

**VII PLAN 2020 DE TRANSPORTE URBANO DE LA
COMARCA DE PAMPLONA**



Expediente 2020/PCD-GEN-MCP/000061

INDICE

INTRODUCCIÓN.....	5
A.- INTRODUCCIÓN.....	6
B.- HORIZONTE Y ESTRUCTURA BÁSICA DEL PLAN.....	11
CONTENIDOS DEL VII PLAN 2020 DE TRANSPORTE URBANO DE LA COMARCA DE PAMPLONA	13
1.- OBJETIVOS.....	14
2.- ÁMBITO DEL PLAN.	15
3.- ACTUACIONES DEL PLAN	15
3.1.- HACIA UNA NUEVA VISIÓN DE LA MOVILIDAD: EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA COMARCA DE PAMPLONA (PMUSCP).	17
3.2.- MEJORA DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	24
3.3.- MEJORA DE LA VELOCIDAD COMERCIAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO.....	28
3.4.- ESTUDIOS DE LA RED DEL TRANSPORTE URBANO COMARCAL Y SU COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	32
3.5.- PLAN DE INTRODUCCIÓN DE ENERGÍAS MENOS CONTAMINANTES. CAMBIO CLIMÁTICO.	38
3.6.- PLAN DE RENOVACIÓN DE FLOTA.	40
3.7.- PROYECTO DE NUEVAS COCHERAS DE LA FLOTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.	40
3.8.- PROGRAMA DE RENOVACIÓN TECNOLÓGICA.....	41
3.9.- PROGRAMA PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD DEL PERSONAL CONDUCTOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y DEL SECTOR DEL TAXI.....	44
3.10.- PROGRAMA DE COLABORACIÓN CON OTRAS ADMINISTRACIONES PARA MEJORAR LA VELOCIDAD COMERCIAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E IMPULSAR LA DOTACIÓN DE BAÑOS PÚBLICOS EN CABECERAS DE LÍNEAS.....	46
3.11.- PARADAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO.....	48
3.12.- INFORMACIÓN A LAS PERSONAS USUARIAS ACTUALES Y POTENCIALES.	48

3.13.- SISTEMA DE ATENCIÓN AL PÚBLICO.....	49
3.14.- PROGRAMA DE CONTROL DE LA CALIDAD DEL SERVICIO.	50
3.15.- SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR A LA DEMANDA MEDIANTE VEHÍCULOS DE HASTA 9 PLAZAS.	51
3.16.- PROGRAMA DE AYUDAS PARA LA MEJORA DEL SECTOR DEL TAXI.....	52
3.17.- INTEGRACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y EL URBANISMO.....	53
3.18.- CONCIENCIACIÓN CIUDADANA PARA CONSIDERAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO COMO UN BIEN SOCIAL.....	55
4.- RESULTADOS PREVISTOS DEL PLAN.....	56
5. EVALUACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA DEL PLAN.....	58
5.1. BASES DE LA EVALUACIÓN.....	58
5.2. COSTES DE EJECUCIÓN DEL SERVICIO EN CONCESIÓN.....	58
5.3. OTROS COSTES DIFERENTES DE LOS CORRESPONDIENTES AL SERVICIO EN CONCESIÓN.....	64
5.4. EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PLAN: RESUMEN.....	65
6. FINANCIACIÓN DEL PLAN: EL MARCO TARIFARIO Y LAS ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS.....	66
6.1. MARCO LEGAL DE LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COMARCAL.....	66
6.2. INGRESOS PROCEDENTES DE LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO: EL MARCO TARIFARIO.....	67
6.3. ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS: APORTACIONES DEL GOBIERNO DE NAVARRA Y DE LOS AYUNTAMIENTOS IMPLICADOS.....	73
6.4. RESUMEN FINANCIACIÓN.....	80
6.5. RESUMEN ECONÓMICO-FINANCIERO DEL PLAN.....	81

SEGUIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN	82
7. SEGUIMIENTO DEL PLAN.	83
7.1. SEGUIMIENTO DEL PLAN	83
7.2. COMISIÓN TÉCNICA DE SEGUIMIENTO DEL PLAN.....	84
7.3. DOCUMENTACIÓN JUSTIFICATIVA DE LAS REGULARIZACIONES PROVISIONAL Y DEFINITIVA DE LAS LIQUIDACIONES.....	84

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, aprobó 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-.

En el año 2014 se aprobó 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**, con el objetivo, entre otros, de dar estabilidad a la financiación del Transporte Urbano Comarcal. Recoge su Preámbulo como novedad:

“Según el artículo 5.1 de dicha ley foral, corresponde al Gobierno de Navarra la aprobación, con periodicidad plurianual, de un Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona que debe ser promovido por la entidad titular del servicio, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Transcurrido el tiempo se ha comprobado lo escasamente operativo de su procedimiento de aprobación y se considera innecesaria esa tutela por parte del Gobierno de Navarra, entendiéndose que es la propia entidad competente la que debe aprobar el plan, eso sí, sometido a los principios que recoge esta ley foral.

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, incorporaba 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 personas usuarias 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 las personas usuarias, 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)

Bajo esta nueva regulación fue aprobado el V Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona 2015-2016 ya directamente por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, el cual fue modificado a finales de 2015. Con posterioridad fue aprobado el VI Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona 2017-2019, mediante acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad celebrada el día 26 de octubre de 2017.

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 incluía en su creación diecinueve municipios, siendo más amplio que el del Transporte Urbano Comarcal regulado en la Ley 8/1998.

En su 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 tercer Plan de Transporte del año 2010 se produjo la integración del servicio del Taxi en este instrumento de planificación.

En el año 2013, se aprobó la **Ley Foral 22/2013, de 2 de julio, de modificación de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi**, con el objetivo de adaptar la Ley Foral a la legislación estatal y de mejorar el servicio del taxi en Navarra.

En el año 2018 se aprobó la **Ley Foral 21/2018, de 30 de octubre, por la que se modifica la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi**. Las principales novedades eran la supresión del requisito de coherencia territorial para la delimitación de un Área Territorial de Prestación Conjunta (ATPC), la incorporación de una disposición transitoria para permitir a los Ayuntamientos pertenecientes a la Mancomunidad que no estuvieran incluidos en el servicio Taxi una incorporación más sencilla y rápida durante un plazo de 3 meses desde la entrada en vigor de la Ley, y el establecimiento de ciertas exigencias ecológicas en los vehículos adscritos al servicio. Estos objetivos los recoge su Preámbulo de la siguiente manera:

"La ordenación y gestión del servicio de taxi en el ámbito de la Comarca de Pamplona tras la creación del Área Territorial de Prestación Conjunta ha supuesto la mejora en la prestación de dicho servicio, lo que ha originado que Ayuntamientos integrados en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para otros servicios hayan solicitado su incorporación a la mencionada área que no ha sido posible con la actual regulación.

Con objeto de permitir la incorporación al Área de los Ayuntamientos actualmente integrados en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona que lo soliciten, esta ley foral suprime el requisito de coherencia territorial para la delimitación de un Área Territorial de Prestación Conjunta y establece en su disposición transitoria el procedimiento y las condiciones para la incorporación de dichos Ayuntamientos al Área Territorial de Prestación Conjunta del Servicio de Taxi en dicha Comarca.

Se considera necesario introducir en el texto la prohibición expresa de cualquier publicidad sexista o de otro orden que atente contra la dignidad de la persona o vulnere los valores o derechos reconocidos en la Constitución, así como aquella relacionada con la prostitución. De igual modo, se prohíbe la publicidad de productos o servicios perjudiciales para la salud física o mental.

En el marco de actuación del Plan Energético de Navarra (Horizonte 2030) y de la Hoja de Ruta de Cambio Climático en Navarra resulta necesario establecer medidas conducentes a la mejora de la eficiencia energética de la flota de vehículos del servicio de taxi para que de forma progresiva, coordinada con las entidades locales y acorde con las necesidades del sector, se produzca la renovación de la flota actual de vehículos por una mayoritariamente integrada por vehículos con la etiqueta de cero emisiones.

Finalmente, se simplifican los procedimientos para la adopción de acuerdos de colaboración interadministrativa conducentes a la prestación de un mejor y más eficaz servicio de taxi”.

Aplicando el procedimiento previsto en su Disposición Transitoria, en el año 2019 se incorporaron al Área Territorial de Prestación Conjunta del servicio del Taxi en la Comarca de Pamplona los municipios de Etxauri, Monreal, Legarda, Ultzama, Tiebas-Muruarte de Reta, Muruzabal, Odieta y Uterga, por lo que el ATPC está formado actualmente por un total de veintisiete municipios.

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 de la Comarca de Pamplona. Para definir el marco temporal de este séptimo Plan vamos a tener en cuenta que el actual contrato de concesión del servicio de transporte público se encuentra prorrogado por un mínimo de 14 meses (hasta el 31 de diciembre de 2020) y un máximo de 24 meses (hasta el 31 de octubre de 2021). Durante este año 2020 está previsto licitar y adjudicar el nuevo contrato de concesión para que entre en vigor en 2021. Por ello se propone que este Plan de Transporte tenga una duración de un año, de manera que su vigencia alcanza hasta donde son actualmente conocidas las condiciones contractuales del principal coste del Plan. La opción de esperar a redactar el Plan a conocer las condiciones de adjudicación del nuevo contrato llevaría a un periodo de prórroga del Plan anterior durante gran parte del año 2020, lo que impediría poner en marcha alguna de las actuaciones que se recogen en el Plan que se propone.

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.

Durante el proceso de tramitación del Plan de Transporte se ha producido la crisis sanitaria ocasionada por la pandemia del Covid-19 que ha conllevado la declaración del estado de alarma por medio del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, para la gestión de dicha situación. Las premisas y escenarios bajo los que se ha formulado el proyecto de VII Plan 2020 de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona han cambiado radicalmente con esta crisis. No obstante lo anterior y teniendo en cuenta que:

- a) La principal razón de aprobar este Plan de Transporte era, como ya se ha dicho, poner en marcha alguna de las actuaciones previstas en él y que difícilmente podían ser amparadas por la prórroga del anterior Plan de Transporte. Estas razones siguen estando plenamente vigentes, especialmente en cuanto a los servicios de transporte regular a la demanda, dado el buen resultado que están obteniendo y las

limitaciones legales que existen para prolongar por más tiempo las pruebas piloto actualmente en marcha una vez que venzan los contratos vigentes.

- b) La magnitud de las alteraciones producidas y la excepcionalidad de la situación, con numerosas modificaciones legales introducidas o por introducir, junto con la propia complejidad de los mecanismos económicos de la concesión hacen que sea imposible en estos momentos cuantificar de manera mínimamente razonable el efecto de esta situación sobre la retribución a percibir por el concesionario, en particular la subvención que recibe de la Mancomunidad.

Bajo estas premisas y sin obviar la magnitud de las alteraciones experimentadas por el servicio y sin perjuicio de sus efectos de cualquier signo en futuros pagos y liquidaciones, no existe en estos momentos base suficiente para un mejor cálculo del pago a realizar al concesionario, el principal de los costes recogidos en el Plan de Transporte.

Por ello se ha optado por mantener las premisas y escenarios originales bajo los que se ha formulado el proyecto del Plan de Transporte, pero incluyendo en su redacción diversas consideraciones para extremar la prudencia en la gestión de las necesidades económicas del servicio. Este Plan de Transporte se aplicará con efectos retroactivos a fecha 1 de enero, pero, a partir de la fecha de su aprobación, se tendrán en cuenta lo recogido expresamente en el capítulo 7 (Seguimiento del Plan).

**CONTENIDOS DEL VII PLAN 2020 DE
TRANSPORTE URBANO DE LA COMARCA DE
PAMPLONA**



1.- OBJETIVOS.

La exposición de motivos de 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, 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.

Asimismo recoge que el Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona debe estar sometido a los principios recogidos en la Ley Foral, como son 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, fija el grado de cobertura del coste del servicio mediante las tarifas que las personas usuarias de transporte deben satisfacer y el reparto del resto del coste entre las administraciones afectadas: Administración de la Comunidad Foral y municipios.

Partiendo del objetivo general y de las directrices señaladas en la Ley Foral, se proponen los siguientes objetivos para este Plan de Transporte:

1. Proponer una nueva visión de la movilidad: partiendo del actual enfoque sectorial del transporte público, pasar a uno centrado en la coordinación integral de la movilidad a través de un instrumento estratégico como es el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona (PMUSCP) en el que participan todas las Administraciones implicadas.
2. Reducir la contribución al cambio climático del sistema de transporte: promover un reparto modal de la movilidad que favorezca a los modos más sostenibles, con el consiguiente crecimiento del uso del transporte público e introducir nuevas energías en el transporte público que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero.
3. Mejorar la oferta de transporte con una adecuada eficacia y eficiencia, particularmente en lo relativo al servicio nocturno.
4. Incorporar la perspectiva de género.
5. Impulsar la mejora de la velocidad comercial del transporte público, coordinando la planificación del transporte con el urbanismo, el tráfico y el aparcamiento, mediante la cooperación con las administraciones implicadas.
6. Impulsar la renovación tecnológica del servicio.
7. Mejorar la calidad de los distintos elementos del sistema de transporte urbano (autobuses, paradas, cocheras, etc.).
8. Mejorar la seguridad del personal conductor del transporte público.

9. 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.
10. Impulsar la mejora de la calidad del servicio de taxi y fomentar su uso como medio de transporte.
11. Coordinar y colaborar con otras Administraciones implicadas en la planificación de los nuevos servicios de transporte interurbano en la zona de Interurbano de la Comarca de Pamplona.

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/Berriobeiti, en cuanto al ámbito de los Concejos de Aizoáin, Artica, Berrioplano y Berriosuso.
- Berriozar.
- Burlada/Burlata.
- Cizur, en cuanto al Concejo de Cizur Menor.
- 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)/Elortzibar, en cuanto a la entidad de población de Noáin.
- Orkoien.
- Pamplona/Iruña.
- Valle de Egüés/Eguesibar, en cuanto a las entidades de población de Gorráiz, Sarriguren, y el Concejo de Olaz.
- Villava/Atarrabia.
- Zizur Mayor/Zizur Nagusia.

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 veintisiete municipios: los dieciocho anteriores con la extensión completa del municipio y los municipios de Cendea de Olza/Oltza Zendea, Etxauri, Legarda, Monreal, Muruzábal, Odieta, Tiebas-Muruarte de Reta, Ultzama, y Uterga.

3.- ACTUACIONES DEL PLAN

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

1. Hacia una nueva visión de la movilidad: el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona (PMUSCP).
2. Mejora de la oferta del transporte público.
3. Mejora de la velocidad comercial del transporte público.
4. Estudios de la red del Transporte Urbano Comarcal y su coordinación con otros servicios de transporte público.
5. Plan de introducción de energías menos contaminantes. Cambio climático.
6. Plan de renovación de flota.
7. Proyecto de nuevas cocheras de la flota de transporte público.
8. Programa de renovación tecnológica.
9. Programa para la mejora de la seguridad del personal conductor del transporte público y del sector del taxi.
10. Programa de colaboración con otras Administraciones para mejorar la velocidad comercial del transporte público e impulsar la dotación de baños públicos en cabeceras de líneas.
11. Paradas del transporte público.
12. Información a las personas usuarias actuales y potenciales.
13. Sistema de atención al público.
14. Programa de control de la calidad del servicio.
15. Servicios de transporte regular a la demanda mediante vehículos de hasta 9 plazas.
16. Programa de ayudas para la mejora del sector del taxi.
17. Integración de las políticas de transporte público en la ordenación del territorio y el urbanismo.
18. Concienciación ciudadana 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.- HACIA UNA NUEVA VISIÓN DE LA MOVILIDAD: EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA COMARCA DE PAMPLONA (PMUSCP).

