ocho o nueve meses después de tomar posesión, y al hilo de un asunto tan fundamental como es el transporte resulta que nos viene a decir que de lo que había no sirve prácticamente nada y que, por lo tanto, el departamento estima que tiene que asumir nuevos criterios y que tiene que desarrollar el transporte de otra manera.

Y es evidente también, y quiero hacer la reflexión, que no hay continuidad entre la Consejera anterior y el Consejero actual, eso salta a la vista, ni tan siquiera técnicamente podemos hablar de continuidad entre Gobierno puesto que ahora hay un Gobierno de coalición y antes no lo había, pero sí es cierto que alguna responsabilidad tendrán también los partidos que en el pasado apoyaron a quienes entonces estaban en el Gobierno. Podemos hablar del señor Palacios otro día y de su gestión. Señor Caballero, también de la suya en Interior. Podemos hablar de muchas cosas, pero no es el objeto del día.

Por lo tanto, yo sí quiero hacer esa reflexión porque, más allá de entrar ahora a datos concretos o a cuestiones concretas, lo cierto es que el panorama que usted nos ha presentado es preocupante. Agradezco también el esfuerzo que hace usted a la hora de dar las explicaciones legales oportunas para justificar la prolongación, como usted dice, del servicio de concesión. Yo creo que en esta cuestión ya no se trata de darle a usted el apoyo para que prolongue o no prolongue el servicio, es que creo que no queda otra. Sinceramente, creo que no queda otra opción porque, efectivamente, si no se hace, puede haber otro tipo de perjuicios mayores.

En definitiva, le digo lo que le suelo de decir en todas sus comparencias, que tiene nuestro apoyo para mejorar, tiene nuestro apoyo para trabajar, pero sepa usted que en estos aspectos y en lo que hoy nos ha explicado me parece que queda mucho por hacer; mucho por trabajar. Insisto en que creo que usted ha heredado una situación nefasta, pero también creo, y coincidirá conmigo, en que eso no le exime de su responsabilidad, ustedes llevan ya unos meses, usted es el Consejero desde hace unos meses y, por lo tanto, yo creo que en este asunto debe usted centrar las prioridades o de sus prioridades en la gestión. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Villanueva. Por parte de Izquierda-Ezkerra, tiene la palabra el señor Mauleón.*

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: *Arratsalde on, buenas tardes. La verdad es que, sin que sirva de precedente, en esta ocasión estoy al cien por cien de acuerdo con lo que acaba de exponer el señor Villanueva. Al cien por cien, incluso añadiré alguna perla más y gran parte de lo que se ha dicho por otros portavoces.*

Efectivamente, yo le agradezco su sinceridad, su exposición clara, creo que en los meses que llevan por lo menos han hecho el diagnóstico de ver qué problemas había o con qué situaciones les habían dejado y parece que tienen claro el camino a seguir en el futuro inmediato, lo que ocurre es que además de ser usted sincero es muy educado, entonces, en lugar de exponer y de sacarle los colores al anterior Gobierno, en la medida en que son sus actuales socios, es usted correcto y aguanta el chaparrón pese a que es obvio que su responsabilidad es todavía muy pequeña porque llevamos muy poco tiempo.

Yo recuerdo la legislatura pasada, era miembro de la Permanente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y allí se nos decía continuamente por el personal técnico que con motivo de la crisis económica se había producido una ligera reducción de viajeros, generalizada en todo el conjunto del Estado, en porcentajes del 2, del 3, del 5, eso en el ámbito de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, algo superiores en otras comunidades autónomas, pero, claro, que pasemos de 2007 a 2011 a menos de la mitad de los viajeros cuando no se habían dejado de incrementar las inversiones públicas la verdad es que no sé qué se hizo, pero se hizo rematadamente mal porque que la reducción sea de más del 50 por ciento cuando estamos hablando de que la reducción motivada por la crisis económica de la comarca de Pamplona en lo que respecta al transporte urbano era de porcentajes, como digo, del 2, del 3 por ciento anual, y le estoy hablando de memoria, francamente, hay que decir que se hicieron las cosas rematadísimo mal en la anterior legislatura.

