

**ACTA PROVISIONAL DE LA JORNADA SECTORIAL DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS**  
**PROCESO DE CONSULTAS PREVIAS DEL BORRADOR DEL PLAN DIRECTOR DE**  
**MOVILIDAD SOSTENIBLE DE NAVARRA 2018-2030**

**Pamplona (Sala de Reuniones. Servicio de Transportes. Gobierno de Navarra), 21 de junio de 2018. 10:00 horas.**

**Asisten:**

- **María Paz Alvero (Mancomunidad Comarca Pamplona)**
- **Rafael Araujo (Servicio Territorio y Paisaje. Gobierno de Navarra)**
- **Isabel Carrilero (SODENA)**
- **Carlos Chocarro (NASUVINSA)**
- **Daniel Echeverría (Servicio de Transportes. Gobierno de Navarra)**
- **Ion Erro (Proyecto 21)**
- **Koldo Fernandino (Gerencia Urbanismo. Ayuntamiento de Pamplona)**
- **Miguel Ángel Jiménez de Cisneros (Servicio de Transportes. Gobierno de Navarra)**
- **Rafael Lázaro (RENFE)**
- **José Antonio Munuera (RENFE)**
- **Jesús Velasco Pérez (Mancomunidad Comarca Pamplona)**
- **Eugenio Vila (Área de Tráfico y Seguridad Vial. Policía Foral. Gobierno de Navarra)**

**Orden del Día:**

- ✓ Información sobre el guión de debate propuesto para la Jornada por parte del Servicio de Transportes (se adjunta).
- ✓ Explicación de la metodología participativa que se va a utilizar en la Jornada.
- ✓ Jornada deliberativa por temas para el debate.

**1. Información sobre el guión de debate propuesto para la Jornada por parte del Servicio de Transportes (se adjunta).**

Toma la palabra Miguel Angel Jiménez de Cisneros, como Director del Servicio de Transportes del Gobierno de Navarra, para dar la bienvenida a esta Jornada Sectorial vinculada a las personas usuarias de movilidad. Asimismo, presenta el proceso participativo que se está llevando a cabo para la definición del Plan Director de Movilidad Sostenible de Navarra, existiendo un borrador del documento, y un Guión de asuntos clave con el que se va a trabajar en esta jornada deliberativa.

**2. Explicación de la metodología participativa que se va a utilizar en la Jornada.**

Ion Erro, de la consultora Proyecto 21, explica la metodología que se va a emplear en esta Jornada, basada en el trabajo en la agrupación de los temas para el debate en torno a cinco ejes, para su deliberación por separado. Los ejes objeto de deliberación son:

- Acceso a servicios públicos y privados.
- Accesibilidad segura y universal.
- Industria y tecnología.
- Transporte y ordenación del territorio.
- Política y gobernanza del transporte.

Se abre un turno abierto de intervenciones para presentar análisis y propuestas en torno a cada eje por parte de las personas asistentes, y se recogerá en el acta el debate producido, así como las propuestas realizadas en cada uno de los temas.

### **3. Jornada deliberativa por temas para el debate**

#### Acceso a servicios públicos y privados.

- Impulso al Programa de “Escuelas Seguras” como mejora de la seguridad vial en el entorno de cada escuela: fomento de la participación mediante la formación transversal y trabajarlo por proyectos en los centros educativos.
- Propuesta de que el programa de “Escuelas Seguras” sea utilizado para la sensibilización y formación en movilidad sostenible en el ámbito escolar.
- Presencia permanente de la Seguridad Vial en todas las medidas contempladas en el PDMS como impulso a la movilidad sostenible.
- Atención a la demanda de transporte público escolar para los ciclos postobligatorios: FP y Universidad.
- Compatibilizar el transporte escolar con otros usos de transporte público, en aquellas plazas no ocupadas por escolares; conociendo la limitación temporal del transporte escolar por su estacionalidad (durante los fines de semana y los períodos vacacionales no se presta el servicio).
- Fomentar los programas de movilidad sostenible, coordinando a diferentes Departamentos del Gobierno: Educación, Salud, Cultura, Tráfico y Seguridad Vial, Industria... con Transporte y Obras Públicas.

#### Accesibilidad segura y universal.

- Promover la accesibilidad universal a los servicios, en coordinación con una planificación territorial adecuada.
- Incrementar la Seguridad Vial mediante políticas de pacificación del tráfico y sensibilización de la población. Fomento de campañas de concienciación, coordinadas entre diferentes Departamentos: las campañas de prevención de las infracciones y de alcohol y drogas; y campaña de información y sensibilización de la población (tanto a conductores, ciclistas y peatones) de los diferentes modos de movilidad existentes y del correcto uso de las tecnologías en nuestros desplazamientos.
- Coordinar a las diferentes Administraciones que tienen en marcha Planes de Movilidad: Ayuntamientos, Mancomunidades, Gobierno de Navarra. Necesaria

relación entre los diferentes Planes. Necesidad de impulsar una Ley foral que regule la Movilidad Sostenible: impulso del transporte público y adecuación de las infraestructuras a la seguridad de todas las personas usuarias.