3.1.1. Introducción.

Del análisis de la evolución de la movilidad en el área metropolitana de Pamplona, por medio de la comparación de los resultados de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad realizada en el año 2013 con los obtenidos en un estudio de similares características realizado en el año 1996, se concluye que la población se está distribuyendo en la Comarca de Pamplona ocupando una mayor superficie con una menor densidad (hecho conocido como dispersión urbana), lo que favorece el uso de los modos de transporte mecanizados como alternativa a los modos blandos, alarga los desplazamientos y aumenta la dependencia del vehículo privado. En definitiva, se está promoviendo una forma de desplazamiento poco sostenible y este hecho se ve reflejado en el reparto modal de los desplazamientos en el que, tanto en el ámbito metropolitano como en el municipio de Pamplona, ha tomado un mayor protagonismo el desplazamiento en vehículo privado frente al desplazamiento a pie o en transporte público:

Viajes según modo básico de transporte en la Comarca de Pamplona (Nota)				
Año	A pie (↓)	Transporte Público (↓)	Vehículo privado (↑)	Otros modos (↓)
1996	43,7%	14,4%	36,8%	5,1%
2013	42,1%	12,7%	41,1%	4,1%

Nota: Fuente: Encuesta Domiciliaria de Movilidad en la Comarca de Pamplona 2013. En 1996 se considera transporte público a las personas usuarias 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 2013 incluyen también la motocicleta. Los viajes a pie son en todos los casos los desplazamientos exclusivamente "a pie".

Así, en los próximos años y si no se ponen en marcha actuaciones que modifiquen esta tendencia observada en el periodo 1996-2013, el vehículo privado superará al viaje andando como principal modo de viaje para el conjunto de la Comarca de Pamplona, superando al modo a pie que, históricamente y debido al tamaño medio del área metropolitana, ha venido ocupando dicho puesto.

Por ello y según se recoge en Plan Estratégico MCP-SCPSA 2017-2030, aprobado por la Asamblea General de Mancomunidad el 27 de octubre de 2016, se propone que en los próximos años se promueva el Transporte Urbano Comarcal como un verdadero instrumento para el cambio en el patrón de movilidad en la Comarca de Pamplona.

Teniendo en cuenta que la movilidad va mucho más allá del transporte público, afecta a numerosos agentes y debe diseñarse de manera integrada, es necesario superar el enfoque sectorial centrado exclusivamente en el transporte público y avanzar hacia una visión integral de coordinación de la movilidad.

Para diseñar una política integral de Movilidad Comarcal bajo un prisma único, coordinado y vinculante, las diferentes Administraciones involucradas –Ayuntamientos del área metropolitana, Gobierno de Navarra y Mancomunidad de la Comarca de Pamplona- decidieron en 2016 elaborar el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona (PMUSCP)** como un plan estratégico con el fin de satisfacer las necesidades de movilidad de personas y mercancías en el área metropolitana de Pamplona, en busca de una mejor calidad de vida, reduciendo los impactos ambientales y el consumo energético. Para ello, firmaron un convenio de colaboración y encomendaron a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona la elaboración de este documento, según se describe en el siguiente apartado.

3.1.2. Elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona (PMUSCP).

En septiembre de 2016 se firmó el “Convenio de colaboración entre la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, los Ayuntamientos integrados en el ámbito territorial del Transporte Urbano Comarcal y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona”. En él se preveía que fuera la Mancomunidad quien, en coordinación con las otras 19 Administraciones, elaborara dicho PMUSCP que, tras ser sometido a un ambicioso proceso de participación, fuera finalmente aprobado por las Administraciones firmantes del convenio, de manera que la ejecución de las medidas contempladas en él fuera vinculante para todas ellas.

El convenio preveía los siguientes objetivos a conseguir en el proceso de elaboración del PMUSCP:

- 1.- Obtener un documento que sirva de plan estratégico basado en prácticas de planificación existentes y que tenga en cuenta los principios de integración, participación y evaluación para satisfacer las necesidades actuales y futuras de movilidad de personas y mercancías, con el objetivo de lograr una mayor calidad de vida en la Comarca de Pamplona.
- 2.- Facilitar y realizar un proceso público de participación en la redacción del PMUSCP.
- 3.- Realizar los estudios necesarios para la elaboración del PMUSCP.
- 4.- Proponer una serie de medidas como resultado de este estudio, consensuadas según se describe en la cláusula 8ª, para que cada Administración implante el PMUSCP en una fase posterior a este convenio y en función de sus competencias.

Para el seguimiento y coordinación de los trabajos se constituía una Comisión formada por un representante de cada grupo político de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, así como por el Director General de Obras Públicas del Departamento de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra. Dependiendo de esta Comisión se establecía una Subcomisión técnica formada por personal técnico de los 18 Ayuntamientos, del Gobierno de Navarra y de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Los trabajos se iniciaron en diciembre de 2016 y estaban formados por dos fases: análisis y diagnóstico de la movilidad –realizado entre diciembre de 2016 a abril de 2017- y elaboración de las propuestas –ejecutado de mayo a septiembre de 2017-. Adicionalmente, la Comisión de Seguimiento del PMUSCP celebrada el día 26 de enero de 2017 aprobó como una directriz básica para la elaboración del PMUSCP, y como trabajo

complementario del mismo, la realización de un estudio de viabilidad sobre la red basada en Ejes Troncales de transporte público, coordinada con la fase de propuestas de la asistencia técnica para la elaboración del PMUSCP.

Tras desarrollarse los trabajos, la Comisión de Seguimiento del PMUSCP celebrada el día 18 de octubre de 2017 aprobó el documento denominado "Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona. Propuestas v0 para Proceso de participación" en el que se proponían 19 estrategias para llevar adelante el PMUSCP. Seguidamente, dicha Comisión de Seguimiento, en su sesión celebrada el día 25 de octubre de 2017, aprobó el diseño del Plan de Participación Ciudadana a que debía ser sometido dicho documento.

El proceso de participación ciudadana se realizó entre diciembre de 2017 y mayo de 2018, recibándose un total de 1.063 aportaciones. Dicho proceso de participación estuvo formado por:

- 38 talleres territoriales de información y consulta en todos los Municipios integrados en el ámbito territorial del Transporte Urbano Comarcal y en todos los barrios de Pamplona.
- Una plataforma de participación Web (www.participartepmus.es) y un periodo de exposición pública de las propuestas.
- 9 sesiones deliberativas con colectivos e instituciones relevantes en el ámbito de la movilidad en la Comarca de Pamplona.

Por otra parte, en octubre de 2018 finalizaron los trabajos complementarios de elaboración del estudio de viabilidad sobre la red basada en Ejes Troncales de transporte público.

Después de todo este proceso, se elaboró un nuevo documento de Propuestas v1 del PMUSCP en que se integraron tanto las aportaciones recibidas durante el proceso de participación ciudadana, como el resultado del estudio realizado sobre la viabilidad de la red de ejes troncales de transporte público. El nuevo documento pasaba a proponer 20 estrategias para la ejecución del PMUSCP.

En virtud de la cláusula 8ª del convenio para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona, se dieron los siguientes pasos para su aprobación:

- a) La Subcomisión Técnica celebrada el día 14 de diciembre de 2018, aprobó el documento v1 de Propuestas del PMUSCP con la previsión de inversiones y la cronología de ejecución de las mismas, y lo elevó a la Comisión de Seguimiento del PMUSCP.
- b) La Comisión de Seguimiento del PMUSCP celebrada el día 12 de febrero de 2019 abordó, a partir del anterior documento, la aprobación de la propuesta de financiación del PMUSCP, sin llegarse a acuerdo por consenso. Para resolver las discrepancias, se elevó dicha propuesta a la Comisión Permanente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona que, en su sesión de 14 de febrero de 2019, aprobó finalmente la propuesta de financiación del PMUSCP.
- c) A partir de dicha propuesta de financiación, se elaboró un nuevo documento "Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona. Propuestas v2". Este documento v2 de Propuestas del PMUSCP fue aprobado por la Subcomisión Técnica celebrada el día 20 de marzo de 2019.

- d) La Comisión de Seguimiento del PMUSCP celebrada el día 26 de marzo de 2019 abordó la aprobación del documento “Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona. Propuestas v2” sin llegarse a acuerdo por consenso, por lo que la Comisión Permanente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, en sesión celebrada el 2 de abril acordó su aprobación.

El documento definitivo, en virtud de la cláusula 9ª del convenio, debía ser aprobado por cada una de las veinte Administraciones. A día de hoy ha sido aprobado por dieciséis de las Administraciones que firmaron el convenio.

3.1.3. Contenidos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona (PMUSCP).

El PMUSCP propone un total de **23 objetivos** agrupados en los ámbitos de movilidad peatonal, movilidad ciclista, transporte público, vehículo privado, espacio público y seguridad vial. En definitiva, es necesario tender a un reparto modal más equilibrado, en el que todos los modos de transporte desempeñen su papel.

Como objetivo último del PMUSCP, según se recogía en el “Pacto por la movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona” aprobado por la Comisión de Seguimiento y Coordinación celebrada el 10 de marzo de 2017:

*“Ha de lucharse por alcanzar un reparto racional en el uso de los diferentes modos de transporte. La consecución de los objetivos anteriores debe permitir llegar al **reparto 20/30/50**, esto es:*

- *Que el transporte colectivo suba hasta el 20% de los desplazamientos.*
- *Que el vehículo privado se reduzca desde su cuota actual hasta el 30%.*
- *Que los desplazamientos no motorizados (peatones y ciclistas) lleguen a representar el 50% del total.”*

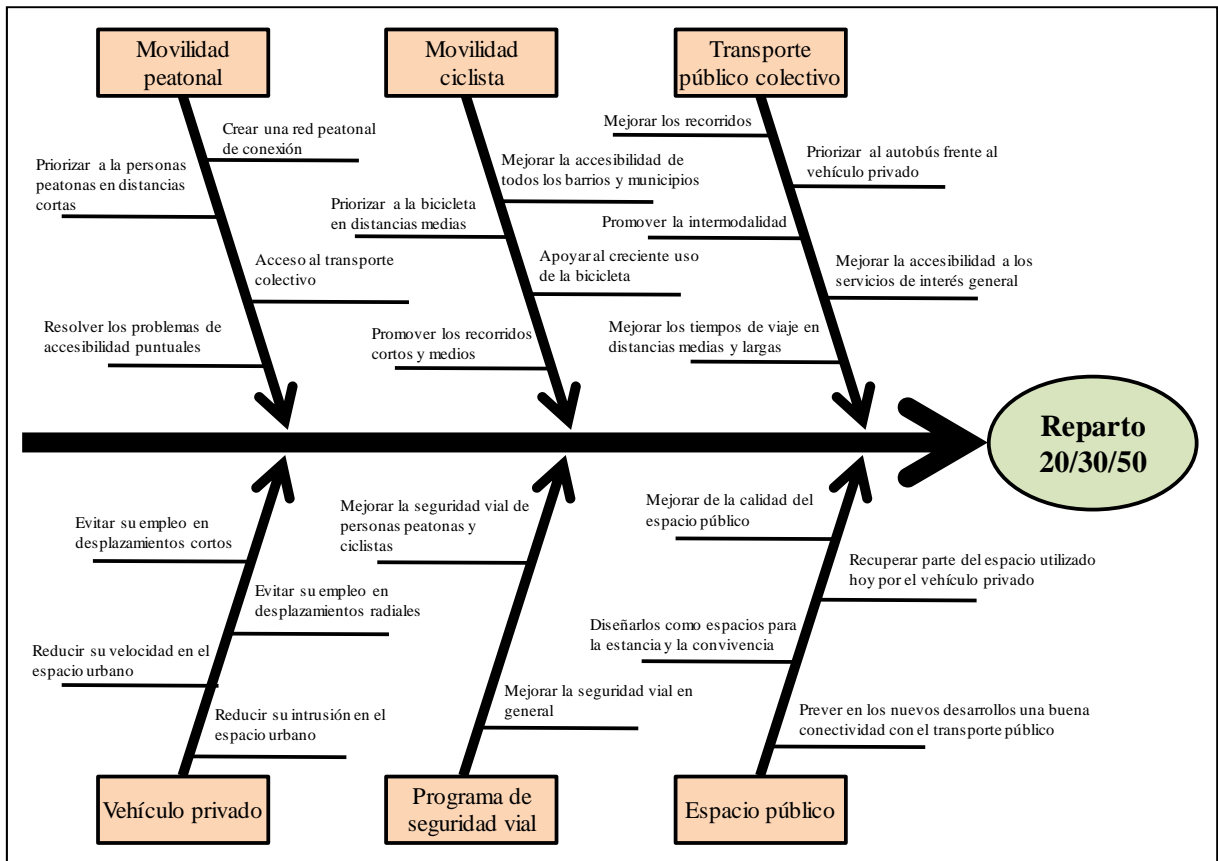


Diagrama de definición de objetivos

Para alcanzar los anteriores objetivos, el PMUSCP propone **20 estrategias** que agrupa en siete ámbitos de actuación –urbanismo y ordenación del territorio, movilidad peatonal, movilidad ciclista, transporte público, vehículo privado, ámbitos singulares y medidas transversales-. Cada estrategia estaría compuesta por una o varias medidas interrelacionadas cuyo tratamiento se realiza de forma conjunta.

Según su mayor relevancia o capacidad de cambio en el modelo de movilidad actual, las distintas estrategias se han agrupado en cuatro niveles de intervención: estructurantes, complementarias, transversales e instrumentales:

Estrategias estructurantes: actuarán como catalizadoras del resto de estrategias complementarias:

- Articulación territorial en células urbanas (Estrategia 1.2).
- Red metropolitana de itinerarios peatonales (Estrategia 2.2).
- Red metropolitana itinerarios ciclistas (Estrategia 3.1).
- Red de altas prestaciones del TUC (Estrategia 4.1).
- Red de aparcamientos disuasorios (Estrategia 4.3).

Estrategias complementarias: aportarán medidas de refuerzo a las estrategias estructurantes:

- Estructuración y planificación territorial vinculante (Estrategia 1.1).
- Buenas prácticas de diseño urbano (Estrategia 2.1).
- Red metropolitana de aparcabicis (Estrategia 3.2).

- Sistema metropolitano de bicicleta pública (Estrategia 3.3).
- Mejoras en la competitividad del TUC (Estrategia 4.2).
- Gestión integral del estacionamiento de rotación en los centros de atracción (Estrategia 5.1).
- Gestión integral de itinerarios, velocidad y seguridad vial (Estrategia 5.2).
- Sistemas alternativos de propulsión (Estrategia 5.3).

Estrategias transversales: inciden sobre el resto de estrategias anteriores:

- Movilidad por estudios (Estrategia 6.1).
- Movilidad al trabajo (Estrategia 6.2).
- Movilidad por compras (Estrategia 6.3).
- Movilidad por cuidados (Estrategia 6.4).
- Estrategia de información y formación (Estrategia 7.2).

Estrategias instrumentales: tienen que ver con la coordinación y operativa de implantación necesaria para ejecutar las distintas estrategias:

- Plan director metropolitano de la bicicleta (Estrategia 3.4).
- Oficina metropolitana del plan de movilidad (Estrategia 7.1).

Si bien el Plan de Movilidad tiene un horizonte temporal de 10 años, su puesta en marcha se iniciará con una primera fase durante el periodo 2019-2021, que se ha denominado **Fase Programada**. Para ello se prevén las actuaciones que a continuación se describen.