Es más, además de todas las perlas que se han dicho, de que no está contabilizado de dónde a dónde se va, etcétera, dice usted que ni siquiera se sabe ni se controlaba si las propias concesionarias estaban cumpliendo con los servicios que tenían que cumplir. Eso ya es una dejación de responsabilidad. Que el Gobierno no sea capaz de controlar lo que las concesionarias hacen es gravísimo. No saber si están cumpliendo las paradas, si cumplen los horarios, etcétera, eso es, en fin, no tener ningún tipo de control sobre una concesión pública tan importante y, entiendo yo, por un volumen económico muy importante. Entiendo, e insisto, que no es su responsabilidad, pero es que la situación no podía ser peor y el balance de anteriores legislaturas no podía ser peor.

En todo caso, como bien se ha dicho, no queda otro remedio que prorrogar lo que ya hay y lo que le quiero decir es que de su comparecencia saco elementos positivos en lo que está por venir, pero hay elementos absolutamente negativos que denotan una gestión nefasta por parte del anterior equipo de gobierno. Creo que eso es nítido, o sea, los datos que ha aportado son nítidos en cuanto a que no pueden ser prácticamente peores. Entre otras cosas, como ya se ha dicho, sabiendo que en el 2012, incluso en enero, como usted ha citado, caducaban algunas de las concesiones se haya encontrado usted con que no había ni siquiera un borrador de posibles pliegos de condiciones.

Lo que sí que creo es que de lo que ha aportado, cuáles son las líneas de trabajo es interesante; lo que ha hablado del ámbito de las comarcas, de la importancia que tiene el transporte de los municipios pequeños a las cabeceras comarcales, creo que es un elemento muy importante, también en conexiones con otras comunidades autónomas. Y sí que le quería hacer alguna serie de cuestiones en las que podemos ir profundizando. Entiendo que también en el conjunto de este plan tendrán en cuenta ustedes elementos de intermodalidad con otros medios de transporte, sea con la bicicleta, sea con el ferrocarril, etcétera, siempre en la cuestión de la sostenibilidad la intermodalidad se ha considerado un elemento clave, y también quisiera saber, entiendo que tienen ustedes poco margen económico, si se van a instaurar algún tipo de medidas de promover autobuses de tipo eléctrico, en general, criterios de eficiencia energética, de reducción del consumo que de alguna forma se mejore en todo lo que tiene que ver con la sostenibilidad de los medios de transporte.

Finalmente, ya sé que no es un capítulo para hoy, pero sí que estaría bien, no sé si tiene alguna intención, porque alguna vez se lo he preguntado y no recuerdo si me ha llegado a contestar, qué ocurre o si tienen ustedes idea de reactivar o de usar para algo el que fue el plan de movilidad sosteni-

ble de la comarca de Pamplona que nos costó también varios cientos de miles de euros y otro de los despropósitos del anterior equipo fue que después de gastar esos cientos de miles de euros el plan sigue en el cajón y se elaboró hace al menos dos o tres años. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Mauleón. Para contestar a las apreciaciones de los grupos tiene la palabra nuevamente el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA (Sr. Astiz Medrano): *Muchas gracias a todos. Voy a tratar de ir contestando a lo que ustedes me han ido planteando, desde el agradecimiento a todo lo que han dicho. Miren ustedes, yo me siento, evidentemente, responsable por herencia de la actuación del Gobierno y espero que, cuando salga, el siguiente recoja una herencia responsable, es decir, me siento responsable por herencia, pero espero que el siguiente sobre todo coja una herencia responsable.*

Quiero decir varias cosas porque he ido tomando notas de los distintos portavoces. A la señora Castillo le diré que sí, que en estos momentos, como bien ha dicho, yo creo la situación que se nos plantea de tener que abordar las nuevas concesiones nos genera también una oportunidad que yo creo que es lo que tenemos que aprovechar para definir realmente la situación que tenemos en estos momentos con respecto al tema del transporte. Y esto no es una apuesta en los tiempos, yo entiendo que, como bien decía la señora Esporrín, para unos, para ella y también para mí de alguna manera, quitando el tiempo que eso conlleva, es una información que he venido recibiendo y también puedo entender la impaciencia de quienes en el tiempo vayan recibiendo una información. Mi responsabilidad no es ser solo correcto y educado, mi responsabilidad es, como miembro del Ejecutivo, ejecutar, poner plazos y llevar adelante las actuaciones que de alguna manera estamos planteando.

