

## ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LA MANCOMUNIDAD DE LA COMARCA DE PAMPLONA CELEBRADA EL DÍA 27 DE JUNIO DE 2013

En la Sala de Juntas de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, ubicada en la calle General Chinchilla, 7 (Pamplona), siendo las trece horas veintiséis minutos da comienzo la sesión de la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, bajo la presidencia del Presidente, Don José MUÑOZ ARIAS, con la presencia de la Secretaria, Doña María Teresa DONÁZAR PASCAL y de los vocales que se expresan a continuación:

ASISTEN	EXCUSAN SU ASISTENCIA	NO ASISTEN
ALONSO IBARRA Fermín	MORI IGOA Jorge Agustín	ARTOZQUI MORRÁS Olga
ALZINA DE AGUILAR Valentín	AZPIROZ CILVETI Isabel	
ANDIÓN MARTÍNEZ Roberto	BARCOS BERRUEZO Uxue	
ARANGUREN ARSUAGA Eva		
AZPARREN OCAÑA Pedro María		
BARRENA ARELLANO Ana		
BEZUNARTEA LACASTA, Mikel		
CABALLERO MARTÍNEZ María		
CABASÉS HITA Iñaki		
CRESPO SAN JOSÉ Iñaki		
ECHEVERRIA IRIARTE Juan José		
EGUINO SASIAIN Edurne		
ELIZALDE URMENETA Ana		
ELIZARI CASTRILLO, José Javier		
ESCUADERO ROJO José Enrique		
EZKIETA SOROZABAL, Guillermo		
FERRERO PESO Pilar		
FROMMKNECHT LIZARRAGA Juan		
GASTEARENA GARCÍA Pedro José		
GÓMEZ LÓPEZ Itziar		
GONZALEZ MUÑOZ Juan Carlos		
IBERO ELÍA Luis		
IRISARRI OLLACARIZQUETA José María		
JUVERA SEMINARIO Ignacio		
LACASTA ZUBERO Aitor		
LEOZ SANZ Javier		
LEZCANO GALAR Ana		
LÓPEZ RODRÍGUEZ José Javier		
MARCO ZARATIEGUI, Sebastián		
MARTÍNEZ DE EULATE MAESTRESALAS Peio		
MAYA MIRANDA Enrique		
MENDIVE RODRÍGUEZ José Antonio		
NÚÑEZ CENTAÑO José María		
PERALES HURTADO, Patricia		
PÉREZ CUEVA, Javier		
POLO GUILABERT Ignacio		
PRIETO SÁENZ DE TEJADA María Paz		
ROMEO RUIZ Aritz		
ROMERO PARDO Manuel		
RUIZ LANGARICA Miguel Ángel		
RUIZ RUIZ José Luis		
SAN MARTÍN MURILLO José Joaquín		
SANCHO AGUILAR Alberto		
SANZ BARRIOS Cristina		
TORNARÍA IGUELZ, Francisco Javier		
UNZUÉ OZCOIDI Francisco Javier		
URDÁNOZ GAZTELU Ana		
VALENCIA GARRUES José Ignacio		
VALL VIÑUELA, Eduardo		

Asiste, igualmente, Don Manuel LUMBRERAS NAVAS, Interventor de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

El Presidente da la bienvenida a Mikel Bezunartea Lacasta, José Javier Elizari Castrillo, Sebastián Marco Zaratiegui y Javier Pérez Cueva.

### **PRIMERO.- ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR.**

**VISTO** el borrador del acta de la sesión de 20 de diciembre de 2012, y no formulándose observación alguna,

**SE ACUERDA aprobarla por asentimiento.**

**SEGUNDO.- RESOLUCIÓN DESIGNACIÓN VOCAL COMISIÓN PERMANENTE.**

**VISTA** la información sobre la resolución de Presidencia número 182/2013, de 11 de junio, nombrando a D. Sebastián Marco Zaratigui miembro de la Comisión Permanente de Gobierno,

**SE ACUERDA, darse por enterados.**

**TERCERO.- CUENTA GENERAL 2012.**

La Cuenta General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, integrada por la de esta entidad, así como por la de su sociedad de gestión, Servicios de la Comarca de Pamplona, S.A., fue sometida el día 18 de abril de 2013, por el Presidente a informe de la Comisión Especial de Cuentas que acordó su exposición pública durante un período de 15 días hábiles.

