

**ACTA PROVISIONAL DEL TALLER PARTICIPATIVO DE LA ZONA MEDIA  
PROCESO DE CONSULTAS PREVIAS DEL BORRADOR DEL PLAN DIRECTOR DE  
MOVILIDAD SOSTENIBLE DE NAVARRA 2018-2030**

**Tafalla (Sala Polivalente. CCTK), 31 de mayo de 2018. 18:00 horas.**

**Asisten:**

- **Nerea Arana (CERMI)**
- **Iosu Arbizu (Ayto. de Mendigorria)**
- **Esther Capellán (Consortio Zona Media)**
- **María Castejón (Proyecto 21)**
- **José Chocarro (Ayto. Berbinzana)**
- **Carlos Chocarro (NASUVINSA)**
- **Encarna Ducun (Ayto. Unzue)**
- **Ion Erro (Proyecto 21)**
- **Arturo Goldaracena (Ayto. Tafalla)**
- **José Javier Jaurrieta (Ayto. Unzue)**
- **Miguel Angel Jiménez de Cisneros (Servicio de Transportes. GN)**
- **Goizeder Juango (Comisión Tráfico Tafalla)**
- **Pedro Leralta (Ayto. Tafalla)**
- **José Carlos Lerga (Comisión Tráfico Tafalla)**
- **Iñaki Maiora (Alcaldía ...)**
- **Isabel Martín (Ayto. Tiebas-Muruarte de Reta)**
- **Juanjo Martínez (Ayto. Tafalla)**
- **Marc Monreal (Services Lingüistiques)**
- **Mauricio Olite Ariz**
- **Eva Oroz San Martín**
- **Ignacio Pérez**
- **Javier Pérez (Comisión Tráfico Tafalla)**
- **Koldobika Perez de Iriarte (Comisión Tráfico Tafalla)**
- **Iñaki Pérez Zudaire**
- **Carlos Rubio (IESO Carcastillo)**
- **Amaia Ruiz (Ayto. Leoz)**
- **Inés Salinas (Ayto. Garinoain)**
- **Rubén Sánchez (Ayto. Ujue)**
- **José Miguel Ullate (Comisión Tráfico Tafalla)**
- **Fernando Unzué (Ayto. Garinoain)**

**Orden del Día:**

- ✓ Información sobre el proceso de renovación del servicio de transporte regular de uso general en la Ribera y del Plan Integral de Transporte Interurbano de Navarra (PITNA). Servicio de Transportes del Gobierno de Navarra.

- ✓ Presentación del borrador del Plan Director de Movilidad Sostenible. Servicio de Transportes del Gobierno de Navarra.
- ✓ Dudas y comentarios sobre los puntos anteriores.
- ✓ Taller participativo de recogida de propuestas al Plan de Movilidad Sostenible entre los asistentes.

### **1. Información sobre el proceso de renovación del servicio de transporte regular de uso general en la Ribera y del Plan Integral de Transporte Interurbano de Navarra (PITNA). Servicio de Transportes del Gobierno de Navarra.**

El Director del Servicio de Transportes del Gobierno de Navarra, Miguel Ángel Jiménez de Cisneros, da cuenta de la situación del proceso de aprobación del PITNA, de las previsiones de actuación durante 2018 en su aplicación en la Zona Media, así como de las razones por las que se ha retrasado la licitación de las concesiones de las líneas de transporte interurbano en todas las comarcas de Navarra. Informa de la voluntad del Servicio de poder licitar antes de que acabe la Legislatura dichas concesiones.

### **2. Presentación del borrador del Plan Director de Movilidad Sostenible. Servicio de Transportes del Gobierno de Navarra.**

El Director del Servicio de Transportes, Miguel Ángel Jiménez de Cisneros presenta los objetivos y las líneas estratégicas que contiene el borrador de este Plan Director (se adjunta presentación).