Existen dos tareas fuera del alcance del Plan, pero que es necesario acometer con anterioridad antes de su desarrollo, para que puedan tomarse como referencia para el análisis y evaluación del conjunto de estrategias a implantar en el PMUSCP. Estas son:

- Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM 2019-2020).
- Modelo de movilidad general integrado del área metropolitana.

Como paso previo a la ejecución del Plan de Movilidad, deben arrancar, también, las dos estrategias instrumentales mencionadas anteriormente, lo que permitirá articular la implantación adecuada del resto de estrategias. Estas son:

- La Oficina metropolitana del plan de movilidad.
- El Plan director de la bicicleta.

Las estrategias que se pondrán en marcha en esta Fase Programada corresponden a los estudios necesarios para la posterior ejecución de las estrategias estructurantes:

- Red metropolitana de itinerarios peatonales.
- Red metropolitana de itinerarios ciclistas.
- Red de altas prestaciones del TUC.
- Red de aparcamientos disuasorios.

Para acometer estos trabajos de la primera fase, denominada programada, se ha previsto la aportación de 700.000 € entre el Gobierno de Navarra, la Mancomunidad y los Ayuntamientos del Área Metropolitana, previa firma de un convenio de colaboración entre todas las Administraciones. En la tabla siguiente se concreta el reparto de dicha aportación:

Estrategias	FASE PROGRAMADA												Total (miles €)	
	2019				2020				2021					
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV		
EDM 2019-2020		Proceso de licitación		50	50	50								150
MODELO DE MOVILIDAD GENERAL			Proceso de licitación		25	25	25	25						100
ESTUDIO DE LA OFICINA METROPOLITANA DEL PMUSCP			25	25										50
ESTUDIO DEL PLAN DIRECTOR METROPOLITANO DE LA BICICLETA				Proceso de licitación		12,5	12,5	12,5	12,5					50
ESTUDIO DE RED METROPOLITANA DE ITINERARIOS CICLISTAS					Proceso de licitación		18,8	18,8	18,8	18,8				75
ESTUDIO DE RED METROPOLITANA DE ITINERARIOS PEATONALES					Proceso de licitación		18,8	18,8	18,8	18,8				75
ESTUDIO DE RED DE ALTAS PRESTACIONES DEL TUC					Proceso de licitación		25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0		150
ESTUDIO DE RED DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS					Proceso de licitación		12,5	12,5	12,5	12,5				50
Subtotal (miles de €)			25	75	75	88	113	113	88	75	25	25		700
TOTAL (miles de €)			100		388				213				700	
						700								

Planificación de la fase programada

En función del desarrollo de esta Fase Programada, se deberán diseñar las fases posteriores de ejecución del PMUSCP.

3.1.4. Próximos pasos.

En cuanto a los siguientes pasos para la puesta en marcha de las previsiones del PMUSCP, en primer lugar, el documento debe acabar de ser aprobado por las cuatro Administraciones que aún no lo han hecho.

Una vez cumplido este requisito, se debería suscribir un nuevo convenio de colaboración entre las Administraciones para poner en marcha la denominada fase programada, recogiendo la obligación de aportar el dinero presupuestado y encomendando la realización de cada uno de los estudios previstos.

Es de prever que el plazo estimado inicialmente para llevar a cabo la fase programada (2019-2021) deba ampliarse.

Este Plan de Transporte recoge en su apartado 3.4.2 una partida para iniciar los trabajos relativos a la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM 2019-2020) y el Modelo de movilidad general integrado del área metropolitana, previstos en la fase programada. Se propone llevarlos a cabo de manera coordinada con el Departamento de Cohesión Territorial del Gobierno de Navarra y con el Ayuntamiento de Pamplona, para lo cual sería conveniente suscribir un convenio de colaboración específico.

Por otra parte, el convenio firmado en 2016 para la elaboración del PMUSCP preveía coordinar la redacción del mismo con la planificación del transporte interurbano de la zona denominada Interurbano de la Comarca de Pamplona: Así, según se recogía en la cláusula primera (Objeto del convenio) del convenio del PMUSCP:

“La elaboración de dicho PMUSCP se realizará de forma coordinada con los procesos de planificación y participación pública necesarios para la definición de los nuevos servicios de transporte interurbano de la zona denominada Interurbano de la Comarca de Pamplona y conforme a lo establecido en el Protocolo de colaboración entre el Departamento de Fomento (ahora Desarrollo Económico) y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.”

La zona concesional del transporte interurbano denominada “Interurbano de la Comarca de Pamplona” comprende el ámbito formado por los 50 municipios integrados en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, exceptuando el área del Transporte Urbano Comarcal.

Dado que no fue posible llevar a cabo esta coordinación al retrasarse los trabajos de planificación de dicho transporte interurbano, se propone trabajar coordinadamente entre el Departamento de Cohesión Territorial del Gobierno de Navarra, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y los Ayuntamientos afectados cuando dichos procesos de planificación y participación pública para la definición de los nuevos servicios de transporte interurbano en dicha zona se pongan en marcha, según se detalla en el apartado 3.4.3 de este Plan.

3.2.- MEJORA DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

3.2.1. Introducción.

El **objetivo** es hacer más atractiva la oferta de transporte público, así como satisfacer la demanda de movilidad generada por los nuevos desarrollos urbanísticos previstos durante el periodo de vigencia del Plan.

A continuación, se describen los nuevos servicios previstos, así como la cuantificación de los mismos para la posterior evaluación económica del Plan.

3.2.2. Mejora del servicio por incremento de la demanda en la zona este de la Comarca, zona sur de Pamplona y núcleo de Mutilva y Mugartea.

Como ya se adelantara en el VI Plan 2017 – 2019 de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona, la zona este de la Comarca, sobre todo la urbanización de Sarriguren en el Municipio de Egüés, así como la zona sur del Municipio de Pamplona y las nuevas zonas residenciales del Municipio de Mutilva, son zonas que ya disponen de servicio de Transporte Urbano Comarcal, pero están creciendo en población y en demanda de transporte público. El nuevo núcleo de Mugartea, sin embargo, no dispone de transporte público y su población se va desarrollando, estando previsto el crecimiento de la misma en un horizonte próximo.

Por eso se prevé incrementar la oferta de transporte público, adaptándola a las necesidades que resulten, para lo que se ha supuesto que se incorporen al servicio cuatro autobuses adicionales. Para las estimaciones económicas de este Plan de Transporte se ha contemplado la modificación del servicio ya realizada que atiende a las zonas sur de Pamplona, Mugartea y Mutilva puesta en marcha en enero de 2020 y la modificación de servicio Sarriguren en el segundo trimestre del mismo año.

3.2.3. Mejora del servicio nocturno del Transporte Urbano Comarcal

Tras la realización de un estudio sobre la posibilidad de implantar paradas intermedias a la demanda en el servicio nocturno del TUC, en octubre de 2018 la Comisión Permanente de la Mancomunidad encomendó a los servicios técnicos de la Mancomunidad la elaboración de un reestudio de la red nocturna actual del TUC con el fin de mejorar su grado de cobertura y accesibilidad, así como analizar su viabilidad de implantación.

Para dar respuesta a dicha encomienda, se creó en 2019 un grupo de trabajo conjunto entre los servicios técnicos de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y los de la propia empresa concesionaria, analizando distintas alternativas de servicio nocturno que mejorasen su grado de cobertura y contribuyesen al mismo tiempo a dotar de mayor seguridad a las personas usuarias de este servicio, en especial al colectivo femenino, incorporando la perspectiva de género a dicho análisis.

El resultado ha sido el proyecto de nueva red de servicio nocturno mucho más ambiciosa que la existente, ya que pasará a atender a la práctica totalidad de las paradas de la red del servicio diurno, para lo que casi será necesario duplicar el número de líneas nocturnas.

Se prevé implantar las mejoras del servicio nocturno resultantes de este estudio a lo largo de la segunda mitad de 2020, lo que supondrá un incremento en los medios destinados a este servicio y la modificación de recorridos de las líneas nocturnas. Así mismo se prevé incrementar la cobertura horaria del servicio adecuándola a la demanda latente.

Por otra parte, está previsto evaluar los resultados de esta propuesta según se recoge en el apartado 3.4.4.

Además, tal y como ha solicitado el Ayuntamiento de Pamplona mediante acuerdo de Pleno del 7 de febrero de 2020, se pondrá en marcha de forma experimental el sistema de paradas a demanda en una de las líneas del servicio nocturno del TUC, evaluando esta experiencia de forma que se pueda estudiar su expansión a otras líneas en el próximo Plan de Transporte de la Comarca. Para ello se pondrá en marcha una mesa de trabajo entre técnicas de igualdad, de asociaciones feministas, de la empresa concesionaria y su personal conductor, y de la propia Mancomunidad.

3.2.4. Adecuación del servicio a las velocidades de circulación e incrementos de demanda.

La reciente aprobación y puesta en marcha de diversas Ordenanzas de Movilidad en los respectivos municipios del ámbito del Transporte Urbano Comarcal, entre ellos el municipio de Pamplona, está derivando en un importante cambio del tráfico en general. Por otra parte, el crecimiento del tráfico privado como consecuencia

de la recuperación económica está incrementando los niveles de congestión del viario de la ciudad por el que circula el transporte público.

Este cambio está repercutiendo en las velocidades de circulación del Transporte Urbano Comarcal, que están viéndose reducidas a valores tales que dificultan el cumplimiento de los tiempos de operación establecidos en las diferentes líneas.

Esta disminución de las velocidades comerciales, que conlleva un empeoramiento en los niveles de calidad del servicio, se produce en paralelo a unos registros históricos de la demanda, lo que acentúa la repercusión a la ciudadanía de los incrementos de tiempo en sus desplazamientos.

Por ello será necesario que se lleven a cabo medidas compensatorias que primen al transporte público frente al vehículo privado y favorezcan la mejora, o cuanto menos la recuperación, de las velocidades comerciales del servicio, según se señala en el apartado 3.3 de este Plan.

En su defecto, se prevé que pueda ser necesaria la incorporación de medios adicionales al servicio que permitan cumplir los horarios actualmente establecidos.

A partir de los primeros estudios realizados al respecto sobre la afección en el municipio de Pamplona, se estima que pueda llegar a ser necesaria la incorporación de 8 vehículos al servicio diurno en día laborable, 3 al servicio de fin de semana y 2 al servicio nocturno actual, que repercuten directamente en un incremento de las horas de servicio, no así de kilómetros ya que no se produce mejora alguna en las frecuencias de operación. Estas estimaciones han de considerarse un cálculo prudente cuyo objetivo para la Administración debe ser que no se lleven a la práctica porque se implantan medidas compensatorias según se recoge en los apartados 3.3 y 3.4.5.

Adicionalmente, en caso de producirse problemas de saturación en las líneas, habría de incorporarse vehículos adicionales al servicio para la mejora de las frecuencias.

El incremento de costes de operación derivado de esta problemática se ha tenido en cuenta en las previsiones económicas de este Plan, si bien se ha estimado su repercusión parcial a lo largo del año 2020, a expensas de las medidas de priorización del transporte público que se consigan llevar a cabo.

3.2.5. Refuerzos del servicio al aeropuerto en la primera quincena de julio.

El apartado 3.15 de este Plan propone la consolidación de los servicios regulares a la demanda actualmente prestados al aeropuerto y centro penitenciario mediante vehículos de hasta 9 plazas, principalmente por la ineficiencia que supone su explotación mediante autobuses.

Sin embargo, el servicio al aeropuerto durante la primera quincena de julio podría tener alguna demanda puntual elevada que los vehículos de hasta 9 plazas no puedan atender adecuadamente. Por ello se propone

que, previendo estas situaciones, puedan realizarse expediciones concretas con autobús como complemento de los vehículos de 9 plazas en su servicio regular a la demanda.

Dada la excepcionalidad y escasa cuantía de estos refuerzos, no se realiza estimación adicional de incremento apreciable de la oferta.

3.2.6. Estimación del incremento de la oferta.

De cara a la posterior estimación económica del coste del servicio que se realiza en el apartado 5.2 del Plan, se incluye la cuantificación de estos incrementos de servicio, distinguiendo el incremento de bus-km, bus-hora y autobuses necesarios:

MEJORA DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO				
Modificación servicio	Var. Kms.	Var. Horas	Buses	Año
Cambios de servicio en las zonas sur de Pamplona, Mugartea y Mutilva: L17, L22 y L25.	157.700	10.750	2	2020
Incremento servicio de la línea 18 (parcial)	29.625	2.025	2	2020
Mejora del servicio nocturno del Transporte Urbano Comarcal (parcial)	72.900	5.020	0	2020
Adecuación del servicio a las velocidades de circulación e incrementos de demanda (parcial)	0	19.700	8	2020
TOTAL	260.225	37.495	12	

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

	<i>2020</i>
Kilómetros "K"	
Estimación servicio en inicio 2020	7.997.231,81
Variación	260.225,00
Total "K"	8.257.456,81
Horas "H"	
Estimación servicio en inicio 2020	626.753,52
Variación	37.495,00
Total "H"	664.248,52

La adecuación efectiva de las líneas, su frecuencia, paradas, horarios, recorridos, etc. se realizará mediante la correspondiente Resolución del Presidente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

3.3.- MEJORA DE LA VELOCIDAD COMERCIAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

3.3.1. Introducción.

El **objetivo** es hacer más atractivo y competitivo el servicio de transporte público mediante la mejora de su velocidad comercial, debido al impacto que tiene sobre los tiempos de viaje de las personas usuarias, uno de los principales condicionantes en la decisión de utilizar o no el autobús.

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, trata en su artículo 6 bis la planificación del servicio por medio del Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona. En el apartado 3 de dicho artículo se recogen las directrices que debe seguir el Plan de Transporte; de su contenido extraemos las siguientes consideraciones (el subrayado es nuestro):

“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.

.....

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

.....

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

.....

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.”

Por otra parte, el artículo 6 ter (Integración en la planificación urbanística) de la citada Ley Foral vuelve a incidir en la importancia de una actuación coordinada de las Administraciones para mejorar la velocidad comercial del transporte público (el subrayado es nuestro):

“Artículo 6 ter. Integración en la planificación urbanística.

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.

5. 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."

En definitiva, todas las Administraciones concernidas por este Plan de Transporte deben impulsar medidas que mejoren la velocidad comercial del Transporte Urbano Comarcal (reserva de carriles bus, priorización semafórica, etc.) "... hasta alcanzar valores de la misma semejantes a los mejores resultados obtenidos en áreas metropolitanas similares".

De hecho, se podrían llegar a modular las aportaciones presupuestarias de los municipios "...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".

