

## **ANEXO I.- INFORME FORO (SESIÓN DE PARTICIPACIÓN)**

---



## **Objetivos y metodología de la sesión de participación**

La sesión de participación se desarrolló el día 27 de Noviembre de 2014 de 11h a 13h en la Casa de Cultura de San Adrián, con los siguientes objetivos:

1. Recabar la valoración actual del servicio de transporte público interurbano en la Zona de la Ribera Alta.
2. Detectar las necesidades de movilidad comarcales, tanto atendidas en la actualidad como sin atender por el servicio actual.
3. Obtener criterios e información que permitan elaborar una propuesta de servicio público en autobús que se ajuste a las necesidades actuales de movilidad en la zona.
4. Obtener una valoración de la perspectiva de integración de las redes de transporte escolar y regular de la zona.

Además el proceso también cumple con otros objetivos:

- Cumplir con los requisitos del proceso de participación pública establecidos en el Acuerdo de Gobierno del 16 de Abril de 2014.
- Involucrar a los agentes interesados de la zona en el proceso de elaboración de la propuesta zonal de servicio público.

Para ello, la sesión se planteó con la siguiente estructura general:

- Recibimiento de participantes.
- Presentación del proceso de participación.
- Presentación de los contenidos técnicos.
- Fase de participación.

La metodología de trabajo de carácter participativo consistió en una exposición de los contenidos de la sesión y de varios aspectos del transporte importantes para el desarrollo de la misma, con apoyo de una presentación en power point<sup>1</sup>.

A continuación se inició una dinámica de trabajo por grupos, con el fin de favorecer la deliberación y el debate. La sesión finalizó con una exposición final conjunta de todas las aportaciones planteadas en los grupos de trabajo. Para el desarrollo de los grupos de trabajo se utilizó una ficha de trabajo cuyo objetivo era iniciar y favorecer la participación sobre determinadas cuestiones de interés relativas al servicio de Transporte en los municipios de la Ribera Alta de Navarra, especialmente el servicio con destino Calahorra y Logroño.

A las personas participantes se les entregó un material informativo sobre los contenidos de la sesión. Este material también se entregó previamente vía correo electrónico.

## Asistentes

La sesión contó con la participación de 32 personas.

PARTICIPANTES	
NOMBRE Y APELLIDOS	ENTIDAD
M <sup>a</sup> Teresa Galilea	IES "Pablo Sarasate"
Lourdes Alegría	IES "Pablo Sarasate"
Isabel Martínez	Mujeres "La Vellida"
Emilia Salvatierra	Cultural Asudena
M <sup>o</sup> Vi Sevilla	Ayto. Lodosa
Maria Gurpegui	Ayto. Lodosa
Isidro Velasco	Ayto. Funes y Club de Jubilados
Jose M <sup>a</sup> Abarzuza Goñi	Ayuntamiento de Marcilla
Angel Aldea Ramirez	Jubilados San Adrián
Fco. Rodrigo	Jubilados San Adrián
Ricardo Lopez	AMIFE
Jose A. Benito	IES Ribera del Arga
Conchi Santos	Asoc. Amas de Casa de San Adrián
Charo Antoñanzas	Asoc. Amas de Casa de San Adrián
Valentín Garcia	Ayuntamiento Falces
Silvia Perez Berzosa	Cocemfe Navarra Cormin
Arancha Ascarza	IES Ega de San Adrián
Maximo López Caro	Ayto. Lazagurría
Blanca Eraso Abalos	Ayto. Mendavia
Lucia Perez Franco	APYMA IES EGA SAN ADRIÁN
Gloria Viguera López	Asoc. Mujeres "La Velilla"
Yolanda Ibáñez Perez	Ayto. Milagro
M <sup>a</sup> Carmen Segura	Ayto. Villafranca Consorcio EDER
Emilio Cigudosa Garcia	Ayto. San Adrián
Izaskun Artolas	Amas de Casa
Salomon Sádaba	Ayto. Cárcar
M <sup>a</sup> Dolores Marin	Ayto. Andosilla
Janet Paz Jimenez	Ayto. Azagra

<b>PARTICIPANTES</b>	
<b>NOMBRE Y APELLIDOS</b>	<b>ENTIDAD</b>
Dolores Melo	Asociación de Jubilados de San Adrián
Tere Sádaba	Asociación de Jubilados de San Adrián
Gloria Ambrori	Asociación de Jubilados de San Adrián
Alfonso Perez Muñoz	Acudema