En este sentido, las concesiones, que es una experiencia nueva, que nunca ha habido una renovación de las concesiones en Navarra, sencillamente porque venía dado por una situación, creo que debemos aprovecharla precisamente para acelerar en el tiempo, porque además estamos limitados en el tiempo, todas estas cosas que les estoy diciendo. Evidentemente, el aspecto de la modernización y de buscar todas estas informaciones que nosotros consideramos básicas, porque el PITNA dice muchas cosas interesantes, lo que pasa es que también abre unos escenarios de modernización que son buenas ideas, pero que tenemos que llevarlas un poco al contexto del entorno en el que nos movemos y en el que les estoy comentando. Le agradezco, evidentemente, señora Castillo, el ofrecimiento de ayuda y mi compromiso es el de

actuar y el de poner celeridad a los tiempos y a los ritmos, que es mi responsabilidad como Ejecutivo.

Como ha dicho el señor Villanueva, no sé si es conveniente o es imprescindible aprovechar esta especie de, no prórroga, demora en el tiempo que nos da la ley, lo que sí les puedo asegurar es que estarán renovadas en plazo, que la modernización estará en marcha y que, por otra parte, también tratamos de hacerlo dentro del aspecto de movilidad sostenible. En el sentido de movilidad sostenible porque creo que uno de los valores que puede tener ese departamento ahora es que, dentro de la nueva planificación del Gobierno, el criterio de movilidad debe tener también su lectura en el marco territorial. Es decir, no podríamos entender la movilidad sostenible si no hay un planteamiento territorial integrador, que creo que es el elemento básico en el cual tenemos que desarrollar precisamente el concepto de movilidad. Ese concepto territorial y ese concepto integrador contextualizarlo dentro del territorio tanto desde la información, de buscar la eficiencia de los recursos y de tener esas cosas perfectamente definidas porque, al final, queramos o no queramos, el pliego que tengamos que hacer para las concesiones debe recoger todos estos elementos que nos van a llevar todo el proceso de modernización, no solo de sistematizar la información sino de hacerlo bien desde ese concepto territorial.

Con respecto a lo que comentaba la señora Esporrín, evidentemente, le agradezco mucho sus palabras. Como bien ha dicho, para usted es información nueva, quiero decir dentro de su actividad parlamentaria, como también ha sido para mí en mi entrada en el Gobierno. Pero yo también soy impaciente, entiendo los tiempos de impaciencia, como no puede ser de otra manera, ante una situación en la que yo creo que hay que acelerar. Hay que acelerar, además, por necesidad, porque si algo tienen que tener los entornos económicos actuales y tal y como va la evolución de la sociedad es la necesidad imperiosa de ir adaptándonos a las necesidades que la sociedad va planteando ante los nuevos escenarios, no solo económicos, sino sociales, de desarrollo territorial, de núcleos en los que se envuelven y de necesidades que se nos van a ir planteando. Armas como la ordenación territorial, armas como los planes de ordenación del territorio, teniendo en cuenta las distintas zonas de Navarra, son elementos básicos que debemos incorporar cada vez más en cada una de las cosas. No sé quién de ustedes decía, con muy buen criterio, no sé si lo decía en este caso el señor Goñi, que todas las informaciones son ya informaciones transversales que deben afectar al conjunto de la ordenación de todos los aspectos, en este caso el tema del transporte. El mapa local, los planes de ordenación del territorio, la visión territorial son temas que necesariamente en todos

los aspectos debemos cada vez más ir integrándolos porque son elementos transversales que afectan de manera muy particular a la vida de las personas. En este sentido le doy la razón, señor Jiménez, por lo dicho al inicio de su intervención, muchas veces parece que determinados temas pueden parecer secundarios y, sin embargo, tienen una afección, lo decía sobre si en la sala 1 se hablaba sobre temas de grandes cifras macroeconómicas, etcétera, y aquí temas, permítanme, más vulgares, entre comillas, como hablar de movilidad. Pues resulta que seguramente estos temas muy concretos afectan muy directamente a las personas y a la vida cotidiana de muchas personas dentro de lo que es el territorio. Entonces, son temas de gran importancia.

