

MODIFICACIÓN
DEL V PLAN DE TRANSPORTE
URBANO DE LA COMARCA
DE PAMPLONA 2015-2016
(DICIEMBRE 2015)



Mancomunidad
Comarca de Pamplona
Iruñerriko
Mankomunitatea

**MODIFICACIÓN DEL V PLAN 2015-2016 DE
TRANSPORTE URBANO DE LA COMARCA DE
PAMPLONA**

Diciembre 2015

Expediente 2015/PCD-GEN-MCP/000548

INDICE

INTRODUCCIÓN

A.- INTRODUCCIÓN.....	5
B.- HORIZONTE Y ESTRUCTURA BÁSICA DEL PLAN.....	9

CONTENIDOS DEL V PLAN 2015-2016

1.- OBJETIVOS.....	12
2.- ÁMBITO DEL PLAN.	12
3.- ACTUACIONES DEL PLAN	13
3.1.- MEJORA DE OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.	13
3.2.- NUEVA PROPUESTA DE SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MÁS ATRACTIVA FRENTE AL VEHÍCULO PRIVADO.	14
3.3.- MEJORA DEL MARCO TARIFARIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.	18
3.4.- MEJORA DE LA CALIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO.....	22
3.5.- MEJORA DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DEL TAXI Y FOMENTO DEL MISMO.	28
3.6.- MEDIDAS PARA PRIORIZAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO FRENTE AL VEHÍCULO PRIVADO.	30
3.7.- INTEGRACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y EL URBANISMO.....	31
3.8.- CONCIENCIACIÓN CIUDADANA PARA CONSIDERAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO COMO UN BIEN SOCIAL	32
4.- RESULTADOS PREVISTOS DEL PLAN.....	34
5. EVALUACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA DEL PLAN	38
5.1. BASES DE LA EVALUACIÓN	38
5.2. COSTES DE EJECUCIÓN DEL SERVICIO EN CONCESIÓN.....	38

5.3. COSTES DEL SERVICIO REALIZADOS POR LA ADMINISTRACIÓN	44
5.4. EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PLAN: RESUMEN.....	45
6. FINANCIACIÓN DEL PLAN: EL MARCO TARIFARIO Y LAS ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS	46
6.1. MARCO LEGAL DE LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COMARCAL.....	46
6.2. INGRESOS PROCEDENTES DE LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO: EL MARCO TARIFARIO.....	48
6.3. ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS: APORTACIONES DEL GOBIERNO DE NAVARRA Y DE LOS AYUNTAMIENTOS IMPLICADOS.....	50
6.4. OTROS INGRESOS	57
6.5. RESUMEN FINANCIACIÓN	58
6.6. RESUMEN ECONÓMICO-FINANCIERO DEL PLAN	58
 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN	
7. SEGUIMIENTO DEL PLAN.....	60
7.1. SEGUIMIENTO DEL PLAN	60
7.2. COMISIÓN TÉCNICA DE SEGUIMIENTO DEL PLAN.....	60
7.3. DOCUMENTACIÓN JUSTIFICATIVA DE LAS REGULARIZACIONES PROVISIONAL Y DEFINITIVA DE LAS LIQUIDACIONES.....	61

INTRODUCCIÓN

A.- INTRODUCCIÓN

El derecho al transporte, es decir, asegurar la movilidad ciudadana en condiciones de calidad y precio, es una obligación de los poderes públicos a la que deben dar una adecuada respuesta.

En virtud del artículo 49.1.f) de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra, el ejercicio de la competencia exclusiva en materia de transportes que transcurran íntegramente en Navarra corresponde a la Comunidad Foral.

La Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona-Iruñerria, vino a resolver las disfunciones que se daban en el área metropolitana de la Comarca de Pamplona en el transporte regular de viajeros. Estas disfunciones estaban originadas por el reparto de competencias administrativas existentes hasta ese momento entre el transporte urbano -dentro de los límites municipales y competencia de los ayuntamientos, en este caso ejercida solamente por el Ayuntamiento de Pamplona- y el transporte interurbano -entre el resto de municipios metropolitanos y Pamplona, competencia de la Comunidad Foral de Navarra-, que no se ajustaba al ámbito real de desplazamientos de los ciudadanos.

Dicha ley foral reguló una solución de integración administrativa con una autoridad única de transporte para todo el ámbito que delimitó, atribuyendo su gestión a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, una administración ya existente en el ámbito territorial en cuestión y dedicada a la prestación de otros servicios públicos, con personalidad jurídica propia y capacidad de obrar, en la que la autonomía municipal quedaba garantizada a través de la participación de los municipios en aquella.

La Mancomunidad asumió estas nuevas competencias en transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona el 26 de abril de 1999, iniciándose el funcionamiento del nuevo servicio del Transporte Urbano Comarcal el 26 de julio de 1999, desapareciendo a partir de entonces la distinción entre servicios urbanos e interurbanos.

La Ley Foral 8/1998 definió un instrumento de planificación del servicio del transporte urbano comarcal al que denominó Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona.

Como desarrollo de esta previsión, el Gobierno de Navarra, a propuesta de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, ha aprobado los siguientes Planes de Transporte: primer Plan 1999-2003 –con tres modificaciones durante su periodo de vigencia y que fue prorrogado en los años 2004 y 2005-, segundo Plan 2006-2009 –con una modificación durante su periodo de vigencia-, tercer Plan 2010 y cuarto Plan 2011-2012 -prorrogado en los años 2013 y 2014-.

El día 3 de Julio fue publicada la Ley Foral 11//2014 de modificación de la Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona. Recoge su Exposición de Motivos como novedad:

“Es por ello importante reseñar que en los citados principios se recoge la necesidad de la mejora continua de la calidad, eficacia y eficiencia en el servicio y el apoyo que todas las administraciones

públicas deben prestar a la mejora de esta calidad, que deberá reflejarse en la aprobación de los instrumentos de planeamiento y en el desarrollo de acciones para la mejora de la velocidad comercial del transporte público. Igualmente se fija el grado de cobertura del coste del servicio mediante las tarifas que los usuarios de transporte deben satisfacer y el reparto del resto del coste entre las administraciones afectadas: Administración de la Comunidad Foral y municipios.

En ese reparto, la participación de la Administración de la Comunidad Foral se fundamenta, por una parte, en su contribución al mantenimiento del que fuera transporte interurbano de su competencia - entre el municipio de Pamplona y los limítrofes- y, por otra, en su contribución a la suficiencia financiera de las entidades locales, consagrada en el artículo 142 de la Constitución Española, y que se traslada en la cesión a las entidades locales de los rendimientos recaudatorios de impuestos de la Administración General del Estado y de las comunidades autónomas.

En cuanto a la Planificación del servicio, esta Ley Foral, en su artículo 6 bis, ha incorporado nuevos condicionantes que deberán ser respetados por el Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona:

1.- **El Plan lo aprueba la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona** con periodicidad plurianual, debiendo, previamente, ser trasladado al Parlamento de Navarra y al Gobierno de Navarra para su conocimiento y aportaciones al mismo en el plazo máximo de un mes.

2.- Deberá abordar las siguientes **materias concretas**:

- a) Los objetivos y criterios generales.
- b) La planificación de los servicios.
- c) La programación de las inversiones.
- d) La evaluación económica y financiera de la ejecución del plan.
- e) El marco tarifario.
- f) Las aportaciones de la Administración de la Comunidad Foral y de los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley foral que sea necesario transferir a la entidad titular para alcanzar las finalidades del plan.

3. Este plan de transporte seguirá las siguientes **directrices**:

- a) Prestación de un servicio de transporte público de calidad con una adecuada eficacia y eficiencia.
- b) Fomento del uso del transporte público mediante la integración del mismo en los instrumentos de planificación urbanística.

c) Mejora de la velocidad comercial del servicio hasta alcanzar valores de la misma semejantes a los mejores resultados obtenidos en áreas metropolitanas similares.

d) Ingresos directos derivados del cobro a usuarios u otros afectos al servicio.

En la cuantificación del precio del billete al usuario, por el uso del transporte urbano comarcal, se priorizará su condición de servicio público por encima de la autofinanciación del mismo.

La búsqueda de la mayor aportación posible a la financiación directa del servicio deberá basarse en el uso masivo de dicho servicio y no en el progresivo encarecimiento del costo del billete, en cualquiera de sus modalidades, para aumentar la capacidad directa de recaudación.

Como garantía de accesibilidad y potenciación del transporte público frente al privado, la financiación directa del servicio, mediante billetes a los usuarios, nunca será superior al 50 por ciento del costo del mismo.

Se consideran ingresos afectos al servicio aquellos que como usos de publicidad, patrocinios u otros permitan recaudar recursos para la financiación. Estas vías de ingresos nunca podrán interferir o poner en peligro la buena prestación del servicio.

Tomando como referencia la aportación establecida para 2014 en la ley foral y, si al cierre de futuros ejercicios económicos del servicio, los ingresos derivados de este apartado superasen el porcentaje establecido, de ninguna forma podrán incrementarse las tarifas en vigor, ni para su adecuación al IPC.

e) Aportaciones y transferencias desde los ayuntamientos adscritos al servicio o directamente de la entidad prestataria del mismo.

Las aportaciones económicas de los ayuntamientos vinculados al servicio y la entidad gestora del mismo serán el equivalente al 35 por ciento del déficit de explotación del servicio, una vez descontados los ingresos derivados de la letra d) de este apartado.

La aportación será satisfecha directamente por la entidad prestataria, si tuviese recursos y así lo decidiesen sus órganos correspondientes, o por los ayuntamientos en cuantía proporcional al número de habitantes de cada uno de los municipios adscritos al servicio.

f) Transferencias procedentes de los Presupuestos Generales de Navarra vinculadas a este fin.

Los Presupuestos Generales de Navarra, anualmente, recogerán la cuantía económica necesaria, con carácter finalista, para cubrir el equivalente al 65 por ciento del déficit de explotación del servicio, una vez descontadas las aportaciones recogidas en la letra d) de este apartado.

g) Reparto de la parte correspondiente a los municipios.

Reparto de la parte correspondiente a los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley foral entre los mismos en proporción a su población, pudiéndose establecer una cuantía mínima o una cuota fija que tenga en cuenta el coste incurrido en la prestación del nivel mínimo de oferta del servicio. Por otra parte, esta aportación se podrá modular en función de las medidas efectivas que adopten estos municipios para la mejora de la velocidad comercial del servicio y la adecuada integración del transporte público en la planificación urbana.

h) Deberá incorporar un Bono social cuya referencia sean las tablas de la Renta de Inclusión Social. (Disposición Adicional de la Ley Foral 11/2014)

Por otra parte, en virtud de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona asumió las competencias del Área Territorial de Prestación Conjunta (ATPC) del Servicio del Taxi de la Comarca de Pamplona. El ámbito geográfico de esta ATPC incluye diecinueve municipios, siendo más amplio que el del Transporte Urbano Comarcal regulado en la Ley 8/1998.

En el artículo 51 (integración de los modos de transporte urbano) de dicha Ley se dice: "El servicio del taxi en un Área Territorial de Prestación Conjunta se incorporará plenamente en el Sistema de Transporte Urbano de dicha Área a los efectos de planificación, coordinación, unidad económica, promoción y desarrollo del transporte público en el Área. En el sistema de transporte urbano de un Área Territorial de Prestación Conjunta se integran todos aquellos modos de transporte público que sean competencia de la entidad local que gestione el Área..."

A partir del Plan de Transporte del año 2010 se produjo la integración del servicio del Taxi en este instrumento de planificación.

El V Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona 2015-2016 fue aprobado por la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona celebrada el día 30 de diciembre de 2014. Habiendo transcurrido casi un año desde su formulación, existen diversas razones que hacen aconsejable su modificación:

- a) Es necesaria la revisión del presupuesto contenido en el Plan, ya que diversas estimaciones que se realizaron para su cálculo y que estaban sometidas a fuertes incertidumbres, como se recogía en el texto del propio Plan -indicadores de actualización de precios, evolución del número de viajeros y de los ingresos provenientes de las tarifas del servicio, etc.-, han quedado desfasadas, pudiendo

preverse en la actualidad una notable reducción del mismo, así como de las aportaciones de las Administraciones para la financiación del mismo, siendo esta reducción de las aportaciones del -17,17% en 2015 y del -8,97% en 2016.

Esta revisión del presupuesto se hace partiendo de las actuaciones previstas por el Plan en su apartado 3 (actuaciones del Plan), las cuales se actualizan, y rehaciendo los cálculos que se recogen en sus apartados 5 (evaluación económica y financiera del Plan) y 6 (financiación del Plan: el marco tarifario y las asignaciones presupuestarias).

- b) Adicionalmente, se ha considerado conveniente introducir cambios en el procedimiento que regula las aportaciones de las Administraciones a la financiación del Plan, así como en el seguimiento del Plan:
- i. Incorporación de un procedimiento de regularización de las aportaciones de las Administraciones a la financiación del Plan (apartados 6.3.5. y 6.4.): Las oscilaciones en los índices de precios, y muy particularmente en los carburantes, tienen un notable efecto sobre las transferencias a realizar a la concesionaria del servicio, dando lugar a desviaciones significativas sobre las previsiones iniciales. La actual regulación legal acerca de la estabilidad presupuestaria dificulta la gestión de remanentes, lo que hace muy conveniente introducir este procedimiento de regularización anual que permita ajustar la financiación del servicio a las necesidades efectivas de cada ejercicio.
 - ii. Creación de una comisión técnica de seguimiento del Plan (apartado 7): Con objeto de facilitar el seguimiento del desarrollo del Plan por parte de la Administración de la Comunidad Foral, y al haber desaparecido con la modificación de la Ley Foral 8/1998 la Comisión de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona, se establece una comisión técnica de seguimiento formada por tres representantes de dicha Administración y tres de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.
 - iii. Documentación justificativa del procedimiento de regularización de aportaciones (apartado 7): Se enumera la diversa documentación justificativa que se incorporará al procedimiento de regularización de las aportaciones.

B.- HORIZONTE Y ESTRUCTURA BÁSICA DEL PLAN.

La Ley Foral 8/1998 establece una periodicidad plurianual sin más precisión para el Plan de Transporte Urbano Comarcal. En el momento en que nos encontramos concurren unas circunstancias especiales que impiden formular un plan al modo en que se elaboró el segundo (2006-2009). Ello es debido principalmente a las siguientes incertidumbres:

1. Se ha elaborado un estudio de reordenación de la red del Transporte Urbano Comarcal con el objetivo de definir un nuevo sistema de transporte público más atractivo frente al vehículo privado, tal y como se describe en el apartado 3.2. Este tipo de propuestas pueden significar un cambio de similar calado al que supuso en 1999 la creación del Transporte Urbano Comarcal. No obstante, una vez se decida la propuesta definitiva, con gran probabilidad conllevará un periodo de implantación dilatado en el tiempo.
2. Este Plan propone implantar a lo largo de 2015 un nuevo marco tarifario y un bono social, cuyos efectos pueden ser estimados, pero con un amplio margen de incertidumbre, tal y como se pone de manifiesto en el apartado 3.3.
3. La evolución del número de viajeros durante los seis últimos años ha estado muy condicionada por los efectos de la crisis económica. Elaborar previsiones, incluso a medio plazo, es sumamente complejo, tal y como se describe en el apartado 4.

Por otra parte, tampoco resulta procedente seguir prorrogando el Plan 2011-2012 de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona actualmente vigente, ya que es necesario incrementar las aportaciones económicas del Gobierno de Navarra y las de los Ayuntamientos.

Asimismo, se debe tener en cuenta el hecho de que durante el año 2015 se produce el cambio de Legislatura en las Administraciones Públicas implicadas (Gobierno de Navarra y Ayuntamientos), por lo que se considera conveniente aprobar un instrumento que permita cubrir este período transitorio y que se estima coincidente con el bienio 2015-2016.

Dentro de este periodo de vigencia, se estructura el contenido de este documento en dos partes. En una primera parte (capítulos 1 a 6) se concreta la programación de las determinaciones y previsiones correspondientes al presente Plan, así como sus resultados previsibles y su valoración económica. En una segunda parte (capítulo 7) se aborda el seguimiento y actualización del Plan, señalándose aquellos aspectos que deben ser objeto de una especial evaluación durante el desarrollo del Plan.