De acuerdo con lo dispuesto en los arts. 273.3 de la Ley Foral 6/90, de la Administración Local de Navarra, y 242.4 de la Ley Foral 2/1995, de Haciendas Locales de Navarra, debe producirse la aprobación, en su caso, por parte de la Asamblea General, sin que para ello sea precisa mayoría cualificada.

En el plazo de 15 días siguientes a su aprobación deberá remitirse a la Administración de la Comunidad Foral copia de las cuentas aprobadas.

El Sr, Lumbreras, Interventor de la Mancomunidad, informa sobre la documentación presentada, así como que no ha habido ninguna alegación.

**SE ACUERDA, por 34 votos a favor, ningún voto en contra y 14 abstenciones,**

1. Aprobar la Cuenta General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona del ejercicio 2012.
2. Remitir copia de la Cuenta General a la Administración de la Comunidad Foral.

**CUARTO.- INFORMACIÓN GESTIÓN PRESUPUESTO PRIMER CUATRIMESTRE 2013.**

**VISTA** la información relativa a la gestión del Presupuesto correspondiente al 1<sup>er</sup> cuatrimestre del ejercicio 2013,

El Sr, Lumbreras, Interventor de la Mancomunidad, informa sobre la documentación presentada,

**SE ACUERDA, darse por enterados.**

**QUINTO.- ORDENANZA GESTIÓN RESIDUOS.**

El Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de medio Ambiente exhortaba a la revisión de la legislación sobre residuos, a la distinción clara entre residuos y no residuos, y al desarrollo de medidas relativas a la prevención y gestión de residuos, incluido el establecimiento de objetivos. Ello llevó, a la sustitución del anterior régimen jurídico comunitario de residuos y a la promulgación de la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos.

La transposición en nuestro ordenamiento jurídico interno se lleva a cabo a través de esta Ley 22/2011, que sustituye a la anteriormente vigente Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

La propuesta de nueva ordenanza de gestión de residuos, supone la adaptación al nuevo marco jurídico establecido por la Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados, que establece como competencia de

las entidades locales la recogida, transporte y tratamiento de los denominados ahora residuos domésticos (antes residuos urbanos) generados en hogares, comercios y servicios.

Esta norma establece la obligación de aprobar unas ordenanzas municipales para la gestión de residuos antes del 31 de julio de 2013.

La ley 22/2011 incluye un artículo de definiciones entre las que se recogen conceptos clave como el de «residuo», «reutilización», «reciclado», «valoración» y «eliminación». Asimismo también se introducen las definiciones de «residuo doméstico», «comercial» e «industrial», al objeto de clarificar las competencias de gestión para los distintos tipos de residuos. Estas definiciones se incorporan a la Ordenanza, además, Se incorporan las definiciones de la Directiva del «negociante» y del «agente» como gestores de residuos.

La ley incluye en el concepto de residuos domésticos no solo los generados en los hogares sino los similares generados en servicios e industrias (art. 3. C)). No obstante, a la hora de establecer el servicio obligatorio, incluye sólo los domésticos generados en los hogares, comercios y servicios (art. 12.5.1).

Se pretende, además, ajustar el sistema de gestión de residuos a los objetivos de recuperación establecidos en la Ley y en el Plan Integral de Residuos de Navarra (PIGRN), incluyendo la recogida separada de materia orgánica, aspecto no contemplado hasta ahora en nuestra ordenanza.

Por otra parte se elimina la obligación de implantar sistemas de recogida neumática en desarrollos urbanísticos superiores a 3.000 viviendas, realizándose un estudio en los de más de 1.000 viviendas, cuyas conclusiones indicaran la conveniencia o no de la instalación del sistema de recogida neumática

Con arreglo a lo previsto en la Disposición Transitoria segunda de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, en relación con la Disposición Final Cuarta de la misma Ley, las Entidades Locales aprobarán antes del día 31 de julio de 2013 las Ordenanzas previstas en el artículo 12.5.

De conformidad con el artículo 325 de la Ley Foral 6/1990, de 2 de julio, de Administración Local de Navarra, el procedimiento para la aprobación de las Ordenanzas es:

1. Aprobación inicial por el Pleno de la Entidad Local, en este caso por la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.
2. Información pública, previo anuncio en el Boletín Oficial de Navarra y en el tablón de anuncios de la entidad del acuerdo de aprobación, por plazo mínimo de 30 días en el que los vecinos e interesados legítimos podrán examinar el expediente y formular reclamaciones, reparos u observaciones.
3. Resolución de las reclamaciones, reparos u observaciones presentadas, y aprobación definitiva.