<b>FACILITACIÓN</b>	
<b>NOMBRE Y APELLIDOS</b>	<b>ENTIDAD</b>
Javier Espinosa Ochoa	Ein Navarra Consultoría y Gestión SL
Eva Gurría Marco	Ein Navarra Consultoría y Gestión SL
Paulino Calvo Sandúa	Ein Navarra Consultoría y Gestión SL
Jesús María Ramirez Sánchez	Ein Navarra Consultoría y Gestión SL

<b>GOBIERNO DE NAVARRA</b>	
<b>NOMBRE Y APELLIDOS</b>	<b>ENTIDAD Y CARGO</b>
Miguel Ángel Jiménez de Cisneros y Fonfría	Director del Servicio de Transportes
Raquel Bujanda Perales	Jefa de Sección de Planificación y Modernización
Luis Martinez Cunchillos	Técnico de la Sección de Planificación y Modernización
Itziar Sagasti Hermoso	Técnica de la Sección de Planificación y Modernización
Araceli Urra Ruete	Técnica de la Sección de Planificación y Modernización
Carlos Chocarro San Martín	Nasuvinsa

## **Fase de participación**

Una vez realizada la exposición de contenidos por parte de la Dirección del Servicio de Transporte, el responsable de la dinámica de participación explicó la metodología de trabajo. Teniendo en cuenta el número de asistentes al Foro (32), se organizaron 4 grupos, de manera que fuera más eficiente y se pudieran tratar todos los temas con la intervención de todas las personas. Para ello se habían repartido, junto con la documentación, tarjetas de colores, para que aquellos que compartiesen un color conformasen el mismo grupo.

Cada grupo realizó sus aportaciones tomando como referencia la ficha de trabajo, que contaba con diferentes cuestiones para facilitar la deliberación y el debate. Tras el trabajo grupal se procedió a realizar una exposición conjunta de las aportaciones que se detallan a continuación:

## 1. ¿Qué necesidades de movilidad cree que deberían estar cubiertas con el transporte público?

En todos los grupos de trabajo se expusieron una serie de necesidades de movilidad que, en opinión mayoritaria, deben estar cubiertas. Son las siguientes:

- Sanitarias: Fundamentalmente en lo referente al tema hospitalario y de especialidades, entre otras, ya que en la mayoría de los municipios del ámbito existe servicio de atención primaria, y, por lo tanto, no se tienen que desplazar por ese motivo. Actualmente estas necesidades se dan en Navarra (destino Pamplona, Estella y Tudela, y los centros de salud de la zona), pero si se diese el convenio con el hospital de Calahorra, habría que satisfacer también esa necesidad.
- Educativas: Deberían estar las necesidades cubiertas, fundamentalmente en el tema obligatorio, algo que actualmente está muy bien. También deberían estar cubiertas otras necesidades de movilidad por tema educativo, todo lo relativo a postobligatoria, donde las necesidades se diversifican mucho más. La existencia de servicio de transporte público destinado a estudiantes de secundaria y postobligatoria se define como un elemento fundamental e imprescindible para facilitar el acceso a la formación universal para toda la población.
- Compras: Es importante que también exista un servicio que permita, dentro de las posibilidades, conexión con núcleos con recursos comerciales, como Pamplona, Calahorra, Logroño, etc. El hecho de que el ámbito sea muy amplio y que este motivo de movilidad sea muy subjetivo hace que las necesidades sean muy diferentes, ya que existen muchos núcleos con potencial de compras y las preferencias son muy diversas.
- Ocio: Uno de los puntos destacados como muy positivos por una gran parte de las personas participantes es el del servicio de transporte a los pueblos en fiestas, conocido como "Voy y Vengo", muy bien valorado y utilizado, que en este caso es ofrecido por los ayuntamientos.



También se plantea que pudiera existir un transporte interpueblos para temas de ocio, culturales y que hubiera comunicación entre los ayuntamientos para fomentar la participación de toda la población de los municipios en eventos de interés.

- Administrativas: Los núcleos de población que ofrecen servicios administrativos, judiciales, etc. deberían tener una conectividad suficiente con los pueblos a cuya población dan servicio. Se pone como ejemplo Lodosa, que tiene oficina del INEM, y que es un servicio básico cuyas necesidades de movilidad deberían estar cubiertas.
- Laborales: No es una necesidad que se haya planteado de forma mayoritaria, se expone como idea. Se plantea que si hubiese más opciones de transporte público, podría ser utilizado en algún caso para ello.

