

# INFORMACIÓN DE LA MANCOMUNIDAD DE LA COMARCA DE PAMPLONA CORRESPONDIENTE A LOS AÑOS 2021 Y 2022 SOBRE LAS OBLIGACIONES DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE URBANO DE LA COMARCA DE PAMPLONA EN RELACIÓN A LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 7.1 DEL REGLAMENTO (CE) Nº 1370/2007.

Exp.: 2023/PCD-GEN-MCP/000245

## 1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

Por parte del Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) se ha remitido escrito a la Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible del Gobierno de Navarra solicitando que se aporten los **informes globales correspondientes los años 2012 y 2022, de modo individualizado, sobre las obligaciones legales de servicio público**, tanto de su competencia como de las autoridades locales cuyo ámbito geográfico esté comprendido en el territorio de su Comunidad Autónoma. El objetivo es dar cumplimiento a lo dispuesto en el **artículo 7.1 del Reglamento (CE) nº 1370/2007** del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

Para suministrar la información reseñada incorpora los **Formulario nº 1** y **Formulario nº 2**, correspondientes a cada uno de los años para los que se solicita dicha información.

La Dirección General de Transportes y Movilidad Sostenible del Gobierno de Navarra ha trasladado, a su vez, la anterior solicitud a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona en cuanto al servicio público de transporte de viajeros de su competencia.

El objeto del presente informe es dar cumplimiento por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona a lo dispuesto en el artículo 7.1 del Reglamento (CE) nº 1370/2007 en cuanto al servicio público de transporte de viajeros de su competencia: el Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona.

## 2. ANTECEDENTES

El derecho al transporte, es decir, asegurar la movilidad ciudadana en condiciones de calidad y precio, es una obligación de los poderes públicos a la que deben dar una adecuada respuesta.

En virtud del artículo 49.1.f) de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra, el ejercicio de la competencia exclusiva en materia de transportes que transcurran íntegramente en Navarra corresponde a la Comunidad Foral.

La **Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona-Iruñerria**, vino a resolver las disfunciones que se daban en el área metropolitana de la Comarca de Pamplona en el transporte regular de viajeros. Estas disfunciones estaban originadas por el reparto de competencias administrativas existentes hasta ese momento entre el transporte urbano -dentro de los límites municipales y competencia de los ayuntamientos, en este caso ejercida solamente por el Ayuntamiento de Pamplona- y el transporte interurbano -entre el resto de municipios metropolitanos y Pamplona, competencia de la Comunidad Foral de Navarra-, que no se ajustaba al ámbito real de desplazamientos de los ciudadanos.

Dicha Ley Foral reguló una solución de integración administrativa con una **autoridad única de transporte para todo el ámbito del área metropolitana de la Comarca de Pamplona** que delimitó, atribuyendo su gestión a la **Mancomunidad de la Comarca de Pamplona**, una Administración Local supramunicipal ya existente en el ámbito territorial en cuestión y dedicada a la prestación de otros servicios públicos, con personalidad jurídica propia y capacidad de obrar, en la que la autonomía municipal quedaba garantizada a través de la participación de los municipios en aquella.

El ámbito geográfico definido está formado por un total de 18 municipios del área metropolitana de la Comarca de Pamplona, algunos de ellos integrados parcialmente: Ansoáin/Antsoain; Aranguren, en cuanto a la entidad de población de Mutilva; Barañáin; Beriáin; Berrioplano/Berriobeiti, en cuanto al ámbito de los Concejos de Aizoáin, Artica, Berrioplano y Berrioso; Berriozar; Burlada/Burlata; Cizur, en cuanto al Concejo de Cizur Menor; Esteribar, en cuanto a la entidad de población de Oloki; Ezcabarte, en cuanto a los Concejos de Arre y Oricáin; Galar, en cuanto al Concejo de Cordovilla; Huarte/Uharte; Noáin (Valle de Elorz)/Elortzibar, en cuanto a la entidad de población de Noáin; Orkoién; Pamplona/Iruña; Valle de Egüés/Eguesibar, en cuanto a las entidades de población de Gorráiz, Sarriguren, y el Concejo de Olaz; Villava/Atarrabia; Zizur Mayor/Zizur Nagusia.