### **3. Dudas y comentarios sobre los puntos anteriores.**

En el turno de palabra de las personas asistentes, se abre un turno cerrado de intervenciones donde toman la palabra nueve personas planteando las siguientes cuestiones:

- Necesidad de apostar por el equilibrio territorial desde todas las políticas públicas, y especialmente desde la movilidad: eliminar la discriminación de las zonas rurales.
- El Plan Director de Movilidad Sostenible no debe plantearse sólo desde la perspectiva del transporte, sino desde la movilidad sostenible en general: facilitar el para qué nos movemos y cambiar la movilidad para que sea verdaderamente sostenible, compatibilizando servicios y reuniones con utilización del transporte público. Se contesta que con el Plan de Modernización de los servicios públicos se deben plantear y atender estas demandas.
- Se plantea la duda de si ya se ha descartado en el Plan Director la posibilidad de compatibilizar el uso del transporte escolar como transporte público general. Se contesta que no se ha podido integrar hasta el momento porque la Orden Foral de Educación impide la utilización de las plazas vacantes del transporte escolar. No obstante, se mantiene la posibilidad en el PDMSN.

- Se plantea la importancia de integrar los diferentes tipos de transporte para poder atender todas las necesidades de movilidad de la ciudadanía (por ejemplo, la importancia de que la estación de autobuses de Tafalla hubiera estado cerca de la estación de tren). Se contesta que el intercambiador junto a la estación de tren se estudió, pero se tuvo que descartar por no tener parcelas susceptibles de construcción viables en esa zona. La apuesta es por la intermodalidad donde sea posible y, dentro de Tafalla, se va a poner en marcha un servicio lanzadera a precio simbólico.
- Atender las necesidades de las personas con discapacidad: autobuses y taxis adaptados. Se contesta que todos los autobuses de las nuevas concesiones estarán adaptados para sillas de ruedas.
- Falta de información a los usuarios de todos los servicios de transporte que existen: es un paso adelante la información vía internet, pero muchas personas usuarias del transporte público (personas mayores, etc.) no tienen la facilidad de acceso a través de las TIC. Necesidad de impulsar puntos de información y tarjetas con toda la información de transporte público. Se contesta que es necesario hacer un mayor esfuerzo en comunicación, especialmente en los nuevos servicios: un folleto con horarios que se reparta a la población a través de los ayuntamientos.
- Los principales motivos por los que la gente se desplaza en transporte interurbano son por salud o por educación: la Zona Media necesita poder acceder a los estudios o a los centros sanitarios de Pamplona en transporte público. Si no se genera discriminación hacia las personas que viven en otras zonas que no es la Comarca de Pamplona.
- En el ámbito de la salud, se propone el acercamiento de servicios y especialidades médicas hacia las Comarcas, para acercar los servicios a la gente, y no al revés, dentro de un criterio de movilidad sostenible.
- Se señala el déficit que para el impulso de una movilidad sostenible en Tafalla tiene el no tener una variante. Se valora positivamente el acuerdo alcanzado este año para su construcción. Y que tendrá repercusión en el transporte por carretera para toda Navarra (eje Estella-Sangüesa).
- Se cuestiona la expresión recogida en el Plan Director de potenciar el transporte urbano e interurbano con “energías alternativas” (el gas o la energía nuclear también son energías alternativas) en vez de apostar claramente por las “energías renovables”, que no utilicen combustibles fósiles, como apuesta estratégica de un Plan de Movilidad Sostenible. Se contesta que estamos en una fase de transición energética (el Plan Energético de Navarra apuesta por la movilidad eléctrica en el horizonte 2030); pero en la actual política de medidas de mitigación, no están sólo las fuentes de energía renovables que son el fin último, sino que hay otros medios que son viables tecnológicamente.