No obstante, el acuerdo de aprobación inicial pasará a ser definitivo en el caso de que no se hubiesen formulado reclamaciones, reparos u observaciones. En este caso, para la producción de efectos jurídicos, deberá publicarse tal circunstancia, junto con el texto definitivo, en el Boletín Oficial de Navarra.

El Sr. Echeverría expone quiere que se estudie la colocación de buzones en el exterior de los edificios en vez de en el interior de los edificios.

El Sr. Azparren solicita una política más ambiciosa y que la Mancomunidad rechace los materiales que no se pueden reciclar. Tienen dudas sobre que el sistema de recogida de la materia orgánica mediante el sistema que pretende implantar la Mancomunidad con el quinto contenedor, cree que hay mejores sistemas, tienen dudas sobre la calidad y el nivel de rechazo para que el compost sirva. Parece que hay contradicción en cuanto a la obligatoriedad de la experiencia piloto y anuncia que se abstendrán.

El Sr. Martínez De Eulate anuncia que se van a abstener porque se deja entrever la falta de estrategia. La mancomunidad ha pasado de ser pionera a estar en el furgón de cola. Se echa de menos la obligatoriedad con fechas. La ordenanza queda obsoleta en relación a la demanda de la ciudadanía.

El Sr. Pérez considera que, como en algunos países europeos, debiéramos incidir más, si es que podemos, en el sistema de reciclaje de los materiales que se pueden volver a usar. Es un avance pero se puede ir a más.

El Sr. Romero considera que se aprovechar la adaptación de una ordenanza porque nos obliga la ley para abrir un debate monográfico sobre la gestión de los residuos y la mancomunidad ha avanzado durante mucho tiempo sobre la implantación del quinto contenedor, nunca ha habido otras propuestas planteadas en la Comisión Permanente. La experiencia de Barañain no es una experiencia piloto sino un primer paso para in avanzando, Creo que tenemos claro la hoja de ruta y si no que se planteen propuestas diferentes a este quinto contenedor en la Comisión Permanente.

La Sra. Gómez anuncia su voto a favor, La pena es que esta experiencia en Barañain, no sea ya general para toda la Comarca.

**SE ACUERDA, por 40 votos a favor, ningún voto en contra y 9 abstenciones,**

- 1. Aprobar inicialmente la modificación de Ordenanza Reguladora de la gestión de los Residuos en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, de conformidad con el detalle anexo.**
- 2. Someter el presente acuerdo a información pública, mediante la publicación del mismo en el Boletín Oficial de Navarra y en el tablón de anuncios de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, por plazo de 30 días en el que los vecinos e interesados legítimos podrán examinar el expediente y formular reclamaciones, reparos u observaciones.**
- 3. En el caso de que no se presenten reclamaciones, reparos u observaciones el presente acuerdo de aprobación inicial pasará a ser definitivo, debiendo publicarse tal circunstancia junto con el texto definitivo en el Boletín Oficial de Navarra.**

#### **SEXTO.- INCORPORACIÓN RED CIVINET.**

El pasado 23 de mayo de 2012 se constituyó en Santander la Asociación Red-CIVINET, vinculada a la movilidad sostenible y que tiene entre sus objetivos los siguientes:

- El intercambio de experiencias y de mejores prácticas en estrategias, políticas, planes y medidas de movilidad sostenible, así como otros temas que puedan resultar de interés para la red, como medio ambiente, planificación urbana, ahorro e implementación de medidas energéticas o cualquier otra cuestión principalmente enfocada al desarrollo sostenible principalmente urbano.
- Acercar a las entidades (con personalidad jurídica), como socios, los proyectos europeos y servir de informador de las iniciativas.
- Promover los proyectos europeos entre las entidades o en la misma asociación.
- Realización de trabajos en favor de la movilidad sostenible.

Dicha Asociación Red-CIVINET se ha constituido al amparo de la Ley Orgánica 1/2002, reguladora del derecho de asociación, y cuenta con personalidad jurídica y plena capacidad para obrar, careciendo de ánimo de lucro.