Decía la señora Esporrín, en relación con el tema del PITNA... Yo no he dicho que sea un elemento que descarte, al revés, podemos asumirlo. El PITNA ya está, es un trabajo, es una buena referencia. Lo que se pagó o lo que se dejó de pagar, si hubiese que orientarlo más o focalizarlo más es un tema seguramente opinable, pero mi obligación es ¿lo asumo tal cual es o soy responsable? No quiero decir que sea malo, sino que creo que hay elementos que en estos momentos, por las propias informaciones y por la propia situación que tenemos, que debemos complementarlo porque debemos buscar el modelo navarro, no el modelo genérico, y debemos también ser capaces de mirar fuera de Navarra, que es lo que estamos haciendo, porque hay muchos elementos en otros sitios, muchas veces no debemos mirarnos el ombligo, pensar que los demás no han buscado soluciones o que aquí vamos a encontrar las óptimas, no, muchas veces es tener la suficiente humildad como para aprender, y hay cosas muy interesantes que se están haciendo en Castilla y León, en Cantabria, en Gipuzkoa, en Huesca, pero son entornos distintos. Se trata de que busquemos esas cuestiones y de ver cómo somos capaces de integrarlas a lo que es nuestra zona. En este tema hay temas muy concretos de información que los necesitamos y, evidentemente, si los necesitamos es porque había una carencia, y estoy hablando de lo que les he dicho, del número de viajeros de cada parada, el famoso sube y baja, ya sé que puede dar juego a otras cuestiones, pero yo hablo del sube y baja, las matrices de viajeros, de dónde a dónde, qué nodos son los que tiran, que no solo es Pamplona, hay otros nodos externos de primera importancia que están determinando ese flujo de viajeros, luego están esos nodos intermedios que curiosamente son nodos que son los focos de atención de muchos de nuestros conciudadanos y conciudadanas y que, además, creo que puede haber soluciones más sostenibles, más económicas y más eficientes que lo que estamos utilizando ahora porque ya hay experiencias. Estoy hablando de

posibilidad de transportes más pequeños, incluso de la utilización de los taxis, que muchas veces hablamos de los taxis, de las licencias, de la función que cumplen esos taxis en determinadas poblaciones cuando son recursos que ahí están, que posiblemente puedan ser más eficientes, más dúctiles y más adaptables que la famosa solución de que pase el autobús, un autobús de 55 plazas que recoge 0,6 viajeros de media en 15 días. Busquemos también la eficiencia de los recursos desde nuestra realidad, y en ese tema también hay otro tema elemental, es decir, hay una realidad, y esto ya no es del Gobierno anterior, es decir, cuando se ha producido una situación en que toca la renovación de las concesiones, lógicamente, ha habido un recorrido por parte de unas líneas y de otras, han llevado distintos planteamientos de modernización. Creo que es el momento de que todos esos elementos de modernización haya un flujo de input y output por parte de ellos hacia el Gobierno y del Gobierno hacia ellos precisamente porque es importante que haya una línea bastante uniformizada de calidad de servicio hacia todos los ciudadanos, y para eso se necesita que los flujos de información vayan de manera adecuada.

Me preguntaba la señora Esporrín sobre el tema de la modernización. Pues precisamente uno de los elementos fundamentales que hemos planteado en el Departamento de Transportes es la necesidad de que haya una sección específica de modernización porque necesitamos tener esos datos y, además, no pensamos que es un elemento puramente coyuntural, sino precisamente necesitamos que el Departamento de Transportes tenga ese departamento porque la necesidad de adaptación es ya permanente, no es cuestión de decir que como se va a hacer la prórroga de las concesiones hasta no sé cuándo, pues en no sé cuántos volveremos a hablar del Gobierno. Oiga, que no, en estos momentos necesitamos que haya un flujo permanente de adaptación y de modernización y de exigencia mutua porque al final estamos hablando de calidad de servicio de los ciudadanos. Lógicamente, uno de los elementos fundamentales es poner en valor la información actual, ser capaces, porque hay bases para recoger esos datos, lo que hay que hacer es recogerlas y sistematizarlas y que tengan una función. No se trata de la parálisis por el análisis, yo aquí podría venir a hablar de grandes cosas y grandes elementos de modernización, incluso elementos que en su momento planteaba el PITNA, pero contextualicemos porque hablaba de grandes centros de control, hablaba de políticas tarifarias, hablaba de una serie de paneles de información. Sí, sí, oiga, empecemos por los escalones concretos, empecemos a dar pasos y ya llegarán esos grandes centros de control porque tenemos una masa crítica muy determinada. Pon-

gamos los elementos sustanciales de modernización y, sobre todo, de la capacidad de adaptación.

