

# Todas las líneas de villavesa ya son deficitarias

**La línea 4 era hasta ahora la única autosuficiente entre las 22 diurnas y 10 nocturnas del TUC**

**El transporte urbano comarcal podría superar en más de un millón de euros el déficit previsto para este año**

P.F.L.

Pamplona

El transporte urbano comarcal podría superar este año en más de un millón de euros el déficit previsto para este ejercicio en que todas las líneas, incluida la 4 (Barañáin-Villava), arrojan ya cifras negativas. Además, hay ayuntamientos con retrasos en el pago de sus aportaciones a la mancomunidad.

La voz de alarma la ha dado la línea 4. Era, hasta ahora, la única entre las 22 diurnas y diez nocturnas prácticamente autosuficiente, es decir, su coste se cubría con la venta de billetes. Pero en el último año ha perdido viajeros (ver columna de datos) y ya está en números rojos, a causa de la crisis. En definitiva, según estimaciones previas, el déficit superaría el millón de euros, pero los grupos de la Mancomunidad conocerán cifras concretas en la Comisión Permanente, prevista para la pri-

mera semana de octubre.

Ya el año pasado se hizo público que el déficit había aumentado un 114% en seis años, en especial por la llegada del servicio a los nuevos desarrollos. Las tarifas apenas cubrían un 60% del coste, mientras que hace una década llegaban al 70%.

**Supresión de líneas**

Como medida para reducir costes y frenar el déficit, la Mancomunidad suprimió las líneas 21 (aeropuerto) y 24 (conexión Zizur), pero algunos alcaldes consultados apuntan que anular líneas no parece una solución viable a largo plazo porque "chocaría con los intereses de la empresa concesionaria", en este caso TCC. Hay que tener en cuenta que las empresas que presta el servicio cobra, entre otros parámetros, por kilómetro recorrido y por horas de servicio. El pliego de condiciones es complejo, también en su vertiente legal, hay límites establecidos, que las dos partes deben cumplir y de no ser así, lo más lógico sería negociar. Y, según se apuntó en las jornadas sobre transporte público celebradas hace un año los carriles bus y la prioridad semafórica serían la mejor herramienta para reducir costes sin mermar el servicio. Además, en Pamplona, la misma empresa, Indra, controla las bases de datos de los semáforos de la ciudad y del SAEI, el sistema de información en tiempo real, ya aplicado a las villavesas, de manera que sería más sencillo unir ambos servicios.

Así las cosas, parece claro que la Mancomunidad deberá afrontar otros recortes que, en principio, pasarán por la reducción de servicio. ¿De qué manera? alargando las frecuencias en algunas líneas. Actualmente las líneas mantienen frecuencia durante toda la jornada, es decir, si pasa cada seis minutos lo hace de inicio a fin. Y lo que ahora se podría plantear es alargar los tiempos en los horarios menos demandados. De esa forma se presta el mismo servicio con menos autobuses y menos horas de conductor, y sin restar kilometraje.

**El transporte, "un hueso"**

Complicado panorama se ha encontrado el socialista José Muñoz en el transporte urbano, uno de los puntales del ente mancomunado que preside desde hace apenas 20 días. Muñoz ya dejó entre-

ver en su primer discurso tras ser elegido que el transporte sería uno de los huesos de la legislatura. De hecho, en su programa incluye estudiar fórmulas de financiación alternativas a las aportaciones municipales (recargos, impuestos...) que eviten aumentar la sangría a los municipios. En todo caso, las decisiones deben llegar pronto porque el tiempo corre y en octubre la Mancomunidad debería de aprobar sus presupuestos.

Entretanto, Muñoz tendrá que encontrar y atar el apoyo suficiente, y este pasa por los independientes. Estos pidieron ya el año pasado una revisión de las cuotas al transporte y una reordenación para evitar males mayores en un servicio con cuantiosas pérdidas. Los municipios pagan una cuota fija y otra variable en función de los habitantes.