Se plantea, en general, que sería deseable que se utilizase el transporte público en mayor medida, si bien no existe una tradición de uso que es consecuencia de múltiples factores, como horarios, conexión, uso de transporte privado, etc. Sería interesante, además de mejorar horarios, etc., fomentar y sensibilizar en el uso del transporte público.

Es importante que se mantenga el criterio de servicio, ya que hay líneas que, pese a ser deficitarias económicamente hablando, deberían mantenerse para dar respuesta a necesidades ciudadanas.

A nivel general se expresa que en una gran parte de los autobuses del transporte público no existen las condiciones de accesibilidad para personas con movilidad reducida (discapacitados, personas mayores, etc.)

## **2. ¿Considera que el transporte público actual de su localidad da respuesta a estas necesidades? ¿Considera necesario modificar algún horario?**

En lo referente a las necesidades **sanitarias**, en todos los grupos de trabajo se ha destacado que, a pesar de que existe transporte, este no es suficiente, sobre todo en lo relacionado a hospitales, ya que, en general, los horarios no son del todo adecuados. Y, además, el servicio hacia el hospital de Estella (que da cobertura a localidades como San Adrián, Mendavia...) no tiene parada en la instalación, algo que se ve como una carencia muy importante. Los municipios que van al hospital de Tudela destacan que en ese caso las carencias no son tan importantes, puesto que se ha organizado un servicio que permite que se pare en el mismo hospital. Para eso los ayuntamientos han complementado económicamente el servicio. En cuanto al transporte al hospital de Pamplona, el servicio actual es muy escaso, ya que no es específico para ese tema, si no que se utiliza el servicio de autobús regular y los horarios no cubren las necesidades de la población, en general, en la mayoría de los municipios participantes.

Además de cubrir las necesidades de transporte hasta los diferentes centros hospitalarios de referencia para cada uno de los municipios implicados, también se considera necesario que se establezca un transporte público que permita mejorar el acceso a servicios sanitarios en centros de salud a ciertos colectivos de personas. Se pone como ejemplo el servicio de ginecología, el de rehabilitación o el de pediatría en Lodosa, servicios cuyo ámbito supera el municipio en el cual está ubicado.

En cuanto al tema **educativo**, la gran mayoría de las personas participantes opinan que el servicio vinculado a la educación obligatoria, concretamente a la ESO, está bien cubierto, tanto por horario como por servicio. No obstante, para la enseñanza postobligatoria existen algunas carencias, sobre todo en lo relativo al transporte hacia Tudela desde la zona de la Ribera Alta más lejana. No obstante, se tiene en cuenta que el transporte público no puede cubrir los casos individuales específicos.

En cuanto al tema universitario, el destino Logroño está bastante bien cubierto según los grupos de trabajo, ya que existe autobús diario de ida y vuelta y se utiliza sobre todo los fines de semana. Por el contrario, desde varios de los municipios de la zona, principalmente desde los más alejados de Tudela, no existe transporte público interurbano con Zaragoza, lo cual limita y dificulta el acceso a la formación universitaria de los estudiantes de estos municipios. En la actualidad, la necesidad se cubre parcialmente con el tren, cuyo acceso se ubica a más de un kilómetro del casco urbano de Lodosa.

En lo relativo a las **compras** u otras actividades, el destino Calahorra y Logroño, muy frecuentado por varios municipios del ámbito, está muy bien cubierto, sobre todo el de Calahorra, al que muchos de los municipios de la zona tienen varios autobuses diarios, y además desde Calahorra existen enlaces a Logroño muy adecuados. Es necesario señalar que varios de los asistentes que han participado pertenecen a municipios que no tienen servicio de autobuses a Calahorra ni Logroño (la zona más cercana a Tudela). En estos casos lo que más se utiliza es el servicio hacia Tudela. En general, el servicio diario hacia Pamplona es bastante escaso, ya que los horarios de ida y vuelta no permiten cubrir lo que se puedan hacer en la capital.

En alguno de los grupos se manifiesta la necesidad de que el transporte público interurbano cubra ciertas necesidades **culturales** de la población. Se pone como ejemplo el caso de la casa de cultura de Lodosa, una infraestructura mancomunada de varios municipios y que organiza actividades destinadas a los vecinos de todas las localidades implicadas. Se considera que, si existiera un servicio de transporte que comunicara a estos pueblos con Lodosa con la finalidad de acceder a la programación de la casa de cultura, el número de usuarios se incrementaría. De esta forma, se rentabilizaría más la inversión llevada a cabo y se garantizaría la continuidad en la programación; es una cuestión de rentabilizar y poner en valor las propias infraestructuras públicas.