- Incluir en toda la Red de Carreteras de Navarra las redes seguras para ciclistas y peatones (aceras seguras, carriles bici, ...), que garanticen su seguridad para los desplazamientos a pie o en bicicleta entre poblaciones cercanas.
- Coordinar el PDMS con la Estrategia Navarra de Seguridad Vial.
- Incorporar sistemas de pago y de acceso a la movilidad global.
- Incorporar medidas para la regulación de la bicicleta y el patinete eléctrico dentro de los sistemas de seguridad vial y movilidad sostenible.
- Incorporar en las estaciones y paradas de autobuses en la zona rural sistemas seguros de accesibilidad universal, especialmente para personas con movilidad reducida.
- Priorizar el transporte público: es importante el incentivar el uso eficiente del vehículo privado y fuentes de energía más sostenibles, pero primando el servicio de transporte público. La priorización modal de la movilidad sostenible debe ser: 1º) a pie, 2º) bicicleta, 3º) transporte público, 4º) vehículo privado eficiente.
- La densidad y la propia estructura poblacional de Navarra exigen una conectividad eficiente entre los diferentes modos de transporte, con un reparto modal equilibrado, para favorecer un sistema de movilidad sostenible. El vehículo privado sigue siendo parte fundamental de la movilidad de las personas y es necesario integrarlo en el Plan, desde principios como la transición energética a modos alternativos a los combustibles fósiles, estableciendo plataformas (aplicaciones móviles) para la máxima ocupación de los vehículos privados compartidos, etc.
- Necesidad de implementar un sistema de transporte más flexible, atendiendo a las necesidades diversas de movilidad ciudadana en el ámbito rural, interurbano, intercomarcal, teniendo en cuenta a las poblaciones cabecera, interregional y de larga distancia.
- Importancia de la sensibilización y la formación de la sociedad en materia de movilidad sostenible. Impulsar el cambio cultural y de responsabilidad en materia de movilidad cada vez más sostenible: en la medida que la ciudadanía se va concienciando, obliga a las administraciones a adoptar medidas tendentes a ese objetivo. Incluir la movilidad sostenible en el currículo escolar.

### Industria y tecnología.

- Necesidad de ampliar los puntos de recarga de vehículos eléctricos tanto lentos como rápidos, y mejorar su distribución.
- Campañas de sensibilización en favor del vehículo eléctrico y compartido: nuevas formas energéticas y nuevas formas de gestión de la movilidad. Mayor conocimiento de las ventajas, romper estereotipos como la de su falta de autonomía (cuando la mayoría de nuestros desplazamientos son de corta distancia), información generalizada sobre los beneficios fiscales para la compra de estos vehículos (con las actuales ayudas económicas, hoy en Navarra puede ser más barato adquirir un vehículo eléctrico o híbrido enchufables que otro convencional), información de ayudas y de gestión de estos vehículos.

- Desarrollar aplicaciones tecnológicas que informen dónde puedo recargar el vehículo eléctrico y cómo puedo compartir el vehículo.
- Impulsar los puntos de alquiler de vehículos eléctricos: motos, bicicletas y patinetes. Estudio de viabilidad de alquiler público de coches eléctricos en Pamplona y Comarca.
- Apoyo institucional al fomento de cooperativas de vehículos eléctricos privados: se adquiere un vehículo para uso compartido entre varias personas. La movilidad como servicio: cambio cultural del uso compartido, no necesidad individual de un vehículo particular para mis desplazamientos.
- Apuesta por los nuevos combustibles: la biocombustión.
- Riesgo de las campañas publicitarias en favor del vehículo privado “verde” por parte de las compañías fabricantes: fomentan el transporte privado (“puedo seguir utilizando mi coche, porque como ahora ya no contamina...”) frente al servicio público. En los entornos urbanos muy poblados existen dos consecuencias negativas en relación con el transporte: la contaminación y la falta de espacio público para acoger tal número de vehículos. El incremento de los desplazamientos individuales, por muy poco contaminantes que éstos sean, generan un grave problema de espacio público.
- Esfuerzo de las campañas de promoción de los vehículos descarbonizados y eléctricos, dirigidos prioritariamente hacia el transporte público, con dos objetivos: reducir contaminación y cambiar los modos de transporte. El transporte público como tractor de las nuevas formas de movilidad y de nuevas fuentes de energía.
- Se constata el incremento del uso de la bicicleta como medio de transporte por mayor concienciación social hacia este medio saludable y no contaminante. Aumento de los parkings de bicicletas vigilados para atender la demanda creciente. Se comprueba también el incremento de la accidentalidad por este medio. Tomar medidas de seguridad vial ciclable.
- Impulsar Planes de Movilidad de eventos vinculados al ocio. Ante diferentes eventos de gran demanda de movilidad de masas (sanfermines, cabalgata, conciertos, Nafarroa oinez, eventos deportivos de masas, ...) se hecha en falta una planificación de esta movilidad, donde participen y se coordinen los diferentes agentes implicados en la organización y seguridad de los mismos. Se desbordan los aparcamientos previstos, y Protección Civil se encuentra con serios problemas de gestión de los aparcamientos.
- Impulsar Planes de Movilidad Laboral en los polígonos industriales (ciudad de la innovación de Sarriguren, Landaben, ...). Se convierten en atascos diarios. Estos Planes deben contener medidas para regular tanto la movilidad externa (de los trayectos de entrada y salida del polígono), como la interna (los desplazamientos entre los diferentes edificios existentes dentro del mismo polígono).
- Fomentar el uso del Big Data y colaboración con las compañías telefónicas, que facilitan muchos factores de movilidad, y se pueden trabajar ofertas de información sobre viajes, itinerarios recomendables, aparcamientos.