## Quién asume las pérdidas

La Mancomunidad aprobó en octubre del año pasado un Plan de Transportes BIANUAL 2011/2012 cifrado en 65,47 millones de euros. El proyecto contempla 32,3 millones para este año y 33,19, el próximo. El proyecto contó con el apoyo de la mayoría en la asamblea de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y el visto bueno del departamento de Transportes del Gobierno de Navarra. Los Independientes lograron que la cuota fija subiera sólo el IPC y la variable un 10,5% en dos años. Porque el propio ejecutivo, en un 65%, y los 18 ayuntamientos que integrados en el TUC, en un 35%, asumen el déficit generado en el servicio. Las aportaciones de consistorios y gobierno han ido en aumento, pero la actual coyuntura económica pone límite a la capacidad de las administraciones públicas. En este contexto, y si hay recortes, no está garantizado que el mencionado plan de transporte se cumpla en todos sus parámetros en 2012.

## CLAVES

### 36,5 MILLONES DE VIAJEROS EN 2010

Las villavesas transportaron en 2010 a un total de 36.591.990 viajeros, un 0,91% menos que el año anterior (36,9 millones) y lejos de los 38,5 de 2008. En todo caso, en la memoria de la MCP se indica que las dos jornadas de huelga registradas en la empresa, sumadas a los otros dos paros generales han contribuido al descenso y, de alguna manera, desdibujan las cifras.

### LA LÍNEA 4 PERDIÓ UN 2,43% DE VIAJEROS

La línea 4 (Barañáin-Villava) transportó en 2010 a un total de 8.433.601 viajeros. Es, con diferencia, la reina de las villavesas y era prácticamente autosuficiente económicamente, pero en 2010 perdió un 2,43% de usuarios.

11.313.006

### EUROS APORTARON EN 2010

Los ayuntamientos y el gobierno al transporte urbano comarcal, los primeros 4,68 millones, y el Ejecutivo, 6,62. Los consistorios tienen una cantidad fija y otra variable en función del número de habitantes.

### UN 62% DE USUARIOS ABONA CON TARJETA

Un 62% de usuarios, según datos del año pasado, paga el transporte urbano con tarjeta de pago sin contacto anónima, es decir, sin perfil social; y sólo un 9% adquiere el billete sencillo. El resto posee una tarjeta con algún tipo de beneficio por familia numerosa, minusvalía, parado mayores de 55 años, jubilados...

### ENTRE 0,15 Y 1,15 EUROS POR TRAYECTO

Con tarifas sociales el precio del trayecto oscila entre 0,15, 0,30 y 0,41 euros; con tarjeta normal cuesta 0,58 y el billete normal, 1,15 euros.



La línea 4 era hasta ahora prácticamente autosuficiente.

J.A. GOÑI

## Pamplona retrasa el tanatorio-crematorio frente al cementerio

**Los grupos no quieren que la parcela, en la que el Ayuntamiento posee una parte, se divida**

A.O.

Pamplona

La modificación del Plan Municipal de Pamplona para propiciar la construcción de un tanatorio-crematorio frente al cementerio de San José, en Berichitos, tendrá

que esperar todavía un tiempo. Los grupos municipales decidieron ayer dejar sobre la mesa del consejo de la Gerencia de Urbanismo este expediente para estudiarlo más a fondo y analizar las consecuencias que traería la pretendida división en dos de una parcela de uso comercial de más de 2.800 metros cuadrados de superficie. Se da la circunstancia de que el Ayuntamiento posee en propiedad alrededor del 30% de este suelo sobre el que, de momento, no tiene previsto actuar.

Por este motivo los propietarios del resto de la parcela han propuesto dividirla en dos y ejecutar en su parte el proyecto de un edificio comercial, que bien podría ser un tanatorio-crematorio.

Esta superficie ya fue objeto de una modificación en el año 2007 propiciada por los propietarios particulares, la firma Mármoles del Ebro. Dos años después presentaron un proyecto que incluía la ejecución de un gran parque en los alrededores del acceso al cementerio.



Recreación del edificio comercial y tanatorio previsto en Berichitos. DN