DIARIO DE NOTICIAS
PAMPLONA
03/11/13
Prensa: Diaria
Tirada: 20.262 Ejemplares
Difusión: 15.580 Ejemplares
Cód: 75864018
Página: 30
Sección: LOCAL Valor: 3.955,00 € Área (cm2): 854,7 Ocupación: 87,89 % Documento: 1/2 Autor: ALBERTO GIL PAMPLONA Núm. Lectores: 112000

Tarifas aprobadas para 2014

TIPO DE TARIFAS	TARIFAS 2013 (euros)	% USO EN 2014	PROPUESTA TARIFAS 2014 (euros)	INCR. 2013 -2014
Sencillo	1,30	5,95 %	**1,35**	3,85 %
Sencillo San Fermín	1,50	1,03 %	**1,60**	6,67 %
Bonobús	0,65	58,75 %	**0,67**	3,08 %
Tipo C (familias numerosas)	0,45	6,42 %	**0,47**	4,44 %
Tipo B (mayores de 65)	0,32	13,06 %	**0,33**	3,13 %
Tipo D (desempleados 52-65 con ingresos limitados)	0,32	1,61 %	**0,33**	3,13 %
Tipo E (discapacidad >65%)	0,32	0,45 %	**0,33**	3,13 %
Tipo A (>65 con ingresos limitados)	0,16	0,34 %	**0,17**	6,25 %
Transbordo	0,00	10,41 %	**0,00**	0,00 %
Nocturno Tarjeta	1,00	1,98 %	**1,02**	2,00 %
*Tarifa media ponderada (con IVA)**	*0,57998*		***0,59126***	*1,95 %*
*Tarifa media ponderada (sin IVA)**	*0,52725*		***0,53751***	*1,95 %*

*Operación matemática que es la media ponderada que tiene en cuenta el incremento económico del billete y el porcentaje de uso del mismo.

Previsión de costes TUC

Datos en millones de euros

	PRESUPUESTO 2012 (euros)	PRESUPUESTO 2013 (euros)	PRESUPUESTO 2014 (euros)	VARIACIÓN 2013-14
Coste servicio	32,592	32,449	32,525	+0,24 %
Costes propios	1,962	2,005	1,913	-4,61 %
Total costes	**34,554**	**34,454**	**34,438**	**-0,05 %**

Previsión de Ingresos TUC

Datos en millones de euros

	PRESUPUESTO 2012 (euros)	PRESUPUESTO 2013 (euros)	PRESUPUESTO 2014 (euros)	VARIACIÓN 2013-14
Ingresos tarifarios	19,754	20,624	19,227	-6,77 %
Ingresos propios	0,487	0,274	0,279	1,66 %
Ejercicios anteriores	1,275	-	-	-
Aportación SCPSA	0,519	0,623	-	-100 %
Aportación Gob. Navarra	7,330	7,572	7,604	1 %
Aportación Ayuntamientos	5,189	5,360	5,382	1 %
Aportación extraordinaria	-	-	1,946	
Total ingresos	**34,554**	**34,454**	**34,438**	**-0,05 %**

INFOGRAFÍA: ITXASO MITXITORENA

La 'guerra de las villavesas'

GOBIERNO, MANCOMUNIDAD Y AYUNTAMIENTOS LITIGAN SOBRE **QUIÉN Y CÓMO HA DE PAGAR** EL DÉFICIT DEL TUC PARA 2014 (1,94 MILLONES)

ALBERTO GIL
PAMPLONA

EL coste del TUC (Transporte Urbano Comarcal), que da servicio de villavesas a 18 ayuntamientos de la Cuenca, tiene en jaque no sólo a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, sino ahora también al Gobierno foral y a los principales entes locales del entorno de la capital. La pregunta clave no es quién ha de pagar la factura del servicio en sí (que en los presupuestos de 2013 está prevista en 34,4 millones de euros), sino quién ha de correr con los gastos del déficit que se prevé para 2014 y que ascenderá a 1,946 millones de euros.