Para el cumplimiento de los objetivos antes citados, se prevé que la Asociación Red-CIVINET realice las siguientes actividades:

- Realización de comunicaciones e información a sus miembros sobre actividades en cuanto a movilidad sostenible a nivel nacional, europeo o internacional.
- Organización de eventos relacionados con la movilidad sostenible. Principalmente tendrá como objetivo el intercambio de experiencias en el ámbito de movilidad sostenible, así como información de nuevas tecnologías o de presentación de estrategias o políticas referentes.
- Información y en su caso realización de proyectos europeos, enfocados a mejorar la movilidad sostenible urbana, aunque susceptible de otros temas relacionados anteriormente.
- Ayuda para la preparación y realización de proyectos europeos a los miembros o a entidades externas si así se decide por Junta Directiva y son estratégicos para conseguir los fines de la asociación.
- Realización de proyectos y trabajos relacionados principalmente con la movilidad sostenible.
- Promoción de Acuerdos que muestren la política y el pensamiento de la Red.

En el acto fundacional de Red-CIVINET se han incorporado como miembros fundadores un total de 22 ciudades y organismos.

La nueva Red -CIVINET es heredera de la iniciativa europea denominada CIVITAS que ha venido coordinando y desarrollando diversos proyectos de movilidad sostenible en el ámbito de la Unión Europea. Una vez concluido dicho programa, los diferentes agentes que han venido participando en la misma y otros interesados se están constituyendo como Asociaciones de ámbito europeo, alcanzado en el caso de esta Asociación Red-CIVINET a ciudades y organismos de España y Portugal.

La nueva Asociación Red-CIVINET está muy vinculada, igualmente, a la Red Española de Ciudades Inteligentes RECI dentro de la estrategia de incorporar nuevas tecnologías en la gestión eficiente de los diferentes servicios públicos.

Por otra parte, los retos de una movilidad sostenible y de incorporación de innovaciones al Transporte Público son innegables para el presente y, sin duda, también para los próximos años. En este ámbito no cabe duda que una parte significativa de la movilidad en la Comarca de Pamplona descansa en la prestación del Transporte Urbano Comarcal que es gestionado por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Por todo ello se considera de interés el que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona se incorpore como miembro de pleno derecho en la Asociación Red-CIVINET, con objeto de poder participar de forma estable y regular en los debates y aportaciones en materia de movilidad sostenible y ciudades inteligentes que se vayan realizando en este foro a lo largo de los próximos años, pudiendo así recabar información y experiencias de terceros y siendo también un vehículo donde la Mancomunidad pueda trasladar y contrastar sus propias experiencias.

De conformidad a lo previsto en el Art. 5 y en el Art. 29 de los Estatutos de Red-CIVINET, la asociación se constituye como gratuita.

La Sra. Gómez anuncia su voto a favor, porque están de acuerdo trabajar en red, pero hay que señalar que es importante el compromiso que adquirimos por la visión comarcal, pero no solo por transporte sino por la movilidad sostenible, tenemos una herramienta que es PMUS y que fue un trabajo bueno redactado en 2007 y olvidado en algún cajón y creen que esta adhesión supone la recuperación de esa visión comarcal.

**SE ACUERDA, por unanimidad,**

**1.- Aprobar la participación de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona en la Asociación Red-CIVINET España y Portugal.**

#### **SÉPTIMO.- CONTRATO TCC. RUPTURA EQUILIBRIO ECONÓMICO.**

1.- Con fecha de 28 de septiembre de 2009 la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y TCC, firmaron el contrato de la concesión del servicio de transporte urbano de viajeros de la Comarca de Pamplona.

En virtud del citado contrato, la Mancomunidad otorgó a TCC la concesión del servicio de transporte urbano de viajeros en la comarca de Pamplona, de acuerdo con lo establecido en el Pliego de condiciones aprobado por la Asamblea General en sesión celebrada el 14 de mayo de 2009 y la proposición presentada al efecto por TCC.

2.- Con fecha de 23 de enero de 2013, tuvo entrada en el Registro de la Mancomunidad un escrito presentado por TCC, en el cual solicitaba *“que se tenga por presentado el presente escrito y la documentación que lo acompaña y, en sus méritos, previos los trámites oportunos, se proceda a indemnizar a la sociedad concesionaria y a modificar el “Contrato de concesión del servicio de transporte regular de viajeros, permanente y temporal, de naturaleza urbana”, en los términos indicados en el cuerpo del presente escrito con el objeto de reequilibrar económica y financieramente el referido contrato garantizando su viabilidad y continuidad de la prestación del servicio público”*.