**CONTENIDOS DEL V PLAN 2015-2016 DE
TRANSPORTE URBANO DE LA COMARCA DE
PAMPLONA**

1.- OBJETIVOS.

La exposición de motivos de la Ley Foral 8/1998, del transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona, recoge que los poderes públicos tienen la obligación de dar una adecuada respuesta al derecho al transporte, entendido como asegurar la movilidad ciudadana en condiciones de calidad y precio.

Partiendo de este objetivo general, se proponen los siguientes objetivos para este Plan:

1. Recuperar una parte del uso del Transporte Público perdido durante los últimos años.
2. Mejorar la oferta de transporte con una adecuada eficacia y eficiencia.
3. Definir una nueva propuesta del sistema de transporte público que incremente el reparto modal de la movilidad en transporte público y reduzca la del vehículo privado.
4. Hacer más atractivo el marco tarifario del servicio.
5. Mejorar la calidad de los distintos elementos del sistema de transporte urbano (autobuses, paradas, sistema de explotación e información, etc.).
6. Impulsar la coordinación de la planificación del transporte con el urbanismo, el tráfico y el aparcamiento, mediante la cooperación con las administraciones implicadas, dentro de una política de movilidad sostenible.
7. Continuar desarrollando la labor informativa, divulgativa y de sensibilización para integrar el uso del transporte público colectivo y taxi dentro de las pautas de comportamiento social sostenible y responsable.
8. Mejorar la calidad del servicio de taxi y fomentar su uso como medio de transporte.

Para conseguir este reto hay que tener en cuenta que son varios los poderes públicos involucrados en él, además de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona como entidad competente del servicio.

2.- ÁMBITO DEL PLAN.

El ámbito del Plan es el mismo que existe actualmente y abarca a los siguientes dieciocho municipios:

- Ansoáin/Antsoain.
- Aranguren, en cuanto a la entidad de población de Mutilva.
- Barañáin.
- Beriáin.
- Berrioplano, en cuanto al ámbito de los Concejos de Aizoáin, Artica, Berrioplano y Berriosuso.
- Berriozar.
- Burlada/Burlata.
- Cizur, en cuanto al Concejo de Cizur Menor.

- Egüés, en cuanto a las entidades de población de Gorráiz, Sarriguren, y el Concejo de Olaz.
- Esteribar, en cuanto a la entidad de población de Oloki.
- Ezcabarte, en cuanto a los Concejos de Arre y Oricáin.
- Galar, en cuanto al Concejo de Cordovilla.
- Huarte/Uharte.
- Noáin (Valle de Elorz), en cuanto a la entidad de población de Noáin.
- Orkoien.
- Pamplona/Iruña.
- Villava/Atarrabia.
- Zizur Mayor.

En cuanto al servicio del Taxi, su ámbito también es el existente actualmente para el Área Territorial de Prestación Conjunta del Taxi en la Comarca de Pamplona y está compuesto por diecinueve municipios: los dieciocho anteriores con la extensión completa del municipio y el municipio de Olza.

3.- ACTUACIONES DEL PLAN

Las actuaciones previstas en este Plan, en desarrollo de los anteriores objetivos, serán las siguientes:

1. Mejorar la oferta de transporte público.
2. Definir una nueva propuesta del sistema de transporte público más atractiva frente al vehículo privado.
3. Mejorar el marco tarifario del servicio.
4. Mejorar la calidad del transporte público.
5. Mejorar la calidad del servicio del taxi y fomentar su uso.
6. Priorizar el uso del transporte público frente al vehículo privado.
7. Integrar las políticas de transporte público en la ordenación del territorio y el urbanismo.
8. Concienciar a la ciudadanía para considerar el uso del transporte público como un bien social.

Pasamos a continuación a detallar cada una de las líneas de actuación con sus medidas concretas.

3.1.- MEJORA DE OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

El **objetivo** es satisfacer la demanda de movilidad generada por los nuevos desarrollos urbanísticos previstos durante el periodo de vigencia del Plan.

En concreto se prevé atender a los siguientes desarrollos urbanísticos:

- Erripagaña: este nuevo barrio perteneciente a los municipios de Pamplona, Burlada, Huarte y Egúés ha sido atendido a principios de 2015.
- Sector sureste de la comarca: el sector sureste de la comarca incluye una serie de desarrollos urbanísticos en crecimiento -Lezkairu, Entremutilvas, Mugartea- a cuya demanda se deberá adaptar la oferta de transporte público. Se prevé realizar dicha adaptación a lo largo del año 2016, estando condicionada la modificación de la red de transporte público al ritmo efectivo de ejecución de las urbanizaciones y a la ocupación real de las viviendas.

La implantación de estos servicios se ajustará al ritmo real de ocupación de las viviendas de las urbanizaciones señaladas, siendo las fechas anteriores meramente indicativas. La cuantificación de estos servicios -incremento de bus-km, bus-hora y autobuses necesarios- se incluye a continuación:

SERVICIOS A NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS				
Modificación servicio	Var. Kms.	Var. Horas	Buses	Año
Erripagaña	106.664	5.657	1	2015
Sector sureste de la comarca	92.000	6.000	1	2016
TOTAL	198.664	11.657	2	

De esta forma, la estimación de las mediciones de la oferta de servicio para el periodo de vigencia del Plan queda como sigue:

	2015	2016
Kilómetros "K"		
Estimación 2015 (con Erripagaña)	7.823.155,66	7.901.387,22
Variación	-	92.000,00
Total "K"	7.823.155,66	7.993.387,22
Horas "H"		
Estimación 2015 (con Erripagaña)	587.750,07	593.627,57
Variación	-	6.000,00
Total "H"	587.750,07	599.627,57

Es importante señalar que no se incluye dentro de esta línea de actuación el resultado de la nueva propuesta del sistema de transporte público que se trata en el siguiente apartado.

3.2.- NUEVA PROPUESTA DE SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MÁS ATRACTIVA FRENTE AL VEHÍCULO PRIVADO.

El **objetivo** es definir una nueva propuesta del sistema de transporte público que incremente el reparto modal de la movilidad en transporte público y reduzca la del vehículo privado.

Para ello durante los años 2013 y 2014 se ha elaborado por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona el estudio de reordenación de la red del Transporte Urbano Comarcal. En el año 2013 se contrataron las diversas asistencias y trabajos necesarios para este estudio, destacando la realización durante los meses de

noviembre y diciembre de dicho año de las encuestas y trabajos de campo necesarios para conocer la movilidad en día laborable lectivo en la Comarca de Pamplona. El trabajo más importante de ellos fue la realización de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) en 4.348 hogares de la comarca en los que residían 11.363 personas, con el objetivo de caracterizar la población y la movilidad en día laborable en el ámbito de estudio.

Durante el año 2014 se han explotado los resultados obtenidos en las encuestas y trabajos de campo, se han analizado los mismos y se han elaborado dos documentos de diagnóstico:

- a. **Análisis y Diagnóstico de la Movilidad en la Comarca de Pamplona.** En él se presentan los principales resultados de la EDM: la caracterización socioeconómica de la Comarca, la descripción de su movilidad, la comparación de las principales magnitudes características del ámbito con otras áreas metropolitanas españolas y con investigaciones de similares características realizadas con anterioridad en el mismo ámbito.
- b. **Diagnóstico de Transporte Público en la Comarca de Pamplona.** Su objetivo es establecer el análisis y diagnóstico del Transporte Público previo a la preparación de propuestas para la reordenación de la red. En primer lugar se recogen algunos aspectos relacionados con la movilidad del ámbito, a continuación se realiza el diagnóstico del transporte público –su evolución a lo largo de los últimos años, un análisis del conjunto del sistema y una descripción detallada línea por línea- para presentar las conclusiones y proponer los criterios de diseño para el posible nuevo Transporte Público.

Como conclusión más destacada del análisis de la movilidad en la Comarca de Pamplona estaría la constatación de que, en el periodo 1996-2013 para el que existen datos homologables de caracterización de la movilidad, se está produciendo una evolución del reparto modal desde los modos más sostenibles -a pie, en transporte público, en bicicleta- hacia modos menos sostenibles –transporte privado-, pudiéndose prever que en un futuro no muy lejano el transporte privado se convertirá en el modo más utilizado, superando al modo a pie que históricamente y debido al tamaño medio del área metropolitana ha venido ocupando dicho puesto.

Viajes según modo básico. Comarca de Pamplona.

Año	Viajes según modo básico (Nota 1)			
	A pie	Transporte Público	Vehículo Privado	Otros Modos
1996	43,7%	14,4%	36,8%	5,1%
2005 (Nota 2)	42,1%	15,0%	38,2%	4,7%
2013	42,1%	12,7%	41,1%	4,1%

Nota 1: En 1996 y 2005 se considera transporte público a los usuarios del algún tipo de modo bus, en 2013 se incluye además el tren. En 1996 el vehículo privado incluye los viajes en coche, como conductor y acompañante, mientras que en 2005 y 2013 incluyen también la motocicleta. Los viajes a pie son en todos los casos los desplazamientos exclusivamente "a pie".

Nota 2: La metodología de las encuestas realizadas en 2005 es diferente a la de los años 1996 y 2013: fue realizada en el municipio de Pamplona durante 2004 con encuestas presenciales y en 2005 se complementó mediante encuestas telefónicas en la comarca.

Parecidas conclusiones de la evolución del reparto modal de la movilidad en el periodo 1996-2013 se obtienen si se extraen los resultados para el municipio de Pamplona, con la particularidad de que el modo a pie tiene un peso mayor al que se registra para el conjunto de la Comarca por ser las distancias de desplazamiento más reducidas.

Viajes según modo básico. Municipio de Pamplona.

Año	Viajes según modo básico (Nota 1)			
	A pie	Transporte Público	Vehículo Privado	Otros Modos
1996(Nota 2)	49,3%	13,4%	32,9%	4,4%
2004	50,7%	13,4%	34,5%	1,4%
2013	47,4%	12,6%	35,9%	4,1%

Nota 1: En 1996 y 2004 se considera transporte público a los usuarios del algún tipo de modo bus, en 2013 se incluye además el tren. En 1996 el vehículo privado incluye los viajes en coche, como conductor y acompañante, mientras que en 2004 y 2013 incluyen también la motocicleta. Los viajes a pie son en todos los casos los desplazamientos exclusivamente "a pie".

Nota 2: El dato de número de viajes de residentes en Pamplona capital en 1996 no está explotado; todo lo referente a viajes para 1996 está referido a los viajes generados en Pamplona capital.

Para tratar de modificar esta tendencia en la movilidad de la Comarca de Pamplona, se proponen en el estudio dos modelos para el sistema de transporte público, debiéndose entender estos dos modelos como simplificaciones extremas entre las que existen planteamientos intermedios:

- a. **Modelo de red basado en ejes troncales de transporte público a partir de la configuración de las líneas más utilizadas.** En este esquema se propone crear unas líneas de transporte público de alta capacidad, elevada frecuencia y cesión máxima de viario similares a los sistemas BRT (*Bus Rapid Transit* o sistemas de transporte rápido en autobús), BHNS (*Bus à haut niveau de service* o sistemas de autobuses de alta calidad de servicio) o tranviarios, que atiendan los corredores con la mayor movilidad general de la ciudad, que serían alimentadas por otras líneas que atiendan los barrios, evitando duplicidad de recorridos a la hora de conectar éstos con los centros atractores. Los principales criterios de diseño de este modelo serían:
 - Estructura de red basada en tres tipos de líneas, con fuertes apoyos al transporte público:
 - Ejes troncales primarios con filosofía BRT/BHNS/Tranvía.
 - Ejes troncales secundarios con apoyos de carril bus/preferencia semafórica.
 - Resto de líneas alimentadoras o de barrio.
 - El transbordo como un elemento importante de diseño.
 - Mejora de la frecuencia ofrecida (incremento de oferta kilométrica anual) no por incremento del número de autobuses, sino por mejora de la velocidad comercial.
 - Mejora de los aspectos económicos por incremento de los ingresos: incremento de viajeros.

- Cambio modal del vehículo privado al Transporte Público para recuperar ratios de años anteriores.
- b. **Modelo basado en la mejora de la red actual.** En este esquema se mantiene la filosofía actual de la red, que ha dado buenos resultados, aportando propuestas que mejoren el funcionamiento de las líneas actuales tanto por mejora en los apoyos al transporte público, como por diseño de itinerarios que respondan mejor a las expectativas de los clientes: eliminación de bucles en los tramos centrales del itinerario, itinerarios terminales que permitan una frecuencia regular del servicio, etc. Los principales criterios de diseño de este modelo serían:
 - Mejora de la velocidad comercial de la red:
 - En las líneas de mayor uso incorporar apoyos al transporte público que permitan disminuir al máximo los tiempos de detención: carriles bus/preferencia semafórica.
 - Eliminación del retranqueo en las paradas para mejorar la velocidad comercial.
 - Priorización al transporte público en cruces
 - Eliminación de bucles en las partes centrales de los itinerarios.
 - Diseño de líneas equilibradas y no demasiadas largas.
 - Resolver itinerarios en los finales de las líneas que mejoren la regularidad del servicio.
 - Mejorar la frecuencia en las líneas de más uso para incrementar las ratios de eficacia/eficiencia del servicio actual.

Estos documentos se presentaron a los grupos políticos de la Mancomunidad y se recogieron sus aportaciones a los mismos. Las propuestas definitivas de reordenación de la red de transporte público se obtuvieron a principios de 2015 y se trasladaron a los grupos políticos de la Mancomunidad.

A partir de estas propuestas se pretende poner en marcha un proceso de participación ciudadana con el objetivo de incorporar sus aportaciones, todo ello durante el año 2016.

Dentro del anterior proceso también se propone difundir los resultados de la movilidad en la comarca a través de la creación de un Observatorio de la movilidad en la Comarca de Pamplona, actuación a llevar a cabo también en 2016.

Por otra parte, se estima que sea necesario revisar el estudio de movilidad realizado, para lo que se prevén 36.125,76 euros en 2015. Adicionalmente está prevista una actualización de los datos de movilidad en aquellas zonas de la comarca que más están cambiando, previsiblemente a realizar en 2016.

Es importante señalar que como consecuencia de este proceso y a partir de los resultados obtenidos se podrían poner en marcha otras actuaciones que se tratarán en apartados posteriores de este Plan:

- a. **Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal para la mejora del transporte público.** Recogido en el apartado 5 del artículo 6 ter de la Ley Foral 8/1998, modificada a través de la Ley Foral 11/2014. Los resultados de las propuestas de reordenación de la red serían una información muy valiosa para la redacción de dicho PSIS, y así se aborda en el apartado 3.6 de este Plan.

- b. **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona.** Aunque el estudio realizado tiene un objeto más limitado y se refiere a la red de transporte público, sin embargo la toma de datos en 2013 abarca la movilidad de la comarca en todos los modos, por lo que puede ser una buena base de partida para elaborar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona. Este tipo de instrumento prevé actuaciones coordinadas para todos los modos de desplazamiento y no solamente para el transporte público, por lo que excede de lo previsto en la legislación para el contenido del Plan de Transporte. Sin embargo, se trata de un instrumento que están poniendo en marcha las ciudades que lideran las actuaciones más avanzadas hacia una movilidad más sostenible. En el caso de que se decidiera llevarlo a cabo en colaboración con las diferentes Administraciones implicadas, permitiría tener un plan coordinado de actuación sobre los diferentes elementos que influyen en la movilidad de los ciudadanos

En concreto, se han previsto 160.000 euros durante el año 2016 para realizar las actuaciones anteriormente descritas (observatorio de movilidad, proceso de participación pública, posible actualización de los datos de movilidad) de forma que se defina la reordenación definitiva de la red de transporte público en el marco de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona, siempre y cuando así se acuerde entre la Mancomunidad y las Administraciones implicadas.