En general se destaca el hecho de que los horarios no son todo lo buenos que debieran, por ejemplo en las líneas que van a Pamplona o Estella, desde

diferentes localidades (Milagro, Cadreita, San Adrián, Marcilla, Falces, etc.). Es un problema bastante común y que conlleva que su uso no sea de gran utilidad para la población.

Por otro lado, se considera que hay líneas de transporte que tardan mucho tiempo en llegar hasta su destino final, lo cual le resta eficacia y número de usuarios. Tal es el caso por ejemplo de las líneas Lodosa-Pamplona, Cadreita-Villafranca-Milagro a Pamplona, Funes-Tafalla-Pamplona, Falces-Marcilla a Pamplona, entre otras. Estas líneas transitan por un elevado número de municipios hasta que llegan a la capital, y esto alarga demasiado su duración, siendo éste un motivo de descontento que desmotiva su uso por parte de posibles usuarios. Los asistentes al Foro son conscientes que para que estas líneas sean rentables es necesario que una misma línea de transporte preste servicio a varios municipios, pero se debería conseguir un mejor equilibrio entre rentabilidad económica y eficiencia.

En otro orden de cosas, se menciona la necesidad de que las empresas concesionarias de líneas de transporte público en la zona mejoren la información de los servicios que prestan. Se plantea la necesidad de incorporar toda la información de las líneas (horarios, recorridos, precio, cambios durante ciertas épocas del año, etc.) en sus páginas web, se coloquen paneles informativos en las marquesinas, se mande información a los ayuntamientos de las localidades, etc.

### **3. ¿Hay alguna necesidad no cubierta? ¿Qué propone para solucionarlo?**

En cuanto al tema sanitario y las carencias señaladas anteriormente, se propone que debería existir un convenio de colaboración-coordinación entre la Dirección General de Transportes y el Servicio Navarro de Salud para que las citas que se den en los Hospitales (sobre todo en Estella y Tudela) se adecúen a los horarios existentes y la llegada de los autobuses de cada municipio hasta el recinto hospitalario. Esto permitiría que realmente el servicio de transporte tuviera una verdadera conexión con las necesidades sanitarias, y por lo tanto se pudiera utilizar más.

Además, se recuerda el hecho de que el autobús que va a Estella y que se utiliza como servicio para citas del hospital no tiene parada en el propio hospital. Desde Villafranca y Milagro se propone que se tome como ejemplo lo que se ha hecho desde su zona, llegando a un convenio para que el autobús que va a Tudela pare en el hospital. Para ello, estos ayuntamientos (y Cadreita) complementan económicamente el servicio y así se consigue que sea mucho mejor.

La coordinación entre la Dirección General de Transportes no sólo debe llevarse a cabo con el Servicio Navarro de Salud para mejorar las conexiones con los centros hospitalarios con el objetivo de hacerlo más accesibles a la población, sino que debe extenderse a otros departamentos, como es el caso de Educación, para evitar que haya estudiantes que no puedan utilizar los servicios de transporte interurbano por falta de adecuación de horarios. No se pretende conseguir un servicio de transporte interurbano por carretera individualizado y a la carta, sino una coordinación entre instituciones que mejore y rentabilice los servicios actuales.

Por otro lado, se considera necesario que esta coordinación no sólo se produzca entre los distintos departamentos del Gobierno de Navarra, sino también entre otras instituciones y/o servicios públicos, poniendo como ejemplo a los centros de educación secundaria existentes en la zona (Lodosa-San Adrián).

En relación con lo anterior, una de las demandas más mencionadas durante el tiempo de debate en alguno de los grupos de trabajo hace referencia a la necesidad de conexión de la zona de Lodosa-San Adrián-Calahorra con Peralta con la finalidad de acceder a la oferta educativa de esta última localidad. En este sentido, el acceso a dicha oferta educativa para los estudiantes de estos municipios mejoraría muchísimo con la existencia de un servicio de transporte público interurbano adecuado en horarios, etc.

También se propone, en general, que se mejoren las conexiones y horarios con destino a Pamplona y Estella, teniendo en cuenta también la vuelta, no sólo la ida.

Hay quien afirma que en la planificación y ubicación de los distintos servicios sociales que ofrece el Gobierno de Navarra es necesario establecer un servicio de transporte urbano interurbano para mejorar e incrementar el acceso a los mismos a toda la sociedad.