3.- Con fecha 24 de mayo de 2013, fue emitido por la Asesoría Jurídica y el departamento de Transporte Urbano Comarcal de la Mancomunidad el “Informe relativo a la solicitud presentada por Transports Ciutat

Comtal, S.A., referida al reequilibrio del contrato mediante el pago de una cantidad indemnizatoria y la modificación puntual del contrato”.

4.- Con fecha de 28 de mayo de 2013, fue emitido por el Interventor y el departamento de Transporte Urbano Comarcal de la Mancomunidad el “Informe sobre las medidas a adoptar para el restablecimiento económico del contrato debido a circunstancias sobrevenidas e imprevisibles causadas por la revisión del compromiso de viajeros derivada de la recesión económica”.

5.- Con fecha de 29 de mayo de 2013, se notificó a TCC la Resolución 165/2013, de 28 de mayo, por la cual se le daba un plazo de 10 días para presentar alegaciones en relación a los informes emitidos en el expediente 2013/PCD-GEN-MCP/000069. Dicho plazo finalizaba el 10 de junio de 2013.

6.- Con fecha 4 de junio de 2013 TCC presentó escrito en que solicitaba ampliar el plazo en 5 días hábiles.

7.- Con fecha de 10 de junio de 2013, se notificó a TCC la Resolución 169/2013 de 5 de junio por la cual se le ampliaba el plazo en 5 días. Dicho plazo finalizaba el 15 de junio de 2013.

8.- Con fecha de 14 de junio de 2013 TCC ha presentado un escrito de alegaciones en el cual solicita *“que se tenga por presentado el presente escrito y la documentación que lo acompaña y, en sus méritos, previos los trámites oportunos, se proceda a indemnizar a la sociedad concesionaria ya modificar el “Contrato de concesión del servicio de transporte regular de viajeros, permanente y temporal, de naturaleza urbana”, en los términos indicados en el cuerpo del presente escrito con el objeto de reequilibrar económica y financieramente el referido contrato garantizando su viabilidad y la continuidad de la prestación del servicio público”*.

9.- Con fecha 19 de junio de 2013, fue emitido por la Asesoría Jurídica la Intervención y el departamento de Transporte Urbano Comarcal de la Mancomunidad el “Informe relativo a las alegaciones presentadas por Transports Ciutat Comtal, S.A., a la Resolución 165/2013, de 29 de mayo”.

10.- Con fecha de 19 de junio de 2013 fue emitido por la Secretaria y la Asesoría Jurídica de la Mancomunidad el “Informe sobre la propuesta de modificación para el restablecimiento económico del contrato de concesión del servicio de transporte urbano de viajeros de la comarca de Pamplona”.

De los informes elaborados se concluye que:

- a) La solicitud presentada por TCC ha de ser analizada desde la teoría de la ruptura del equilibrio económico por circunstancias sobrevenidas e imprevisibles, ya que no nos encontramos ante ningún supuesto de “factum principis”
- b) La solicitud de ruptura del equilibrio económico como consecuencia de los cursos de formación profesional de los conductores de autobuses ha de ser desestimada, ya que no concurren los requisitos legalmente establecidos.
- c) La solicitud de ruptura del equilibrio económico como consecuencia de la disminución de las ayudas al gasóleo profesional ha de ser desestimada, ya que no concurren los requisitos legalmente establecidos.
- d) La solicitud de ruptura del equilibrio económico como consecuencia de la nueva regulación fiscal relativa al quebranto de moneda y a la supresión de la mayoría de las bonificaciones a la contratación laboral ha de ser desestimada, ya que no concurren los requisitos legalmente establecidos.
- e) La solicitud de ruptura del equilibrio económico como consecuencia del compromiso de viajeros ha de ser estimada, ya que concurren los requisitos legalmente establecidos.
- f) La solicitud de ruptura del equilibrio económico como consecuencia del coste de financiación de las inversiones ha de ser desestimada, ya que no concurren los requisitos legalmente establecidos.
- g) Se ha de llevar a cabo un reparto entre la Mancomunidad y TCC de los perjuicios derivados de la ruptura del equilibrio económico como consecuencia de la pérdida de viajeros.