Finalmente, señalar que la evolución de esta línea de actuación, que actualmente solo se puede apuntar de manera no demasiado precisa, deberá ser objeto de especial atención en la fase de seguimiento y actualización del Plan según se describe en el apartado 7.

3.3.- MEJORA DEL MARCO TARIFARIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

El **objetivo** es hacer más atractivo el marco tarifario del servicio de manera que se promueva su uso.

Con relación al procedimiento de aprobación de las tarifas, corresponde a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona la aprobación de los precios del servicio que exigirá el concesionario a los usuarios. Así se recoge en el Art. 127.1.b) del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales. El ordenamiento no contempla la obligación expresa de someter el acuerdo a información pública.

De conformidad con el Real Decreto Ley 7/96, de 7 de junio, sobre medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y de liberalización de la actividad económica (B.O.E. n.º 139), el precio del Transporte urbano de viajeros, incluido en el Anexo 2, se configura como precio autorizado de ámbito autonómico, cuya aprobación compete a la Comisión Autonómica de precios, y en este caso al Departamento de Cultura, Turismo y Relaciones Institucionales.

Asimismo, de conformidad con el artículo 39.d) del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la Ley de Consumidores y Usuarios, es preceptiva la audiencia de las asociaciones de consumidores y usuarios en los expedientes de modificación de las tarifas.

El marco tarifario que existe actualmente es único en cuanto al ámbito recogido en la Ley y bajo el siguiente esquema:

Tipos de tarifas:

- 1) Billeto sencillo, para abono en metálico.
- 2) Billeto sencillo, especial San Fermín.
- 3) Tarifa bono-bus.
- 4) Tarifa nocturna.
- 5) Tarifa transbordo.
- 6) Tarifa social A: personas mayores de 65 años con ingresos y patrimonio limitados.
- 7) Tarifa social B: personas mayores de 65 años sin límite de ingresos.
- 8) Tarifa social C: personas integrantes de familias numerosas.
- 9) Tarifa social D: personas desempleadas, con edad comprendida entre 52 y 65 años con ingresos y patrimonio limitados.
- 10) Tarifa social E: personas que padecen discapacidad en grado igual o superior al 65%, invalidez absoluta o gran invalidez, con edad comprendida entre 5 y 65 años.

A partir de este marco y las tarifas vigentes en 2014, se plantean las siguientes propuestas sin perjuicio de la potestad de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la aprobación de los precios del servicio.

3.3.1. Bono social. La Ley Foral 11/2014, de 18 de junio, de modificación de la Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona-Iruñerria, incluye una disposición adicional que dice lo siguiente:

“Disposición adicional.- Bono social

En el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta ley foral la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona elaborará una propuesta de bono social cuya referencia sean las tablas de la Renta de Inclusión Social.”

Para dar respuesta a este precepto legal, se creará una nueva tarifa social F en la que se incluyan los hogares carentes de recursos económicos para cubrir las necesidades básicas y, por lo tanto, integrados por personas en riesgo de exclusión social, entendiéndose por tales aquellas con recursos económicos inferiores a las cuantías establecidas como requisito para percibir la Renta de Inclusión Social (RIS) e incluyendo dentro de este grupo a todos los integrantes de la unidad familiar o perceptora.

Como consecuencia de la creación de esta nueva tarifa social, se eliminarán las dos tarifas sociales existentes que estaban condicionadas a disponer de unos ingresos y patrimonio limitados (tarifas A y D), otorgando un plazo transitorio de validez de las mismas.

Esta nueva tarifa social F se prevé que se pueda implantar a lo largo del primer trimestre de 2015.

3.3.2. Nuevo marco tarifario que promueva el uso del transporte. El actual marco tarifario es sencillo, flexible y tiene una gran aceptación, pero no discrimina el uso que se hace del servicio, ni premia a los usuarios más frecuentes, dándose la paradoja de que la sola posesión de la tarjeta monedero supone la aplicación de una tarifa que es aproximadamente la mitad del precio del billete sencillo abonado en metálico y ello es así independientemente de la utilización que se haga de la misma; se premia la posesión de un medio de pago más que el uso intensivo del servicio. Por ello desde hace varios años se vienen realizando estudios sobre el actual marco tarifario del Transporte Urbano Comarcal con el objetivo de premiar la fidelización en el uso del transporte público, analizando la viabilidad de la implantación de abonos temporales u otros esquemas tarifarios.

Paralelamente se ha venido trabajando en la adaptación de los diferentes componentes del sistema de pago para poder implantar un nuevo marco tarifario más justo y que beneficie al usuario más fiel del transporte urbano.

Dentro de este proceso, en la sesión de la Comisión Permanente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona celebrada el 18 de junio de 2013 se adoptó el siguiente acuerdo:

"1. Informar favorablemente la implantación en la estructura de tarifas del Transporte de la Comarca de Pamplona de un abono temporal unipersonal que permita establecer diferentes tipos de tarifas (jóvenes, familias numerosas y otros), que incorpore multivaldación (para acompañantes con tarifa general) y control de tarifas, de manera que no se permita el acceso o pago con abonos caducados.

2. Informar favorablemente del establecimiento en el sistema de un nuevo título para promoción del transporte urbano en la Comarca de Pamplona. Se trata de promociones comerciales específicas, que se definirán en cada caso, y que deberán coexistir con el resto de títulos."

Este Plan de Transporte prevé la aplicación de un nuevo marco tarifario en que se implantarán tres tipos de títulos temporales o abonos:

- 1) Abono unipersonal general para uso ilimitado durante 30 días naturales desde su primera validación, con posibilidad de multivaldación a acompañantes aplicando la tarifa general. Requerirá de una tarjeta de transporte personalizada que permitirá también su recarga simultánea como tarjeta monedero. Se trata de una especie de "tarifa plana" que por un precio fijo y determinado permite al titular realizar todos los viajes que desee durante un periodo de 30 días naturales.

- 2) Abono unipersonal para jóvenes con las mismas condiciones anteriores. En este caso su precio tendrá una rebaja respecto al del abono general.
- 3) Abono unipersonal para personas integrantes de familias numerosas con las mismas condiciones anteriores. También en este caso su precio tendrá una rebaja respecto al del abono general.

La entrada en vigor de este nuevo marco tarifario está condicionada a los desarrollos informáticos necesarios para adaptar el equipamiento embarcado, la red de recarga y el sistema central de gestión del medio de pago a estos nuevos títulos temporales. El plazo para el desarrollo de dichos trabajos se estima que permitirá implantar el nuevo marco tarifario hacia finales del segundo trimestre de 2015. No obstante, hay que tomar estas previsiones con las cautelas necesarias.

Por otra parte, una vez consolidado el uso de estos abonos y en función de la utilización que se haga de los mismos, puede ser recomendable proponer en un futuro títulos multiviaje por un periodo de tiempo limitado que irían dirigidos a viajeros con una frecuencia de uso intermedia.

3.3.3. Estimación del ingreso medio por viajero. Sin perjuicio de la potestad de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la aprobación de los precios del servicio, en este apartado se asumirán determinadas hipótesis para los precios de las propuestas de tarifas descritas en los apartados anteriores, de manera que se puedan realizar las estimaciones económicas en el apartado 6 de este Plan, así como verificar lo establecido en la letra d) del apartado 3 del artículo 6 bis de la Ley Foral 8/1998, modificada a través de la Ley Foral 11/2014.

En el año 2015, se estima que se produzcan los siguientes cambios en las tarifas:

- I. **1 de enero de 2015:** Se congelan las tarifas y siguen en vigor las existentes en 2014.
- II. **A lo largo del primer trimestre de 2015:** Se implanta la tarifa social F con un precio de 0,17 euros. Desaparecen las tarifas sociales A y D con un periodo transitorio de vigencia para las concedidas hasta ese momento. En concreto, se ha implantado el día 1 de marzo de 2015.
- III. **Al final del segundo trimestre de 2015:** Se crea el abono general, el abono joven y el abono para familias numerosas con unos precios de 30 euros, 24 euros (20% de descuento respecto al general) y 21 euros (30% de descuento respecto al general). Simultáneamente se incrementa el precio del Bono-bus a 0,70 euros y el de la tarifa social C a 0,49 euros. En concreto, se ha implantado el día 12 de junio de 2015, a excepción del incremento de precio del Bono-bus y la tarifa social C que se pospuso hasta el día 1 de julio.

El siguiente cuadro resume los pasos descritos:

Tipo tarifa	2014	2015		
	Tarifa 2014	1 de enero de 2015 (I)	A lo largo del 1 ^{er} trimestre 2015 (II)	Al final del 2 ^o trimestre 2015 (III)
Billete Sencillo	1,35	1,35	1,35	1,35
Sencillo San Fermín	1,60	1,60	1,60	1,60
Bono-bus	0,67	0,67	0,67	<u>0,70</u>
Servicio nocturno	1,02	1,02	1,02	1,02
Transbordo	0,00	0,00	0,00	0,00
Social tipo A	0,17	0,17	<u>Desaparece</u>	No existe
Social tipo B	0,33	0,33	0,33	0,33
Social tipo C	0,47	0,47	0,47	<u>0,49</u>
Social tipo D	0,33	0,33	<u>Desaparece</u>	No existe
Social tipo E	0,33	0,33	0,33	0,33
Social tipo F	No existe	No existe	<u>0,17</u>	0,17
Abono 30 días general	No existe	No existe	No existe	<u>30,00</u>
Abono 30 días joven	No existe	No existe	No existe	<u>24,00</u>
Abono 30 días familia numerosa	No existe	No existe	No existe	<u>21,00</u>

En cuanto a la repercusión de estos cambios sobre el ingreso medio por viajero, se estima que, una vez se consolide el uso de las tarifas finales previstas en 2015 (III), **supondrá una rebaja al usuario del -9,3%**, de manera que el ingreso medio por viajero (con IVA) pasará de 0,59297 euros en 2014 a 0,53808 euros una vez consolidado el uso de las tarifas finales propuesto (III). El efecto real en 2015, al ser resultado de ponderar las sucesivas fases (I), (II) y (III) se prevé que sea algo menos acusado según se recoge más adelante.

Para el año 2016, a los efectos de las valoraciones económicas contempladas en este Plan y sin perjuicio de la potestad de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la aprobación de los precios del servicio, se ha tomado como referencia que las tarifas no se incrementen respecto del año precedente.

De esta manera y a los efectos de las posteriores valoraciones económicas que se realizan en el apartado 6 de este Plan, las estimaciones del ingreso medio por viajero resultante sería el siguiente:

	2014 (real)	2015	2016
Tarifa media (con IVA)	0,59297	0,56228	0,53808
Tarifa media (sin IVA)	0,53906	0,51116	0,48916
Incremento		-5,18%	-4,30%

No obstante lo anterior, cabe destacar que las estimaciones realizadas a partir de la implantación del bono social y el nuevo marco tarifario tienen un amplio grado de incertidumbre por lo que, una vez implantadas en 2015, deberán ser objeto de especial atención en la fase de seguimiento y actualización del Plan según se describe en el apartado 7.

3.4.- MEJORA DE LA CALIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

El **objetivo** es consolidar un servicio de transporte de buena calidad para ser una alternativa real en los desplazamientos de los ciudadanos. Este objetivo se extiende a todos los elementos del sistema de

transporte urbano: autobuses, paradas, sistema de explotación e información, sistema de billeteaje, instalaciones auxiliares, etc.

Las acciones previstas son las siguientes:

3.4.1. Plan de renovación de flota. Permitirá mejorar la calidad de la flota de autobuses.

Tras no renovar vehículos en 2013, a excepción de varios autobuses adquiridos de segunda mano, en 2014 se ha iniciado la compra de 9 autobuses que se incorporarán en el primer semestre de 2015. Este Plan de Transporte prevé la puesta en marcha de un plan de renovación en el que se sustituirán 19 autobuses entre los años 2015 y 2016 y cuya distribución temporal se podrá adaptar en función de la efectiva incorporación de los vehículos cuya adquisición se ha iniciado en 2014.

3.4.2 Plan de transición a energías menos contaminantes. Con el objeto de atenuar el impacto medioambiental de la prestación del servicio del transporte público.

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona está confeccionando una Estrategia Energética que permita a esta entidad acometer acciones para reducir de forma significativa el impacto ambiental derivado de su actual patrón energético en la prestación de los servicios públicos y, entre ellos y de forma destacada, en el Transporte Urbano Comarcal.

En este sentido, el Transporte Urbano Comarcal constituye un consumidor intensivo de gasóleo como carburante de la flota, en torno a 5.000.000 de litros al año, lo que genera una importante Huella de Carbono, además del impacto derivado de las emisiones que afectan directamente a la calidad del aire urbano en la comarca.

Por ello la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, en cooperación con otras Administraciones y organismos públicos, así como con la empresa concesionaria del TUC, tiene previsto acometer a lo largo de la vigencia del presente Plan una reflexión en profundidad sobre el uso de nuevas tecnologías en materia de motores y combustibles en autobuses, así como poner en marcha, en la manera que se determine y propiciando la neutralidad económica, una transición hacia energías menos contaminantes en la flota del TUC.

Las tendencias actuales de las políticas ambientales en las ciudades más avanzadas son considerar el transporte urbano como uno de los principales vectores para la modificación en el consumo de combustibles fósiles y contaminantes, apostando por motores más eficaces o por la sustitución de combustibles, o por ambas cosas a la vez. La decidida política europea hacia una Economía Baja en Carbono, así como los nuevos retos climáticos y de emisiones que previsiblemente se aprobarán a finales de 2015 con la reedición del protocolo de Kyoto, marcarán un nuevo camino a seguir también al sector del transporte, ya que éste es en la actualidad y dentro de los sectores difusos el principal generador de Gases de Efecto Invernadero a nivel local y global.

Es por ello que el presente Plan de Transporte debe contemplar y prever la necesidad de acometer una transición hacia energías menos contaminantes, bajas en carbono y que contribuyan a una mejora sustancial en términos medioambientales del servicio prestado.

En este sentido debe resaltarse la aprobación en el presente ejercicio de 2014 por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona del I Plan de introducción de energías menos contaminantes en el TUC, que ha supuesto la adquisición de 4 autobuses híbridos diésel-eléctricos dentro de la renovación de flota de 2014 que constaba de un total de 9 vehículos. Cabe prever que para los ejercicios de 2015 y 2016, y dentro del Plan de renovación de flota prevista en el apartado anterior, se definan e incluyan nuevas propuestas de incorporación de nuevas tipologías de autobuses en el TUC.

Por último, los resultados de esta Estrategia Energética deberán ser objeto de atención en la fase de seguimiento y actualización del Plan según se describe en el apartado 7.

3.4.3. Sistema de Ayuda a la Explotación e Información (SAEI). Este sistema permite tener localizada permanentemente la flota del Transporte Urbano Comarcal y gestionar su explotación en tiempo real, adaptándola a la realidad de lo que acontece en el servicio. De esta forma se mejora la fiabilidad del servicio, se puede informar adecuadamente en tiempo y forma de la prestación e incidencias del servicio, y se puede garantizar el control de la oferta realizada por el concesionario.

Este sistema se implantó en 2010 y su uso está consolidado. A partir de la plataforma que genera, existen diversos canales de información del servicio que se detallan en un apartado posterior.

Con los datos que produce este sistema, así como los obtenidos del medio de pago, está previsto elaborar una herramienta de análisis que ayude al conocimiento y a la toma de decisiones. Para ello se prevén 60.500 euros en 2016.

3.4.4. Sistema de pago. El nuevo sistema de pago mediante tarjeta sin contacto se implantó en 2009 y desde hace tiempo se encuentra plenamente asentado. Por otra parte, en este año 2014 finalizará la consolidación del Sistema Central de gestión del Medio de pago (SCM), herramienta que centraliza y contrasta todos los datos generados por los distintos elementos del medio de pago (recargas, cancelaciones, tarjetas, etc.) y que ya se encuentra operativo desde hace un tiempo.

Según se ha descrito en el apartado 3.3, todos los elementos del sistema de pago –equipamiento embarcado, red de recarga, SCM- se están adaptando para la implantación del nuevo marco tarifario en los plazos señalados.

