

> VIENE DE PÁGINA 33

ción de esta carne kilómetro cero que se divide en dos categorías: lechal y ternasco (en base al peso del cordero y a su alimentación).

En concreto, el cordero lechal es aquel se amamanta con leche materna hasta el momento de su sacrificio, es decir, con un peso que oscila entre los cinco y ocho kilogramos en el caso de la raza Lacha y entre los seis y ocho kilogramos en la raza Navarra. El ternasco de raza Navarra (que no Lacha), a su vez, se amamanta con leche materna como mínimo 45 días hasta su sacrificio, cuando pesa entre nueve y doce kilos.

Todos los corderos, eso sí, proceden de ovejas que realizan su ciclo productivo en régimen extensivo o semiextensivo, aprovechando los pastos y recursos vegetales naturales de las diferentes zonas geográficas de Navarra para alimentarse. Cada oveja, en los nueve años que vive de media, suele tener unos tres partos cada dos años.

PROFESIÓN VOCACIONAL Ayechu, que proviene de la Casa Cortabe de Elcóz donde su tatarabuelo ya era pastor, reivindica el pastoreo como fuente de calidad “excepcional”, asegura. “Estamos elaborando un producto natural y artesano. A las ovejas se les trata con el mayor cariño posible y aunque se emplea mucho la palabra explotación ganadera prefiero la expresión ganadería, porque contempla la cultura pastoril, la relación que en las zonas rurales tenemos con los agricultores y la influencia, para bien o para mal, que tenemos con el medio ambiente”, relata. En su caso, sus 1.300 ovejas pastan en rastrojeras locales de cebada y trigo en verano y de maíz y alfalfa en invierno, mientras que en otoño y primavera lo hacen en Bardenas. Le ayuda en su labor un pastor asalariado. No obstante, duda de la continuidad de esta tradición porque hace dos años su rebaño fue el único en cruzar el Paso que comunica con Bardenas, mientras que el año pasado lo hicieron tres.

Es por ello que advierte que “aunque hay renovación generacional, la profesión va decayendo”. “Es un trabajo sacrificado porque no hay descanso, se trabaja todos los días, pero es bonito. Es claramente vocacional porque la cuestión económica está tan justa que no da alegría para otras cuestiones. La mayoría lo hemos mamado en casa y aunque a los ojos de los demás pueda parecer un trabajo esclavo, cuando uno hace lo que quiere tiene un

punto de libertad. Es una opción de vida”, subraya.

PRECIOS BAJOS Asimismo explica que “el sector está expectante por ver cómo nos va a afectar la nueva PAC (Política Agrícola Común) y el Plan de Desarrollo Rural. La situación es complicada y la llevamos arrastrando ocho o diez años. Los precios no son los que se merece una carne de calidad, son bajos, y mantener los rebaños cuesta mucho. Los pastos son caros, los piensos también y el cordero no vale lo que debería”. Ayechu cree que hay que convencer “al mundo en general” de que están criando “una carne de calidad, de que es “un producto

“El consumo de cordero se está limitando a fechas señaladas y es una pena”

JAVIER AYECHU
Pastor de Carcastillo



nuestro”, de que están aprovechando unos recursos “que no se pueden utilizar de ninguna otra manera si no es con el pastoreo y podemos darle un valor añadido a esa carne”. Ahí es donde, en su opinión, “la IGP tiene que echar el resto” porque tal vez así “la gente estaría dispuesta a pagar un poco más por este producto”, plantea.

Pese a todo, recomienda a los jóvenes retomar esta actividad. “A mí me ha servido como persona, soy feliz con lo que hago. Igual me conformo con menos, pero en el día a día duermo tranquilo y satisfecho. Me costaría mucho vivir en una ciudad. Esa relación, el creerme que soy parte del territorio donde vivo, el identificarme con el rebaño que estoy manejando, para mí eso es muy grato. Hoy por hoy, no pido más a la vida. Me vale con estar en el campo, ver amanecer, atardecer, ver cómo crían las ovejas, sufrir y alegrarme con ellas”, concluye. ●



La línea 4-H, una de las de mayor recorrido y número de usuarios, llena a rebozar en hora punta.