- Se pregunta sobre la coordinación habida entre la elaboración de este borrador de Plan Director con la Ponencia constituida en el Parlamento de Navarra sobre Movilidad Sostenible. Se indica que parece que no ha existido ninguna relación entre ambos procesos, a pesar de haber coincidido en el tiempo.
- Se critica que el Plan Director apueste casi en exclusiva por el transporte por carretera: cuando se habla de transporte interurbano, todas las medidas se diseñan por carretera. Se propone que el ferrocarril debe jugar un papel muy importante en una sociedad moderna, del siglo XXI. Se responde que los medios de transporte que permiten acercar a las personas a su destino, no sólo comunicar poblaciones, está condicionado no sólo por la infraestructura disponible sino por la capacidad de ofrecer servicios que atiendan las necesidades sociales de movilidad: por ejemplo, el transporte ferroviario no se adecúa a las necesidades de una persona de Tafalla que quiera ir a un centro hospitalario o a un centro universitario de Pamplona, porque no tiene una parada en esos centros, como si lo deberá tener el transporte público por carretera (vehículos Euro6, accesibilidad, etc). Hoy por hoy, hay que apostar por el transporte que acerca a la ciudadanía a su destino; y la apuesta por el transporte público por carretera es el que, no siendo el más sostenible, sí que permite vertebrar más equilibradamente todo el territorio navarro en función de las necesidades sociales.
- Se propone apostar por el tren de cercanías como transporte interurbano: Navarra ha ido perdiendo el transporte por ferrocarril, tanto para mercancías como para personas. El tren aporta conectividad y seguridad. La Zona Media se está movilizandando por la mejora de este tren, y en este Plan Director no se apuesta claramente por este transporte. Se responde que la red ferroviaria existente en Navarra se debe mantener, pero no se puede explotar como la red de cercanías de alta frecuencia y de alto nivel de servicios que puede haber en otros territorios: la densidad de población navarra por  $km^2$  es muy inferior a otros territorios.
- El TAV que se está proyectando, en la Zona Media, quiebra los tres principios de sostenibilidad que pretende este Plan Director de Movilidad Sostenible: el ambiental, el social y el económico. Además, esta apuesta por mantener el tren existente dejaría a la Zona Media sin acceso a la larga distancia por ferrocarril. Se contesta que el TAP en la Zona Media, como comarca, va a tener unos impactos muy importantes; pero desde un punto de vista regional la conexión con la red transeuropea de ferrocarril es muy importante, así como con las principales poblaciones del Estado. Es necesario desarrollar la infraestructura ferroviaria del futuro.
- Garantizar la accesibilidad de todas las personas en este Plan Director de Movilidad Sostenible. Cumplimiento de todas las leyes que afectan a la movilidad, incluyendo la legislación sobre accesibilidad universal, a la

información, etc. La movilidad de todas las personas como algo de obligado cumplimiento y que es fundamental para hablar de acceso a los derechos de ciudadanía. Se responde que la accesibilidad universal está muy presente en todo el diseño de la planificación del transporte. Así, en todas las nuevas concesiones previstas de transporte interurbano se va a exigir una plaza accesible por línea, sin necesidad de solicitarla previamente; de la misma forma, todas las paradas del transporte interurbano deben permitir esta accesibilidad; así como la comunicación también debe cumplir la exigencia de accesibilidad universal.

- La apuesta por un transporte público accesible y adaptado es imprescindible para las personas con discapacidad, puesto que muchas de ellas no pueden acceder al transporte privado. Teniendo especial sensibilidad con las zonas rurales menos accesibles, porque existen graves impedimentos para acceder a servicios básicos como la educación o la sanidad.
- Dentro de la apuesta por la internalización de costes: peajes, aparcamientos, etc., se pregunta por los estudios realizados sobre fiscalidad en materia de movilidad. Se responde que no se ha hecho este análisis, pero que el futuro Plan Director sí deberá incorporarlo.
- Desde la Valdorba se plantea que, dado que es zona de paso de todas las infraestructuras de transporte (carreteras, autopista, tren convencional, TAV, ...), es necesario una conexión directa con la autopista tanto para las poblaciones como para las industrias. Se responde que el PITNA debe llegar a todas las localidades de Navarra.
- El peaje de la AP-15 es una discriminación para la Zona Media.

#### **4. Taller participativo de recogida de propuestas al Plan de Movilidad Sostenible entre los asistentes.**

Tras el debate, se requiere a los participantes al Taller a indicar las tres prioridades sobre movilidad sostenible para la Comarca. El resultado de este debate y de la priorización realizada durante el Taller se recoge en el Anexo I.