Por otra parte, se considera necesaria una asesoría tecnológica plurianual especializada en este tipo de sistemas con el fin de ir adaptándolos según la evolución técnica, para lo que se prevén 24.200 euros en 2016.

Como un posible factor de cambio estaría el uso de la actual tarjeta sin contacto del Transporte Urbano Comarcal como base para configurar un medio de pago único en el transporte público de viajeros de la Comunidad Foral de Navarra, a semejanza de las experiencias existentes en otras Comunidades Autónomas. Para ello sería conveniente realizar su estudio de manera coordinada entre la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y el Gobierno de Navarra, recogiendo por medio de un convenio los trabajos a llevar a cabo. Este convenio se ha firmado en el año 2015.

En cuanto a la red de recarga, propiedad de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona al igual que las tarjetas de transporte, a finales de este año 2014 entrará en vigor un nuevo contrato que dará continuidad al servicio actualmente existente y que se encargará de todas las tareas relacionadas con la distribución, venta, recarga e información al usuario de las tarjetas sin contacto para el uso en el transporte urbano comarcal. El coste estimado para este servicio es de 578.056,99 euros en 2015 y 533.186,25 euros en 2016; la adquisición y edición de las tarjetas de transporte se prevé que supongan un coste de 44.044 euros en 2015 y 39.204 euros 2016.

Este contrato, como el que existía previamente, se refiere a la recarga presencial en establecimientos comerciales pertenecientes a la red de ventas. No obstante, está previsto realizar un estudio sobre la viabilidad de implantación de otras modalidades de recarga de la tarjeta, como puede ser la recarga telemática, el pago del servicio por medio del móvil con tecnología NFC o un sistema post-pago, y que, en caso de implantación, serían objeto de licitaciones independientes. Para la realización de este estudio se prevén 25.000 euros en 2016.

3.4.5. Cocheras de la flota del transporte público. El objetivo es mejorar las actuales cocheras del Transporte Urbano Comarcal.

En el año 2011 y tras realizar un estudio de alternativas de ubicación se firmó un convenio entre la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y el Ayuntamiento de Pamplona por el que éste, tras las correspondientes modificaciones urbanísticas, cedía a aquella una parcela dotacional pública de 40.200 m² en el polígono 7 (Agustinos) resultante de dicha actuación urbanística para destinarla a nuevas cocheras del Transporte Urbano Comarcal.

Para obtener la parcela dotacional pública era necesario realizar previamente la modificación de determinaciones estructurantes y pormenorizadas del Plan Municipal de Pamplona en Agustinos. Con posterioridad, el Ayuntamiento de Pamplona obtendría la titularidad de dicha parcela y podría proceder a tramitar el correspondiente expediente de cesión gratuita. Esta modificación urbanística ya se ha aprobado definitivamente.

Como continuación de este proceso y para cumplir con los compromisos previstos en dicho convenio, es necesario iniciar la redacción de un anteproyecto de las nuevas cocheras que permita evaluar con mayor precisión la inversión necesaria y sirva de base en el futuro para la elaboración del proyecto constructivo de

las mismas. Con este fin se prevén 50.000 euros en 2016. No se estima que dicha inversión pueda ser iniciada en el periodo de vigencia de este Plan de Transporte.

Mientras este proceso sigue avanzando y para resolver las necesidades existentes, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona autorizó en 2013 a la empresa concesionaria del TUC a adecuar y unificar las cocheras actuales, con un presupuesto de ejecución de las obras (sin I.V.A.) de 522.889,55 euros. Estas obras ya han sido realizadas y las cocheras se han unificado en la base de Ezcaba.

3.4.6. Paradas del transporte público. Actualmente existen 518 paradas del TUC, de las cuales 299 están equipadas con marquesina, 218 con poste señalizador y una sin equipamiento. Por otra parte, 70 de estas paradas disponen de panel de información en tiempo real.

Durante el periodo de vigencia del Plan está previsto colocar en la red existente 5 nuevas marquesinas y 30 nuevos paneles de información en tiempo real, además del mobiliario en las nuevas paradas de los desarrollos urbanísticos que serán atendidos por el TUC.

En el año 2016 será necesario licitar un nuevo contrato de mobiliario urbano en paradas que sustituya al actualmente vigente y que finaliza el 30 de abril de 2017.

3.4.7. Información a los usuarios actuales y potenciales. La información sobre el servicio de transporte urbano es un requisito imprescindible para su utilización, ya que el conocimiento de la oferta condiciona su uso. Desde dicho punto de vista, se debe considerar la información como una parte más del servicio e indisoluble de él.

En este apartado se incluyen todas las actuaciones necesarias para garantizar que el usuario dispone de información completa, accesible y actualizada del servicio que se presta en cada momento. En concreto se refiere al cumplimiento de todos los aspectos recogidos en el pliego de la concesión así como su protocolo de implantación, revisión y actualización de la información del servicio en los siguientes puntos, que son realizados por el concesionario:

a) Información estática.

- En los postes y marquesinas: Información estable y modificaciones previsibles o sobrevenidas.
- Acciones informativas puntuales en caso de cambios en la estructura del servicio derivadas de la aplicación del presente plan.
- En los autobuses.
- Edición y distribución de planos guía.

b) Información dinámica.

- Divulgación y seguimiento de contenidos en las pantallas SAEI.

- Página Web www.infotuc.es del servicio integrada en la página de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Con información en tiempo real y con posibilidad de envío de noticias RSS o información puntual a los usuarios.
- Sistema de información sobre el servicio mediante mensajes a móviles o direcciones de correo electrónico, así como información mediante la aplicación de móvil "Tu Villavesa".

El presupuesto estimado para estas actuaciones es el siguiente:

Concepto	Importe 2015	Importe 2016
Acciones promoción uso TUC	15.075,00 €	15.225,75 €
Información cambios líneas	25.125,00 €	25.376,25 €
Edición tríptico San Fermín y encarte	25.125,00 €	25.376,25 €
Cambio Navidad y tarifas	14.580,00 €	6.090,30 €
Información cambio estructura tarifaria	100.000,00 €	0,00 €
TOTAL	179.905,00 €	72.068,55 €

3.4.8. Sistema de atención al público. La Mancomunidad dispone de un servicio propio de atención ciudadana desde el que se gestionan diversos trámites relacionados con el medio de pago, y se atienden las reclamaciones y solicitudes de información realizadas por los clientes a través de distintos canales: atención presencial en la oficina del servicio de atención al ciudadano (c/ Navas de Tolosa, 29 bajo; Pamplona), atención telefónica (948.42.32.42) de 7,30 h. a 18.00 h. de lunes a viernes, y página Web (www.mcp.es).

Desde 2010 el horario de atención telefónica se ha ampliado a 24 horas al día, 7 días a la semana, mediante los recursos aportados por la empresa concesionaria.

3.4.9. Programa de control de la calidad del servicio. Para verificar el cumplimiento de los requisitos de calidad del servicio recogidos en el artículo 41 del Pliego de Condiciones del contrato de concesión del transporte urbano. Estos requisitos de calidad dan lugar a incentivos y penalizaciones al concesionario según se cumplan o no.

En cuanto a los medios para controlar estos requisitos de calidad:

- a) El control de la calidad producida se realiza con los propios medios personales del departamento de Transporte Comarcal, así como a través de los datos obtenidos del SAEI y el sistema de pago. También se utiliza la técnica del cliente anónimo.

- b) El control de la calidad percibida se realiza mediante una encuesta de satisfacción anual a los clientes del transporte público en la que se recogen sus valoraciones sobre determinados atributos del servicio. A partir de dichas valoraciones se obtiene un índice de satisfacción del cliente (ISC).

Actuaciones similares se llevan a cabo en relación con el servicio de Taxi

El presupuesto estimado para estas actuaciones es el siguiente:

Concepto	Importe 2015	Importe 2016
Encuesta de satisfacción de usuarios y cliente anónimo (TUC y Taxi)	29.965,65 €	48.722,40 €

3.5.- MEJORA DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DEL TAXI Y FOMENTO DEL MISMO.

El **objetivo** es mejorar la calidad del servicio de taxi y fomentar su uso, trabajando desde distintos puntos como la valoración de la satisfacción de los usuarios, la colaboración con los profesionales del sector, la promoción de este sector, la implementación de mecanismos para un conocimiento adecuado del servicio, etc.

Como metodología de trabajo, se pretende partir de un diagnóstico sobre el servicio consensuado con el sector para, a continuación, elaborar un plan estratégico del mismo.

Dentro de las posibilidades de futuro, hay que tener en cuenta que en los Municipios limítrofes con el área del TUC y que están integrados en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona existen en estos momentos diversos servicios de transporte de viajeros que responden a diferentes tipologías:

- Líneas interurbanas de autobús, competencia del Gobierno de Navarra, y cuya financiación en muchos casos es compartida entre el Gobierno de Navarra y los Municipios atendidos.
- Servicios de taxi a la demanda, cuya financiación puede estar compartida como en el caso anterior.
- Otros servicios de viajeros sectoriales, escolares y sanitarios principalmente, gestionados por los departamentos correspondientes del Gobierno de Navarra.
- Servicios de taxi en algunos Municipios.

La coordinación de estos servicios y sus tarifas, así como la financiación de los mismos con una visión de conjunto, redundaría en una mejora de los mismos y/o en una economía para las Administraciones implicadas.

Además hay que tener en cuenta que durante los próximos años se van a renovar el conjunto de concesiones de líneas interurbanas de autobús gestionadas por el Gobierno de Navarra. Por ello, el Gobierno de Navarra va a estudiar y revisar el Plan Integral de Transporte Interurbano de Viajeros (PITNA).

Es en este marco de referencia y teniendo en cuenta la oportunidad de la renovación concesional de las líneas interurbanas de autobuses, donde tiene sentido el estudio, en coordinación con el Gobierno de Navarra y los Municipios implicados, de los servicios de transporte de viajeros existentes en dicha área. Probablemente, en este tipo de servicios, las características del taxi lo hacen más competitivo que otras alternativas.

Por ello se propone llevar a cabo un estudio de alternativas de transporte en estas zonas de baja densidad. Este estudio podría ser coordinado por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, aportando su conocimiento técnico y apoyando de esta manera las necesidades de estos Municipios que están integrados en la propia Mancomunidad. Para ello sería imprescindible, además, la colaboración con el Gobierno de Navarra, en el marco de la revisión del PITNA que realizará próximamente; esta colaboración se podría recoger en un convenio entre ambas Administraciones. Este convenio se ha firmado en el año 2015.

Las ventajas que de este análisis se podrían derivar para las diferentes Administraciones implicadas son:

- Propuesta de red de los diferentes tipos de servicios de transporte de viajeros coordinados entre sí.
- Alternativas para optimizar la financiación que actualmente realizan las diferentes Administraciones implicadas.
- Propuestas de integraciones tarifarias entre estos tipos de servicios, así como con el Transporte Urbano Comarcal, de manera que con una misma tarjeta de transporte se pudiera viajar en todos ellos.

Como otra línea de trabajo se propone poner en marcha un programa de mejora del servicio del Taxi en colaboración con el sector para impulsar iniciativas que fomenten el uso del taxi entre la población.

Finalmente, se continuará con las acciones de información y promoción del servicio del Taxi.

El presupuesto estimado para estas actuaciones es el siguiente:

Concepto	Importe 2015	Importe 2016
Estudio de servicio de Taxi a zonas de baja densidad		40.000,00 €
Programa de mejora del servicio del Taxi	3.000,00 €	97.000,00 €
Información y promoción del servicio del Taxi	8.800,00 €	30.300,00 €
TOTAL	11.800,00 €	167.300,00 €

3.6.- MEDIDAS PARA PRIORIZAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO FRENTE AL VEHÍCULO PRIVADO.

El **objetivo** es conseguir un transporte público rápido, regular y competitivo.

Para que el Transporte Urbano Comarcal sea competitivo es imprescindible establecer medidas que permitan aumentar su velocidad comercial y su regularidad. Las acciones previstas son las siguientes:

- Asignar vías o plataformas de circulación reservada al transporte público.
- Garantizar la preferencia del transporte público en las intersecciones más críticas: priorización semafórica y giros preferentes.
- Adaptar las paradas para propiciar maniobras rápidas: avances de paradas.

a) Actuaciones presupuestadas en el Plan de Transporte: Continuando con la línea de actuación iniciada durante el año 2010, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona hará los estudios y proyectos pertinentes, y coordinará con las Administraciones implicadas la ejecución por estas últimas de las actuaciones que resulten convenientes.

Como actuaciones concretas previstas para el año 2015 estarían:

- Fruto del interés demostrado por el departamento de Fomento del Gobierno de Navarra, el Ayuntamiento de Berriozar, Decathlon España S.A. y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, se ha firmado un convenio para mejorar el acceso a la rotonda de la Avda. de Guipúzcoa a la altura de Decathlon, lo que supone la ejecución de un carril adicional que permita la existencia de un carril exclusivo para el transporte público, así como una salida segura desde el centro comercial. En dicho convenio se establece la forma de financiación de las obras por las partes interesadas.
- Mejora del carril bus que accede desde el vial oeste a la rotonda de acceso a la urbanización de Sarriguren ubicada bajo la ronda este.

Para estas dos actuaciones se prevé en este Plan 40.000 euros en 2015. Para actuaciones similares se prevén 100.000 euros en 2016.

b) Plan de Incidencia Supramunicipal para la mejora del transporte público: El apartado 5 del artículo 6 ter de la Ley Foral 8/1998, modificada a través de la Ley Foral 11/2014, dice:

“Con el fin de conseguir una mejora sustancial en la calidad de prestación, gestión y reducción de costos del servicio público de transporte urbano comarcal, se acometerán actuaciones destinadas a favorecerlo, tanto en el ámbito urbanístico, como de trazados, de recorridos, sobre velocidad del servicio, carriles propios, paradas, etcétera, priorizando para ello el transporte público sobre el vehículo privado.

A tal fin, en el plazo de un año a partir de la aprobación de esta ley foral, se elaborará un PSIS que recoja todas las actuaciones necesarias para abordar dichas necesidades y ejecutar las actuaciones. Dicho PSIS se consensuará con la entidad local gestora del servicio.

El PSIS se ejecutará en los dos ejercicios siguientes a la aprobación del mismo, con cargo a las partidas presupuestarias recogidas, para este fin, en los Presupuestos Generales de Navarra.”

Como se ha señalado en el apartado 3.2., los resultados de las propuestas de reordenación de la red del TUC allí descritas pueden servir, junto a otras consideraciones, como información muy valiosa para la redacción del PSIS previsto en la Ley Foral. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona colaborará de manera activa en la elaboración de dicho PSIS, de forma que se puedan presupuestar y llevar a cabo las actuaciones resultantes.

3.7.- INTEGRACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y EL URBANISMO.

El **objetivo** es planificar integradamente los usos del suelo y el transporte.

La ordenación del territorio y el urbanismo tienen una importancia determinante en el tipo de movilidad que se produce finalmente en las áreas metropolitanas. Por ello resulta fundamental, si se pretende que el transporte público sea una opción real en los desplazamientos de la Comarca de Pamplona, que los instrumentos de ordenación del territorio y urbanismo consideren el transporte público desde su concepción inicial.

Para ello la Ley Foral 8/1998, modificada por medio de la Ley Foral 11/2014, en su artículo 6 ter dice:

“1. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística recogerán y concretarán espacialmente los objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan de Transporte.

2. El Plan de Transporte verificará los itinerarios o red de trazados prioritarios para el transporte público existente en los instrumentos de ordenación territorial y propondrá las modificaciones que considere oportunas para la planificación futura del servicio.

3. Los municipios integrados en el ámbito definido en el artículo 3 deberán promover e incentivar que su planificación urbana contribuya al fomento de un transporte público eficaz, eficiente y accesible a los ciudadanos, realizando la reserva de espacio necesaria para la correcta prestación del servicio. En la ejecución del planeamiento mediante proyectos de urbanización se deberán reflejar los elementos y diseños adecuados que mejoren el servicio de transporte público, especialmente su velocidad comercial, mediante la implantación de medidas de priorización del mismo tales como:

a) La reserva de carriles bus.

b) La instalación de sistemas de priorización semafórica a la demanda.

c) La ejecución de paradas en el propio carril de circulación, es decir, sin apartadero.

d) La implantación de reductores de velocidad en la calzada cuyo diseño no afecte a la normal velocidad del transporte público.

4. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona deberá informar los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, así como los proyectos de urbanización, en cuanto a su influencia sobre el transporte público: necesidades estructurales y operativas para su prestación, su financiación y viabilidad económica, su repercusión en el conjunto de la red, así como cualquier otro aspecto que afecte al servicio de transporte.

.....”

Por ello, la Mancomunidad realizará los informes urbanísticos preceptivos tanto en la tramitación del planeamiento urbanístico municipal y supramunicipal como de sus instrumentos de ejecución para aplicar los anteriores preceptos.

En particular y teniendo en cuenta la incomodidad que supone para los viajeros, los Municipios integrados en el ámbito del Transporte Urbano Comarcal deberán corregir el diseño de los pasos sobreelevados o los reductores de velocidad del viario por el que circula el servicio y que afecten negativamente al confort de los viajeros. La Mancomunidad podrá requerir a los Municipios a tomar las medidas correctoras oportunas, pudiendo definir soluciones técnicas para estos elementos viarios.

Por otra parte, en el apartado 5 de este artículo 6 ter se establece la obligación de elaborar un Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal que mejore la prestación del servicio del TUC, según se desarrolla en el anterior apartado 3.6.

3.8.- CONCIENCIACIÓN CIUDADANA PARA CONSIDERAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO COMO UN BIEN SOCIAL.

El **objetivo** de estas acciones es el de promover el uso del transporte público como un medio responsable y sostenible.

Son dos las acciones previstas para sensibilizar a la sociedad sobre las ventajas sociales y medioambientales de uso del transporte público:

a) Programa escolar: Durante el periodo de vigencia del Plan se ofertará a los centros escolares de la Comarca de Pamplona un programa medioambiental sobre la movilidad sostenible y el transporte público, que contará con sus unidades didácticas por ciclos e idiomas, recursos didácticos para el aula, etc., de forma que los profesores puedan diseñar, adaptar y desarrollar sus propias actividades de educación en torno a los contenidos de la oferta. En ella se contemplarán, asimismo, las labores de asesoramiento técnico y didáctico al profesor y el acceso a un fondo de documentación, biblioteca y videoteca.

En el curso 2013-2014 fueron 65 los centros escolares y 7.435 los alumnos que participaron en el programa. El objetivo para los cursos siguientes es seguir incrementando estas cifras garantizando que la oferta educativa llega a todos los centros escolares de la Comarca de Pamplona.

b) Participación en la Semana de la Movilidad y otros foros con afluencia de público objetivo (Universidades, Salón del Estudiante, Hoteles de la Comarca durante la celebración de los Sanfermines, etc.): La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona participará en la Semana Europea de la Movilidad colaborando con los diversos ayuntamientos que lo soliciten mediante la edición de elementos informativos o desarrollo de talleres. Por otro lado, en otros foros donde se produce afluencia de personas susceptibles de utilizar el Transporte Público, se realizarán acciones como la instalación del autobús informativo "Infobus" o la edición específica de planos adaptados al momento y/o lugar en el que se desarrollan.

El presupuesto estimado para estas actuaciones es el siguiente:

Concepto	Importe 2015	Importe 2016
Programa escolar	29.778,10 €	30.000,00 €
Semana de la movilidad	6.000,00 €	6.000,00 €
TOTAL	35.778,10 €	36.000,00 €

4.- RESULTADOS PREVISTOS DEL PLAN

Con carácter previo a la realización de estimaciones, se incluyen a continuación datos sobre la evolución de los resultados del Transporte Urbano Comarcal en el pasado.

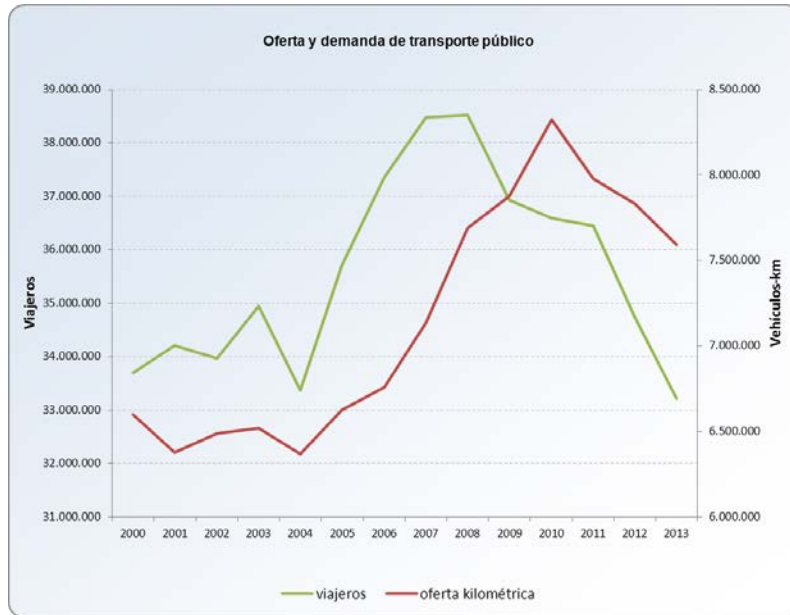
La siguiente tabla recoge la evolución que ha sufrido la oferta y la demanda de Transporte Urbano Comarcal desde el año 2000 (primer año completo del TUC) hasta el 2013. A partir de los datos de oferta (horas y kilómetros) y de demanda se calculan la ratio de viajeros-km y la velocidad comercial.

Evolución de la oferta y demanda de transporte público.

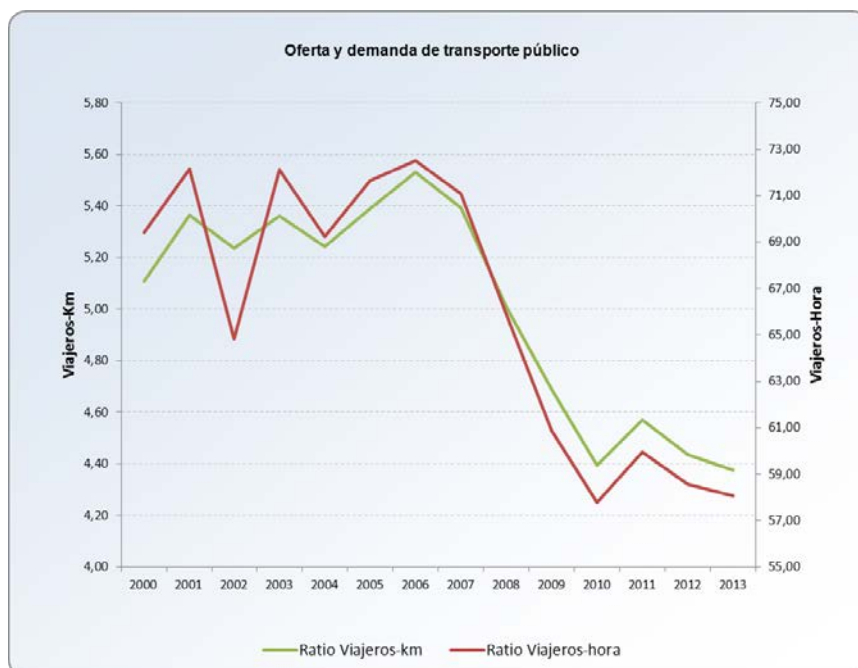
Año	Oferta		Demanda	Ratio Viajeros-hora	Ratio Viajeros-km	Velocidad Comercial
	Horas	Km	(Viajeros)			
2000	485.481	6.598.965	33.699.546	69,41	5,11	13,59
2001	474.195	6.378.932	34.212.117	72,15	5,36	13,45
2002	523.862	6.486.205	33.961.015	64,83	5,24	12,38
2003	484.586	6.519.453	34.944.307	72,11	5,36	13,45
2004 (*)	482.052	6.366.443	(*) 33.372.871	69,23	5,24	13,21
2005	498.299	6.626.446	35.706.415	71,66	5,39	13,30
2006	515.116	6.756.210	37.354.615	72,52	5,53	13,12
2007	541.137	7.135.550	38.470.295	71,09	5,39	13,19
2008	584.649	7.688.011	38.518.647	65,88	5,01	13,15
2009	606.592	7.874.174	36.927.280	60,88	4,69	12,98
2010	633.263	8.324.734	36.591.990	57,78	4,40	13,15
2011	608.086	7.977.321	36.452.339	59,95	4,57	13,12
2012	593.165	7.830.378	34.738.115	58,56	4,44	13,20
2013 (*)	571.906	7.593.737	(*) 33.213.417	58,07	4,37	13,28

(*) Nota: En 2004 y 2013 se produjo una huelga de la empresa concesionaria del TUC.

La representación gráfica de la oferta y la demanda del TUC es la siguiente:



Durante los primeros años de la serie, entre el año 2000 y el 2007, la demanda de transportes creció (14,2%) por encima de la oferta (8,1%), mejorando la ratio entre viajeros y kilómetros hasta alcanzar un máximo en 2006 de 5,53 viajeros por kilómetro recorrido. En 2008 se entra en el periodo de crisis con una pérdida de demanda hasta el 2011 del 5,2% (más fuerte en el primer año), aunque no se produce una readecuación de la oferta hasta 2011. En 2012 se produce una disminución de la oferta del 1,8% y una disminución de la demanda del 4,7%, con un mínimo en la eficacia de la red de 4,44 viajeros/kilómetro. En el año 2013 los resultados están distorsionados por los efectos de la huelga del concesionario. En el siguiente gráfico se puede observar la evolución de las ratios de eficacia del TUC (viajeros/km y viajeros/hora):



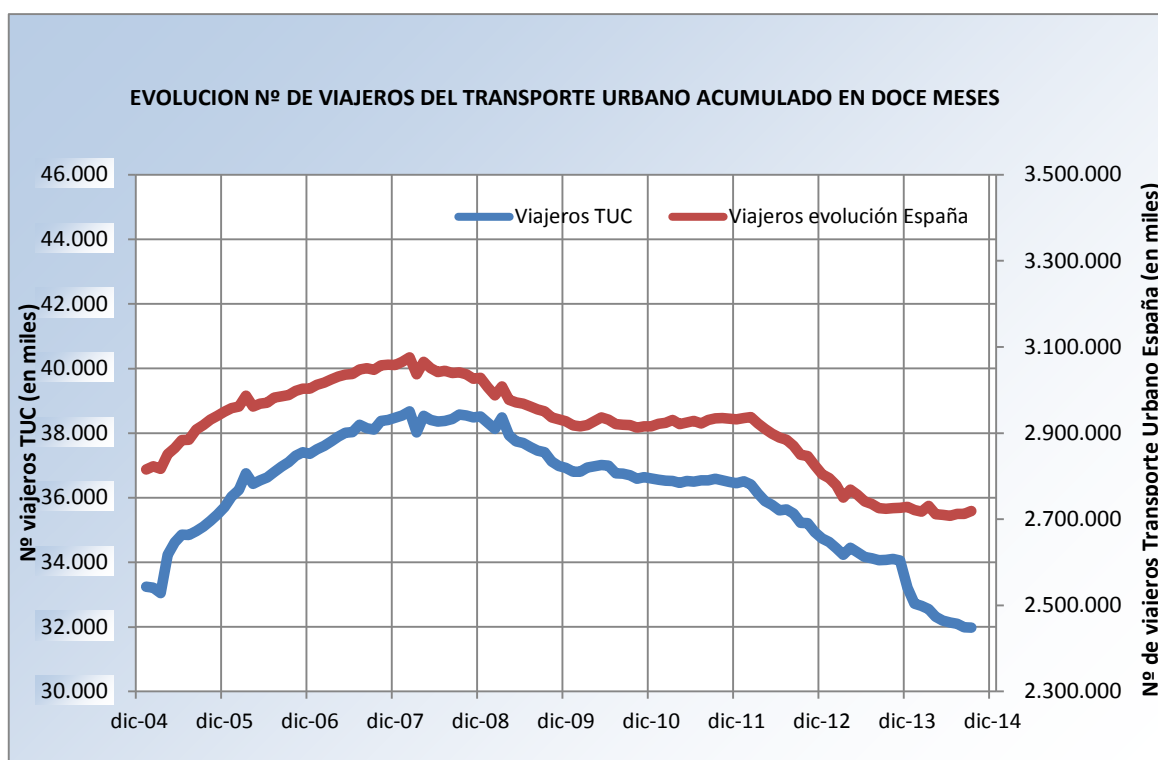
La velocidad comercial, calculada como el cociente de los kilómetros recorridos y las horas de conducción, se ha mantenido a lo largo de los años en un rango bastante ajustado variando entre 13,59 km/h, observado en 2000, y 12,98 km/h, observado en 2009.

En el cuadro que se presenta a continuación se trata de discriminar el efecto de la crisis económica. Para ello se han eliminado los datos a partir de diciembre de 2013 donde se produjo una situación de huelga en el TUC que distorsionaba los resultados. Se puede observar que la evolución del transporte público en Pamplona ha sido muy similar a la del resto del país, con un ligero retraso en la pérdida de viajeros durante la primera parte de la crisis, aunque una incidencia mayor en el año 2012:

Evolución demanda transporte urbano España vs. Pamplona.

Dato	dic-07	nov-13	Variación
TU ESPAÑA (INE) (000)	3.057.788	2.726.486	-10,8%
TUC (000)	38.470	34.056	-11,5%

Estas tendencias se pueden analizar con más detalle en el gráfico de evolución de las respectivas demandas de viajeros, acumuladas en doce meses para eliminar la estacionalidad:



En el gráfico se pueden observar las dos líneas de tendencia más o menos acompañadas con dos descensos pronunciados de la demanda en los años 2009 (en el conjunto de España se inicia ya en 2008) y 2012, y un periodo intermedio de estabilidad durante los años 2010 y 2011. La tendencia observada desde principios de 2012 continúa durante 2013 hasta el mes de septiembre, en que parece iniciarse un periodo de estabilización, aunque dentro de la tónica descendente. Por el contrario en el TUC, a partir de la huelga del concesionario de los meses de diciembre de 2013 y enero de 2014, se observa una tendencia diferente con un descenso más pronunciado de la demanda como efecto inducido de la propia huelga y como ya se produjera cuando hubo una alteración similar a ésta en 2004.

Tratando de correlacionar estos resultados con la evolución de posibles variables explicativas (oferta de transporte, PIB, población, empleo, etc.), una fórmula simplificada que reproduce con bastante aproximación la realidad observada es la siguiente:

<i>Demanda anual = 147 x Población ocupada en Navarra (EPA) + 45 x Población Comarca - 18.264.962</i>

A partir de tan solo dos variables (empleo y población) se obtiene un coeficiente de correlación de Pearson entre los datos observados de demanda y los obtenidos de la fórmula del 0,89.

Como bien se puede comprender, es sumamente difícil realizar estimaciones de los viajeros que pueden producirse en los próximos años como consecuencia de las actuaciones previstas en este Plan de Transporte. No obstante, una previsión prudente de su resultado sería la siguiente:

	2014 (real)	2015	2016
Viajeros anuales	32.711.053	33.811.053	34.233.755
Incremento	-1,51%	3,36%	1,25 %

No obstante, este resultado está sometido a una elevada incertidumbre, por lo que debe ser objeto de seguimiento durante el desarrollo del Plan, según se recoge en el apartado 7.

5. EVALUACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA DEL PLAN

5.1. BASES DE LA EVALUACIÓN

La evaluación económica y financiera del Plan se ha realizado atendiendo a las siguientes bases e hipótesis:

- a) El cálculo de estas previsiones se ha realizado con sujeción al contrato concesional y a los mecanismos económicos para la determinación del coste de ejecución de esta actividad previstos en el Pliego de Condiciones que sirvió de base a su adjudicación, incorporadas las modificaciones aprobadas por los acuerdos de la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona de fecha 27 de junio de 2013, por el que se estimaba parcialmente la solicitud de ruptura del equilibrio económico presentada por la empresa concesionaria, y de fecha 30 de octubre de 2014, por el que se aprueba el "Plan de introducción de energías menos contaminantes".
- b) El valor asignado a las variables económico-financieras del entorno para el periodo de vigencia del Plan, incluidas las referidas al ejercicio 2014, que a la fecha de redacción de esta modificación de Plan son datos reales, han sido las siguientes:

	2014 (real)	2015	2016
IPC: Tasa de incremento anual al 31 de diciembre de cada ejercicio	-1,00 %	0,50 %	1,50 %
Tipo de interés EURIBOR	0,48 %	0,20 %	0,25 %
Precio gasoil: incremento medio de cada ejercicio	-4,10 %	-13,00 %	2,50 %

5.2. COSTES DE EJECUCIÓN DEL SERVICIO EN CONCESIÓN

Llamamos "costes de ejecución del servicio en concesión" a los costes directamente asumidos por la empresa concesionaria del servicio y valorados de acuerdo con los mecanismos económicos previstos en el Pliego de Condiciones, esto es, a lo que el propio Pliego en su Art. 61 denomina "costes ofertados del servicio":

Artículo 61.- Costes ofertados del servicio.

El coste ofertado del servicio (C) será la suma de dos factores: el coste ofertado de operación y el coste de inversión derivado de la compra de aquellos bienes que, en el acto de adscripción a la concesión, sean declarados por la Mancomunidad como sujetos a reversión:

$$C = C_o + C_i$$

5.2.1. Coste ofertado de operación

El Art. 62 del mismo Pliego establece que el coste ofertado de la operación responda a un cálculo binomial:

$$C_o = P_H * H + P_K * K$$

“H” representa el número de BusxHoras útiles efectivamente realizadas por los vehículos en cada periodo, siendo “P_H” el precio aplicable por cada BusxHora útil; este precio fue ofertado por la concesionaria en el proceso de adjudicación del contrato, con un valor para 2009 de 31,8083 euros/BusxHora útil. A su vez, “K” representa el número de BusxKilómetros útiles efectivamente recorridos, siendo entonces “P_K” el precio por BusxKilómetro útil, resultante igualmente de la oferta presentada por la adjudicataria, cifrada en 0,7367 euros/BusxKilómetro útil para el ejercicio 2009.

No obstante, el artículo 71 del Pliego establece además que, con carácter ordinario y con periodicidad anual, se practique una revisión por actualización de los costes de operación ofertados. Dicha revisión, cuya mecánica se desarrolla en el citado artículo, consiste únicamente en la adecuación de estos precios a la objetiva evolución de los precios de los factores utilizados, calculada en base a la variación experimentada por el índice general del IPC al final de cada ejercicio y por el precio medio del ejercicio del gasoil de automoción. La aplicación de estos mecanismos de actualización desde el inicio de la actual concesión ha determinado la evolución de los precios ofertados que se muestra en el cuadro siguiente (precios definitivos aplicados en la liquidación final de cada ejercicio):

Ejercicio	Variación IPC a 31/12	Variación precio medio carburante	P _H BusxHora útil	P _K BusxKilómetro útil
2009			31,8083	0,7367
2010	3,00%	16,88%	32,7625	0,8215
2011	2,40%	16,86%	33,5488	0,9176
2012	2,90%	6,86%	34,5217	0,9686
2013	0,30%	-2,13%	34,9567 ⁽¹⁾	0,9555

- (1) El acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona de 27 de junio de 2013, en su apartado resolutivo 4.II establece, con carácter excepcional y circunscrito únicamente al ejercicio 2013, una modificación en el cálculo del P_H aplicable a ese ejercicio.

A la fecha de redacción de esta modificación de Plan se conocen ya los valores que han tomado estos precios en la liquidación definitiva del ejercicio 2014. Así, partiendo de los “P_H” y “P_K” aplicables a la liquidación del ejercicio 2014 y en función de las tasas de evolución de precios, tanto para el índice general como para el relativo a los carburantes, estimadas para los años 2015 y 2016 y recogidas en el apartado 5.1 de este Plan, la previsión de los precios aplicables a lo largo del periodo considerado sería la siguiente:

	2013 (Real)	2014 (Real)	2015 (estimado)	2016 (estimado)
<i>Variación estimada de los índices de precios:</i>				
IPC general		-1,00 %	0,50 %	1,50%
Carburantes		-4,10 %	-13,00 %	2,50%
<i>Precios aplicables:</i>				
Precio Km	0,9555	0,9259	0,8470	0,8651
Precio Hora	34,9567	34,6071	34,7801	35,3018

El valor de los parámetros del servicio, "K" y "H", viene dado por las previsiones acerca de la evolución de la red y de las frecuencias que se desarrolla en el apartado 3.1. de este Plan. Teniendo en cuenta esos valores y aplicando los precios estimados para cada periodo, resultan los siguientes "costes ofertados de operación" para el Plan propuesto:

	2015	2016
Total Kilómetros "K" (3.1.)	7.823.155,66	7.993.387,22
Precio Km. "P _K "	0,8470	0,8651
Deducción en aplicación del "Plan de introducción de energías menos contaminantes"	-15.860,00	-45.099,67
Total coste kilómetros "P_K * K"	6.610.352,85	6.869.979,61
Total Horas "H" (3.1.)	587.750,07	599.627,57
Precio Hora "P _H "	34,7801	35,3018
Total coste horas "P_H * H"	20.442.006,35	21.167.932,72
TOTAL COSTE OPERACIÓN	27.052.359,20	28.037.912,33

5.2.2. Coste de inversión

Los artículos 64 y 65 del Pliego de Condiciones establecen el alcance y los mecanismos de determinación y compensación de los costes de inversión y financiación. Básicamente se atiende al concepto de amortización técnica de las inversiones afectas al servicio, aplicando criterios de amortización lineal sobre el coste histórico y efectivo de la inversión, con la siguiente estimación de vidas útiles:

Autobuses	10 años
Canceladoras (procedentes concesionario anterior):	5 años
Sistema de ayuda a la explotación:	10 años
Naves y otras construcciones:	30 años
Instalaciones de carácter productivo (si las hubiere):	10 años

El coste de financiación se calcula en función del capital efectivamente inmovilizado en cada momento, que viene determinado por el Valor Neto Contable a esa fecha, o periodo, de las inversiones objeto de compensación.

De esta manera, las inversiones a realizar por el concesionario y que se afectan al servicio se compensan por su importe cierto y sin riesgo económico para la operadora, pero periodificadas a lo largo de su vida útil, haciendo coincidir así, desde el punto de vista de la Administración Reguladora, los flujos económicos y los financieros derivados de estas inversiones.

El coste estimado por compensación de la amortización de las inversiones realizadas o a realizar por la concesionaria para cada uno de los ejercicios comprendidos en el Plan queda reflejado en el siguiente cuadro:

	2015	2016
Flota existente	2.045.788,95	1.762.029,91
Plan renovación flota (1)	117.425,01	562.170,33
TOTAL FLOTA	2.163.213,96	2.324.200,24
Inversiones cocheras (2)	89.638,21	89.638,21
Inversiones básicas	81,95	0,00
Emisoras	2.666,56	1.698,66
Sistemas de pago	91.256,33	91.256,33
Sistema de ayuda a la explotación	150.425,15	150.425,15
TOTAL OTRAS INVERSIONES	334.068,20	333.018,35
TOTAL COSTE AMORTIZACIÓN	2.497.282,16	2.657.218,59

(1) Ver punto 3.4.1.

(2) Ver punto 3.4.5.

En cuanto a la financiación de las inversiones, es el Art. 65 del Pliego de Condiciones el que establece el criterio a seguir. De acuerdo con este artículo, para el cálculo del coste de financiación de la inversión se aplicará el interés establecido (promedio de los valores mensuales, durante el ejercicio objeto de liquidación, del EURIBOR a un año tomando como fuente la información publicada por el Banco de España, más un diferencial positivo del 0,25%) sobre los capitales medios invertidos durante el ejercicio objeto de liquidación y referidos a las mismas inversiones que devengan compensación directa en concepto de amortización.

Para cada uno de los dos ejercicios que abarca el Plan se ha previsto un EURIBOR medio del 0,20 % y del 0,25%, resultando de aplicación un interés del 0,45 % y del 0,50 % anual, respectivamente. Según estos criterios el coste de la financiación de las inversiones para el periodo 2015-2016 se resume en el siguiente cuadro:

	2015	2016
Flota existente	31.766,57	25.776,64
Plan renovación flota (1)	8.366,53	58.026,83
TOTAL FLOTA	40.133,10	83.803,47
Inversiones cocheras (2)	1.747,95	1.493,97
Inversiones básicas	0,18	0,00
Emisoras	47,24	41,58
Sistemas de pago	718,64	342,21
Sistema de ayuda a la explotación	2.933,29	2.507,09
TOTAL OTRAS INVERSIONES	5.447,30	4.384,85
TOTAL COSTE FINANCIACIÓN	45.580,40	88.188,32

(1) Ver punto 3.4.1.

(2) Ver punto 3.4.5.

Sumando los dos cuadros anteriores, los costes totales previstos para el periodo 2015-2016 por compensación de las inversiones a cargo del concesionario son los siguientes:

	2015	2016
Flota existente	2.077.555,52	1.787.806,55
Plan renovación flota (1)	125.791,54	620.197,16
TOTAL FLOTA	2.203.347,06	2.408.003,71
Inversiones cocheras (2)	91.386,16	91.132,18
Inversiones básicas	82,13	0,00
Emisoras	2.713,80	1.740,24
Sistemas de pago	91.974,97	91.598,54
Sistema de ayuda a la explotación	153.358,44	152.932,24
TOTAL OTRAS INVERSIONES	339.515,50	337.403,20
TOTAL COSTE INVERSIÓN	2.542.862,56	2.745.406,91

(1) Ver punto 3.4.1.

(2) Ver punto 3.4.5.

5.2.3. Resumen del coste de ejecución

Tomando los resultados finales de los dos apartados precedentes, resulta que el coste de ejecución, tal y como ha quedado definido, de cada uno de los ejercicios y del total del periodo comprendido por el Plan sería el siguiente:

	2015	2016	Total Plan
Total coste operación	27.052.359,20	28.037.912,33	55.090.271,53
Total coste inversión	2.542.862,56	2.745.406,91	5.288.269,47
COSTE DE EJECUCION	29.595.221,76	30.783.319,24	60.378.541,00

5.2.4. Incentivos y penalizaciones

La Sección Quinta del Título VI del Pliego de Condiciones establece, como una parte complementaria de la retribución del concesionario, diversos incentivos y penalizaciones, desarrollando los mecanismos para su cálculo en función del cumplimiento de distintos objetivos del servicio. Tal y como establece el art. 73 del Pliego, estos incentivos se fijan en torno a las siguientes cuatro referencias:

- a) El número de viajeros obtenidos.
- b) La obtención de ingresos accesorios.
- c) El cumplimiento del servicio con el nivel de calidad producida/entregada.
- d) El cumplimiento del servicio con el nivel de calidad percibida por el usuario.

La penalización por el objetivo de viajeros debe ser tratada, por su propia naturaleza y significación, como parte de la financiación del servicio complementaria de los ingresos tarifarios y como tal se recoge y desarrolla en el apartado 6.2.2. de este Plan. El resto de referencias, con carácter más incentivador que penalizador, al contrario que aquella, y de menor significación económica, han de considerarse como un mayor coste del servicio, en tanto complementa la retribución del concesionario.

En base a la experiencia de ejercicios anteriores, liquidados bajo este mismo contrato concesional, la previsión del importe de los incentivos que se prevé sean devengados en el corriente ejercicio de 2014 y en los ejercicios 2015 y 2016, que constituyen el horizonte del Plan, es la siguiente:

	2014 (real)	2015	2016
Ingresos accesorios	0,00	4.567,73	4.636,24
Nivel de calidad producida/entregada	154.037,15	134.529,04	139.572,57
Nivel de calidad percibida por el usuario	148.959,01	162.409,32	168.498,07
Total incentivos	302.996,16	301.506,09	312.706,88

5.2.5. Coste bruto del servicio realizado por la concesionaria

Añadiendo a los costes de ejecución calculados en el punto 5.2.3 la previsión de incentivos de gestión prevista en el párrafo anterior, se obtiene el coste bruto (antes de la deducción de los ingresos por tarifas y la penalización por el compromiso de viajeros) de la concesión:

	2015	2016	Conjunto del Plan
Coste de ejecución del ejercicio	29.595.221,76	30.783.319,24	60.378.541,00
Incentivos de gestión	301.506,09	312.706,88	614.212,97
Coste bruto de la concesión	29.896.727,85	31.096.026,12	60.992.753,97

5.3. COSTES DEL SERVICIO REALIZADOS POR LA ADMINISTRACIÓN

Este apartado recoge los gastos de naturaleza corriente derivados de actividades ejecutadas directamente por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona en su calidad de titular del servicio, dentro de las previsiones y cobertura financiera de este plan, para la planificación, el control, el desarrollo y la promoción del mismo. Las actividades y actuaciones previstas para el periodo 2015-2016 son las siguientes:

Planificación, inspección, control y seguimiento. Engloba los costes del personal propio (en concreto, de la sociedad gestora de la Mancomunidad) directa e íntegramente dedicado a la gestión del Transporte Comarcal y del Taxi. El conjunto de tareas desempeñadas supone la dedicación completa de 6,5 + 2,5 + 4 personas, a las que hay que añadir los costes indirectos por el resto de servicios asumidos por la Administración (servicio de atención ciudadana, etc.). Por otra parte se incluyen las variaciones derivadas de la previsible evolución del índice de precios.

Programa de estudios del transporte. Los descritos y evaluados en los puntos 3.2, 3.4.3, 3.4.4, 3.4.5 y 3.5. de este Plan.

Programa de información y promoción del servicio. Puntos 3.2, 3.4.7 y 3.5.

Programa de control de la calidad del servicio. Punto 3.4.9.

Gestión medio de pago sin contacto TUC. Engloba los costes derivados de la gestión de las tarjetas de recarga para pago del Transporte, principalmente la retribución a la red de recarga y la adquisición de tarjetas, según se describe en el punto 3.4.4.

Programa de comunicación ciudadana sobre uso del transporte. Punto 3.8.

Acciones de mejora de la velocidad comercial: Punto 3.6.

Otros gastos. Comprende gastos tales como licencias de software para la modelización del Transporte, los jurídicos y contenciosos, o valoraciones y peritajes realizados por profesionales independientes.

La evaluación económica de estas actividades se resume en el siguiente cuadro:

	2015	2016	Total Plan
COSTES ASUMIDOS POR LA ADMINISTRACIÓN			
Planificación, inspección, control y seguimiento	1.173.401,81	1.243.137,28	2.416.539,09
Programa de estudios del transporte	39.125,76	456.700,00	495.825,76
Programa de información y promoción del servicio	188.705,00	102.368,55	291.073,55
Programa control de calidad del servicio	29.965,65	48.722,40	78.688,05
Gestión medio de pago sin contacto TUC	622.100,99	572.390,25	1.194.491,24
Programa de comunicación ciudadana sobre uso del transporte	35.778,10	36.000,00	71.778,10
Acciones mejora velocidad comercial	40.000,00	100.000,00	140.000,00
Otros gastos	36.896,54	18.282,66	55.179,20
TOTAL COSTES ASUMIDOS POR LA ADMINISTRACIÓN	2.165.973,85	2.577.601,14	4.743.574,99

5.4. EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PLAN: RESUMEN

Recogiendo las cifras de los diferentes apartados precedentes se obtiene el total de la evaluación económica del Plan:

	2015	2016	Total Plan
Coste bruto de la concesión	29.896.727,85	31.096.026,12	60.992.753,97
Costes asumidos por la Administración	2.165.973,85	2.577.601,14	4.743.574,99
Total coste plan	32.062.701,70	33.673.627,26	65.736.328,96

6. FINANCIACIÓN DEL PLAN: EL MARCO TARIFARIO Y LAS ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS

6.1. MARCO LEGAL DE LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COMARCAL

De conformidad con la Ley Foral 8/1998, de 1 de Junio, de Transporte Regular de Viajeros de la Comarca de Pamplona la financiación del transporte público urbano podrá realizarse, entre otros, con los siguientes ingresos: (Artículo 7):

- a) Ingresos procedentes de la explotación del servicio.*
- b) Ingresos procedentes, por cualquier concepto de la Administración de la Comunidad Foral, de la Administración del Estado o de las Instituciones de la Unión Europea.*
- c) Ingresos procedentes de los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley.*
- d) Cualesquiera otros que legalmente correspondan.*

Asimismo el artículo 6.2 en sus letras e) y f) establece que el Plan de Transporte deberá definir:

- e) El marco tarifario.*
- f) Las aportaciones de la Administración de la Comunidad Foral y de los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de la ley foral que sea necesario transferir a la entidad titular para alcanzar las finalidades del plan.*

Y en el artículo 8 establece que:

El Gobierno de Navarra y los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley Foral incluirán en sus respectivos presupuestos las partidas que prevean importes suficientes para hacer frente a las aportaciones que se determinen de conformidad con el Plan de transporte urbano.

