

# Mancomunidad propone una 'tarifa plana' mensual para la villavesa

**Deberá contar con el visto bueno de los políticos en junio, pero no se implantaría hasta la segunda mitad de 2014**

**PILAR FDEZ. LARREA**  
Pamplona

Técnicos de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona proponen habilitar desde el segundo semestre de 2014 un abono mensual para las villavesas, con un precio único, y de uso ilimitado, que beneficiará a los usuarios más habituales.

La propuesta debe contar con el visto bueno de la Comisión Per-

**Es un abono para 30 días naturales, con viajes ilimitados, que beneficiará sólo a usuarios muy habituales**

manente, es decir, de los grupos políticos, que se reunirán el 18 de junio. Si logra luz verde, en octubre se presentarían las tarifas, aunque no se aplicarían hasta el año siguiente.

El abono se engloba dentro de un nuevo marco tarifario, que conserva los actuales parámetros (billete sencillo, tarjeta monedero, tarifas sociales...), y que incluiría otros descuentos a familias numerosas, un 30% en el pre-

cio del abono mensual o en el pago con tarjeta monedero, y un 20% a los usuarios de menos de 25 años. Se habilitarían también tarjetas con viajes para promociones comerciales, eventos...

Los grupos políticos conocieron el martes la propuesta, en boca de Jesús Velasco, responsable de Transportes de la Mancomunidad y de Carolina Jiménez, técnico del departamento. Estos les explicaron que la nueva estructura tarifaria se apoya en un estudio efectuado en 2010, pero adaptada al descenso de viajeros registrado desde aquella fecha.

Tras descartar otras alternativas, especialmente porque hundirían ingresos, los técnicos consideran que el abono mensual es la

mejor opción, "tecnológicamente y por la situación económica de las administraciones". Para llegar a esta conclusión han estudiado el sistema tarifario de 19 ciudades de características similares a las de Pamplona y su comarca.

**Personal y con fotografía**

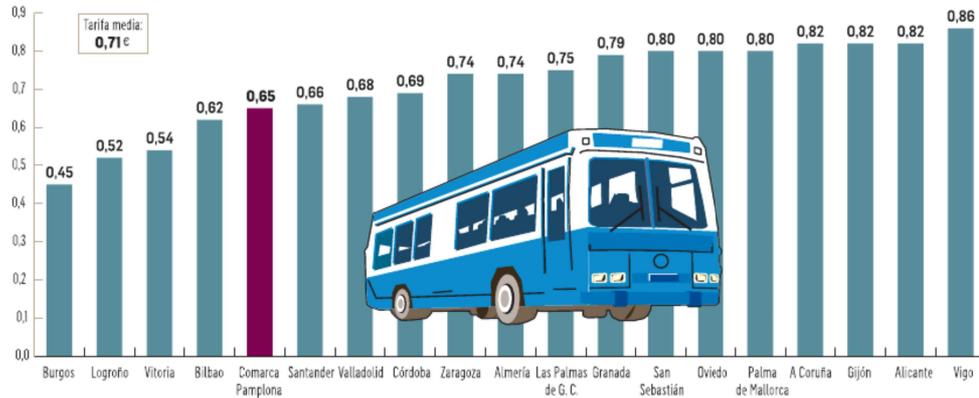
El abono será personal, sólo lo podrá utilizar el titular. Sus datos y su foto aparecerán en el documento. Esto precisará un mayor control por parte de los conductores. Sin embargo, una misma tarjeta tendrá dos funciones: como abono, si se ha cargado y, de lo contrario, como monedero. Aún no han fijado el precio, pero será equivalente, aproximadamente, al coste de entre 40 y 50 viajes pa-

gados con la tarjeta monedero (0,65 cada uno). Es decir, será rentable para quienes realizan un número de viajes superior a esa horquilla, aún sin determinar. A falta de estudios que concreten el porcentaje, los técnicos estiman que el abono beneficiaría a un 10% de los usuarios. Por ejemplo en San Sebastián cubría a un 10%; en Zaragoza alcanza a un 12-13%, y en Gijón, a un 11%.

El abono no estará sujeto al calendario, sino que comienza a descontar los 30 días la primera vez que se utilice. Valdrá para viajes diurnos y nocturnos y se podrá adquirir y recargar en los puntos habituales.

Los técnicos entienden que cubren dos viejas demandas de los usuarios: bonificar a los más fieles, y a los más jóvenes. Y entre sus ventajas, destacan que el sistema es similar al de otros productos, por ejemplo los de telefonías, que no sería preciso subir mucho el precio del pago con tarjeta, y que aumentaría el número de viajeros.