Este es básicamente el problema y de la solución que se le dé no sólo depende el TUC, sino también la viabilidad de la Mancomunidad como ente autónomo y, por extensión, la estabilidad económica de los ayuntamientos que la integran. Mientras no haya una solución para el TUC no habrá presupuestos para la Mancomunidad y mientras estos no se aprueben, los 18 ayuntamientos con villavesa no sabrán a ciencia cierta cuánto han de desembolsar para seguir teniéndola.

Pero este complicado cóctel también tiene una dolorosa guinda en lo social. La concesionaria de la explotación del TUC, la catalana Transport Ciutat Comptal (TCC), dice que pierde dinero y para recuperar beneficios (el comité asegura que miente y que ganó el último año 976.000 euros) ha iniciado un proceso de descuelgue del convenio que ha puesto en pie de guerra a las familias de sus 450 trabajadores. La consecuencia es la amenaza de paros parciales a partir del 19 de noviembre, una huelga el 11 de diciembre y, si no se soluciona el contencioso, un paro indefinido a partir del 16 de diciembre.

Es decir, por delante y hasta que empiece 2014 quedan dos meses intensos de negociación en dos frentes diferentes: el institucional, que deberá lograr soluciones estables para arreglar el problema del déficit, y en el laboral, donde está en el aire el futuro de la plantilla de TCC.

EL ANÁLISIS

Sin plan, en crisis y con recortes

Para hacer un análisis somero de la situación en la que se encuentra el Transporte Urbano Comarcal hay que tener claros varios conceptos. En primer lugar, que la Mancomunidad gestiona el servicio de villavesas desde julio de 1999 como consecuencia de la aprobación, el año anterior, de la ley foral 8/1998 del Transporte Regular que unificaba el transporte urbano y el interurbano en el entorno de la capital.

En segundo lugar, hay que saber que esta competencia se fundamentaba en un Plan de Transporte cuya aprobación corresponde al Gobierno de Navarra, pero cuya negociación corre a cargo de una comisión en la que están representados a partes iguales tanto el Ejecutivo como la Mancomunidad.

En tercer lugar, se debe tener claro que el servicio se financia por tres vías: los ingresos por la venta de billetes (17,65 millones en 2012, lo que no llega ni al 50% del coste del servicio), las subvenciones del Gobierno (7,5 millones más el IPC) y las aportaciones de los 18 ayuntamientos (5,36 millones).

LA REALIDAD

Siempre pagan los ciudadanos

Aclarados estos términos, es hora de resumir cómo está la situación en la actualidad. A día de hoy no existe un Plan de Transporte sino que el de 2011-2012 se encuentra prorrogado. Por tanto, las aportaciones de las administraciones y de los ayuntamientos se encuentran igualmente prorrogadas, cuestión que no sería un problema si se mantuviera estable o creciera el número de pasajeros. Pero esto no es así. Entre 2008 y 2012 se han perdido 3,7 millones de viajeros y para 2013 se espera una nueva caída del 3% (cerca de un millón más), mientras los costes de funcionamiento siguen creciendo (un 2,5% más en carburante).

El resultado es el ya citado. De cara a 2014 las previsiones de la Mancomunidad apuntan a que los ingresos por venta de billetes caerán un 6,77% y que las aportaciones de las administraciones sólo subirán un 1%. Si a esto se le suma que ya no quedan remanentes de los que echar mano, el resultado es evidente: habrá pérdidas por 1,946 millones.

La pregunta es clara: ¿quién pagará este desfase? La respuesta es igualmente diáfana: directa o indirectamente serán los ciudadanos. Y pagarán de dos maneras; por una parte a través de la subida de las tarifas (un 3,08% el bonobús y un 3,85% el billete sencillo) y por otra parte a través de sus impuestos, ya sean éstos recaudados por el Gobierno (impuestos directos o indirectos), por los ayuntamientos (tasas) o por la propia Mancomunidad (tributos).