#### Transporte y ordenación del territorio.

- El PDMS debe ir acompañado de una memoria económica que asegure la financiación de las medidas contempladas en el Plan, en particular los Planes Municipales o Comarcales de Movilidad Sostenible.
- Necesidad de acompañar los Planes Generales de Ordenación Urbana y los Planes de Movilidad de los Municipios en su elaboración y aprobación por los Ayuntamientos, para que se mantenga una coherencia entre los ámbitos de ordenamiento urbano, tráfico y movilidad.
- Contradicciones existentes entre algunos principios y planificaciones vigentes contempladas en la Estrategia Territorial y POT vigentes con algunos de los principios rectores de este Plan Director de Movilidad Sostenible. Necesidad de adaptar toda la Estrategia y Planificación urbanística existente a la nueva concepción de movilidad sostenible: que la futura Ley foral reguladora de la movilidad sostenible inste a la modificación del resto de normativa.
- La futura Ley foral debiera contemplar el reparto modal del transporte en el conjunto de la Comunidad, estableciendo potencialidades y prioridades en relación con la conectividad que satisfaga las necesidades de la ciudadanía, haciendo viable la prioridad del transporte interurbano por carretera con los servicios de ferrocarril para el corredor existente, planificando el acercamiento de la ciudadanía a destino.

#### Política y gobernanza del transporte.

- Se plantea la idea del rango normativo que se le quiere otorgar al planeamiento de la movilidad, si va a tener un rango de obligado cumplimiento o va a estar supeditado a los PGOUs o PSIS que, en su caso, debiera integrar el espíritu de los Planes de Movilidad.
- También se debate sobre el ámbito de aplicación de estos Planes de Movilidad, si se apuesta por otorgarles un ámbito comarcal, la necesidad de respetar el marco competencial que la Constitución y la Ley de Bases del Régimen Local atribuye a los Municipios. En este caso, se atiende al acuerdo de asunción de compromisos por parte de los Ayuntamientos para llevar a cabo los Planes Comarcales. Se plantea la posibilidad de establecer Consorcios para la aplicación de la política comarcal, donde existen diferentes pareceres sobre el funcionamiento de los Consorcios para la gestión de políticas municipales. Por parte del Servicio de Transportes, se destaca el criterio de fomento y voluntariedad, con recursos suficientes, para impulsar los Planes de Movilidad. La voluntad del Gobierno es establecer unas líneas generales de actuación y ofertar los recursos necesarios para que esas líneas se lleven a efecto.
- En la labor de supervisión que el Gobierno de Navarra tiene sobre el Planeamiento General Urbano, se entiende que éste deberá ser coherente con los principios que inspiran este Plan Director de Movilidad Sostenible, que sirva de marco de referencia y que no se produzcan contradicciones.
- Se muestra el escepticismo de que un Plan de Movilidad de estas características realmente tenga fuerza para condicionar el resto de políticas, tanto del resto de Departamentos del Gobierno como de los Municipios navarros. Da la impresión que se va a seguir utilizando el instrumento del convenio para su implementación.

- Aunque aparece la figura de la Autoridad del Transporte en Navarra en el PDMS, se echa en falta una mayor concreción y la capacidad de actuación que tal figura va a tener en la planificación y ejecución de las medidas.
- Dada la composición poblacional y administrativa de los municipios navarros, se echa en falta que, salvo en los grandes núcleos poblacionales (Comarca de Pamplona, Tudela, Tafalla y Estella) exista una normativa de obligado cumplimiento en materia de movilidad, para poder incorporar la sostenibilidad a nivel básico en todo el planeamiento urbano a nivel del conjunto de todo el territorio Navarra. Desde el Servicio de Transportes se señala la existencia de realidades muy diferentes por tamaños de población de los entes locales, y no se puede asumir adoptar medidas obligatorias, sino la necesidad de impulsar progresivamente las medidas necesarias para apostar por una movilidad sostenible.