Se propone también que se exija que los autobuses se adapten a las necesidades de población con movilidad reducida, y que estas exigencias vayan del Gobierno de Navarra hacia las concesionarias.

#### **4. ¿Qué opinión le merece la posibilidad actual de que cualquier usuario utilice el transporte escolar como transporte público?**

En uno de los grupos participantes, hubo una opinión consensuada de la no idoneidad de plantear que el servicio de transporte escolar pueda utilizarse como servicio de transporte regular por personas ajenas al tema escolar. Se expone que la edad de la población estudiante en muchos casos es muy temprana, ya que se desplazan chicos y chicas desde los 12 años. Esto conlleva que no se crea conveniente que puedan compartir el servicio personas menores de edad con población en general. Además desde el ámbito educativo se tiene en cuenta que cuando los chicos y chicas se montan en el autobús es como si ya estuvieran en el centro, y hay que comportarse como en el mismo centro.

Por el contrario, en los otros grupos de debate, se considera una idea muy interesante, que podría hacer rentable y sostenible económicamente alguna línea de transporte regular que de no ser así no tendría sentido implantar. No obstante, se considera necesario establecer ciertos límites y matices, y analizar todo detenidamente. Se cree que sería interesante desde la garantía de la plaza de los estudiantes y dejando que la gestión y organización la hicieran los ayuntamientos.

Se pone ejemplo el caso de la línea Azagra-Estella que permitió su uso por parte de la población en general para acceder principalmente a los servicios hospitalarios de la ciudad del Ega. No obstante esta idea fracasó, porque la población usaba el transporte escolar para ir hasta Estella pero no para volver, debido a la inecuación de horarios. La gente volvía a Azagra por otros medios. Para evitar este problema en situaciones futuras se plantean, por un lado, la venta de billetes de ida y vuelta, y por otro, una mejor coordinación de horarios entre servicios educativos y el resto.

Asimismo se cita el ejemplo del transporte escolar integrado para los estudiantes del Corredor de Cortes, que funciona regularmente sin que se hayan producido incidencias. Este sistema se encuentra extendido en otras CCAA, como el Principado de Asturias y el País Vasco.

De la misma manera, el hecho de compartir el transporte escolar por parte del resto de la población tiene que tener como principal premisa garantizar la reserva de plaza para los estudiantes. En este sentido, la oferta de plazas para la población en general solo se deberá llevar a cabo en aquellas líneas de transporte escolar con vacantes. Se plantea hacer un uso correcto del servicio, no un abuso.

Se comenta que desde los Servicios Sociales de Base de Peralta se está analizando la posibilidad de poner guardas jurados en los autobuses usados en el transporte escolar para evitar problemas mayores en los trayectos debido al comportamiento poco cívico de algunos de los estudiantes. Este planteamiento provoca cierto debate entre los asistentes manifestándose diferentes opiniones al respecto. La seguridad de los escolares es, por tanto, otro elemento que se debe de garantizar a la hora de plantear compartir el transporte escolar por parte del resto de la población.

Por otro lado, se comenta la posibilidad inversa, es decir, permitir el uso de las líneas regulares de transporte público interurbano por parte de los escolares, como medio de transporte escolar.



## **5. ¿Cuál es su opinión respecto a la integración del transporte escolar como complemento al servicio dado por el transporte público regular interurbano?**

Puede ser interesante aprovechar recursos y que se haga más eficiente el servicio de transporte, pero se cree que el hecho de mezclar el transporte escolar en el que van personas menores de edad (desde los 12 años) con transporte regular de personas en general no es adecuado.

En algunos grupos de debate se considera positiva la idea siempre y cuando se garantice la seguridad de los escolares. Por ello, incluso se propone que hubiese alguna figura de autoridad en los autobuses.

Al margen de esta cuestión, en el debate de alguno de los grupos se pregunta sobre la accesibilidad que deben de tener los autobuses usados en las líneas regulares de transporte, accesibilidad que no sólo debe tener en cuenta a las personas con movilidad reducida, sino también a padres con bebés. Ante esta cuestión, los técnicos del Servicio de Transporte presentes en el Foro confirman que en los contratos de renovación de las líneas regulares se va a exigir a las empresas de transporte concesionarias que sus autobuses cumplan una serie de requisitos relacionados con la accesibilidad.

Se propone, además, que desde el Servicio de Transportes se facilite la creación de "bonos" a precios más asequibles que las tarifas normales vigentes en cada caso destinados a ciertos colectivos más desfavorecidos (jubilados, personas en paro, etc.).