LA SOLUCIÓN FORZADA

Ayuntamientos a la quiebra

El debate está ahora en cómo se articula formalmente lo que aportarán de más las administraciones. Y este debate está encima de la mesa por la situación de bloqueo institucional que vive Navarra derivada de la incapacidad de UPN para llegar a acuerdos estables con otras fuerzas. Así, las negociaciones entre el Gobierno (en manos de UPN) y la Mancomunidad (gobernada por PSN) para renovar el Plan de Transporte están rotas desde septiembre y el Ejecutivo, que ha de dar el visto bueno a nuevas formas de financiación, ha dicho que no a todo.

Esta realidad llevó a que en la asamblea del martes la Mancomunidad se enfrentara a una única salida: que los ayuntamientos se repartieran el déficit aumentando su cuota en 2014 entre un 30 y un 40%. De haberse aprobado, hubiera significado para el ciudadano o más tasas, o recortes en los servicios municipales.

Por poner tres ejemplos: Pamplona, en 2012, tuvo que poner 2,54 millones de euros para sufragar el servicio de villavesas y, a esa cifra, en 2014, tendría que sumarle otros 1,143 millones, es decir 3,68 millones en total. Barañáin pagaba en 2012 algo más de 329.152 euros, a los que habría que sumar 124.076 euros más. Por su parte, Burlada pagaba 286.806 euros el año pasado a los que habría que sumar otros 105.086 euros en 2014. Y lo mismo sucede en el resto de los ayuntamientos.

¿Quién puede asumirlo en un momento en el que sus ingresos disminuyen por la escasa actividad urbanística, por los recortes de las subvenciones y por la obligación de no tener déficit? Nadie. Así se lo hicieron saber al Gobierno incluso los ayuntamientos de UPN que se verían ahogados económicamente. La salida natural fue retirar el punto del orden del día y tratar de salvar la situación con soluciones que habían sido ya descartadas.

SOLUCIÓN DE EMERGENCIA

El tributo de movilidad

Es el caso del denominado tributo de movilidad, un impuesto de un euro al mes a cada uno de los 200.000 hogares localizados en los 18 municipios con servicio de villavesa. Esta posibilidad fue planteada en verano. Sin embargo, para instaurar este tributo el órgano competente es el Gobierno y su aprobación ha de