La Mancomunidad asumió estas nuevas competencias en transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona el 26 de abril de 1999, iniciándose el funcionamiento del nuevo servicio del Transporte Urbano Comarcal el 26 de julio de 1999, desapareciendo a partir de entonces la distinción entre servicios urbanos e interurbanos.

El servicio público de transporte de viajeros en autobús en el ámbito geográfico así definido se ha venido prestando mediante **gestión indirecta**, a través de la contratación de la **concesión de servicio** por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona:

- Al iniciarse el servicio del Transporte Urbano Comarcal (26 de junio de 1999) mediante dos concesiones administrativas a las empresas preexistentes en que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona se subrogó. La Mancomunidad puso en marcha un proceso de unificación de dichas concesiones, cuya concesión única resultante inició su funcionamiento el 1/10/2002.
- A partir del 1/11/2009 a través de una nueva concesión administrativa a la empresa adjudicataria del procedimiento de licitación aprobado al efecto.

En el año 2014 se aprobó la **Ley Foral 11//2014, de 18 de junio, de modificación de la Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona**, con el objetivo, entre otros, de dar estabilidad a la financiación del Transporte Urbano Comarcal.

### **3. INFORME GLOBAL CORRESPONDIENTE AL AÑO 2021 SOBRE OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO (ART. 7.1 REGLAMENTO (CE) Nº 1370/2007)**

Como se recoge en el apartado 2 de este informe, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona presta el servicio público de transporte de viajeros en autobús de su competencia mediante gestión indirecta a través de una concesión de servicio contratada al efecto. La información a recoger en el **Formulario nº 1** sería la siguiente:

Fecha de inicio del contrato de servicio público: 1 de noviembre de 2009.

Duración del contrato de servicio público: Hasta el 30 de abril de 2023. El plazo inicial era de 10 años y fue prorrogado por 2 años más mediante Acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona de fecha 28 de octubre de 2019, de conformidad con el apartado 5 del artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007; posteriormente fue ampliada esta prórroga en 18 meses adicionales, por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona celebrada el 30 de junio de 2021 y como consecuencia de la solicitud de restablecimiento económico presentada por TCC, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.5 de la Ley Foral 7/2020, de 6 de abril, por la que se aprueban medidas urgentes para responder al impacto generado por la crisis sanitaria del coronavirus COVID-19.

Con posterioridad, mediante Acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona de fecha 27 de abril de 2023, se ha ordenado la continuidad de la prestación del contrato de concesión del servicio de transporte urbano de viajeros, permanente y

temporal, en el ámbito de la comarca de Pamplona- Iruñerria a partir del 1 de mayo de 2023 (inclusive) en las condiciones vigentes por el tiempo estrictamente necesario hasta que se inicie la ejecución del contrato posterior, sin que en ningún caso esté obligada a continuar dicha gestión durante un plazo superior a doce meses

Operadores del servicio seleccionados: Transports Ciutat Comtal, S.A.

Compensaciones y derechos exclusivos otorgados a dichos operadores de servicio público:

Los ingresos netos (sin IVA) por viajeros para todas las tarifas durante el año 2021 fueron 12.998.493,93 euros.