3.3.2. Principales actuaciones llevadas a cabo.

A lo largo de estos 20 años de funcionamiento del Transporte Urbano Comarcal se han llevado a cabo diversas iniciativas para la mejora de la velocidad comercial, de manera coordinada entre las diferentes Administraciones, incluso mediante la firma de convenios de colaboración. Entre ellas, cabría destacar las siguientes:

- Diversas actuaciones del Ayuntamiento de Pamplona en paradas del transporte público a través de los fondos recibidos del Plan E.
- Inclusión de un carril reservado bus-taxi en el sentido de salida desde la urbanización de Sarriguren a través de la Av. Reino de Navarra y su salida a la rotonda de acceso a Sarriguren bajo la ronda Este (PA-30).
- Implantación de carriles reservados bus-taxi en la Avda. de Gipuzkoa en sus accesos a la rotonda de cruce con la PA-30, tanto en la salida desde Pamplona, como en la salida desde Berriozar
- Circulación exclusiva del transporte público en las calles Navas de Tolosa y Padre Moret. Carril reservado en la calle Yanguas y Miranda.
- Priorización semafórica para el transporte público en el cruce entre la calle Yanguas y Miranda y la Plaza de la Paz, así como en el cruce entre la Avenida de Conde Oliveto y la Plaza de la Paz.
- Giro a izquierda exclusivo para el transporte público entre la calle Paulino Caballero y la Avenida de la Baja Navarra, lo que ha permitido evitar el paso por la Plaza de Merindades a numerosas líneas del TUC.
- Giro a izquierda exclusivo para el transporte público entre la calle Monasterio de Urdax y la Avenida de Bayona, lo que ha permitido acortar el recorrido del transporte público.
- Implantación en la Avda. de Pío XII de paradas de transporte público en avance y priorización semafórica del transporte público en las intersecciones de esta Avenida.
- Cruce priorizado para transporte público en Huarte entre las calles Zubiarte y Pérez Goyena, permitiendo reducir el recorrido del TUC y evitando el paso del mismo por el barrio de Mokarte.

3.3.3. Resultados obtenidos.

La evolución de la velocidad comercial del Transporte Urbano Comarcal durante los últimos años ha sido la siguiente:

Año	Velocidad comercial (Km/h) (*)	Variación (%)
2002	13,11	
2003	13,45	2,63%
2004	13,21	-1,83%
2005	13,30	0,67%
2006	13,12	-1,35%
2007	13,19	0,54%
2008	13,15	-0,28%
2009	13,03	-0,89%

Año	Velocidad comercial (Km/h) (*)	Variación (%)
2010	13,11	0,58%
2011	13,12	0,08%
2012	13,20	0,63%
2013	13,28	0,58%
2014	13,24	-0,27%
2015	13,32	0,62%
2016	13,28	-0,30%
2017	13,23	-0,41%
2018	13,01	-1,70%
2019 (**)	12,77	-1,82%

Nota (*): la velocidad comercial se obtiene como cociente entre los BusxKm útiles recorridos por los autobuses dentro del recorrido de las líneas durante el año y las BusxHoras útiles empleadas dentro del recorrido de las líneas en ese mismo periodo.

Nota ():** dato provisional

Estos resultados hay que interpretarlos teniendo en cuenta los efectos de la crisis de 2008-2014 en cuanto a reducción del tráfico –y por tanto de la congestión- y caída de los viajeros del transporte público. Por idéntica razón, con la posterior recuperación a partir de 2015, el incremento del tráfico y de los viajeros del transporte público repercute en sentido contrario, siendo el aumento del tráfico el factor principal de la reducción de la velocidad comercial.

Desde el año 2015 la velocidad comercial se ha reducido de 13,3 km/h a 12,8 km/h, lo que significa una variación del -4,2%.

Más que el resultado en sí, lo preocupante es la tendencia, por lo que es necesario impulsar por todas las Administraciones actuaciones más decididas para mejorar la velocidad comercial del transporte público.

Por otra parte, las modificaciones a la baja de las velocidades de circulación en gran parte del viario de la ciudad por las que discurre el transporte público, así como la previsión de que por una parte de ese mismo viario el tráfico pueda ser compartido con la circulación ciclista puede reducir aún más la velocidad comercial del transporte público.

En un análisis preliminar y dependiendo de la configuración que finalmente resulte, se ha estimado que la velocidad comercial se podría reducir hasta los 11,9 km/h. Si esto fuera así, para mantener la oferta del transporte público circulando más despacio sería necesario incrementar la dotación de autobuses y sus costes de explotación en aproximadamente 2,5 millones de euros al año.

Evidentemente, el anterior escenario no sería el deseable, pues el servicio de transporte público perdería atractivo para las personas usuarias –se mantendrían las frecuencias del servicio, pero con tiempos de viaje

más largos- y además se incrementarían los costes del sistema que deben ser sufragados por personas usuarias y Administraciones.

3.3.4. Propuestas de actuación.

Se propone seguir impulsando de manera decidida con las Administraciones titulares del viario público las actuaciones señaladas por la Ley Foral para mejorar la velocidad comercial:

- 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.

También se deberían estudiar otro tipo de alternativas que obtengan resultados equivalentes: implantación de ondas verdes semafóricas más adecuadas para el transporte público, etc.

Para ello, se prevé:

1. Realizar estudios de mejora de la velocidad comercial con los Ayuntamientos y el Gobierno de Navarra para implantar actuaciones en el viario de su competencia, tal y como se recoge en el apartado 3.4.5 de este Plan.
2. Realizar convenios de colaboración con las Administraciones implicadas para llevar adelante las actuaciones que ya están definidas, tal y como se recoge en el apartado 3.10.1 de este Plan.

Finalmente, señalar que los resultados de las actuaciones de mejora de la velocidad comercial, así como la propia evolución del indicador de la velocidad comercial en sí, deberán ser objeto de especial atención en la fase de seguimiento y actualización del Plan según se describe en el apartado 7.

3.4.- ESTUDIOS DE LA RED DEL TRANSPORTE URBANO COMARCAL Y SU COORDINACIÓN CON OTROS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.

3.4.1. Introducción.

Con el **objetivo** de definir una futura oferta de transporte público más atractiva, este Plan de Transporte recoge la elaboración de estudios de la red del Transporte Urbano Comarcal y su coordinación con otros servicios de transporte público.

A continuación, se detallan los diferentes estudios considerados.

3.4.2. Medición de la movilidad en la comarca de Pamplona y construcción de un modelo integrado de movilidad general.

Para el conocimiento de la movilidad en el área metropolitana de Pamplona existe una base de partida reseñable: la «Encuesta Domiciliaria de Movilidad» (EDM 2013) realizada por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona en dicho ámbito durante los meses de octubre y noviembre de 2013. Estos trabajos tenían por objeto caracterizar la población y la movilidad en día laborable.

A partir de los datos anteriores, se construyó un modelo de transporte que, una vez ajustado para simular la situación de 2013, permitía estimar la evolución de la movilidad peatonal, en bici, en transporte público y en vehículo privado para diferentes escenarios de actuación en la ciudad.

Los anteriores datos y herramientas constituyen un punto de partida muy importante para la elaboración de estudios y propuestas posteriores, si bien sería necesario actualizarlos dado el tiempo transcurrido y los cambios experimentados desde entonces.

Por otra parte, la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Navarra dispone también de datos de vehículo privado y modelos de transporte relativos a la red viaria interurbana de la comarca.

Según se recoge en los apartados 3.1.3 y 3.1.4 relativos al PMUSCP, es necesario realizar una nueva medición completa de la movilidad en el área metropolitana mediante una nueva Encuesta Domiciliaria de Movilidad y, a partir de sus resultados, construir un modelo movilidad general integrado, tanto urbano como interurbano y para todos los modos de transporte, que permita evaluar mejor las actuaciones previstas en el PMUSCP. El coste total de estos estudios se estima en unos 250.000 euros.

En este Plan de Transporte se prevé iniciar los trabajos mediante una medición simplificada de la movilidad en la comarca de Pamplona que permita actualizar el modelo de transporte ya construido. Se estima que la contratación de la asistencia técnica para su elaboración ascienda a 40.000 € en 2020.

Se propone realizar este trabajo de manera coordinada con el Departamento de Cohesión Territorial del Gobierno de Navarra y con el Ayuntamiento de Pamplona, para lo cual sería conveniente suscribir un convenio de colaboración específico.

3.4.3. Estudio de coordinación con la planificación del transporte Interurbano de la zona denominada Interurbano de la Comarca de Pamplona.

Mediante Acuerdo del Gobierno de Navarra de 14 de abril de 2011 se aprobó el Plan Integral de Transporte Interurbano de Navarra (PITNA). Dicho Plan fue sometido a un proceso de revisión a partir del cual se definió una estructura de servicios con carácter zonal de tal manera que el territorio se dividía en zonas de movilidad a cabeceras comarcales. Una de dichas zonas ha sido denominada “Interurbano de la Comarca de Pamplona” y se corresponde con el ámbito formado por los 50 municipios integrados en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, exceptuando el área del Transporte Urbano Comarcal. En dicho territorio se observa una concentración de pequeñas poblaciones diseminadas con necesidades de movilidad en muchos casos no satisfechas con los servicios de transporte interurbano actualmente vigentes.

Por otra parte, en esta zona así delimitada existen algunos servicios de transporte de baja densidad mediante taxi a la demanda impulsados por algunos de los Municipios integrados en la Mancomunidad. También hay iniciativas de otros Ayuntamientos para poner en marcha servicios similares.

Como ya se ha citado en el apartado 3.1.4, a pesar de que dentro del objeto del convenio del PMUSCP se planteaba que durante su elaboración se trabajaría coordinadamente en los procesos de planificación y participación pública para la definición de los nuevos servicios de transporte interurbano en dicha zona, esa planificación no llegó a iniciarse.

Por ello, se propone trabajar coordinadamente entre el Departamento de Cohesión Territorial del Gobierno de Navarra, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y los Ayuntamientos afectados cuando dichos procesos de planificación y participación pública para la definición de los nuevos servicios de transporte interurbano en dicha zona se pongan en marcha.

3.4.4. Evaluación de la nueva red de servicio nocturno.

Tal y como se describe en el apartado 3.2.3 de este Plan, está previsto llevar a cabo una ambiciosa reordenación del servicio nocturno cuyos resultados deberán ser objeto de evaluación. En esta evaluación se tendrá en cuenta, además de la demanda obtenida, la percepción de los clientes, particularmente desde el punto de vista de perspectiva de género.

En principio, este estudio se realizaría con medios propios, pudiendo complementarse con asistencias técnicas especializadas si fuese necesario.

Los resultados de este estudio deberán ser objeto de especial atención en la fase de seguimiento y actualización del Plan según se describe en el apartado 7.

3.4.5. Estudio de actuaciones en la vía pública que mejoren la velocidad comercial del servicio.

Como ya se ha citado en el apartado 3.3.4, con el fin de mejorar la velocidad comercial del servicio de transporte público, se prevé realizar estudios de actuaciones en la vía pública que mejoren dicho indicador. Estos estudios se elaborarían de manera coordinada con las Administraciones competentes en dichas vías públicas: Ayuntamientos y Gobierno de Navarra. Para ello se crearán grupos de trabajo específicos entre la Mancomunidad y dichas Administraciones.

Se considera especialmente importante la creación de los siguientes grupos de trabajo:

- Grupo de trabajo con el Ayuntamiento de Pamplona, dado el incremento del tráfico en el centro de la ciudad, así como la previsión de medidas de calmado de tráfico y de uso compartido de la calzada con la circulación ciclista.
- Grupo de trabajo con el Gobierno de Navarra, para priorizar el transporte público en la rotonda de acceso a Sarriguren situada bajo la ronda Este (PA 30).

El tipo de actuaciones que se analizarían serían, entre otras:

- La reserva de carriles bus.
- La instalación de sistemas de priorización semafórica a la demanda del transporte público.
- La previsión de calzadas directas a través de rotondas para uso exclusivo del transporte público.
- La ejecución de paradas en el propio carril de circulación, es decir, sin apartadero.
- La implantación de reductores de velocidad en la calzada cuyo diseño no afecte a la normal velocidad del transporte público, como por ejemplo los denominados "cojines berlineses". En el caso de implantar pasos de cebra sobreelevados, sus rampas de acceso no tendrían una pendiente demasiado pronunciada que perjudique al transporte público.
- La revisión de los límites de velocidad en las vías por las que circula el transporte público.
- La regulación semafórica del viario mediante la implantación de ondas verdes semafóricas con una velocidad más próxima a la del transporte público.
- La no consideración del uso compartido con la circulación ciclista en aquellas vías por las que discurre el transporte público.
- Otras que obtengan un resultado equivalente.

Estos estudios se realizarían con medios propios, pudiendo complementarse con asistencias técnicas especializadas si fuese necesario.

3.4.6. Estudio de una conexión peatonal al aeropuerto de Pamplona-Noáin.

A lo largo de los últimos años, se han llevado a cabo diferentes iniciativas para dotar de un servicio de transporte público al aeropuerto de Pamplona-Noáin:

- Entre 2007 y 2010 existió una experiencia piloto mediante la línea 21 Centro – Aeropuerto de Noáin que se suspendió ante el descenso de tráfico de pasajeros en el aeropuerto y la baja demanda de la línea.
- Entre noviembre de 2017 y julio de 2019 se puso en marcha otra línea piloto - línea A "Estaciones – Aeropuerto"- que unía la estación de tren, la estación de autobuses y el aeropuerto. Su resultado fue similar al de la primera experiencia.
- Desde el mes de agosto de 2019 el servicio de transporte urbano en autobús se ha sustituido por un servicio de transporte mediante taxi a la demanda. Sus resultados de demanda son equivalentes a los del servicio de autobús, pero con unos costes notablemente inferiores.

Por otra parte, hay una gran proximidad –unos 500 metros- entre la terminal del aeropuerto y la vía PA-31 (accesos Pamplona Sur-aeropuerto) por la que circula la línea 16 (Aizoáin-Noáin-Beriáin) con una oferta de servicio muy importante –intervalo de paso 12 minutos- y una conectividad muy elevada a toda la comarca.

La opción de desviar la línea 16 hasta el aeropuerto fue descartada desde un principio debido a la gran demanda que tiene dicha línea y al incremento de tiempo de viaje que se les repercutía, teniendo además en cuenta el escaso número de viajeros que cabe esperar en el aeropuerto.

Por ello se ha realizado un estudio para mejorar la conexión peatonal entre la terminal del aeropuerto y la PA-31, de manera que se pueda implantar en ella una pareja de paradas de la línea 16 que atienda al aeropuerto. La estimación económica de la actuación sería:

- Conexión peatonal: 450.000 euros.
- Instalación de pérgola en el acceso peatonal (opcional): entre 230.000 y 365.000 euros.
- Ejecución de una rotonda en la intersección de la PA-31 (opcional): 485.000 euros.

Por lo tanto, el coste podría estar entre los 1.165.000 euros y los 1.300.000 euros, con una opción de mínimos que costaría unos 450.000 euros.

Aunque se trata de una inversión importante, hay que tener en cuenta que en las diferentes experiencias piloto de transporte público que se han desarrollado hasta la fecha se ha incurrido ya en unos gastos corrientes bastante superiores: aproximadamente 600.000 euros/año en la primera línea piloto (2007-2010) y unos 300.000 euros/año en la segunda línea piloto (2017-2019). En la actualidad se estarían destinando unos 100.000 euros/año al servicio de taxi a la demanda.

A continuación, se incluyen diversas vistas de la solución propuesta:



Vista aérea de la propuesta de conexión peatonal entre el aeropuerto y la PA-31



Nuevas paradas de la línea 16 en la PA-31, junto a su intersección con el vial de acceso al aeropuerto



Vista de la conexión peatonal paralela al vial de acceso al aeropuerto



Vista de la llegada de la conexión peatonal al recinto del aeropuerto

A partir de este estudio, se propone analizar si esta alternativa resuelve las necesidades de transporte público al aeropuerto y si es así, como llevarla a cabo. Para ello se estudiará en una comisión creada al efecto entre el Departamento de Cohesión Territorial del Gobierno de Navarra, SODENA, AENA y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

3.4.7 “Estudio para la implantación de un proyecto piloto de elementos de transporte público eléctrico de pequeño tamaño en el Casco Antiguo y el Ensanche de Pamplona”.