PAGOS EN 2012

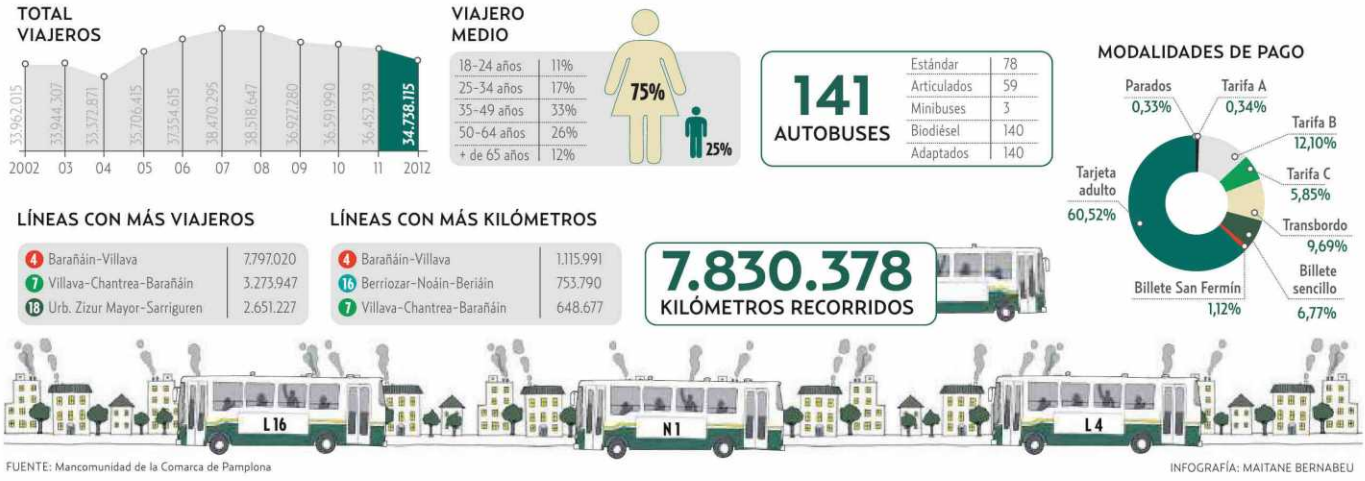
Ansoáin	191.644,08 euros
Aranguren	143.731,31 euros
Barañáin	329.152,48 euros
Beriáin	103.399,52 euros
Berrioplano	116.772,56 euros
Berriozar	168.200,6 euros
Burlada	286.806,59 euros
Cendea de Zizur	82.833,31 euros
Egüés	237.004,84 euros
Esteribar	65.069,3 euros
Ezcabarte	70.185,84 euros
Galar	61.591,56 euros
Huarte	135.524,84 euros
Orcoyen	102.736,5 euros
Pamplona	2.540.320,49 euros
Valle de Elorz	135.800,06 euros
Villava	188.078,77 euros
Zizur Mayor	230.149,43 euros
TOTAL	5.189.002,08 euros

REPARTO DEL DÉFICIT

Ansoáin	62.288,03 euros
Aranguren	43.551,75 euros
Barañáin	124.076,48 euros
Beriáin	22.311,09 euros
Berrioplano	31.985,39 euros
Berriozar	54.672,57 euros
Burlada	105.086,6 euros
Cendea de Zizur	13.059,16 euros
Egüés	92.363,03 euros
Esteribar	4.536,28 euros
Ezcabarte	6.630,84 euros
Galar	2.869,89 euros
Huarte	37.858,25 euros
Orcoyen	21.385,31 euros
Pamplona	1.143.350,53 euros
Valle de Elorz	37.244,93 euros
Villava	60.730,59 euros
Zizur Mayor	81.491,01 euros
TOTAL	1.946.491,73 euros

* Si los ayuntamientos asumieran en solitario el déficit previsto para 2014, sus aportaciones serían la suma de los conceptos de ambas tablas.

DIARIO DE NOTICIAS
PAMPLONA
03/11/13
Prensa: Diaria
Tirada: 20.262 Ejemplares
Difusión: 15.580 Ejemplares
Cód: 75864018
Página: 31
Sección: LOCAL Valor: 4.500,00 € Área (cm2): 1002,2 Ocupación: 100 % Documento: 2/2 Autor: ALBERTO GIL PAMPLONA Núm. Lectores: 112000



FUENTE: Mancomunidad de la Comarca de Pamplona

INFOGRAFÍA: MAITANE BERNABEU

estar respaldada por el Parlamento. En otras palabras, entran en juego los intereses de los partidos y, por tanto, quién asumirá el coste electoral de un nuevo impuesto.

En principio y pese a las reticencias de todos, el tributo, una fórmula importada desde el área metropolitana de Barcelona (que financia así parte de su servicio de transporte público) parecía la menos mala de las soluciones. Sin embargo, la baraja se rompió a mediados de septiembre cuando el Ejecutivo planteó que si daba el visto bueno a esta nueva figura impositiva, su recaudación se la deduciría de la parte que pone para financiar el TUC. Para entenderlo: si a través del tributo se iban a recaudar 2,4 millones de euros al año, el Gobierno pretendía que se le restaran de los 7,5 millones que él está obligado a aportar.