La subvención entregada por la Mancomunidad al operador del servicio público durante el año 2021 fue de 20.773.115,46 euros, con el siguiente desglose:

- Transferencia al operador por pagos a cuenta ejercicio 2021: 18.156.260,52 euros
- Pago al operador por liquidación definitiva ejercicio 2020: 2.616.854,94 euros

Como información complementaria, existe una subvención finalista que ha recibido el operador de servicio público por la participación en proyectos concretos:

- El proyecto de electromovilidad en la línea 9 forma parte del proyecto de la Unión Europea STARDUST SMART CITIES, dentro del programa HORIZON 2020, siendo cometido del mismo el realizar una monitorización exhaustiva del funcionamiento de esta línea, y la transferencia de conocimiento hacia otras ciudades europeas. El Proyecto STARDUST está liderado conjuntamente por las ciudades de Pamplona (ES), Trento (IT) y Tampere (FI). El operador de servicio público participa en este proyecto como tercera parte y ha recibido en 2021 una subvención de 27.728,75 euros por la ejecución de sus actividades.

Control, evaluación, calidad y financiación:

Los resultados del servicio del Transporte Urbano Comarcal (TUC) durante el año 2021 siguen condicionados por los efectos de la pandemia por el coronavirus Covid-19 y las medidas y restricciones impuestas por las Administraciones para la gestión sanitaria de la misma. Los principales indicadores del servicio han sido los siguientes:

- El número de **viajeros transportados** fue de 29.668.917 lo que supone un incremento respecto al año anterior del 27,22%. Este ascenso tan significativo viene derivado de que el año 2020 tuvo un número de usuarios extraordinariamente bajo por el efecto de COVID-19 y no es, por tanto, un valor de referencia de un año al uso.
- La **oferta del servicio** fue 7.727.071,70 BusxKm útiles y 609.657,91 BusxHoras útiles, con unos incrementos respecto al año anterior del 12,31% y 13,64 % respectivamente respecto al año anterior. La velocidad comercial fue de 12,67 km/h, algo inferior (-1,17%) a la del año anterior.

- **Flota** de autobuses adscrita al servicio: A lo largo del año 2021, se incorporaron un total de 10 vehículos, todos ellos articulados híbridos (diésel – eléctrico). Por otra parte, se dieron de baja 8 vehículos existentes, produciéndose un incremento del tamaño de la flota hasta un total de 159 vehículos y una antigüedad media de la misma de 7,32 años a 31/12/2021. Como resumen de todo lo anterior, las características resultantes de la flota a 31 de diciembre de 2021, eran:

- Total vehículos: 159

- Tipos de vehículos:

* Articulados (18 m.)	61 (38% del total)
* Estándares (hasta 12 m.)	98 (62% del total)

- Características:

* Accesibilidad (piso bajo)	159 (100% del total)
* Aire acondicionado	159 (100% del total)
* Antigüedad:	
Edad media	7,32 años
Edad máxima	15,98 años
* Vehículos híbridos	66 (41% del total)
* Vehículos eléctricos	6 (3% del total)
* Vehículos con mampara seg.	159 (100% del total)
* Vehículos con video-vigilancia	155 (97% del total)

- El resultado del control sobre el cumplimiento de la **calidad producida** del servicio fue el siguiente:

- a) Calidad horaria:

- 100% cumplimiento de expediciones programadas.
- 92,50% de puntualidad (compromiso TCC 92,5%).

- b) Calidad de los autobuses:

- 98,00% de autobuses limpios (compromiso TCC: 98,5%).
- 96,92% de autobuses bien conservados (compromiso TCC: 98,5%).
- 98,62% de cumplimiento sobre atención al cliente (compromiso TCC: 99,0%).
- 99,56% de autobuses con información correcta (compromiso TCC: 98,5%).
- 99,32% de observaciones correctas sobre seguridad y conducción (compromiso TCC: 98,5%).