Con el objetivo de mejorar la capilaridad del transporte público en la zona centro de la ciudad, que actualmente cuenta con paradas de la red en sus zonas exteriores, se estudiará la puesta en marcha de elementos de transporte público eléctrico de pequeño tamaño que atraviese el Casco, bien de forma continua o a demanda.

3.5.- PLAN DE INTRODUCCIÓN DE ENERGÍAS MENOS CONTAMINANTES. CAMBIO CLIMÁTICO.

3.5.1. Introducción.

El Plan Estratégico MCP-SCPSA 2017-2030, aprobado por la Asamblea de MCP el 27 de octubre de 2016, estableció el objetivo de que **la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona fuese Neutra en Carbono en el horizonte del año 2030**. Para ello, se prevé que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona redacte y desarrolle una **Estrategia Energética y Cambio Climático**, de forma que su actividad llegue a ser plenamente sostenible desde el punto de vista de emisiones de gases de efecto invernadero.

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. El consumo sistemático de este combustible fósil generó en 2018 una Huella de Carbono-Emissiones de Gases de Efecto Invernadero de 14.252 toneladas de CO₂eq (un 29,8% del total de Emisiones GEI de MCP/SCPSA); además del impacto derivado de las emisiones de partículas que afectan directamente a la calidad del aire urbano en la Comarca. No obstante, ha de tenerse en cuenta que las emisiones derivadas de la circulación de un autobús del servicio del Transporte Urbano Comarcal en hora punta vendrían a suponer una séptima parte de las emitidas por los vehículos privados equivalentes necesarios para el desplazamiento del mismo volumen de personas, de ahí el papel estratégico del transporte público en la reducción del impacto medioambiental de los desplazamientos en el área metropolitana de Pamplona.

Por eso, en este Plan de Transporte se va a proponer el avanzar en una transición hacia energías menos contaminantes, bajas en carbono y que contribuyan a una mejora sustancial en términos medioambientales del servicio prestado.

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.

3.5.2. Introducción de vehículos híbridos diésel-eléctricos.

La Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona celebrada el 30 de octubre de 2014 aprobó el I Plan de introducción de energías menos contaminantes en el TUC, por el que se inició una prueba piloto con la adquisición de 4 autobuses híbridos diésel-eléctricos dentro de la renovación de flota correspondiente al año 2015. Este Plan fue ampliado a finales de 2015, de manera que en el año 2016 se introdujeron otros 5 autobuses híbridos.

Posteriormente, atendiendo a los resultados observados en cuanto a ahorros de combustible, y por tanto de emisiones, el VI Plan de Transporte propuso que todos los autobuses que se incorporasen a la flota del Transporte Urbano Comarcal durante su periodo de vigencia fueran de tecnología híbrida diésel-eléctrica, a excepción de los 6 vehículos correspondientes a la prueba piloto de introducción de autobuses eléctricos.

En este VII Plan de Transporte se contempla igualmente que los autobuses incorporados a la flota en 2020 sean de tecnología híbrida diésel-eléctrica. Así está valorado en la inversión considerada en el Plan de renovación de flota del apartado 3.6.

3.5.3. Incorporación de vehículos impulsados por biogás.

A finales del año 2016 se inició una experiencia piloto para el uso del biogás de la estación depuradora de aguas residuales de Arazuri, donde participaron tres autobuses del Transporte Urbano Comarcal y dos camiones de recogida de residuos.

El proyecto fue promovido conjuntamente por MCP/SCPSA, el Grupo Hera y Gas Natural Fenosa, y ha contado también con la colaboración de la empresa pública NILSA y la sociedad pública SODENA dependientes del Gobierno de Navarra, junto con las empresas TCC y FCC, responsables estas últimas del transporte público y de la recogida de residuos respectivamente.

El biogás se obtiene con los fangos orgánicos que se retiran del agua residual y que posteriormente se estabilizan en los digestores de la depuradora. El gas obtenido contiene un 60% de metano y el resto es CO₂. Mediante el proceso experimentado en este proyecto se retira el CO₂ y el gas alcanza la calidad de Biometano, un combustible prácticamente igual al gas natural, con más del 97% de metano, pero de origen completamente local y renovable 'cero emisiones'. Se trata por tanto de un proyecto de economía circular, ya que se aprovechan los fangos generados en la Comarca para transformarlos en combustible.

Este biogás fue utilizado entre enero y mayo de 2017 en 3 autobuses urbanos de diferentes fabricantes y con motor de propulsión a gas natural, habiendo recorrido 14.000 kilómetros con unos consumos de Biometano muy satisfactorios. La experiencia piloto ha confirmado la viabilidad de utilizar el biogás producido en la estación depuradora de aguas residuales como combustible de la flota de transporte público.

Por ello, este Plan de Transporte prevé considerar la utilización del biogás como combustible de una parte de la flota del TUC a escala operativa. A este respecto, aunque existen estudios preliminares, aún no está definido

el diseño del suministro de biogás. Este diseño se realizará al elaborar la Estrategia Energética de MCP/SCPSA que definirá el grado y alcance de despliegue de esta tecnología y determinará la solución para la estación de suministro de biogás, su alternativa de respaldo y el número de autobuses a abastecer, cuya incorporación se materializaría en las renovaciones de flota futuras.

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.

3.5.4. Seguimiento de la prueba piloto de introducción de autobuses eléctricos.

En el marco del anterior Plan de Transporte se puso en marcha una experiencia piloto de incorporación de autobuses de propulsión 100% eléctrica y carga "de oportunidad", que comenzó a operar en marzo de 2019.

En el periodo de vigencia de este VII Plan de Transporte se procederá al estudio de su resultado operativo y económico. Para ello deberá resolverse la extracción y posterior análisis e interpretación de los datos registrados por los sistemas de monitorización implantados a bordo de los vehículos y postes de carga.

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.

3.6.- PLAN DE RENOVACIÓN DE FLOTA.

Su **objetivo** es mejorar la calidad de la flota de autobuses.

Este plan de renovación de flota está formado por 16 autobuses en el año 2020 (9 rígidos de 12 metros de longitud y 7 articulados de 18 metros de longitud) que se incorporarán al servicio previamente a San Fermín.

Todos estos vehículos están previstos de tecnología híbrida diésel-eléctrica, según se recoge en el apartado 3.5.2. La inversión considerada para el periodo de vigencia del Plan de Transporte es de 5,4 millones de euros.

3.7.- PROYECTO DE NUEVAS COCHERAS DE LA FLOTA DE 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 se aprobó definitivamente en 2014.

Sin embargo, el Ayuntamiento de Pamplona aún no ha obtenido la citada parcela al no haber presentado el promotor privado de la actuación ni el Proyecto de Reparcelación, ni el de Urbanización. Por ello se está analizando las alternativas para resolver la situación.

Mientras se resuelven las anteriores cuestiones, 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 120.000 euros en 2020. No se estima que dicha inversión pueda ser iniciada en el periodo de vigencia de este Plan de Transporte.

3.8.- PROGRAMA DE RENOVACIÓN TECNOLÓGICA.

3.8.1. Introducción.

El **objetivo** es modernizar la tecnología utilizada en el transporte público.

Para ello se prevén las actuaciones que se describen a continuación.

3.8.2. Finalización de la fase 1 de la renovación tecnológica del Transporte Urbano Comarcal.

Durante el año 2019 se ha llevado a cabo una ambiciosa renovación tecnológica del Transporte Urbano Comarcal, implantándose nuevos equipos del Sistema de Ayuda a la Explotación, el medio de pago y el sistema de comunicaciones, diseñados todos ellos como un conjunto integrado, con interoperabilidad entre los mismos basada en estándares y con independencia del proveedor de cada solución. Esta actuación se terminará en 2020 y será la base para futuras mejoras.

En 2020 se completará el ajuste de los nuevos equipos y sistemas a la operativa del Transporte Urbano Comarcal, así como la resolución de incidencias en los diferentes sistemas propias de una implantación de estas características y el despliegue de todas las funcionalidades previstas en la fase 1 del contrato de suministro.

Para ello se continuará con la ayuda de la consultoría especializada contratada al efecto para la dirección del proyecto de implantación tecnológica y cuyo presupuesto en 2020 es de 43.880,85 euros.

La inversión asociada a estos equipos tecnológicos asciende a 2.592.000 euros, previéndose su adscripción en este año 2020.

3.8.3. Sistema de medio de pago y nuevas modalidades de recarga y pago del transporte.

El sistema de medio de pago ha quedado renovado dentro del proceso descrito en el apartado anterior.

Como novedad reseñable, en 2020 se van a instalar canceladoras en la plataforma central de los autobuses destinadas a las personas con movilidad reducida que se desplacen en sillas de ruedas u otros dispositivos de desplazamiento. El motivo de esta actuación es que, actualmente, estas personas acceden al autobús por la segunda puerta del vehículo y pagan la tarifa del servicio en las canceladoras ubicadas junto al personal de conducción en la primera puerta, debiendo ser en general otra persona la que realice el pago del viaje, ocasionando diversas molestias. Por ello el Comité de Representantes de Personas con Discapacidad de Navarra (CERMIN) había solicitado resolver esta situación. La inversión asociada a esta actuación es de 180.000 euros y ya está incluida en la inversión de los equipos tecnológicos recogida en el apartado anterior.

En cuanto a las nuevas modalidades de recarga y pago del transporte, en septiembre de 2019 se puso a disposición del público la posibilidad de recargar la tarjeta de transporte mediante una aplicación móvil.

En 2020 se va a continuar introduciendo nuevas modalidades de recarga y pago del transporte:

- Se diseñará parte de la fase 2 del proyecto de renovación tecnológica que incluye la recarga telemática de las tarjetas de transporte y el pago mediante códigos QR.
- Se contratará e implantará la recarga telemática de las tarjetas. Esta modalidad de recarga de la tarjeta de transporte permite realizar la recarga de la tarjeta mediante compra electrónica por internet a través de dispositivos fijos o móviles. Para la actualización del saldo monetario registrado en las tarjetas de transporte, una vez recibida la operación de compra electrónica, desde el Sistema Central de gestión del Medio de pago (SCM) se envía telemáticamente a todos los equipos de los autobuses una orden para que cuando detecten la tarjeta objeto de recarga, apliquen una operación de incremento de saldo por el importe recargado. De esta manera, cuando el cliente accede el autobús con su tarjeta, la canceladora primeramente aplica la recarga y, a continuación, le descuenta la tarifa del viaje.
- Se habilitará la lectura de códigos QR en los nuevos equipos de pago instalados a bordo de los autobuses, principalmente con los siguientes objetivos: a) fomentar la intermodalidad con los aparcamientos disuasorios de la ciudad, por ejemplo el actual aparcamiento de Trinitarios; b) fomentar la intermodalidad con el transporte interurbano de Navarra y c) generar títulos de eventos que se puedan ofertar a organismos públicos y privados para fomentar el transporte público entre las personas que acudan a convenciones, cursos, exhibiciones, etc. que se organicen en la comarca de Pamplona.

Por otra parte, con relación a la red de recarga, propiedad de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona al igual que las tarjetas de transporte, el coste estimado para este servicio es de 625.600,30 euros en 2020; la adquisición y edición de las tarjetas de transporte se prevé que supongan un coste de 42.350,00 euros en 2020.

3.8.4. Colaboración con la definición de la Tarjeta Única de Transporte de Navarra.

Dentro del proyecto de modernización tecnológica del transporte interurbano que se está llevando a cabo por el Gobierno de Navarra, el 9 de junio de 2015 se firmó un Protocolo de colaboración entre el Departamento de Fomento (posteriormente Desarrollo Económico y hoy Cohesión Territorial) y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para coordinar las actuaciones de ambas entidades relativas a dicho proceso de modernización. Entre ellas se encontraba el estudio de la evolución del sistema de pago de los títulos de transporte de la Mancomunidad hacia un medio de pago unificado en la forma de tarjeta única de transporte, que pudiera ser aceptada por todos los operadores de transporte y todas las Administraciones implicadas.

Al amparo de dicho protocolo, se firmó el 1 de julio de 2016 el “Convenio entre el Departamento de Desarrollo Económico y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, para el desarrollo de los trabajos de asistencia que permitan definir una estructura de datos de la futura Tarjeta Única de Transporte de Navarra y sus procedimientos asociados”. A través de dichos trabajos se definieron los requisitos técnicos de la futura Tarjeta Única de Transporte de Navarra (TUTN) a partir de la actual tarjeta sin contacto del TUC de tecnología Mifare Classic, actualizándola a tecnología Mifare Desfire.

Se propone seguir colaborando con el Departamento de Cohesión Territorial en el avance de este proyecto. Para este año y como primer paso, se propone trabajar en la línea de favorecer el transbordo entre el transporte interurbano y el TUC a través de la utilización de códigos QR incorporados en los billetes en papel o digitales del transporte interurbano.

3.8.5. Suministro de acceso a internet a las personas usuarias mediante la implantación de servicio de *wifi* en los autobuses de transporte público.

Dentro del programa de renovación tecnológica implantado, en enero de 2019 se puso en marcha el suministro del servicio de internet a personas usuarias mediante *wifi* en los autobuses de la línea 18 que, en el mes de marzo, se extendió también a la línea 9.

Está previsto que el pliego de condiciones de la nueva concesión del Transporte Urbano Comarcal que se licitará en 2020 recoja el suministro de este servicio en todos los autobuses de la flota, para lo cual ya está preparada la infraestructura tecnológica.

3.8.6. Prueba piloto de utilización de la tarjeta del TUC en la gestión del pago del servicio de taxi regular a la demanda en zonas de baja densidad impulsado por otras Administraciones.

En la actualidad, varios de los Ayuntamientos integrados en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona ofrecen un servicio de taxi a la demanda a sus vecinos. Para hacer uso de estos servicios, las personas usuarias interesadas deben comprar previamente en el Ayuntamiento, al precio establecido, los billetes en papel (prepagado); al acceder al servicio entregan al taxista este billete en señal de pago. Posteriormente, la Asociación Teletaxi San Fermín recoge de sus asociados estos billetes, los agrupa manualmente y envía una

factura e informe al Ayuntamiento por el servicio prestado. Tras ello, el Ayuntamiento, también de manera manual, realiza las comprobaciones pertinentes cotejando el informe de la Asociación de taxistas y los billetes entregados para, finalmente, abonar a la asociación Teletaxi San Fermín el precio de los servicios según el acuerdo que tienen establecido.

Por otra parte, tal y como se recoge en el apartado 3.15, la Mancomunidad también ha puesto en marcha servicios de taxi regular a la demanda al Centro Penitenciario y al aeropuerto de Pamplona-Noáin. En este caso el pago del servicio por las personas usuarias se realiza en metálico cuando acceden al taxi.

En todos estos casos se trata de un sistema muy manual en el que la utilización de la tarjeta de transporte existente para el TUC podría suponer mejoras en su gestión.

Por ello se propone realizar una prueba piloto de utilización de la tarjeta personalizada del TUC en la gestión del pago de estos servicios de taxi.

Para realizar la prueba piloto, las personas usuarias de este servicio de taxi deben disponer de una tarjeta personalizada del transporte público y darse de alta para el uso del mismo en el Ayuntamiento correspondiente. Adicionalmente, será necesario instalar a bordo de los vehículos de taxi dispositivos electrónicos que permitan la lectura de las tarjetas de transporte del TUC. De esta forma, al acceder al servicio, el usuario se identificará con la tarjeta de transporte. Esta información llegará a la Mancomunidad quien, tras procesarla, la remitirá al Ayuntamiento. Con esta información, el Ayuntamiento facturará con posterioridad al usuario el servicio utilizado (pospago) y abonará a la Asociación Teletaxi San Fermín los servicios prestados. Para ello la Mancomunidad debe adaptar previamente el Sistema Central de Gestión del Medio de pago (SCM) y el Ayuntamiento adaptar su sistema de gestión de la facturación.