Unido a lo que me decía de SITNA, comentaba el señor Jiménez al principio de su intervención que quiere conocer, participar y aportar en las concesiones. Por supuesto, y he venido aquí a darles la información, que la conozcan ustedes, a hablarles de plazos, que los conozcan ustedes, y, además, a pedir la colaboración. Les iremos dando todos los elementos de mejora que estamos planteando, de modernización. La creación del GIS de Transporte como herramienta básica de revisión de los servicios del PITNA, se trata de que termine con datos concretos indiciarios e índices que los volquemos en ustedes, que es nuestra responsabilidad, para que precisamente todas sus alternativas o todas las ideas que tengan, tengan el soporte de esos datos dentro de lo que es el entorno. A partir de ahí, supongo que podrá haber ideas, muchas imaginativas, otras menos imaginativas, pero, desde luego, de lo que se trata es de que todas las propuestas se sustancien en información, y mi compromiso es que ustedes la tengan. No podría ser de otra manera.

Comentaba el señor Goñi el tema de la sinceridad. Ah, perdón, señor Rubio, discúlpeme. Lo que decía, no se trata de que sea sincero, eso tiene el valor de la información, se trata de que sea ejecutivo. A mí, entre comillas, no me pagan para estar en el Gobierno de Navarra para ser sincero, otra cuestión es que en la fase de diagnóstico se trate de que no nos engañemos, o sea, que lo tengamos. Mi obligación es ponerles alas a los pies, es decir, que dentro de dos años o dos años y medio si les vengo con este discurso espero que tengan unos buenos cestos de tomates y de huevos y me los tiren. Al menos que sean líneas de actuación con plazos muy concretos, además, estamos obligados precisamente porque la propia legislación no permite más que lo que permite y el tema de las concesiones se tiene que llevar adelante sí o sí.

Es una situación especial y voy a tratar de hacerlo bien desde la información y siempre con un objetivo: tratar de recuperar los viajeros, o al menos que los viajeros que los utilizan los utilicen de forma eficiente y que busquemos soluciones, que también desde un punto de vista económico, los recursos que empleamos en la Administración estén bien empleados y por eso se trata de optimizarlos.

En cuanto al tema de la inmovilidad que preguntaba, lo que le digo, creo que en estos momentos estamos en una situación de privilegio para que se contemple la movilidad desde esa visión territorial del conjunto del territorio.

No sé, señor Villanueva, si tengo un papelón, no lo sé. Lo que sí le puedo decir es que no vengo con un cubo de buenas intenciones, prefiero decir-

les los hechos, decirles de qué manera vamos a actuar, hablarles de plazos y decirles que lo vamos a sacar adelante, y sacarlo adelante es abordar necesariamente el tema de los pliegos. Lo importante es actuar y que pongamos plazos. Lógicamente, en el tema de los pliegos creo que es necesario lo que estamos haciendo para que los pliegos sean perfectamente ajustados.

Comentaba el señor Txema Mauleón, y tiene razón, que en este momento estamos en un tema de diagnóstico. Le agradezco que haya sido él el que me ha hablado de sinceridad y educado pero, le insisto, en mi función como responsable del Gobierno creo que la educación y las formas se deben mantener siempre, otra cuestión es lo que le decía, que no me pagan por ser educado, que eso se da por supuesto, sino por sacar adelante las tareas de gobierno, que son los compromisos que estoy adoptando ante todos ustedes.

Como conclusión, les he traído la información que me han pedido, hay un compromiso de plazo que les he dicho, las concesiones se van a sacar adelante, también les digo que esta situación no sé

si forma parte del papelón que decía el señor Villanueva, pero es una realidad, después de cuarenta o cincuenta años resulta que en esta legislatura toca la concesión. Me ha tocado la china, pero le hubiese tocado la china a cualquiera que le hubiese tocado, sencillamente es un tema secuencial en el tiempo que ha tocado ahora.

Y nada más. Gracias a todos, quedo a su entera disposición y trataré de facilitarles esta información que vamos haciendo, sobre todo concreta y de adaptabilidad al entorno, para lo cual pueden dirigirse, cómo no, ya sea a nivel de comparencias, pero no necesariamente a nivel de comparencias sino que estoy a su disposición para trasladarles cuanta información quieran directamente a través del propio departamento. Muchas gracias a todos.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Consejero. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 18 HORAS Y 14 MINUTOS.)