- c) Calidad de la información:

- 100% de observaciones correctas en cuanto a la información permanente sobre el servicio en paradas.
- 100% de observaciones correctas en cuanto a la información de las incidencias del servicio en paradas.
- 88,39% de observaciones correctas en cuanto a la información en los paneles de tiempo real en las paradas (compromiso TCC: 98,5%).
- 92,75% de observaciones correctas en cuanto a la información del servicio en la página Web (compromiso TCC: 100%).

d) Calidad del tratamiento de las reclamaciones:

- De las 1.201 reclamaciones, avisos y solicitudes que se recibieron relativas al TUC, un total de 907 estaban relacionadas con la actividad del concesionario, siendo estas últimas atendidas por éste de manera correcta, obteniendo un 100% en el índice de la calidad en el tratamiento de las reclamaciones (compromiso TCC: 100%).
  - Por otro lado, destacar que a lo largo del año se recibieron 10 felicitaciones relativas al servicio.
- En cuanto a la **calidad percibida**, la encuesta de satisfacción a los usuarios del transporte urbano, realizada a lo largo del mes de noviembre, arroja una valoración global del servicio de 7,9 sobre 10.

Naturaleza y alcance de los derechos exclusivos del servicio: Transporte urbano de viajeros, permanente y temporal, en el ámbito de la comarca de Pamplona definido en el artículo 3 de la Ley Foral 8/1998, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona-Iruñerría.

Objetivos políticos del servicio: A este respecto, el Preámbulo de la Ley Foral 8/1998, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona-Iruñerría indica que la citada ley se dicta para asegurar la movilidad ciudadana en condiciones de calidad y precio, y dar una solución de integración administrativa con una autoridad única de transporte para todo el ámbito del área metropolitana de la Comarca de Pamplona, atribuyendo su gestión a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, una administración ya existente en el ámbito territorial en cuestión y dedicada a la prestación de otros servicios públicos, con personalidad jurídica propia y capacidad de obrar, en la que la autonomía municipal queda garantizada a través de la participación de los municipios en aquella.

En cuanto a las directrices que debe seguir la planificación de este servicio, el artículo 6 bis (Planificación del servicio), apartado 2 de la Ley Foral 11/2014, de 18 de junio, de modificación de la Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona, dice:

- a) Prestación de un servicio de transporte público de calidad con una adecuada eficacia y eficiencia.
- b) Fomento del uso del transporte público mediante la integración del mismo en los instrumentos de planificación urbanística.
- c) Mejora de la velocidad comercial del servicio hasta alcanzar valores de la misma semejantes a los mejores resultados obtenidos en áreas metropolitanas similares.
- d) Ingresos directos derivados del cobro a usuarios u otros afectos al servicio.

En la cuantificación del precio del billete al usuario, por el uso del transporte urbano comarcal, se priorizará su condición de servicio público por encima de la autofinanciación del mismo.

La búsqueda de la mayor aportación posible a la financiación directa del servicio deberá basarse en el uso masivo de dicho servicio y no en el progresivo encarecimiento del costo del billete, en cualquiera de sus modalidades, para aumentar la capacidad directa de recaudación.

Como garantía de accesibilidad y potenciación del transporte público frente al privado, la financiación directa del servicio, mediante billetes a los usuarios, nunca será superior al 50 por ciento del costo del mismo.

Se consideran ingresos afectos al servicio aquellos que, como usos de publicidad, patrocinios u otros, permitan recaudar recursos para la financiación. Estas vías de ingresos nunca podrán interferir o poner en peligro la buena prestación del servicio.

Tomando como referencia la aportación establecida para 2014 en esta ley foral y, si al cierre de futuros ejercicios económicos del servicio, los ingresos derivados de este apartado superasen el porcentaje establecido, de ninguna forma podrán incrementarse las tarifas en vigor, ni para su adecuación al IPC.

- e) Aportaciones y transferencias desde los ayuntamientos adscritos al servicio o directamente de la entidad prestataria del mismo.

Las aportaciones económicas de los ayuntamientos vinculados al servicio y la entidad gestora del mismo serán el equivalente al 35 por ciento del déficit de explotación del servicio, una vez descontados los ingresos derivados de la letra d) de este apartado.

La aportación será satisfecha directamente por la entidad prestataria, si tuviese recursos y así lo decidiesen sus órganos correspondientes, o por los ayuntamientos en cuantía proporcional al número de habitantes de cada uno de los municipios adscritos al servicio.

- f) Transferencias procedentes de los Presupuestos Generales de Navarra vinculadas a este fin.