LA MCP PROPONE CREAR UNA RED CON VILLAVESAS LANZADERA, MÁS RÁPIDAS

- Prevé actuaciones de mejora para recuperar un 3% de viajeros
- El Plan de Transporte incluye líneas a Erripagaina y Lezkairu

✎ **Marivi Salvo**
✎ **Javier Bergasa**

PAMPLONA – Dos nuevos modelos de red de transporte urbano de la Comarca de Pamplona a debate: uno basado en la creación de “ejes troncales de villavesa”, o líneas lanzadera, configuradas a partir de aquellas más utilizadas en la actualidad, y que sean más rápidas, de mayor frecuencia y alta capacidad, y otro modelo, centrado en la mejora de la red actual, diseñando, por ejemplo, nuevos itinerarios, que “respondan mejor a las expectativas de los clientes”, y priorizando la circulación de las villavesas, con carriles bus y preferencia de estas en los cruces.

Con el objetivo de intentar “recuperar” la caída paulatina de viajeros que el transporte urbano viene sufriendo en los últimos años, y definir “un nuevo sistema de transporte

público más atractivo frente al vehículo privado”, el nuevo Plan de Transporte 2015-2016 para la Comarca de Pamplona, que hoy debatirá la Comisión Permanente de la Mancomunidad, pretende ser una herramienta para tratar de “modificar” la tendencia en la movilidad de la Comarca de Pamplona, que va ganando el uso del vehículo privado, frente a la villavesa o los desplazamientos a pie.

La Comarca de Pamplona va creciendo en extensión (con el desarrollo de nuevos barrios), y el transporte urbano, tal y como está configurado actualmente, no responde a las expectativas de los ciudadanos. El último Plan de Transporte de 2011-2012, prorrogado en 2013-2014, ha quedado obsoleto, y cabe poner en marcha nuevas medidas más acordes con la realidad en un nuevo Plan de Transporte, que será el quinto des-

COSTE DEL PLAN

69,8 MILLONES EN DOS AÑOS

●●● **Transporte público.** La implantación del Plan de Transporte 2015-2016 prevé la realización de una serie de actuaciones de mejora que, sumadas al coste del servicio como tal durante estos dos años, dan un gasto estimado de 69.837.326,62 euros, de los que 64.561.641,61 corresponden al coste bruto de la concesión y 5.275.685,01 serían los costes asumidos por la Administración. El Plan de Transporte mantiene la filosofía de que las tarifas “deben priorizar la condición de que es un servicio público por encima de la financiación”. Así, la explotación del servicio supondría unos ingresos en 2015-2016 de 37,15 millones de euros, y un déficit neto estimado de 32.198.308,75 euros. El Plan recoge que el Gobierno de Navarra cubrirá el equivalente al 65% (20.928.900 euros) y el resto, el 35%, correrá a cargo de las aportaciones de los Ayuntamientos (11.269.408,06).

de que la Mancomunidad asumió el servicio. Por tres cuestiones, como se reconoce en el nuevo documento: porque hay que definir una red de transporte más atractiva y eficaz, porque en 2015 se implantará “un nuevo marco tarifario y un bono social”, y porque “la evolución de viajeros durante los últimos seis años ha estado muy condicionada por la crisis”. A esto hay que añadir un aspecto importante: con la bajada de viajeros y el aumento de líneas, el déficit del transporte ha ido creciendo, por lo que hay que “incrementar las aportaciones económicas del Gobierno de Navarra y las de los Ayuntamientos”.

¿QUÉ VILLAVESA SE QUIERE?

Las actuaciones previstas en el nuevo Plan del Transporte 2015-2016 se centrarán en mejorar la oferta para satisfacer la demanda de usuarios en nuevos desarrollos, Erripagaina, a donde la villavesa llegará a principios de 2015 y a Lezkairu-Entremutilvas y Mugartea, prevista para 2016.