Esta propuesta, evidentemente, fue rechazada ya que no daba solución al problema del déficit que tendría que ser asumido, de todas maneras, por los ayuntamientos.

La negociación quedó en un punto muerto hasta que la pasada semana los entes locales, incluidos los de UPN, fueron conscientes de que si no hacían nada, la factura se les iba a cargar a ellos en solitario. Las quejas llegaron en cascada y los regionalistas rectificaron. Ahora, en teoría, estaban dispuestos a retomar la negociación, hasta que Barcina, el martes, volvió a dinamitarla.

LA PROPUESTA DE BARCINA

Que pague toda la MCP

Escoltada por el consejero de Fomento, Luis Zarraluqui, y el director general de Administración Local, Francisco Pérez, Barcina citó al presidente de la Mancomunidad, José Muñoz, y a representantes del PSN (Maite Esporrín) y de los independientes (Manuel Romero) en el Palacio de Navarra. También estaba invitado Roberto Jiménez, que finalmente no acudió a la cita.

Para sorpresa de todos, el planteamiento de la presidenta no fue retomar el tema del tributo, sino plantear, con un informe de Administración Local de tres folios, que el déficit se pagara con el remanente que tiene la Mancomunidad tras cobrar a los usuarios el canon de saneamiento por el servicio de agua. Ese remanente, calculado en unos 15 millones de euros, es la hucha en la que la mancomunidad guarda el dinero para sufragar la reparación de las redes de distribución o para realizar las inversiones futuras ya comprometidas como la clausura del vertedero de Góngora (que costará unos 12 millones de euros).

En esencia, la propuesta de Barcina era que se pague la deuda del Transporte Urbano Comarcal (que sólo afecta a 18 ayuntamientos y al Gobierno), con el dinero de las 50 localidades que integran la Mancomunidad (32 no tienen villavesa).

Frente al informe del Gobierno se sitúa otro de la propia Mancomunidad que lo rebate argumentando, entre otras cosas, que usar esa hucha exigiría un cambio de estatutos de la propia MCP que debería ser aprobado en los plenos de los 50 ayuntamientos. Además, la Ley de Estabilidad Presupuestaria prohibe que las provisiones para inversión se usen para tapar agujeros de gasto corriente, como podría interpretarse que es el TUC.

La concesionaria del TUC no cuenta con el aval de de la Mancomunidad para aplicar la reforma laboral a sus trabajadores

Así las cosas, tampoco hubo acuerdo y los acontecimientos se precipitaron.

LA RESPUESTA

Una ley que obligue al Gobierno

Finalizada esta reunión, el PSN anunciaba que presentará una propuesta de ley en el Parlamento que obligue al Gobierno de Navarra a correr con el 80% del déficit del TUC (1,55 millones de euros), mientras los ayuntamientos asumirían el 20% restante (396.000 euros). Dada la situación de aislamiento de UPN en la Cámara y dado que el resto de formaciones no la ven con malos ojos, esta propuesta, depende de cómo se articule, tiene visos de salir. De ser así, el problema le explotaría a Barcina entre las manos ya que la ley no sería sólo para 2014, sino que se extendería a todos los años en los que el TUC tenga pérdidas.

Los socialistas quieren presentar el texto esta semana y pedir que se tramite por procedimiento de urgencia con lo que en un mes y medio aproximadamente podría llegar al Pleno. Esa será la hora de la verdad.

TCC cobró en 2012 más de 31 millones tras renegociar las condiciones de su contrato

INVOCA LA CRISIS PARA **DESCOLGARSE DEL CONVENIO** Y SUBIR LA JORNADA 40 HORAS REBAJANDO UN 5% LOS SALARIOS

PAMPLONA. La intención de TCC, empresa concesionaria del TUC, de descolgarse del convenio ha puesto en pie de guerra a la plantilla (450 personas). Pero también ha puesto el punto de mira en las condiciones de la contrata que le adjudicó la Mancomunidad el 28 de diciembre de 2009 por un periodo de 10 años.