Para llevar a cabo esta experiencia piloto, se debería firmar por parte de la Mancomunidad un convenio de colaboración con un Ayuntamiento interesado y la Asociación Teletaxi San Fermín, después licitar los trabajos necesarios y realizar la prueba piloto.

El presupuesto para esta experiencia piloto es de 50.000 euros en 2020.

3.9.- PROGRAMA PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD DEL PERSONAL CONDUCTOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y DEL SECTOR DEL TAXI.

3.9.1. Introducción.

A lo largo de los últimos años se han producido algunos hechos cometidos por personas usuarias que han afectado tanto a la seguridad de los conductores del Transporte Urbano Comarcal, del sector del Taxi, como al resto de personas usuarias, así como a los bienes adscritos al servicio (autobuses, vehículos de taxi y mobiliario urbano en paradas).

Por ello, este Plan de Transporte prevé varias actuaciones para tratar de prevenir o mitigar estas actuaciones.

3.9.2. Disposición de cámaras de videovigilancia en la flota de transporte público.

Desde el año 2019, todos los autobuses de la flota de transporte público que prestan el servicio de manera habitual están dotados de cámaras de videovigilancia. Esta medida ha resultado eficaz para disuadir comportamientos inadecuados o para perseguirlos cuando se han producido.

Por ello, se prevé que los 16 autobuses de la renovación de flota que se incorporen en 2020 dispongan también de este equipamiento.

3.9.3. Extensión de la implantación de semimamparas en el puesto de conducción de los autobuses.

En la actualidad, 31 autobuses de la flota de transporte público están dotados de semimamparas en el puesto de conducción para mejorar la protección del personal conductor. Estos vehículos se destinan principalmente a los servicios nocturnos por ser éstos más conflictivos.

Está previsto que los 16 autobuses de la renovación de flota que se incorporen en 2020 dispongan también de este equipamiento.

3.9.4. Realización de campañas de comunicación para promover conductas cívicas.

Según se recoge en el apartado 3.12, está previsto realizar campañas de comunicación para promover conductas cívicas, de manera que se da continuidad a la iniciativa que puso en marcha la Mancomunidad en 2019.

3.9.5. Colaboración con los cuerpos de Policía.

Como ya se viene realizando, se continuarán los trabajos de coordinación con las diferentes Policías para garantizar la protección del servicio del TUC y del Taxi en fiestas, celebraciones y eventos especiales.

3.9.6. Ayudas al sector del taxi

Tal y como se expone en el apartado 3.16, existe un programa de ayudas para la mejora del sector del taxi. Dentro de éste se desarrolla un apartado para las "Ayudas para la mejora de los elementos de seguridad y tecnológicos" que tiene como objetivo implantar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los profesionales y usuarios.

3.10.- PROGRAMA DE COLABORACIÓN CON OTRAS ADMINISTRACIONES PARA MEJORAR LA VELOCIDAD COMERCIAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO E IMPULSAR LA DOTACIÓN DE BAÑOS PÚBLICOS EN CABECERAS DE LÍNEAS.

3.10.1. Colaboración con otras Administraciones para mejorar la velocidad comercial del transporte público.

El **objetivo** es impulsar y facilitar las actuaciones de las Administraciones competentes en la vía pública para conseguir un transporte público rápido, regular y competitivo mediante la mejora de su velocidad comercial.

En el apartado 3.3 de este Plan de Transporte se ha explicado detalladamente la importancia de mejorar la velocidad comercial del transporte público y cómo la Ley Foral 8/1998, modificada por medio de la Ley Foral 11/2014, establece este tipo de actuaciones como una directriz del Plan de Transporte (artículo 6 bis) e insta a todas las Administraciones competentes a impulsar las mismas (artículo 6 ter).

Por otra parte, la puesta en práctica de estas actuaciones corresponde a las Administraciones competentes en la vía pública –Gobierno de Navarra y Ayuntamientos-, por lo que, en aplicación de los preceptos de la Ley Foral, se ha considerado necesario impulsar y facilitar las mismas, promoviendo el estudio de dichas actuaciones mediante grupos de trabajos entre la Mancomunidad y estas Administraciones, según se recoge en el apartado 3.4.5 de este Plan, así como incluir un presupuesto para firmar convenios de colaboración con dichas Administraciones que sirvan para cofinanciar el coste de las mismas en las condiciones que se establezcan.

El presupuesto considerado para llevar a cabo esta colaboración por la Mancomunidad es el siguiente:

Concepto	2020
Colaboración otras Administraciones para mejorar la velocidad comercial del transporte público	100.000,00

Como actuación concreta a la que se podría aplicar estarían las obras necesarias para priorizar el transporte público en la rotonda de acceso a Sarriguren situada bajo la ronda Este (PA 30) mediante la realización de carriles reservados, en los términos municipales de Pamplona y Egüés. En este punto concreto se producen retenciones significativas de tráfico en las horas punta que afectan a la normal prestación del Transporte Urbano Comarcal generando retrasos y falta de regularidad en sus expediciones, así como saturación de sus autobuses.

Para esta actuación existe un proyecto constructivo de 2016 realizado por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona que ya fue presentado en su momento al Gobierno de Navarra, el Ayuntamiento de Egüés y el

Ayuntamiento de Pamplona. También se está realizando por el departamento de Cohesión Territorial del Gobierno de Navarra un estudio de tráfico de la citada rotonda en que se analizan soluciones más ambiciosas con el mismo fin. Por ello, se propone acabar de consensuar la solución y firmar un convenio de colaboración entre el departamento de Cohesión Territorial del Gobierno de Navarra, el Ayuntamiento de Pamplona, el Ayuntamiento de Egüés y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para ponerla en práctica.



Proyecto elaborado por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona

Como consideración 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.

3.10.2. Colaboración con otras Administraciones para impulsar la dotación de baños en cabeceras de líneas.

La solución a la necesidad de baños para el personal conductor en las cabeceras o terminales de líneas entraría en las condiciones de seguridad y salud en el trabajo que la empresa concesionaria TCC está obligada a asegurar dentro de la prestación del servicio, todo ello sometido a la interpretación que sobre esta normativa realice la Autoridad en materia laboral.

No obstante, en este Plan de Transporte se prevé impulsar la dotación de instalaciones sanitarias en aquellas cabeceras de líneas en que fueran necesarias, para mejorar las condiciones de seguridad y salud en el trabajo del personal conductor. La actuación sería responsabilidad de la empresa concesionaria y la Mancomunidad coordinaría con los Ayuntamientos del ámbito del TUC la obtención de las licencias correspondientes.

3.11.- PARADAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

Actualmente existen 550 paradas en el servicio del Transporte Urbano Comarcal y 42 paradas en el servicio del Taxi. En ellas existen un total de 320 marquesinas instaladas, 264 postes y 110 paneles de información en tiempo real.

El día 1 de mayo de 2017 entró en vigor el nuevo contrato de mobiliario urbano en paradas. En él está previsto realizar una inversión para sustituir los elementos antiguos de mobiliario por el nuevo modelo instalado en el anterior contrato. El ritmo previsto para esta inversión es la colocación anual de, aproximadamente, 19 marquesinas, 5 postes y 5 paneles de información en tiempo real.

Este contrato tenía un plazo de duración de tres años, si bien contemplaba la posibilidad de prorrogarse de manera expresa por un periodo de 2 años. Esta prórroga fue instada en noviembre de 2019 por la empresa concesionaria y se prevé sea aprobada en el plazo establecido para tal efecto. La prórroga de contrato implica, en inicio, mantener las condiciones de contrato durante la duración de dicha prórroga.

3.12.- INFORMACIÓN A LAS PERSONAS USUARIAS 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 las personas usuarias.
- 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	2020
Acciones promoción uso TUC	60.000,00
Información cambios líneas	84.250,00
Edición tríptico San Fermín y encarte	25.000,00
Cambio Navidad y tarifas	3.000,00
Informaciones complementarias nueva tarjeta sin contacto	3.000,00
Información nuevas modalidades de recarga medio de pago	40.000,00
Información y promoción servicio Taxi	6.000,00
Reuniones conferencias y cursos	2.000,00
Otros promoción transporte público	3.750,00
TOTAL	227.000,00

A destacar que en el presupuesto de las campañas de promoción del uso del transporte público se ha previsto llevar a cabo una campaña para promover usos cívicos en el mismo, según se señala en el apartado 3.9.4.

3.13.- 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, página Web (www.mcp.es) y redes sociales (@MCP_info; <https://www.youtube.com/user/CanalMCP>).

El horario de atención telefónica se amplía durante el resto de jornada en que se presta el servicio TUC mediante los recursos aportados por la empresa concesionaria.

Además, también se ofrece un servicio de atención al ciudadano a través de los más de 256 puntos de la red de recarga atendida de las tarjetas del TUC gestionada por la empresa Logista S.A. y a través del canal de incidencias habilitado en el app móvil de recarga de la tarjeta del TUC.

3.14.- 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:

- 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.
- 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	2020
Encuesta de satisfacción de personas usuarias y cliente anónimo (TUC y Taxi)	96.000,00

3.15.- SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR A LA DEMANDA MEDIANTE VEHÍCULOS DE HASTA 9 PLAZAS.

El **objetivo** es prestar un servicio de transporte adaptado a determinadas necesidades de débil demanda a través de soluciones de transporte más eficientes para estos casos como son los servicios de transporte regular a la demanda mediante vehículos de hasta 9 plazas.

Existen determinadas necesidades de desplazamiento que responden a una débil demanda y para las que el servicio de transporte urbano en autobús es ineficiente desde el punto de vista económico y medioambiental.

Una posible solución para estos casos es la prevista en el artículo 37 (Contratación de servicio de taxi, con carácter regular o a la demanda, por plaza con pago individual) de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi. De esta forma se diseñan servicios de taxi de acceso general al público, con recorridos y horarios establecidos, que solo son realizados si dichos servicios son reservados previamente por los clientes. La gran ventaja es que solo se prestan aquellos servicios para los que hay demanda y además se realizan mediante un vehículo de hasta 9 plazas, más acorde con el escaso número de pasajeros que lo demandan.

Esta solución ha sido puesta en marcha por varios Ayuntamientos de la Comarca para aquellos vecinos que residen en núcleos de población dispersos, exteriores al ámbito del Transporte Urbano Comarcal.

Otra posible solución es prestar estos servicios con vehículos de hasta 9 plazas, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Foral 7/1998, de 1 de junio, reguladora del transporte público urbano por carretera.

Por parte de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona se puso en marcha una primera experiencia piloto en mayo de 2018 para prestar un servicio de taxi a la demanda al Centro Penitenciario de Pamplona; esta experiencia fue financiada por el Gobierno de Navarra mediante una subvención específica. Desde entonces se ha venido prestando este servicio, siempre financiado por el Gobierno de Navarra, con una valoración positiva de sus resultados.

Posteriormente, en agosto de 2019, la línea piloto A "Estaciones – Aeropuerto" que unía la estación de tren, la estación de autobuses y el aeropuerto, fue sustituida por un servicio de taxi a la demanda, también de manera experimental. Sus resultados de demanda son equivalentes a los del servicio de autobús, pero con unos costes notablemente inferiores.

Por ello, en este Plan de Transporte se propone consolidar estos servicios y licitar por la Mancomunidad la contratación de su prestación de manera conjunta, de manera que no se interrumpan los servicios cuando venzan los actuales contratos a lo largo del año 2020.

El presupuesto previsto para estos servicios es el siguiente:

Concepto	2020
Servicio a la demanda al Centro Penitenciario	50.000,00
Servicio a la demanda al aeropuerto	100.000,00
TOTAL	150.000,00

No obstante, según lo indicado en el apartado 3.2.5, en caso de preverse en el servicio al aeropuerto una demanda puntual elevada durante la primera quincena de julio, el servicio de transporte regular a la demanda mediante vehículos de hasta 9 plazas podría complementarse en algunos servicios concretos con la prestación mediante autobuses del servicio de transporte urbano comarcal.

3.16.- PROGRAMA DE AYUDAS PARA LA MEJORA DEL SECTOR DEL TAXI.

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 las personas usuarias, la colaboración con los profesionales del sector, la promoción de este sector, etc.

Para ello se propone un programa de subvenciones dirigidas a los profesionales del sector del taxi y sus asociaciones, con el siguiente presupuesto:

Concepto	2020
Programa de ayudas para la mejora del sector del taxi	70.000,00

En 2017 se aprobó por la Mancomunidad una ordenanza de subvenciones en materia de taxi en el Área Territorial de Prestación Conjunta de la Comarca de Pamplona.

Posteriormente y de conformidad con lo dispuesto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y en el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley General de Subvenciones, se aprobó el "Plan estratégico de subvenciones de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona en materia de taxi en el área territorial de prestación conjunta de la comarca de Pamplona", por medio de la Resolución 470/2017 de su Presidente, de 22 de noviembre de 2017. Este Plan estratégico fue modificado por Resolución 217/2019, de 2 de mayo de 2019.

Desde el año 2017 se vienen convocando las condiciones concretas de dichas ayudas, a ritmo de una convocatoria por año.

Para el año 2020 se propone el siguiente destino concreto para estas subvenciones:

- Ayudas para la mejora del servicio de taxi a personas con discapacidad: Su objetivo es fomentar tanto los vehículos como el servicio con vehículos adaptados a personas usuarias de sillas de ruedas, garantizando un servicio permanente y preferente para este tipo de personas usuarias. La dotación para este año 2020 es de 50.000 euros.
- Ayudas para la compra de vehículos ecológicos: Su objetivo es fomentar el uso de vehículos ecológicos y minimizar al máximo las emisiones y el ruido. La dotación para este año 2020 es de 10.000 euros.
- Ayudas para la mejora de los elementos de seguridad y tecnológicos: Su objetivo es implantar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los profesionales y personas usuarias, e impulsar desarrollos tecnológicos que permitan dar un mejor servicio. La dotación para este año 2020 es de 10.000 euros.

El proceso de convocatoria de las subvenciones para el ejercicio de 2020 se ha iniciado en fechas coincidentes con las de la elaboración de este Plan, al amparo de la prórroga del Plan Estratégico de Subvenciones 2017-2019 prevista en su apartado 1.5 para el caso de prórroga, a su vez, del Plan de Transporte 2017-2019. Sus objetivos y directrices son coincidentes con las que ahora recoge este Plan de Transporte 2020, que lo asume como propio, previendo además la posibilidad de su prórroga a ejercicios futuros en caso de prórroga del propio Plan de Transporte, con las, en su caso, adaptaciones o modificaciones que pudieran aprobarse.

Otras actuaciones previstas en este Plan de Transporte relacionadas con el servicio del taxi son las siguientes:

- La realización del estudio de coordinación con la planificación del transporte Interurbano de la zona denominada Interurbano de la Comarca de Pamplona. Detallada en el apartado 3.4.3 de este Plan. En estas zonas de baja densidad existentes alrededor del área metropolitana de Pamplona es donde pueden tener sentido el establecimiento de servicios de taxi regular a la demanda, bien interurbanos, bien urbanos.
- La realización de una prueba piloto de utilización de la tarjeta del TUC en la gestión del pago del servicio de taxi regular a la demanda en zonas de baja densidad impulsado por otras Administraciones. Detallada en el apartado 3.8.6 de este Plan.

3.17.- 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.