- h) El actual contrato de concesión del servicio de transporte urbano de viajeros de la Comarca de Pamplona es inviable económicamente en sus términos vigentes debido a causas sobrevenidas e imprevisibles que han producido la ruptura del equilibrio económico de la concesión por la revisión del compromiso de viajeros derivada de la recesión económica.
- i) Para garantizar la continuidad del servicio es más ventajoso para el interés general proceder a la modificación del contrato que restablezca el equilibrio económico de la concesión que proceder a la resolución del mismo y a la licitación de un nuevo concurso. Esta modificación del contrato debe orientarse al mantenimiento del servicio mediante la distribución proporcional y razonable de las cargas entre Administración y concesionario.
- j) La solicitud presentada por TCC de modificación puntual del contrato para suspender temporalmente el incentivo/penalización por el número de viajeros obtenidos (GV), mientras no se llegue a la cifra media de 37.000.000 de viajeros establecida en el Pliego como oferta mínima para el concepto “compromiso de viajeros” debe ser desestimada, ya que no concurren los requisitos legalmente establecidos.
- k) Se proponen las siguientes modificaciones:
- Modificar el apartado 1 del artículo 74 -Incentivo/penalización por el número de viajeros obtenidos (GV)- de manera que, en el caso de que el concesionario no alcance el mínimo de viajeros comprometidos, la penalización que se le aplicaría sería el 35% de la prevista en el contrato.
  - Modificar el artículo 71 –Revisión por actualización de los costes de operación ofertados- incorporando un nuevo apartado 5 al final del mismo.
  - Modificar el apartado correspondiente al “Plan orientativo de renovación del material móvil” del Anexo 11 –Material Móvil- y el apartado 1 del Anexo 16 –Características Básicas de los Vehículos- para que la antigüedad máxima de los autobuses de longitud  $\leq 12$  metros pase a ser de 17 años en lugar de los 15 años definidos actualmente. Para los autobuses de mayor longitud se mantendría la antigüedad máxima de 15 años.
  - Modificar el artículo 29 –Plan de introducción de energías menos contaminantes de manera que se elimine la obligación de utilizar biodiesel.
  - Modificar los apartados 2.b y 3 del artículo 79 del Pliego de Condiciones para adaptar el cálculo de los pagos a cuenta a la nueva propuesta de penalizaciones por el número de viajeros obtenidos, dejando a la potestad de la Administración la reducción de los mismos en un máximo del 15% si las necesidades presupuestarias así lo aconsejaron.
  - Modificar el artículo 36 –Instalaciones- eliminado su apartado 3 y cambiando su apartado 4 de manera que se elimine la previsión de unas nuevas infraestructuras para el estacionamiento y mantenimiento de los vehículos adscritos al servicio.

La competencia para acordar la modificación corresponde a la Asamblea General de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.17 de los Estatutos de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona en el que se establece que corresponden a la Asamblea General aquellas atribuciones cuya aprobación requiere una mayoría especial, como se exige en este caso. Así el artículo 47.2 j) de la LBRL, al que se remite el artículo 87.2 de la L.F. 6/90 de Administración Local de Navarra, exige el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de los miembros de la corporación para la aprobación de concesión de bienes o servicios por más de 5 años, siempre que su cuantía exceda del 20% de los recursos ordinarios del presupuesto. Y el artículo 105 de la LFCP que atribuye la competencia para modificar los contratos al “órgano de contratación”.

El Presidente expone que este expediente trae causa de la importante pérdida de viajeros en el transporte urbano de esta Comarca. Esta caída, sumada a la imposibilidad de crecimiento prevista en el Pliego de Condiciones y en todas las ofertas presentadas en el concurso, y dado que, de conformidad con el contrato, es soportada al 100 % por el concesionario ha supuesto la inviabilidad del contrato, por las graves penalizaciones que la pérdida de viajeros supone..

Todas las empresas que se presentaron al concurso hicieron unas previsiones de viajeros muy similares, esta empresa no se equivocó sino que no se preveía esta crisis.

Tras la petición de TCC, se han realizado los correspondientes informes, técnicos, jurídicos y económicos que nos han llevado a la propuesta que hoy se presenta.

El expediente ha sido informado detalladamente en varias sesiones de la Comisión Permanente y en la Comisión de transporte urbano Gobierno de Navarra-Mancomunidad de la Comarca Pamplona.