**Precios del viaje con tarjeta monedero (Comparativa 2012)**



**Precio de los abonos mensuales (2013)**

Ciudad	Precio (€)
Vitoria	29,00
Almería	32,80
Logroño	33,97
Córdoba	35,00
Gijón	37,00
Palma de Mallorca	37,00
Oviedo	39,50
San Sebastián	40,00
Granada	41,00
Las Palmas de G. C.	42,00
Zaragoza	42,95

**A TENER EN CUENTA**

**37,2**

**EUROS** Es el precio medio de los abonos mensuales en las ciudades estudiadas por Mancomunidad.

**LOS ABONOS MENSUALES EN OTRAS CIUDADES**

Once de las diecinueve ciudades

estudiadas, el 57,8%, ofrecen abonos mensuales. Hay ciudades que tienen abonos trimestrales, como Santander y Zaragoza, y otras, semestrales (Gijón), o anuales (Gijón y Zaragoza).

La media de uso del abono mensual es de 51 viajes al mes.

Menor en superficie, mayor en habitantes. Mancomunidad ha realizado el estudio comparativo del marco tarifario de 19 ciudades es-

pañolas, pero el escenario es bien cambiante. Pamplona y la Comarca es una de las que menor superficie tiene, y una de las mayores, la sexta, respecto al número de habitantes.

**LA TARJETA MONEDERO**

También conocida como anónimo es la forma de pago más utilizada actualmente en el transporte urbano comarcal. Suma más del 60% del total. El viaje cuesta 0,65 euros, la mitad que con el billete sencillo (1,30). Esto indica que este año

Mancomunidad aporta 13,6 millones al año para abonar esa diferencia. Según el estudio comparativo, el pago con tarjeta en Pamplona y Comarca es el quinto más barato entre las 19 alternativas estudiadas, pero este precio podría incrementarse con el nuevo marco tarifario.

Tarifa media en el conjunto de las 19 ciudades es de 0,71 euros y es el medio de pago más utilizado (66,88%)

Abonos temporales al mensual se podrían sumar, más tarde, otras propuestas, como el abono de San Fermín, el de turismo... u otros válidos para promociones comerciales...

Dos tarifas en 2014 el próximo año habrá dos tarifas. Las primeras entrarán en vigor el 1 de enero con la actualización de los precios hoy en vigor; pero se sustituirían, en el segundo semestre, con la entrada en escena del abono y los nuevos descuentos.

# TCC podría recibir un millón para compensar la pérdida de viajeros

**Pedía dos millones, pero Mancomunidad desestima causas y propone compartir perjuicios en viajeros**

**P.F.L.** Pamplona

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona plantea a TCC, sociedad adjudicataria del transporte urbano comarcal, compartir las pérdidas provocadas por la ruptura

ra del equilibrio económico de la concesión, en especial apoyada en la pérdida de viajeros, en relación a los estimado en el pliego del concurso. La empresa solicitaba 2,2 millones de euros en compensación, pero Mancomunidad, en base a un informe jurídico, desestima cinco de los parámetros de riesgo imprevisible presentados y propone abonar el 60% de los 1,75 millones correspondientes a la pérdida de viajeros, la única que estiman. "El resto era previsible y ya se indicaba en los marcadores

**CLAVES**

**Modificar el contrato.** Mancomunidad propone modificar el contrato de concesión del transporte urbano comarcal, firmado en 2009 para diez años, en base a siete puntos, y con el fin de evitar mayores penalizaciones por pérdida de viajeros.

de tendencias", señalan.

La sociedad catalana asumió el transporte urbano comarcal en noviembre de 2009, por un periodo de diez años y una previsión media de 37 millones de viajeros al año. Pero los usuarios descienden cada año y las previsiones a corto plazo aún van en el mismo sentido. 2012 finalizó con 34,7 millones, y actualmente el servicio suma 34,4 millones. En este contexto, la misma Mancomunidad considera que la concesión es actualmente inviable económicamente y propone modificarla, en base a siete premisas: aplicar el 40% de la penalización por viajeros, aumentarla antigüedad máxima para autobuses, de 15 a 17 años; eliminar la obligación de utilizar biodiesel (porque según el último cambio normati-

vo, tributa igual que el resto de combustibles), no construir las nuevas cocheras, fijar un IPC aproximado del 1,5% en la revisión de precios de 2013, adaptar pagos a cuenta a una nueva penalización. Esta modificación estaría vigente hasta 2016, aunque el contrato dure aún tres años más. Y es así porque, según estimaciones de los técnicos de Mancomunidad, el descenso de viajeros continuará hasta entonces, aunque sea de forma más moderada.

TCC dispone de diez días para presentar alegaciones, y la decisión final la tomará la Asamblea, los grupos políticos de la Mancomunidad, el próximo 27 de junio. Si lo aprueban, las medidas se aplicarían, aunque luego la empresa podría recurrir en los tribunales y el proceso se alargaría.