De ahí que una de las directrices para la redacción del Plan de Transporte recogidas en el artículo 6 bis.3 de la Ley Foral 8/1998, modificada por medio de la Ley Foral 11/2014, es *"b) Fomento del uso del transporte público mediante la integración del mismo en los instrumentos de planificación urbanística."*

Para ello la Ley Foral 8/1998, en su artículo 6 ter (Integración en la planificación urbanística), dice:

"1. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística recogerán y concretarán especialmente 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.

Por otra parte, en el apartado 5 de este artículo 6 ter se establece la obligación de elaborar un Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal con el fin de conseguir una mejora sustancial la calidad de prestación del servicio del TUC, gestión y reducción de costos del servicio público.

3.18.- 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.

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.

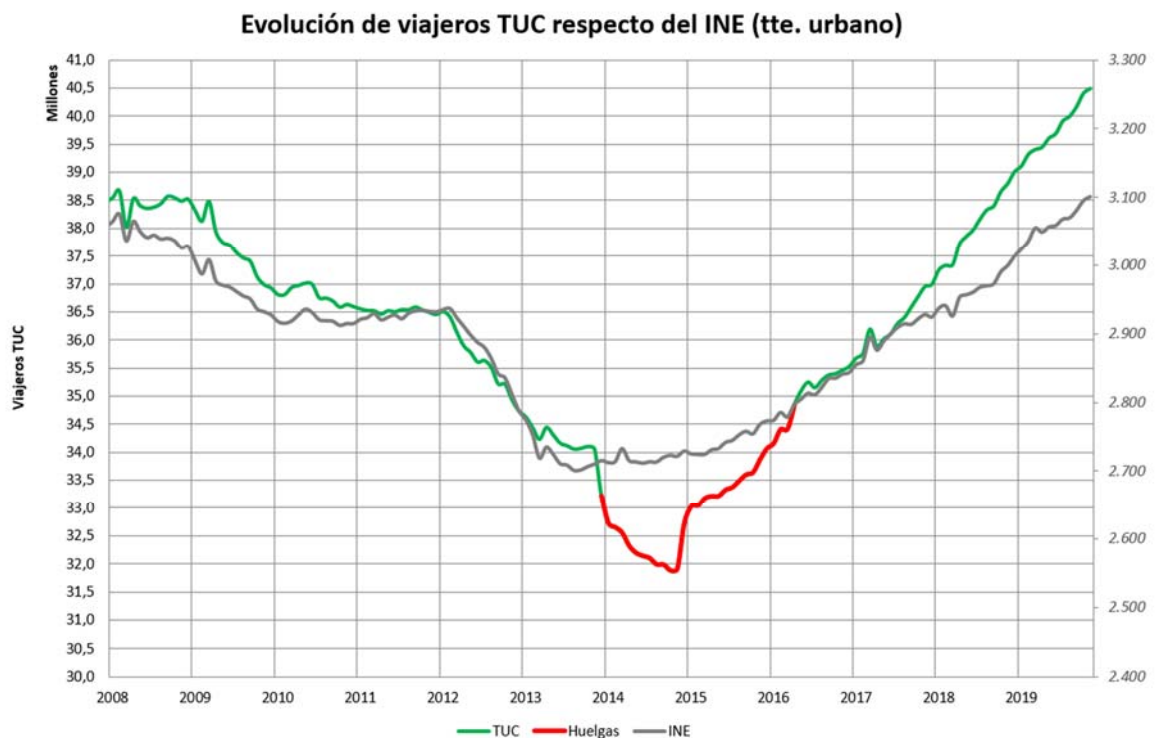
El presupuesto estimado para estas actuaciones es el siguiente:

Concepto	2020
Programa escolar	30.000,00
Semana de la movilidad	3.000,00
TOTAL	33.000,00

4.- RESULTADOS PREVISTOS DEL PLAN

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

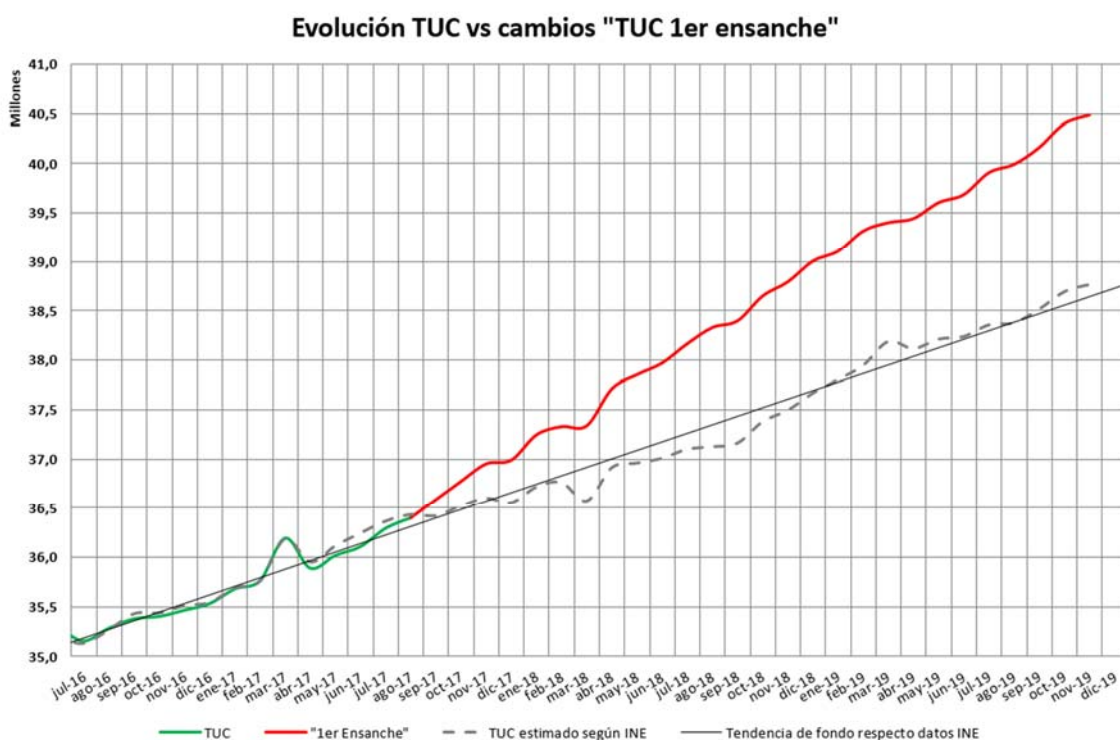
La siguiente gráfica recoge la evolución mensual del número de viajeros transportados por el Transporte Urbano Comarcal en doce meses (línea en verde y en rojo el periodo afectado por las huelgas del TUC), comparándola con la del número de viajeros del transporte urbano en España en doce meses obtenido del INE (línea en gris), ambas para el periodo 2008-2019. Los datos del TUC se expresan en millones de viajeros según la escala que figura a la izquierda de la gráfica; también los datos del transporte urbano en España se expresan en millones de viajeros según la escala que figura a la derecha de la gráfica.



En la gráfica se puede comprobar el descenso de la demanda del TUC durante la crisis, especialmente en los años 2009 y 2012-2014, para volver a remontar a partir del año 2015. La demanda máxima previa a la crisis se produjo en 2008 con 38.518.647 viajeros y la mínima en 2014 con 32.711.053 viajeros, un 15,1% inferior. A partir de 2015 se ha ido incrementando la demanda a un ritmo superior al 4% anual, superándose en 2018 el máximo previo a la crisis al alcanzar los 39.007.901 viajeros. Dicho ritmo de crecimiento se está manteniendo hasta el presente.

Por otra parte, también se puede comprobar que la tendencia en la evolución del número de viajeros del TUC ha sido muy similar a la del conjunto del transporte urbano en España, si exceptuamos los efectos de la huelga celebrada en el TUC a finales del año 2013 y principios de 2014.

Sin embargo, a partir de finales del año 2017, a raíz de las modificaciones de tráfico y transporte público introducidas en el Primer Ensanche de Pamplona, el ritmo de crecimiento de la demanda del TUC se ha acelerado con relación al ritmo de crecimiento de la demanda del transporte urbano en España. Para ello, en el siguiente gráfico se representa la evolución del número de viajeros acumulados a 12 meses en el TUC (líneas continuas verde –hasta septiembre de 2017- y roja –a partir de septiembre de 2017-) y en el conjunto del transporte urbano en España según los datos del INE (línea discontinua gris); en este último caso se ha convertido su valor a la proporción del TUC para facilitar la comparación. Como se puede apreciar, ambas tendencias son muy similares hasta septiembre de 2017, como viene resultado históricamente. Sin embargo, a partir de dicha fecha los resultados del TUC se incrementan notablemente con relación a la tendencia general (línea continua gris).



De hecho, el número de viajeros del TUC, que venía representando aproximadamente el 1,25% del total nacional, ha pasado a representar el 1,30% después de este cambio de tendencia aquí descrito.

Teniendo en cuenta esta evolución histórica así como las propuestas del Plan TUC, el resultado que se prevé es el siguiente:

	2019 (provisional)	2020
Viajeros anuales	40.600.000	41.600.000
Incremento	4,1%	2,5%

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, cuya prórroga fue aprobada por la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona celebrada el 28 de octubre de 2019, 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 30 de octubre de 2014, por el que se aprueba el "Plan de introducción de energías menos contaminantes", de fecha 29 de diciembre de 2016 por el que se acuerda prolongar hasta la finalización del contrato las modificaciones temporales acordadas por la Asamblea General de la Mancomunidad en sesión celebrada el 27 de junio de 2013.
- b) El valor asignado a las variables económico-financieras del entorno para el periodo de vigencia del Plan, incluidas las referidas al ejercicio 2019, que a la fecha de redacción de este Plan son datos reales y definitivos para el IPC y provisionales para el resto, han sido las siguientes:

	2019 (provisional)	2020 (estimado)
IPC: Tasa de incremento anual al 31 de diciembre de cada ejercicio	0,80 %	1,30 %
Tipo de interés EURIBOR	-0,25 %	-0,25 %
Precio gasoil: incremento medio de cada ejercicio	1,16%	5,00 %

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
2014	-1,00%	-4,10%	34,6071	0,9259
2015	0,00%	-14,48%	34,6071	0,8363
2016	1,60%	-8,92%	35,1608	0,7941
2017	1,10%	8,51%	35,5476	0,8385
2018	1,20%	9,24%	35,9742	0,8906

- (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.

Partiendo de los " P_H " y " P_K " aplicables a la liquidación del ejercicio 2018 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 2019 y 2020 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:

	2018 (Real)	2019 (Provisional)	2020 (Estimado)
<i>Variación estimada de los índices de precios:</i>			
IPC general		0,80 %	1,30 %
Carburantes		1,16 %	5,00 %
<i>Precios aplicables:</i>			
Precio Km	0,8906	0,8998	0,9329
Precio Hora	35,9742	36,2620	36,7334

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 3.2 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:

	2020
Total Kilómetros "K" (3.2)	8.257.456,81
Precio Km. " P_K "	0,9329
Deducción en aplicación del "Plan de introducción de energías menos contaminantes"	-82.260,00
Total coste kilómetros "$P_K * K$"	7.703.381,46
Total Horas "H" (3.2)	664.248,52
Precio Hora " P_H "	36,7334
Total coste horas "$P_H * H$"	24.400.106,58
TOTAL COSTE OPERACIÓN	32.021.228,05

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:

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

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 el periodo comprendido en el Plan queda reflejado en el siguiente cuadro:

	<i>2020</i>
Flota existente	2.741.452,50
Plan renovación flota (1)	268.900,00
TOTAL FLOTA	3.010.352,50
Emisoras	5.455,49
Sistemas de pago	3.630,00
Sistema de ayuda a la explotación	2.956,11
Renovación tecnológica	259.200,00
Videovigilancia (2)	34.383,71
Priorización semafórica (TAG)	914,16
Infraestructura Electrificación	34.086,61
TOTAL OTRAS INVERSIONES	306.242,37
TOTAL COSTE AMORTIZACIÓN	3.316.594,87

(1) Ver punto 3.6

(2) Ver punto 3.9.2

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 el único ejercicio que abarca el Plan se ha previsto un EURIBOR medio del -0,25, resultando de aplicación un interés del 0,00 %. Según estos criterios el coste de la financiación de las inversiones para el ejercicio 2020 se estima nulo.

Como resultado, los costes totales previstos para el ejercicio 2020 por compensación de las inversiones a cargo del concesionario son los siguientes:

	<i>2020</i>
Flota existente	2.741.452,50
Plan renovación flota (1)	268.900,00
TOTAL FLOTA	3.010.352,50
Emisoras	5.455,49
Sistemas de pago	3.630,00
Sistema de ayuda a la explotación	2.956,11
Renovación tecnológica (2)	259.200,00
Videovigilancia (3)	00,00
Priorización semafórica (TAG)	914,16
Infraestructura Electrificación	34.086,61
TOTAL OTRAS INVERSIONES	306.242,37
TOTAL COSTE AMORTIZACIÓN	3.316.594,87

- (1) Ver punto 3.6.
- (2) Ver punto 3.8
- (3) Ver punto 3.9.2

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 periodo comprendido por el Plan sería el siguiente:

	<i>2020</i>
Total coste operación	32.021.228,05
Total coste inversión	3.316.594,87
COSTE DE EJECUCION	35.337.822,92

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 6.2.4. 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 ejercicio 2020, que constituye el horizonte del Plan, es la siguiente:

	2020
Ingresos accesorios	4.666,67
Nivel de calidad producida/entregada	47.058,58
Nivel de calidad percibida por el usuario	179.270,78
Total incentivos	230.996,02

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:

	2020
Coste de ejecución del ejercicio	35.337.822,92
Incentivos de gestión	230.996,02
Coste bruto de la concesión	35.568.818,94

5.3. OTROS COSTES DIFERENTES DE LOS CORRESPONDIENTES AL SERVICIO EN CONCESIÓN

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 ejercicio 2020 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 7,5 + 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 3.1, 3.4 y 3.7 de este Plan, así como los estudios necesarios con motivo de la finalización de la actual concesión del servicio de transporte y licitación del nuevo contrato.

Programa de renovación tecnológica. Punto 3.8.

Programa de ayudas para la mejora del sector del taxi. Punto 3.16.

Servicios de transporte regular a la demanda. Punto 3.15.

Programa de información y promoción del servicio. Punto 3.12.

Programa de control de la calidad del servicio. Punto 3.14.

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 3.8.3.

Programa de comunicación ciudadana sobre uso del transporte. Punto 3.18.

Acciones de mejora de la velocidad comercial: Punto 3.10.1.

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:

2020

OTROS COSTES DIFERENTES DE LOS CORRESPONDIENTES AL SERVICIO EN CONCESIÓN	
Planificación, inspección, control y seguimiento	1.440.727,26
Programa de estudios del transporte	160.000,00
Programa de renovación tecnológica	93.880,85
Programa de ayudas para la mejora del sector del taxi	70.000,00
Servicios de transporte regular a la demanda	150.000,00
Programa de información y promoción del servicio	227.000,00
Programa control de calidad del servicio	96.000,00
Gestión medio de pago sin contacto TUC	667.950,30
Programa de comunicación ciudadana sobre uso del transporte	33.000,00
Mejora de la velocidad comercial	100.000,00
Otros gastos	21.385,11
TOTAL OTROS COSTES DIFERENTES DE LOS CORRESPONDIENTES AL SERVICIO EN CONCESIÓN	3.059.943,52

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:

	<i>2020</i>
Coste bruto de la concesión	35.568.818,94
Otros costes diferentes del servicio en concesión	3.059.943,52
Total coste plan	38.628.762,46

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 las personas usuarias 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. Procedimiento de aprobación de las tarifas.