Pero además, y quizá lo más importante, el nuevo Plan propone dos modelos de red del transporte a estudio para enganchar a los ciudadanos,

COSTE A MUNICIPIOS

Aportación total 2015+16

Ansoáin	414.513,51
Aranguren	333.474,88
Barañáin	689.540,57
Beriáin	221.690,92
Berrioplano	276.213,74
Berriozar	377.342,57
Burlada	611.674,08
Cizur	181.103,83
Esteribar	138.700,2
Ezcabarte	149.382,44
Galar	131.759,46
Huarte	300.777,46
Orkoien	217.678,3
Pamplona	5.456.829,71
V.de Egués	576.048,52
V. de Elorz	296.520,83
Villava	396.402,5
Zizur	499.574,54
TOTAL	11.269.408,06

SE PREVÉ GASTAR...

● **Mejoras del servicio.** Para la renovación de la flota de autobuses (19 nuevos) en 2015-16, 1.059.938,49 euros y otros 176.500 para inversiones en cocheras. Otras mejoras que se prevén son la instalación de 5 nuevas marquesinas y 30 postes en los nuevos barrios.

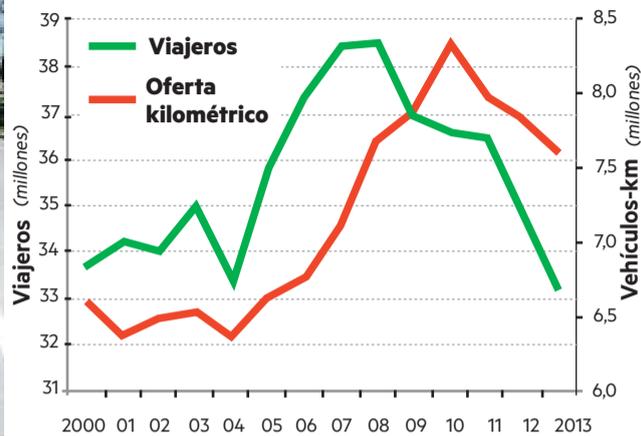
VIAJEROS

33,2

Millones de viajeros se calcula que tuvo el transporte público de la Comarca de Pamplona en 2013, un descenso significativo respecto al año 2008, cuando se contabilizaron 38,5 millones de viajeros.



Oferta y demanda de transporte público



Tarifas (euros)

	2014	2015		
	Tarifa 2014	1 enero 2015	Durante I trim.	Final II trim.
▶ Billete sencillo	1,35	1,35	1,35	1,35
▶ Sencillo San Fermín	1,60	1,60	1,60	1,60
▶ Bono-bus	0,67	0,67	0,67	0,70
▶ Servicio nocturno	1,02	1,02	1,02	1,02
▶ Transbordo	0,00	0,00	0,00	0,00
▶ Social tipo A	0,17	0,17	Desaparece	No existe
▶ Social tipo B	0,33	0,33	0,33	0,33
▶ Social tipo C	0,47	0,47	0,47	0,49
▶ Social tipo D	0,33	0,33	Desaparece	No existe
▶ Social tipo E	0,33	0,33	0,33	0,33
▶ Social tipo F	No existe	No existe	0,17	0,17
▶ Abono 30 días general	No existe	No existe	No existe	30,00
▶ Abono 30 días joven	No existe	No existe	No existe	24,00
▶ Abono 30 días fam. numerosa	No existe	No existe	No existe	21,00

Resumen económico-financiero

	2015	2016	Total plan	% total
▶ Coste bruto de la concesión	31.847.423	32.714.218	64.561.641	92,45
▶ Costes asumidos por admon.	2.746.412	2.529.727	5.275.685	7,55
▶ Total coste plan	34.593.835	35.243.490	69.837.326	100,00
▶ Ingresos por tarifas	16.819.492	17.203.041	34.022.534	48,72
▶ Penalización por compromiso	1.426.000	1.419.864	2.845.865	4,07
▶ Ingresos gestión admon.	143.400	143.400	286.800	0,41
▶ Ajuste neto dif. temporales	435.044	48.773	483.818	0,69
▶ Aportación Gobierno Navarra	10.250.433	10.678.466	20.928.900	29,97
▶ Aportación ayuntamiento	5.519.464	5.749.743	11.269.408	16,14
▶ Total financiación	34.593.835	35.243.490	69.837.326	100,00

es decir, para hacerles la villa-vesa más atractiva frente al coche. Está visto que la configuración actual de líneas no resulta eficaz y práctica para los usuarios (esperas, falta de conexión entre la periferia...). Así, se propone implantar un nuevo modelo de red con líneas de alta capacidad y elevada frecuencia,

que atiendan a los corredores con la mayor movilidad general de la ciudad, y que serían alimentados o complementados por otras líneas que atiendan los barrios, "evitando duplicidad de recorridos, a la hora de conectar estos con los centros atractores".