6.1.1. Condiciones sobre la recaudación por tarifas y reparto de aportaciones.

En relación a los ingresos directos derivados del cobro a los usuarios u otros afectos al servicio, el artículo 6 bis, apartado 3, letra d) dice lo siguiente (el subrayado es nuestro):

En la cuantificación del precio del billete al usuario, por el uso del transporte urbano comarcal, se priorizará su condición de servicio público por encima de la autofinanciación del mismo.

La búsqueda de la mayor aportación posible a la financiación directa del servicio deberá basarse en el uso masivo de dicho servicio y no en el progresivo encarecimiento del costo del billete, en cualquiera de sus modalidades, para aumentar la capacidad directa de recaudación.

Como garantía de accesibilidad y potenciación del transporte público frente al privado, la financiación directa del servicio, mediante billetes a los usuarios, nunca será superior al 50 por ciento del costo del mismo.

Se consideran ingresos afectos al servicio aquellos que como usos de publicidad, patrocinios u otros permitan recaudar recursos para la financiación. Estas vías de ingresos nunca podrán interferir o poner en peligro la buena prestación del servicio.

Tomando como referencia la aportación establecida para 2014 en la ley foral y, si al cierre de futuros ejercicios económicos del servicio, los ingresos derivados de este apartado superasen el porcentaje establecido, de ninguna forma podrán incrementarse las tarifas en vigor, ni para su adecuación al IPC.

En cuanto a las aportaciones y transferencias desde los ayuntamientos adscritos al servicio o directamente de la entidad prestataria del mismo, el artículo 6 bis, apartado 3, letra e) dice (el subrayado es nuestro):

Las aportaciones económicas de los ayuntamientos vinculados al servicio y la entidad gestora del mismo serán el equivalente al 35 por ciento del déficit de explotación del servicio, una vez descontados los ingresos derivados de la letra d) de este apartado.

El reparto entre los ayuntamientos se establece en el artículo 6 bis, apartado 3, letra g):

g) Reparto de la parte correspondiente a los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley foral entre los mismos en proporción a su población, pudiéndose establecer una cuantía mínima o una cuota fija que tenga en cuenta el coste incurrido en la prestación del nivel mínimo de oferta del servicio. Por otra parte, esta aportación se podrá modular en función de las medidas efectivas que adopten estos municipios para la mejora de la velocidad comercial del servicio y la adecuada integración del transporte público en la planificación urbana.

Finalmente, el artículo 6 bis, apartado 3, letra f) establece las transferencias procedentes de los Presupuestos Generales de Navarra vinculadas a este fin (el subrayado es nuestro):

Los Presupuestos Generales de Navarra, anualmente, recogerán la cuantía económica necesaria, con carácter finalista, para cubrir el equivalente al 65 por ciento del déficit de explotación del servicio, una vez descontadas las aportaciones recogidas en la letra d) de este apartado.

6.2. INGRESOS PROCEDENTES DE LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO: EL MARCO TARIFARIO

6.2.1. Estimación de los ingresos por tarifas. Los ingresos tarifarios computables son los realmente obtenidos durante el ejercicio y su cuantificación viene dada por la estimación del número de viajeros de cada ejercicio y la tarifa media resultante de la estimación de la distribución de usos por tipo de tarifa.

Tomando los datos de la tarifa media calculada para cada ejercicio en el apartado 3.3.3, donde se desarrollan en detalle todos los aspectos relativos al marco tarifario del Transporte Público bajo el cual ha de ejecutarse el presente Plan, así como las estimaciones de la demanda de viajes recogidas en el apartado 4, se obtiene la siguiente previsión de ingresos tarifarios para cada uno de los dos años de vigencia del Plan:

	2015	2016
Tarifa media (sin IVA) (3.3.3.)	0,51116	0,48916
Incremento tarifa media	-5,18%	-4,30 %
VIAJEROS ESTIMADOS (4)	33.811.053	34.233.755
TOTAL INGRESOS TARIFARIOS	17.282.930,33	16.745.940,15

En cuanto a la condición de la recaudación por tarifas establecida en el artículo 6 bis, apartado 3, letra d) de la Ley Foral 8/1998, la cobertura del coste del servicio mediante ingresos por tarifas resultante de este Plan es la siguiente:

	2015	2016
Total ingresos tarifarios	17.282.930,33	16.745.940,15
Total coste plan	32.062.701,70	33.673.627,26
COBERTURA DE COSTES POR TARIFAS	53,90 %	49,73 %

Cumplíndose, a la finalización del Plan, la condición de que la financiación del servicio mediante los ingresos procedentes de los billetes de los usuarios es inferior al 50 por ciento del coste del servicio, máximo establecido en la ley foral. Asimismo, se ha propuesto no incrementar las tarifas en 2016 al preverse que la cobertura de costes por tarifas en 2015 sea superior al 50%.

6.2.2. Penalización por incumplimiento objetivo de viajeros. En cumplimiento del art. 12 del Pliego de Condiciones, el concesionario hubo de fijar en su oferta y para cada ejercicio un compromiso mínimo de viajeros que de no alcanzarse da lugar a la imposición de una penalización regulada en el art. 74 del mismo

Pliego y equivalente a la diferencia entre el número de viajeros ofertados y el realmente obtenido multiplicada por la tarifa media resultante del ejercicio (el mismo art. 74 regula igualmente el cálculo de bonificaciones para el caso de que se supere el compromiso ofertado).

El acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona de fecha 27 de junio de 2013, por el que se estimaba parcialmente la solicitud de ruptura del equilibrio económico presentada por la empresa concesionaria, modifica, entre otros y con efecto 1 de enero de 2013, el referido art. 74, reduciendo la penalización al 35% del importe calculado de acuerdo con la redacción inicial.

Por otra parte, el compromiso de viajeros inicialmente ofertado ha venido siendo objeto de sucesivos ajustes por diversas circunstancias que afectan a la demanda del servicio (modificaciones de trazados y frecuencias, supresión de líneas, ampliaciones no realizadas, etc...).

Tomando en consideración el compromiso de viajeros aplicable a cada uno de los dos ejercicios del Plan, así como las previsiones de demanda real del servicio y la tarifa media resultante ya señaladas en el apartado anterior, y aplicando las disposiciones del Pliego en su redacción actualmente vigente, resulta la siguiente previsión de penalización por incumplimiento del compromiso de viajeros:

	2015	2016
Viajeros reales estimados (4)	33.811.053	34.233.755
Compromiso de viajeros ajustado	40.690.466	41.292.497
Diferencia	-6.879.413	-7.058.742
Tarifa media (sin IVA) (3.3.3.)	0,51116	0,48916
PENALIZACIÓN (35%)	1.230.773,42	1.208.510,28

Tal y como se adelanta en el apartado 5.2.4. de este Plan, esta penalización debe ser tratada, por su propia naturaleza y significación, como parte de la financiación del servicio complementaria de los ingresos tarifarios.

6.2.3. Otros ingresos derivados de la explotación del servicio. De la ejecución de las actividades desarrolladas por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona en la gestión de los servicios del Transporte Urbano y el Taxi en la Comarca de Pamplona se derivan una serie de ingresos de naturaleza corriente que se destinan a la financiación del presente Plan. Los ingresos de esta naturaleza para el periodo del Plan son los siguientes:

	2015	2016
Tasas por expedición tarjetas para pago Transporte	85.586,00	68.400,00
Tasas varias por trámites servicio Taxi	50.157,53	60.000,00
Canon publicidad marquesinas T.U.C. (1)	0,00	0,00
Ingresos financieros por intereses	13.723,48	15.000,00
Total ingresos por gestión Administración	149.467,01	143.400,00

(1) La Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, en sesión celebrada el 19 de junio de 2014, acordó estimar parcialmente la solicitud de ruptura del equilibrio económico como consecuencia del descenso de la inversión publicitaria y el descenso en las ventas presentada por el concesionario de la explotación publicitaria de las marquesinas del Transporte Comarcal, aprobando conceder una bonificación del 100%, con efectos 1º de enero de 2014 y carácter indefinido pero revisable, del importe del canon pactado en el contrato. Por esta razón y habida cuenta de que la concesión expira en 2017, el presente Plan no contempla ingresos por este concepto, sin perjuicio del carácter de revisable que tiene el citado acuerdo

6.3. ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS: APORTACIONES DEL GOBIERNO DE NAVARRA Y DE LOS AYUNTAMIENTOS IMPLICADOS

6.3.1. Criterios empleados para la determinación de las aportaciones. La Ley Foral 8/1998 establece que la financiación del transporte público urbano podrá realizarse, entre otros, con los siguientes ingresos:

- a) Ingresos procedentes de la explotación del servicio.
- b) Ingresos procedentes, por cualquier concepto, de la Administración de la Comunidad Foral, de la Administración del Estado o de las Instituciones de la Unión Europea.
- c) Ingresos procedentes de los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley.
- d) Cualesquiera otros que legalmente correspondan.

Los costes no cubiertos con los ingresos procedentes de la explotación del servicio se cubrirán con las aportaciones previstas en los puntos b., c., y d. anteriores. Concretamente, la Ley Foral 8/1998 establece que las aportaciones de la Administración de la Comunidad Foral y procedentes de los municipios incluidos en el ámbito deberán cubrir en su conjunto el déficit de explotación del servicio, que vendría dado por la diferencia entre el coste del Plan para cada ejercicio (apartado 5.4.) descontados los ingresos tarifarios (apartado 6.2.1.), la penalización por incumplimiento objetivo de viajeros (apartado 6.2.2.), y el resto de ingresos derivados de la explotación del servicio (apartado 6.2.3).

No obstante, y tal y como se justifica y desarrolla en el apartado siguiente, se hace necesario practicar sobre el déficit así calculado unos ajustes de carácter temporal para ajustar las aportaciones resultantes a las necesidades presupuestarias de cada ejercicio.

6.3.2. Ajustes por diferencias temporales en la imputación presupuestaria de los pagos y liquidaciones a la operadora

Los costes de ejecución previamente calculados, así como los incentivos de gestión, se corresponden con los devengados en cada ejercicio como resultado de las actividades en el periodo que abarca cada año natural. Sin embargo, a los efectos de la evaluación presupuestaria y financiera de este Plan, hay que tener en cuenta que, de acuerdo con el Pliego que rige la concesión, si bien la mayor parte de la retribución al concesionario se abona y se imputa al presupuesto del mismo ejercicio en que se realiza la actividad, una parte todavía significativa queda pospuesta a la liquidación definitiva del ejercicio, que se realiza bien entrado el año siguiente y a cuyo presupuesto se imputa. Así, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Pliego, y salvo que concurrieran circunstancias que lo alteraran, quedan excluidos de los pagos a realizar durante el ejercicio y pospuestas al momento de la liquidación definitiva las siguientes partes de la subvención anual al concesionario (determinada por los costes de ejecución más los incentivos y penalizaciones, y deducidos los ingresos por tarifas):

- El importe correspondiente al mes de diciembre de lo que el Pliego denomina “pagos a cuenta”, lo que supone una doceava parte del total de la subvención calculada en base a previsiones a comienzo del ejercicio y excluyendo los incentivos de gestión.
- El importe total de los incentivos de gestión que, como se señala en el párrafo anterior, no se incluyen el cálculo de los “pagos a cuenta”.
- El efecto global del conjunto de desviaciones (precios, unidades de obra, etc...) que se hayan efectivamente producido en relación con las estimaciones consideradas en el cálculo de los “pagos a cuenta”.

Aplicando los procedimientos previstos en el Pliego de forma consistente con el resto de previsiones que conforman el escenario económico y financiero de este Plan, el importe de la subvención correspondiente a cada ejercicio cuyo pago y reconocimiento presupuestario quedaría pospuesto al ejercicio siguiente es el que se muestra en este cuadro:

<i>Liquidación 2014 a pagar en 2015</i>	<i>Liquidación 2015 a pagar en 2016</i>	<i>Liquidación 2016 a pagar en 2017</i>
423.612,86	761.464,36	1.381.779,28

Como consecuencia de ello, las necesidades de financiación presupuestarias de cada ejercicio se ven incrementadas por la necesidad de hacer frente a la liquidación del ejercicio anterior y minoradas en la cuantía de la parte del ejercicio corriente que queda pospuesta a la liquidación final con cargo al ejercicio presupuestario siguiente, con el siguiente efecto neto para los dos ejercicios que abarca el Plan:

	2015	2016	Conjunto del Plan
Ajustes por imputación presupuestaria:			
Ajuste negativo por mayor necesidad de financiación: Importe liquidación ejercicio anterior a realizar en el actual	-423.612,86	-761.464,36	-1.185.077,22
Ajuste positivo por menor necesidad de financiación: Importe liquidación ejercicio actual a realizar en el siguiente	761.464,36	1.381.779,28	2.143.243,64
Ajuste neto de financiación	337.851,50	620.314,92	958.166,42

6.3.3. Cálculo del déficit presupuestario ajustado

Teniendo en cuenta los apartados anteriores, el cálculo del déficit presupuestario ajustado, es decir, el déficit que determina la cuantía anual de las aportaciones públicas, arrojaría los siguientes resultados:

	2015	2016	Total Plan
Coste bruto de la concesión	29.896.727,85	31.096.026,12	60.992.753,97
Costes asumidos por la Administración	2.165.973,85	2.577.601,14	4.743.574,99
TOTAL COSTE PLAN	32.062.701,70	33.673.627,26	65.736.328,96
Ingresos por tarifas	17.282.930,33	16.745.940,15	34.028.870,48
Penalización por compromiso de viajeros	1.230.773,42	1.208.510,28	2.439.283,70
Ingresos gestión Administración	149.467,01	143.400,00	292.867,01
DÉFICIT BRUTO	13.399.530,94	15.575.776,83	28.975.307,77
Ajustes por diferencias temporales de imputación:			
Más: Importe liquidación ejercicio anterior a realizar en el actual	423.612,86	761.464,36	1.185.077,22
Menos: Importe liquidación ejercicio actual a realizar en el siguiente	-761.464,36	-1.381.779,28	-2.143.243,64
DÉFICIT NETO A CUBRIR CON APORTACIONES	13.061.679,44	14.955.461,91	28.017.141,35

6.3.4. Cálculo de las aportaciones

Ingresos procedentes de la Administración de la Comunidad Foral, su aportación se ha calculado, de acuerdo con la referida Ley Foral 8/1998 de forma que cubra el equivalente al 65 por ciento del déficit de explotación del servicio, es decir, la diferencia entre el coste del Plan para cada ejercicio calculado en el apartado 5.4, descontados los ingresos tarifarios, la penalización por incumplimiento objetivo de viajeros y el resto de ingresos derivados de la explotación del servicio, así como el ajuste por diferencias temporales de imputación presupuestaria (apartado 6.3.2).

Ingresos procedentes de los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley Foral 8/1998, cubrirán el 35 por ciento restante del déficit de explotación del servicio. Teniendo en cuenta lo establecido en artículo 6 bis, apartado 3, letra g), el importe a pagar por cada municipio se ha calculado como resultado de una fórmula binomial que consta de:

- **Parte fija anual** igual para todos los municipios.
- **Parte variable** calculada en proporción del número de habitantes de cada municipio.