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 las personas usuarias. 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.

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:

Pago en efectivo:

- 1) Billete sencillo, para abono en metálico.
- 2) Billete sencillo, especial San Fermín.

Vale promocional

Pago con tarjeta de transporte - títulos monederos

- 3) Tarifa bono-bus.
- 4) Tarifa nocturna.
- 5) Tarifa transbordo.
- 6) Tarifa social B: personas mayores de 65 años.
- 7) Tarifa social C: personas integrantes de familias numerosas.
- 8) Tarifa social E: personas que padecen discapacidad en grado igual o superior al 65%, invalidez absoluta o gran invalidez.
- 9) Tarifa social F: personas en riesgo de exclusión social

Pago con tarjeta de transporte - abonos temporales

- 10) Abono 30 días general
- 11) Abono 30 días joven menores de 31 años (Social J)
- 12) Abono 30 días familias numerosas (Social C)

A partir de este marco y las tarifas vigentes en 2020, se plantean las siguientes propuestas.

6.2.2. Estimación del ingreso medio por viajero.

Durante el año 2019 se procedió de nuevo a la congelación de las tarifas, las cuales han permanecido congeladas desde el año 2014. Esta congelación unida a la creación en años anteriores de tarifas más económicas, como los abonos temporales dirigidos a las personas que hacen un uso frecuente del transporte público, la tarifa social F para personas en riesgo de exclusión social, o la ampliación del límite de edad a los 30 años inclusive para la aplicación de la tarifa social J, ha supuesto una importante rebaja del ingreso medio

por viajero, reduciéndose un **-12,85% entre los años 2014 y 2019**, al pasar de 0,59297 euros/viajero (con IVA) a 0,51680 euros/viajero (con IVA).

No obstante lo anterior, y dado que no se ha cumplido 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 este año 2020 se han vuelto a congelar las tarifas por sexto año consecutivo**. De esta manera, las tarifas actualmente vigentes son las siguientes:

Tipo tarifa	2020
Billete Sencillo	1,35
Sencillo San Fermín	1,60
Bono-bus	0,70
Servicio nocturno	1,02
Transbordo	0,00
Social tipo B	0,33
Social tipo C	0,49
Social tipo E	0,33
Social tipo F	0,17
Abono 30 días general	30,00
Abono 30 días joven	24,00
Abono 30 días familia numerosa	21,00

Por otra parte, con base a los convenios firmados entre las Administraciones para la promoción del Transporte Urbano Comarcal, la contraprestación por la adquisición de títulos de crédito (vales promocionales) por las Administraciones Públicas queda establecido para 2020 en 0,50 €/vale.

De esta manera y a los efectos de las posteriores valoraciones económicas que se realizan en los siguientes apartados, las estimaciones del ingreso medio por viajero resultante serían las siguientes:

	2019 (provisional)	2020 (estimado)
Tarifa media (con IVA)	0,5168	0,5059
Tarifa media (sin IVA)	0,4698	0,4599
Incremento		-2,10%

De esta manera, **el ingreso medio por viajero se reducirá un -14,68% entre 2014 y 2020**, cumpliéndose de esa manera que los ingresos por tarifas sean inferiores al 50% del coste del servicio, como se demuestra en el apartado posterior.

No obstante lo anterior, estas estimaciones deberán ser objeto de especial atención en la fase de seguimiento y actualización del Plan según se describe en el apartado 7.

6.2.3. 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 el ejercicio 2020 en el apartado anterior 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 la vigencia del Plan:

	2020
Tarifa media (sin IVA) (6.2.2.)	0,4599
VIAJEROS ESTIMADOS (4)	41.600.000
TOTAL INGRESOS TARIFARIOS	19.131.814,01

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:

	2020
Total ingresos tarifarios	19.131.814,01
Total coste plan	38.628.762,46
COBERTURA DE COSTES POR TARIFAS	49,53%

Cumplíndose, la condición de que la financiación del servicio mediante los ingresos procedentes de los billetes de las personas usuarias es inferior al 50 por ciento del coste del servicio, máximo establecido en la Ley Foral. Por ello, se ha propuesto no incrementar las tarifas en 2020 al preverse que la cobertura de costes por tarifas en 2019 sea superior al 50%. El seguimiento de estas previsiones deberá ser objeto de especial atención, según se recoge en el apartado 7

6.2.4. 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. Los efectos de este acuerdo expiraban en principio el 31 de diciembre de 2016, si bien el propio acuerdo contemplaba su prolongación hasta la finalización del contrato si, previa la solicitud de la concesionaria, se consideraba que persistían las circunstancias que dieron lugar a la modificación. Así, la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona acordó con fecha 29 de diciembre de 2016 prolongar hasta la finalización del contrato dichas modificaciones.

Con posterioridad, el acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona de fecha 28 de octubre de 2019, por el que se prorrogó el actual contrato de concesión del Transporte Urbano Comarcal por un máximo de 2 años, aprobó que las regulaciones del contrato vigente se aplicaran durante el periodo de la prórroga, precisando que para los años 2020 y 2021 se aplique como compromiso de viajeros el mismo valor del último año del contrato, es decir 44.006.281.

Por otra parte, el compromiso de viajeros 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 al ejercicio comprendido en este 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:

	<i>2020</i>
Viajeros reales estimados (4)	41.600.000
Compromiso de viajeros ajustado	44.400.608
Diferencia	-2.800.608
Tarifa media (sin IVA) (6.2.2.)	0,4599
PENALIZACIÓN (35%)	450.799,87

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.

6.2.5. 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:

	<i>2020</i>
Tasas por expedición tarjetas para pago Transporte	99.414,00
Tasas varias por trámites servicio Taxi	49.683,00
Multas y recargos	4.903,00
Total ingresos por gestión Administración	154.000,00

6.2.6. 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 apartado 6.3.5.

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 6.2.3), la penalización por incumplimiento objetivo de viajeros (apartado 6.2.4), el resto de ingresos derivados de la explotación del servicio (apartado 6.2.5) y otros ingresos (apartado 6.2.6).

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:

Liquidación 2019 a pagar en 2020	Liquidación 2020 a pagar en 2021
305.486,79	1.882.742,69

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 el ejercicio que abarca el Plan:

	2020
Ajustes por imputación presupuestaria:	
Ajuste negativo por mayor necesidad de financiación: Importe liquidación ejercicio anterior a realizar en el actual	-305.486,79
Ajuste positivo por menor necesidad de financiación: Importe liquidación ejercicio actual a realizar en el siguiente	1.882.742,69
Ajuste neto de financiación	1.577.255,90

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:

	2020
Coste bruto de la concesión	35.568.818,94
Otros costes diferentes del servicio en concesión	3.059.943,52
TOTAL COSTE PLAN	38.628.762,46
Ingresos por tarifas	19.131.814,01
Penalización por compromiso de viajeros	450.799,87
Ingresos gestión Administración	154.000,00
DÉFICIT BRUTO	18.892.148,58
Ajustes por diferencias temporales de imputación:	
Más: Importe liquidación ejercicio anterior a realizar en el actual	305.486,79
Menos: Importe liquidación ejercicio actual a realizar en el siguiente	-1.882.742,69
DÉFICIT NETO A CUBRIR CON APORTACIONES	17.314.892,68

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, el resto de ingresos derivados de la explotación del servicio y otros ingresos, 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 del valor establecido para este concepto en el Plan precedente en el año 2019 (62.962,85 euros), reduciéndolo para el año 2020 en la misma proporción que lo hace el déficit calculado en el apartado anterior con relación al déficit resultante en dicho Plan para el año 2019 (-1,65%).

El importe restante de las aportaciones a realizar por los Ayuntamientos 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 el periodo de vigencia del Plan se ha estimado según las cifras oficiales de población a fecha 1 de enero de 2019.

A partir del déficit calculado en el apartado anterior, y aplicando los criterios de reparto previstos en la Ley, resultan las siguientes aportaciones:

RESUMEN APORTACIONES

	2020
AYUNTAMIENTOS	6.060.212,44
GOBIERNO DE NAVARRA	11.254.680,24
TOTAL APORTACIONES	17.314.892,68

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

	2020			Aportación
	Habitantes	Parte fija	Parte variable	
ANSOAIN<>ANTSOAIN	10.833	61.925,84	152.298,51	214.224,35
ARANGUREN (Mutilva)	10.248	61.925,84	144.074,14	205.999,98
BARAÑÁIN	20.199	61.925,84	283.972,83	345.898,67
BERIÁIN	4.069	61.925,84	57.205,08	119.130,92
BERRIOPLANO<>BERRIOBEITI (Artica, Aizoáin, Berrioplano y Berriosuso)	6.802	61.925,84	95.627,66	157.553,50
BERRIOZAR	10.426	61.925,84	146.576,60	208.502,44
BURLADA<>BURLATA	19.096	61.925,84	268.466,02	330.391,86
CIZUR (Cizur Menor)	2.504	61.925,84	35.203,13	97.128,97
ESTERIBAR (Olloki)	1.059	61.925,84	14.888,22	76.814,06
EZCABARTE (Arre, Oricáin)	1.200	61.925,84	16.870,51	78.796,35
GALAR (Cordovilla)	799	61.925,84	11.232,95	73.158,79
HUARTE<>UHARTE	7.101	61.925,84	99.831,23	161.757,07
ORKOIEN	4.057	61.925,84	57.036,38	118.962,22
PAMPLONA<>IRUÑA	201.653	61.925,84	2.834.990,50	2.896.916,34
VALLE DE EGÜÉS <> EGUESIBAR (Olaz, Gorraiz y Sarriguren)	19.668	61.925,84	276.507,63	338.433,47
VALLE ELORZ<>ELORTZIBAR (Noáin)	6.965	61.925,84	97.919,24	159.845,08
VILLAVA<>ATARRABIA	10.204	61.925,84	143.455,56	205.381,40
ZIZUR MAYOR<>ZIZUR NAGUSIA	14.894	61.925,84	209.391,13	271.316,97
TOTAL AYUNTAMIENTOS	351.777	1.114.665,12	4.945.547,32	6.060.212,44

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. Extraordinariamente, en el caso de que en el momento de practicar alguna de estas tres primeras liquidaciones trimestrales se conociera ya alguna circunstancia que minorara de manera que pudiera considerarse definitiva las necesidades de financiación del ejercicio, y al objeto de anticipar en lo posible las disponibilidades presupuestarias de las administraciones implicadas, cabría practicar una regularización a la baja de las aportaciones a liquidar en el periodo. Esta regularización extraordinaria se haría con la misma naturaleza provisional y con las mismas limitaciones y mecanismos que los establecidos para la regularización prevista con carácter ordinario para la liquidación correspondiente al cuarto trimestre descrita en el párrafo siguiente.
- 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 fijadas en el Plan correspondiente al ejercicio objeto de regularización. Es decir:

- El resultado de la regularización, provisional o definitiva, del déficit neto del servicio 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 importe de la regularización del déficit entre los municipios se realizará a su vez en proporción directa a las aportaciones fijadas para cada uno de ellos en el ejercicio objeto de regularización en el correspondiente Plan de Transporte, 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. RESUMEN FINANCIACIÓN

	<i>2020</i>
Ingresos por tarifas	19.131.814,01
Penalización por compromiso de viajeros	450.799,87
Ingresos gestión Administración	154.000,00
Ajuste neto por diferencias temporales	1.577.255,90
Aportación Gobierno de Navarra	11.254.680,24
Aportación Ayuntamientos	6.060.212,44
TOTAL FINANCIACIÓN	38.628.762,46

6.5. RESUMEN ECONÓMICO-FINANCIERO DEL PLAN

	2020	<i>% s/total</i>
COSTE BRUTO DE LA CONCESIÓN	35.568.818,94	92,08%
OTROS COSTES DIFERENTES DEL SERVICIO EN CONCESIÓN	3.059.943,52	7,92%
TOTAL COSTE PLAN	38.628.762,46	100,00%
INGRESOS POR TARIFAS	19.131.814,01	49,53%
PENALIZACIÓN POR COMPROMISO DE VIAJEROS	450.799,87	1,17%
INGRESOS GESTIÓN ADMON.	154.000,00	0,40%
AJUSTE NETO POR DIFERENCIAS TEMPORALES	1.577.255,90	4,08%
APORTACIÓN GOB. NAVARRA	11.254.680,24	29,14%
APORTACIÓN AYUNTAMIENTOS	6.060.212,44	15,69%
TOTAL FINANCIACIÓN	38.628.762,46	100,00%

SEGUIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN



7. SEGUIMIENTO DEL PLAN.

7.1. SEGUIMIENTO DEL PLAN

Además del seguimiento general de la concordancia entre la realidad observada con las previsiones e hipótesis realizadas al formular el Plan de Transporte, procede establecer los elementos de seguimiento y evaluación especial durante el desarrollo del Plan. En concreto, se trata de:

1. **Resultados de la velocidad comercial del transporte público:** Teniendo en cuenta lo señalado en los apartados 3.2.4 y 3.3, se deberá realizar un especial seguimiento de las actuaciones promovidas por las diferentes Administraciones para mejorar la velocidad comercial del transporte público, así como el resultado del indicador en sí. Si los resultados no fueran los esperados, sería necesario revisar la oferta del servicio y el resultado económico del mismo.
2. **Resultados de la evaluación de la nueva red de servicio nocturno:** En función de los mismos (ver apartado 3.4.4), también podría implicar una revisión del contenido del Plan de Transporte.
3. **Resultados del Plan de energías menos contaminantes:** En función de las pruebas realizadas (ver apartado 3.5), se revisará el contenido del Plan de Transporte, si es que afectase durante el periodo de vigencia del Plan.
4. **Evolución de los ingresos por tarifas:** Según sea la evolución del número de viajeros y del ingreso medio por viajero, se analizará el cumplimiento de las estimaciones de los ingresos por tarifas (apartado 6.2.3), de cara a comprobar si se cumple la condición de que éstos sean inferiores al 50% de los costes del servicio.

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.

Dado que las premisas y escenarios bajo los que se ha formulado el proyecto del VII Plan 2020 de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona han cambiado radicalmente desde la aprobación del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se ha declarado el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por la pandemia del Covid-19, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones para extremar la prudencia en la gestión de las necesidades económicas del servicio:

1. En cuanto a los costes de ejecución del servicio en concesión que se cuantifican en el apartado 5.2 de este Plan, con relación a las actuaciones de mejora de la oferta del servicio recogidas en el apartado 3.2 que no se encuentren ya en vigor a la fecha de aprobación de este Plan de Transporte, se aplicará la máxima prudencia a la hora de decidir su plazo de puesta en marcha, el cual estará condicionado a tener una razonable certidumbre de que con las aportaciones públicas previstas en este Plan es posible financiar suficientemente el presente ejercicio.

2. En cuanto a los otros costes diferentes de los correspondientes al servicio en concesión y que se cuantifican en el apartado 5.3, se aplicará la máxima prudencia a la hora de evaluar la necesidad de su ejecución.
3. Se llevará a cabo una evaluación periódica de los resultados económicos de la ejecución del Plan de Transporte en la medida en que se vayan superando las incertidumbres existentes. Como consecuencia de estas evaluaciones se podrían revisar las previsiones anteriormente descritas.

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, las personas usuarias y los ingresos tarifarios.
- Seguimiento de las actuaciones de las diferentes Administraciones para mejorar la velocidad comercial del transporte público.
- Seguimiento de las previsiones económicas contempladas en el Plan.
- Análisis de las regularizaciones anuales.

Esta comisión técnica se reunirá cuando se produzcan las regularizaciones provisional y definitiva de las liquidaciones 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.