Los Presupuestos Generales de Navarra, anualmente, recogerán la cuantía económica necesaria, con carácter finalista, para cubrir el equivalente al 65 por ciento del déficit de explotación del servicio, una vez descontadas las aportaciones recogidas en la letra d) de este apartado.

- g) Reparto de la parte correspondiente a los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley foral entre los mismos en proporción a su población, pudiéndose establecer una cuantía mínima o una cuota fija que tenga en cuenta el coste incurrido en la prestación del nivel mínimo de oferta del servicio. Por otra parte, esta aportación se podrá modular en función de las medidas efectivas que adopten estos municipios para la mejora de la velocidad comercial del servicio y la adecuada integración del transporte público en la planificación urbana.

#### 4. INFORME GLOBAL CORRESPONDIENTE AL AÑO 2022 SOBRE OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO (ART. 7.1 REGLAMENTO (CE) Nº 1370/2007)

Como se recoge en el apartado 2 de este informe, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona presta el servicio público de transporte de viajeros en autobús de su competencia mediante gestión indirecta a través de una concesión de servicio contratada al efecto. La información a recoger en el **Formulario nº 2** sería la siguiente:

Fecha de inicio del contrato de servicio público: 1 de noviembre de 2009.

Duración del contrato de servicio público: Hasta el 30 de abril de 2023. El plazo inicial era de 10 años y fue prorrogado por 2 años más mediante Acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona de fecha 28 de octubre de 2019, de conformidad con el apartado 5 del artículo 5 del Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007; posteriormente fue ampliada esta prórroga en 18 meses adicionales, por acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona celebrada el 30 de junio de 2021 y como consecuencia de la solicitud de restablecimiento económico presentada por TCC, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.5 de la Ley Foral 7/2020, de 6 de abril, por la que se aprueban medidas urgentes para responder al impacto generado por la crisis sanitaria del coronavirus COVID-19.

Con posterioridad, mediante Acuerdo de la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona de fecha 27 de abril de 2023, se ha ordenado la continuidad de la prestación del contrato de concesión del servicio de transporte urbano de viajeros, permanente y temporal, en el ámbito de la comarca de Pamplona- Iruñerria a partir del 1 de mayo de 2023 (inclusive) en las condiciones vigentes por el tiempo estrictamente necesario hasta que se inicie la ejecución del contrato posterior, sin que en ningún caso esté obligada a continuar dicha gestión durante un plazo superior a doce meses

Operadores del servicio seleccionados: Transports Ciutat Comtal, S.A.

Compensaciones y derechos exclusivos otorgados a dichos operadores de servicio público:

Los ingresos netos (sin IVA) por viajeros para todas las tarifas durante el año 2022 fueron 15.646.038,99 euros.

La subvención entregada por la Mancomunidad al operador del servicio público durante el año 2022 fue de 21.460.256,24 euros, con el siguiente desglose:

- Transferencia al operador por pagos a cuenta ejercicio 2022: 18.743.487,17 euros
- Pago al operador por liquidación definitiva ejercicio 2021: 2.716.769,07 euros

### Control, evaluación, calidad y financiación:

Los resultados del servicio del Transporte Urbano Comarcal (TUC) durante el año 2022 siguen condicionados por los efectos de la pandemia por el coronavirus Covid-19 y las medidas y restricciones impuestas por las Administraciones para la gestión sanitaria de la misma, si bien a lo largo del año se retomó la normalidad cotidiana. Los principales indicadores del servicio han sido los siguientes:

- El número de **viajeros transportados** fue de 36.230.056 lo que supone un incremento respecto al año anterior del 22,11%.
- La **oferta del servicio** fue de 7.926.789,23 BusxKm útiles y 624.138,92 BusxHoras útiles, con unos incrementos respecto al año anterior del 2,58% y 2,38% respectivamente. La velocidad comercial fue de 12,70 km/h.
- **Flota** de autobuses adscrita al servicio: A lo largo del año 2022, se incorporaron un total de 13 vehículos, 6 de 12 m y 7 de 18 m, todos ellos de Gas Natural Comprimido (GNC) con garantías de origen (GdO) renovable. Por otra parte, se dieron de baja 13 vehículos existentes, manteniéndose el tamaño de la flota en un total de 159 vehículos y produciéndose una reducción de la antigüedad media de la misma, alcanzando un valor de 7,05 años a 31/12/2020. Como resumen de todo lo anterior, las características resultantes de la flota a 31 de diciembre de 2022, eran:
  - Total vehículos: 159
  - Tipos de vehículos:
    - \* Articulados (18 m.) 62 (38% del total)
    - \* Estándares (hasta 12 m.) 97 (62% del total)
  - Características:
    - \* Accesibilidad (piso bajo) 159 (100% del total)
    - \* Aire acondicionado 159 (100% del total)
    - \* Antigüedad:
      - Edad media 7,05 años
      - Edad máxima 15,61 años
    - \* Vehículos híbridos 66 (41% del total)
    - \* Vehículos eléctricos 6 (3% del total)
    - \* Vehículos GNC con GdO 13 (8% del total)
    - \* Vehículos con mampara seg. 159 (100% del total)
    - \* Vehículos con video-vigilancia 159 (100% del total)
- El resultado del control sobre el cumplimiento de la **calidad producida** del servicio fue el siguiente:
  - e) Calidad horaria:
    - 100% cumplimiento de expediciones programadas.
    - 91,70% de puntualidad (compromiso TCC 92,5%).

- f) Calidad de los autobuses:
- 83,30% de autobuses limpios (compromiso TCC: 98,5%).
  - 92,10% de autobuses bien conservados (compromiso TCC: 98,5%).
  - 93,10% de cumplimiento sobre atención al cliente (compromiso TCC: 99,0%).
  - 98,50% de autobuses con información correcta (compromiso TCC: 98,5%).
  - 98,60% de observaciones correctas sobre seguridad y conducción (compromiso TCC: 98,5%).
- g) Calidad de la información:
- 100% de observaciones correctas en cuanto a la información permanente sobre el servicio en paradas.
  - 100% de observaciones correctas en cuanto a la información de las incidencias del servicio en paradas.
  - 93,75% de observaciones correctas en cuanto a la información en los paneles de tiempo real en las paradas (compromiso TCC: 98,5%).
  - 98,41% de observaciones correctas en cuanto a la información del servicio en la página Web (compromiso TCC: 100%).
- h) Calidad del tratamiento de las reclamaciones:
- De las 1.573 reclamaciones, avisos y solicitudes que se recibieron relativas al TUC, un total de 1.106 estaban relacionadas con la actividad del concesionario, siendo estas últimas atendidas por éste de manera correcta, obteniendo un 100% en el índice de la calidad en el tratamiento de las reclamaciones (compromiso TCC: 100%).
  - Por otro lado, destacar que a lo largo del año se recibieron 25 felicitaciones relativas al servicio.

**Nota:** a la fecha del presente informe está pendiente la liquidación del ejercicio 2022 con el concesionario, por lo que puede que algún indicador de la medición de la calidad sufra alguna variación respecto de los datos mencionados anteriormente.

- En cuanto a la **calidad percibida**, la encuesta de satisfacción a los usuarios del transporte urbano, realizada a lo largo del mes de noviembre, arroja una valoración global del servicio de 8,1 sobre 10.

Naturaleza y alcance de los derechos exclusivos del servicio: Transporte urbano de viajeros, permanente y temporal, en el ámbito de la comarca de Pamplona definido en el artículo 3 de la Ley Foral 8/1998, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona-Iruñerria.