Pero, además, la Mancomunidad propone como alternativa otro modelo, basado en la

red actual, pero con mejoras, como implantar carriles bus y sistemas de preferencia semafórica, eliminación del retronqueo en las paradas (con plataformas), diseñando líneas equilibradas y no demasiado largas, etc.

Mejorando la oferta, con un nuevo modelo de configuración de la red del transporte y un nuevo sistema tarifario,

así como con la renovación de la flota y otras medidas como carriles bus, priorización en semáforos y adaptación de las paradas y marquesinas, el Plan de Transporte 2015-2016 prevé, en el periodo de implantación, la recuperación de un 3% de los viajeros, un 1,08% en 2015 y otro 2% en 2016. En 2013, su número descendió hasta los 33,2. ●

Poca participación en el primer día de las primarias del PSN

El grueso de las votaciones se espera el domingo, día que está citada la Asamblea Local

calendario se ha ampliado a última hora (hasta la semana pasada estaba previsto que sólo hubiera un día de votación, el domingo 30) y en la decisión de la mayoría de militantes de esperar hasta el último día para votar. Y es que el domingo todos están convocados a asistir a la Asamblea Local de Pamplona que ha de decidir también la lista de delegados que el PSN de la capital navarra enviará al Congreso Extraordinario del partido que se celebrará el 13 de diciembre y que encumbrará a María Chivite como nueva secretaria general. "Lo normal es que el grueso de los militantes esperen hasta ese día", reconocían desde las oficinas del PSN.

PAMPLONA – Apenas una veintena de militantes del PSN en Pamplona se acercaron ayer a la sede del partido en el Paseo de Sarasate para depositar su voto en la primera jornada de votación de las elecciones primarias que habrán de decidir quién encabeza la lista socialista al Ayuntamiento en la cita de mayo. Aunque la urna, situada en la segunda planta de la sede del PSN, permaneció a disposición de los afiliados desde las nueve de la mañana hasta las dos y media de la tarde y desde las 16,30 hasta las 19,00 horas, pocos fueron los que se acercaron a elegir entre los dos candidatos: Maite Esporrín o Miguel Pozueta.

La razón de tan escasa afluencia podría encontrarse en el hecho de que el

Sin embargo, los afiliados socialistas de Pamplona también podrán acudir hoy (en el mismo horario) para depositar su voto en una urna que ha sido precintada por un notario para garantizar así que no será manipulada por ninguna de las facciones en liza. – A. Gil

Esta tarde, II Liga de debate en la casa de la juventud

PAMPLONA – La casa de la juventud de Pamplona acoge esta tarde la II Liga de debate por parejas de la Asociación Navarra de Debate. Esta actividad busca desarrollar la oratoria, intercambiar ideas y divertirse. Esta pelea de gallos tendrá lugar de 17.00 a 21.00 horas y quien desee presentarla podrá hacerlo de manera gratuita. Debatirán estudiantes de las tres universidades, además de alumnos de Bachiller, profesores, etc. – D.N.

Convocadas pruebas para auxiliar de funcionamiento

PAMPLONA – El Ayuntamiento de Pamplona ha convocado pruebas selectivas para la constitución de una lista de contratación temporal del puesto de trabajo de auxiliar de funcionamiento. Los seleccionados podrán, asimismo, optar a la contratación de plazas para las que se requiera un nivel B2 de euskera. El plazo de presentación finaliza el 16 de diciembre y todas las bases se encuentran disponibles en www.pamplona.es. – D.N.

LIQUIDAMOS TODOS NUESTROS KM.0 | GERENCIA | SEMINUEVOS



DÍAS 27, 28 Y 29 DE NOVIEMBRE
IRUSA FORD - CTRA. IRÚN, KM. 4 - ARRE
HORARIO DE 10.00 A 20.00 H. ININTERRUMPIDO

FORD · MAZDA · KIA