La parte fija anual se ha calculado a partir de los valores establecidos para este concepto en el Plan objeto de modificación (58.173,65 euros en 2015 y 58.755,39 euros en 2016), reduciéndolos en la misma proporción que lo hace el déficit calculado en el apartado anterior con relación al déficit resultante en el Plan original (-17,17% en el año 2015 y -8,97% en 2016).

El importe restante de las aportaciones a realizar por los Ayuntamientos en cada uno de los dos ejercicios del Plan se ha repartido entre los mismos en proporción a la población de cada municipio sobre el total de la población del ámbito del Transporte Urbano Comarcal.

La población de los municipios para todo el periodo de vigencia del Plan se ha estimado según las cifras oficiales de población a fecha 1 de enero de 2013.

En base al déficit calculado en el apartado anterior, y aplicando los criterios de reparto previstos en la Ley, resultan las siguientes aportaciones:

RESUMEN APORTACIONES

	2015	2016
AYUNTAMIENTOS	4.571.587,80	5.234.411,67
GOBIERNO DE NAVARRA	8.490.091,64	9.721.050,24
TOTAL APORTACIONES	13.061.679,44	14.955.461,91

En cuanto a las aportaciones correspondientes a los Ayuntamientos, quedan repartidas entre los distintos municipios según el cuadro siguiente:

	2015				2016			
	Habitantes	Parte fija	Parte variable	Aportación	Habitantes	Parte fija	Parte variable	Aportación
ANSOAIN<>ANTSOAIN	10.976	48.183,29	120.281,14	168.464,43	10.976	53.487,46	138.703,39	192.190,85
ARANGUREN (Mutilva)	7.987	48.183,29	87.526,00	135.709,29	7.987	53.487,46	100.931,49	154.418,95
BARAÑÁIN	21.120	48.183,29	231.444,75	279.628,04	21.120	53.487,46	266.892,83	320.380,29
BERIÁIN	3.864	48.183,29	42.343,87	90.527,16	3.864	53.487,46	48.829,26	102.316,72
BERRIOPLANO<>BERRIOBEITI (Artica, Aizoáin, Berrioplano y Berriosuso)	5.875	48.183,29	64.381,53	112.564,82	5.875	53.487,46	74.242,20	127.729,66
BERRIOZAR	9.605	48.183,29	105.256,95	153.440,24	9.605	53.487,46	121.378,11	174.865,57
BURLADA<>BURLATA	18.248	48.183,29	199.971,77	248.155,06	18.248	53.487,46	230.599,45	284.086,91
CIZUR (Cizur Menor)	2.367	48.183,29	25.938,91	74.122,20	2.367	53.487,46	29.911,71	83.399,17
ESTERIBAR (Olloki)	803	48.183,29	8.799,72	56.983,01	803	53.487,46	10.147,49	63.634,95
EZCABARTE (Arre, Oricáin)	1.197	48.183,29	13.117,39	61.300,68	1.197	53.487,46	15.126,45	68.613,91
GALAR (Cordovilla)	547	48.183,29	5.994,33	54.177,62	547	53.487,46	6.912,42	60.399,88
HUARTE<>UHARTE	6.781	48.183,29	74.309,98	122.493,27	6.781	53.487,46	85.691,30	139.178,76
ORKOIEN	3.716	48.183,29	40.722,00	88.905,29	3.716	53.487,46	46.958,98	100.446,44
PAMPLONA<>IRUÑA	196.955	48.183,29	2.158.342,86	2.206.526,15	196.955	53.487,46	2.488.914,61	2.542.402,07
VALLE DE EGÜÉS (Olaz, Gorraiz y Sarriguren)	16.934	48.183,29	185.572,23	233.755,52	16.934	53.487,46	213.994,47	267.481,93

VALLE ELORZ<>ELORTZIBAR (Noáin)	6.624	48.183,29	72.589,49	120.772,78	6.624	53.487,46	83.707,30	137.194,76
VILLAVA<>ATARRABIA	10.308	48.183,29	112.960,82	161.144,11	10.308	53.487,46	130.261,90	183.749,36
ZIZUR MAYOR<>ZIZUR NAGUSIA	14.120	48.183,29	154.734,84	202.918,13	14.120	53.487,46	178.434,03	231.921,49
TOTAL AYUNTAMIENTOS	338.027	867.299,22	3.704.288,58	4.571.587,80	338.027	962.774,28	4.271.637,39	5.234.411,67

6.3.5. Exigibilidad, procedimiento y calendario de pagos. Las aportaciones establecidas en el punto anterior tienen carácter de previsión, debiendo ajustarse al déficit real del servicio, de acuerdo con el siguiente procedimiento de liquidación:

- Dentro de los quince primeros días de cada uno de los tres primeros trimestres naturales del año se realizará en cada uno de ellos la liquidación de la cuarta parte del importe de las aportaciones previstas en el punto 6.3.4. anterior.
- La liquidación correspondiente al cuarto trimestre del año se realizará igualmente dentro de los quince primeros días del mismo pero ajustándose el importe de dicha liquidación a las previsiones de cierre del ejercicio contenidas en el informe confeccionado al efecto por los servicios técnicos y económicos de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona en las fechas previas a la liquidación. Esta regularización tendrá en todo caso el carácter de provisional y, sin perjuicio del resultado de la liquidación final a la que se refiere el punto siguiente, en ningún caso podrá suponer un incremento al alza de las aportaciones inicialmente fijadas para ese ejercicio, limitando su eficacia al caso en el que las previsiones arrojen un superávit que permita su minoración; en caso contrario, el importe de las aportaciones a liquidar en este cuarto trimestre será el mismo que el de cada uno de los trimestres precedentes, equivalente a la cuarta parte del importe de las aportaciones previstas en el punto 6.3.4. anterior.
- Con posterioridad al cierre y liquidación del ejercicio se procederá por parte de los servicios técnicos y económicos de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona al cálculo definitivo del déficit neto del ejercicio y a la fijación en consecuencia de las aportaciones definitivas correspondientes al ejercicio cerrado. Las diferencias de cualquier signo que pudieran resultar con respecto a las aportaciones efectivamente liquidadas según los anteriores dos pasos de este procedimiento se regularizarán en la primera liquidación trimestral siguiente a la realización de este cierre, que verá así reducido o incrementado su importe en la cuantía resultante de esta regularización definitiva.

El cálculo del déficit real del servicio, tanto en su fase provisional previa al cierre del ejercicio como en la definitiva, posterior al mismo, se realizará atendiendo a los siguientes criterios:

- Se computarán los gastos derivados de la ejecución de todas las actuaciones previstas en este Plan (apartado 3) hasta los límites globales de gasto establecidos.
- El criterio de imputación temporal será el de devengo presupuestario, imputando a cada ejercicio las obligaciones efectivamente reconocidas durante el mismo, siendo la aplicación de este criterio la que justifica los "ajustes por diferencias temporales de imputación" a los que se refiere el apartado 6.3.3. anterior dando lugar al "déficit neto a cubrir con aportaciones" resultante en dicho apartado y objeto final de los cálculos. En particular, este criterio será de aplicación a los pagos realizados a la empresa concesionaria del servicio en virtud del contrato concesional, computándose para cada ejercicio los pagos mensuales a cuenta efectivamente satisfechos durante el mismo así como el

importe neto de la liquidación definitiva de los servicios del ejercicio precedente, practicada y reconocida en el actual, no siendo así necesario supeditar y posponer el recálculo del déficit neto definitivo de cada ejercicio a la liquidación anual definitiva de los servicios prestados por la concesionaria, en tanto en cuanto el resultado de la misma habrá de imputarse al ejercicio siguiente.

- El cálculo del déficit del servicio en su fase provisional, a realizar en el cuarto trimestre de cada año, se sujetará a estos mismos criterios, recogiendo la totalidad de las obligaciones y derechos reconocidos hasta la fecha de su elaboración e incorporando además la previsión de las obligaciones y derechos que, razonable y justificadamente, se estime deban reconocidos hasta la fecha de cierre del ejercicio.

El recálculo de las aportaciones se realizará de manera que mantengan entre ellas la misma proporcionalidad que las inicialmente fijadas en este Plan para el correspondiente ejercicio. Es decir:

- El déficit neto del servicio, provisional o definitivo, se repercutirá en un 65% a las aportaciones a realizar por la Administración de la Comunidad Foral y en el 35% restante al conjunto de las aportaciones de los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley Foral 8/1998.
- El reparto del 35% del déficit a repercutir entre los municipios se realizará a su vez en proporción directa a las aportaciones inicialmente fijadas en el Plan para cada uno de ellos en el correspondiente ejercicio, de forma que la desviación sobre las previsiones iniciales, positiva o negativa, que suponga el recálculo del déficit afecte en la misma proporción a todos y cada uno de los municipios

Todas las liquidaciones se practicarán mediante resolución de la Presidencia de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, siendo este mismo Órgano competente para la resolución de las reclamaciones o discrepancias que pudieran formularse. Los informes de los servicios técnicos y económicos relativos a las regularizaciones tanto provisional como definitiva, así como la documentación acreditativa del cumplimiento de las actuaciones realizadas, todo ello según se describe en el apartado 7.3., se incluirán en el expediente correspondiente a la liquidación en la que se practique la respectiva regularización, trasladándose copia a los interesados junto con la notificación de la liquidación.

Las cantidades resultantes deberán hacerse efectivas en la cuenta que la Mancomunidad determine en la resolución, dentro de los treinta días siguientes a la notificación de misma.

6.4. OTROS INGRESOS

Dada la experiencia de ejercicios precedentes, cabe la posibilidad de que se produzcan ingresos adicionales tales como subvenciones de otras administraciones, convenios, etc. No obstante, estos ingresos, además de resultar difícilmente predecibles, suelen estar vinculados a la realización de actividades concretas añadidas

a las previstas en el Plan, por lo que no se han evaluado inicialmente como fuentes de financiación del mismo, sin que ello suponga renuncia a su posible obtención y sin que ello obste para que, en el caso de registrarse ingresos de esta naturaleza, sean efectivamente computados como ingresos del servicio y factor de minoración de déficit neto del servicio, provisional o definitivo, a los efectos de regularización de las aportaciones de acuerdo al procedimiento establecido en el punto anterior.

6.5. RESUMEN FINANCIACIÓN

	2015	2016	Total Plan
Ingresos por tarifas	17.282.930,33	16.745.940,15	34.028.870,48
Penalización por compromiso de viajeros	1.230.773,42	1.208.510,28	2.439.283,70
Ingresos gestión Administración	149.467,01	143.400,00	292.867,01
Ajuste neto por diferencias temporales	337.851,50	620.314,92	958.166,42
Aportación Gobierno de Navarra	8.490.091,64	9.721.050,24	18.211.141,88
Aportación Ayuntamientos	4.571.587,80	5.234.411,67	9.805.999,47
TOTAL FINANCIACIÓN	32.062.701,70	33.673.627,26	65.736.328,96

6.6. RESUMEN ECONÓMICO-FINANCIERO DEL PLAN

	2015	2016	Total Plan	% s/total
COSTE BRUTO DE LA CONCESIÓN	29.896.727,85	31.096.026,12	60.992.753,97	92,78%
COSTES ASUMIDOS POR ADMON.	2.165.973,85	2.577.601,14	4.743.574,99	7,22%
TOTAL COSTE PLAN	32.062.701,70	33.673.627,26	65.736.328,96	100,00%
INGRESOS POR TARIFAS	17.282.930,33	16.745.940,15	34.028.870,48	51,77%
PENALIZACIÓN POR COMPROMISO DE VIAJEROS	1.230.773,42	1.208.510,28	2.439.283,70	3,71 %
INGRESOS GESTIÓN ADMON.	149.467,01	143.400,00	292.867,01	0,44%
AJUSTE NETO POR DIFERENCIAS TEMPORALES	337.851,50	620.314,92	958.166,42	1,46 %
APORTACIÓN GOB. NAVARRA	8.490.091,64	9.721.050,24	18.211.141,88	27,70 %
APORTACIÓN AYUNTAMIENTOS	4.571.587,80	5.234.411,67	9.805.999,47	14,92 %
TOTAL FINANCIACIÓN	32.062.701,70	33.673.627,26	65.736.328,96	100,00%

SEGUIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN

7. SEGUIMIENTO DEL PLAN.

7.1. SEGUIMIENTO DEL PLAN

En la introducción se han destacado las incertidumbres que hacían recomendable elaborar un Plan de Transporte de duración bienal, habiéndose abordado cada una de ellas en los contenidos del Plan.

Por lo tanto, procede establecer para cada una de dichos elementos de incertidumbre un seguimiento y evaluación especial durante el desarrollo del Plan. En concreto, se trata de:

1. **Resultados del estudio de reordenación de la red del Transporte Urbano Comarcal:** Cuando exista una propuesta definitivamente aprobada, se deberá revisar el contenido del Plan de Transporte, si es que afectase durante el periodo de vigencia del mismo.
2. **Plan de Incidencia Supramunicipal para la mejora del Transporte Público:** Cuando se apruebe, también podría implicar una revisión del contenido del Plan de Transporte.
3. **Evolución del ingreso medio por viajero como consecuencia de los cambios tarifarios:** Una vez se implanten los cambios previstos en el apartado 3.3. se analizará la evolución del ingreso medio por viajero resultante y su concordancia con las previsiones de este Plan. Estos resultados se han tenido especialmente en cuenta a la hora de proponer las tarifas para el año 2016.
4. **Evolución del número de viajeros:** Igualmente se analizará la evolución del número de viajeros y la concordancia con las previsiones del Plan. Se han tenido igualmente en cuenta para proponer las tarifas para el año 2016.
5. **Resultados de la Estrategia Energética de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona:** Una vez se apruebe la Estrategia Energética, se revisará el contenido del Plan de Transporte, si es que afectase durante el periodo de vigencia del Plan.

Por otra parte, la Mancomunidad emitirá un informe anual de gestión en el que se incluirán los resultados del servicio, los parámetros de calidad del mismo, el resultado presupuestario del ejercicio, el seguimiento de los anteriores elementos y cuantos aspectos se consideren relevantes sobre el desempeño del servicio.

7.2. COMISIÓN TÉCNICA DE SEGUIMIENTO DEL PLAN

Con objeto de realizar un seguimiento efectivo de los trabajos previstos en el Plan y de los resultados del mismo, se constituye una comisión técnica de seguimiento formada por tres representantes de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y tres representantes de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Dicha Comisión tendrá las siguientes funciones:

- Seguimiento de la ejecución del Plan.
- Seguimiento de los datos de explotación del servicio referentes a la oferta, los usuarios y los ingresos tarifarios.
- Seguimiento de las previsiones económicas contempladas en el Plan.
- Análisis de las regularizaciones anuales con carácter previo a su aprobación.

Esta comisión técnica se reunirá con una periodicidad trimestral y, en todo caso, siempre que lo solicite alguna de las partes.

7.3. DOCUMENTACIÓN JUSTIFICATIVA DE LAS REGULARIZACIONES PROVISIONAL Y DEFINITIVA DE LAS LIQUIDACIONES

En el expediente de liquidación de la regularización definitiva correspondiente al ejercicio vencido, la Mancomunidad incluirá, junto con los informes de los servicios técnicos y económicos, y como documentación acreditativa de las actuaciones realizadas, certificado acreditativo de los gastos e ingresos reconocidos en el ejercicio, junto con una memoria en la que se detallarán los datos más relevantes del servicio durante el citado ejercicio.

En el expediente de liquidación de la regularización provisional correspondiente al ejercicio en curso, la Mancomunidad incluirá, junto con los informes de los servicios técnicos y económicos, certificado acreditativo de la liquidación realizada a la empresa concesionaria del servicio correspondiente al ejercicio precedente, determinando los costes de ejecución del servicio en concesión según el apartado 5.2. y los ingresos procedentes de la explotación del servicio según el apartado 6.2., junto con una memoria en la que se detallarán los datos más relevantes del servicio durante el citado ejercicio.