Objetivos políticos del servicio: A este respecto, el Preámbulo de la Ley Foral 8/1998, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona-Iruñerria indica que la citada ley se dicta para asegurar la movilidad ciudadana en condiciones de calidad y precio, y dar una solución de integración administrativa con una autoridad única de transporte para todo el ámbito del área metropolitana de la Comarca de Pamplona, atribuyendo su gestión a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, una administración ya existente en el ámbito territorial en cuestión y dedicada a la prestación de otros servicios públicos, con personalidad jurídica propia y capacidad

de obrar, en la que la autonomía municipal queda garantizada a través de la participación de los municipios en aquella.

En cuanto a las directrices que debe seguir la planificación de este servicio, el artículo 6 bis (Planificación del servicio), apartado 2 de la Ley Foral 11/2014, de 18 de junio, de modificación de la Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona, dice:

- h) Prestación de un servicio de transporte público de calidad con una adecuada eficacia y eficiencia.
- i) Fomento del uso del transporte público mediante la integración del mismo en los instrumentos de planificación urbanística.
- j) Mejora de la velocidad comercial del servicio hasta alcanzar valores de la misma semejantes a los mejores resultados obtenidos en áreas metropolitanas similares.
- k) Ingresos directos derivados del cobro a usuarios u otros afectos al servicio.

En la cuantificación del precio del billete al usuario, por el uso del transporte urbano comarcal, se priorizará su condición de servicio público por encima de la autofinanciación del mismo.

La búsqueda de la mayor aportación posible a la financiación directa del servicio deberá basarse en el uso masivo de dicho servicio y no en el progresivo encarecimiento del costo del billete, en cualquiera de sus modalidades, para aumentar la capacidad directa de recaudación.

Como garantía de accesibilidad y potenciación del transporte público frente al privado, la financiación directa del servicio, mediante billetes a los usuarios, nunca será superior al 50 por ciento del costo del mismo.

Se consideran ingresos afectos al servicio aquellos que, como usos de publicidad, patrocinios u otros, permitan recaudar recursos para la financiación. Estas vías de ingresos nunca podrán interferir o poner en peligro la buena prestación del servicio.

Tomando como referencia la aportación establecida para 2014 en esta ley foral y, si al cierre de futuros ejercicios económicos del servicio, los ingresos derivados de este apartado superasen el porcentaje establecido, de ninguna forma podrán incrementarse las tarifas en vigor, ni para su adecuación al IPC.

- l) Aportaciones y transferencias desde los ayuntamientos adscritos al servicio o directamente de la entidad prestataria del mismo.

Las aportaciones económicas de los ayuntamientos vinculados al servicio y la entidad gestora del mismo serán el equivalente al 35 por ciento del déficit de explotación del servicio, una vez descontados los ingresos derivados de la letra d) de este apartado.

La aportación será satisfecha directamente por la entidad prestataria, si tuviese recursos y así lo decidiesen sus órganos correspondientes, o por los ayuntamientos en cuantía proporcional al número de habitantes de cada uno de los municipios adscritos al servicio.

- m) Transferencias procedentes de los Presupuestos Generales de Navarra vinculadas a este fin.

Los Presupuestos Generales de Navarra, anualmente, recogerán la cuantía económica necesaria, con carácter finalista, para cubrir el equivalente al 65 por ciento del déficit de explotación del servicio, una vez descontadas las aportaciones recogidas en la letra d) de este apartado.

- n) Reparto de la parte correspondiente a los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley foral entre los mismos en proporción a su población, pudiéndose establecer una cuantía mínima o una cuota fija que tenga en cuenta el coste incurrido en la prestación del nivel mínimo de oferta del servicio. Por otra parte, esta aportación se podrá modular en función de las medidas efectivas que adopten estos municipios para la mejora de la velocidad comercial del servicio y la adecuada integración del transporte público en la planificación urbana.

En Pamplona a 29 de junio de 2023.

**Jesús Velasco Pérez**

Director Área de Transporte  
*Garraio Arloko zuzendaria*  
Servicios de la Comarca de Pamplona, S.A.  
*Iruñerriko Zerbitzuak E.A*

*(Documento firmado electrónicamente)*