TCC cobró, en 2012, 31,077 millones de euros por la gestión de las villavesas. De esta cantidad, 17,65 millones llegaron del cobro de tarifas y el resto, 13,113 millones, de las aportaciones de la Mancomunidad, nutridas, a su vez, con lo que paga el Gobierno (7,5 millones más el IPC) y los 18 ayuntamientos (5,36 millones en 2013). Según el contrato, TCC está obligada a facturar un mínimo de viajes establecido en 38,51 millones al año. Si no cumple este objetivo (como no lo ha hecho en los últimos años) está sujeta a una penalización que, en teoría, consiste en devolver a la Mancomunidad el diferencial de viajes a un precio estándar (0,5 euros por viaje). Por ejemplo, en 2012 se contabilizaron 34,738 millones de viajes, es decir, 3,78 millones de viajes menos, con lo que la empresa debía haber devuelto 1,89 millones. Sin embargo, argumentando razones "imprevisibles" relacionadas con la crisis, TCC pidió una modificación de la contrata para no pagar penalización. La Mancomunidad aceptó parcialmente y ya desde 2012 le rebajó a un 35% lo que tenía que devolver. Así, y gracias a otras bonificaciones por objetivos, TCC sólo pagó 313.000 euros.

Ayer, TCC emitía un comunicado en el que confirmaba su intención de descolgarse del convenio en 2013 y 2014 para "garantizar la prestación del servicio, mantener el mismo nivel de empleo y continuar con la calidad". Recordaba que en los últimos 4 años ha subido el IPC a su plantilla hasta "unos ingresos medios anuales de 34.000 euros". Asegura que su personal cobra 6.000 euros más que lo establecido en el convenio provincial de transporte y limitaba las medidas tras el descuelgue a una rebaja de sueldos de "solo el 5% y un incremento de jornada de 40 horas para el año 2014". >A. GIL

LA PROPUESTA

● **Tarjeta monedero.** En la asamblea general de la Mancomunidad celebrada el Martes desde Nafarroa Bai se propuso que si finalmente se acepta crear el denominado tributo de movilidad, se entregue a cada familia que lo pague una tarjeta monedero por el importe que se fije. En cifras: si el tributo es de 12 euros por año por cada uno de los 200.000 hogares de las 18 localidades con servicio de villavesas, la propuesta de NaBai es que se les devuelva el dinero en viajes en villavesa por el mismo importe.

LA OBLIGACIÓN

50.000

● **Habitantes.** Según la legislación del Estado sólo los municipios mayores de 50.000 habitantes están obligados a tener un servicio de transporte público.

CONTENCIOSO LABORAL

● **La plantilla.** Denuncia que TCC se quiere descolgar del convenio, quitarles la extra de Navidad, aumentar la jornada de 2014 en 40 horas y bajarles el sueldo un 9,2% cuando tiene beneficios por 976.000 euros.

● **La concesionaria.** TCC asegura que ya en 2012 perdió cerca de 900.000 euros y que las pérdidas en 2013 y 2014 serán mayores. Por eso justifica el descuelgue y limita la bajada del sueldo a un 5% y la subida de la jornada a 40 horas

LAS MOVILIZACIONES

● **Paros parciales.** El día 19 y el 21 de noviembre, los paros serían de 7.30 a 9.30 de la mañana y de 18.00 a 20.00 horas, mientras el 26 y el 28 serían de 12.00 a 16.00 horas, empalmando los paros de los turnos de mañana y tarde. En diciembre, el día 9 se volvería a parar de 7.30 a 9.30 y de 18.00 a 20.00 y el día 13 de 12.00 a 16.00.

● **Jornada de Huelga.** Esta programada para el 11 de diciembre.

● **Huelga indefinida.** A partir del 16 de diciembre si no hay acuerdo.