El criterio básico con los que se ha trabajado es el de preservar el mantenimiento del servicio público, intentando no recortar servicio, que hubiese supuesto pérdidas de puestos de trabajo. Se ha realizado un análisis económico para hacer viable el contrato. Este análisis debe realizarse con hipótesis futuras, y en base a esas hipótesis se realiza la propuesta para que el concesionario pueda seguir trabajando. La ciudadanía y la mancomunidad está contenta con el concesionario y se trata de que se pueda seguir prestando el servicio.

El Sr. Romero quiere manifestar que la apuesta es por seguir el transporte basado en la solidaridad entre municipios y cree muy oportuno que la empresa acepte la propuesta de mancomunidad y mantengamos la calidad y extensión del servicio. Nos queda por conseguir una parte fundamental que es la financiación del servicio y cerrar el nuevo plan de transporte

#### **SE ACUERDA, por unanimidad,**

**1.- Desestimar la solicitud de ruptura del equilibrio económico presentada por la empresa Transports Ciutat Comtal, ya que en ninguna de ellas concurren los requisitos legalmente establecidos, en relación a los siguientes conceptos:**

- Cursos de formación profesional de los conductores de autobuses,
- Derivados de la disminución de las ayudas al gasóleo profesional,
- Derivados de la nueva regulación fiscal relativa al quebranto de moneda y de la supresión de la mayoría de las bonificaciones a la contratación laboral,
- Del coste de financiación de las inversiones.

**2.- Estimar parcialmente la solicitud de ruptura del equilibrio económico como consecuencia del compromiso de viajeros ya que concurren los requisitos legalmente establecidos.**

**3.- Desestimar la solicitud presentada por TCC de suspender temporalmente el incentivo/penalización por el número de viajeros obtenidos.**

**4.- Modificar temporalmente las siguientes condiciones del contrato para el periodo comprendido entre los años 2012 y 2016 (ambos inclusive), con el objeto de restablecer el equilibrio económico de la concesión:**

I.- **Modificar el apartado 1 del artículo 74** -Incentivo/penalización por el número de viajeros obtenidos (Gv)- de manera que, en el caso de que el concesionario no alcance el mínimo de viajeros comprometidos, la penalización que se le aplicaría sería el 35% de la prevista en el contrato. La redacción del apartado quedaría como sigue:

**Artículo 74.- Incentivo/penalización por el número de viajeros obtenidos (Gv).**

*1.- Vendrá determinado por la diferencia entre el número real de viajeros registrados en el ejercicio y el número mínimo de viajeros comprometidos por el concesionario, cuestión esta que es objeto de su oferta. Se establece la siguiente escala de bonificaciones y penalizaciones:*

- a) Caso de que el concesionario no alcance el mínimo de los viajeros comprometidos, será penalizado por el 35% de la diferencia existente entre el número de viajeros reales y el número mínimo de viajeros comprometidos.*
- b) Un incremento de viajeros reales de hasta el 2% sobre los viajeros comprometidos se reparte a partes iguales entre el concesionario y la Mancomunidad.*
- c) El siguiente tramo de incremento de viajeros, entre el 2% y el 4% sobre los viajeros comprometidos, se reparte 1/3 para el concesionario y 2/3 para la Mancomunidad.*

d) A partir del 4% de incremento de viajeros sobre los viajeros comprometidos se reparte ¼ para el concesionario y ¾ para la Mancomunidad.

Por lo que la variable  $G_V$  quedaría definida por la siguiente expresión:

$$G_V = ((V_R - V_C) * T_m * a) + b$$

donde:

- $V_R$ : Número real de viajeros registrado en el ejercicio objeto de liquidación.  
 $V_C$ : Número de viajeros comprometido por el concesionario para ese ejercicio en base a la oferta realizada.  
 $T_m$ : Tarifa media ponderada del periodo, calculada dividiendo los ingresos por tarifas totales del periodo (sin IVA) entre el número de viajeros reales del mismo. Los ingresos por tarifas se obtienen aplicando a cada tipo de billete cancelado las tarifas vigentes que le corresponden en ese periodo.  
**a y b**: Términos de cuantificación de la bonificación cuyos valores se calculan en función de la relación entre  $V_R$  y  $V_C$ , de acuerdo con el siguiente cuadro:

Valor de $V_R / V_C$	a	b
Si $(V_R / V_C) \leq 1$	<b>0,35</b>	0
Si $1 < (V_R / V_C) \leq 1,02$	0,5	0
Si $1,02 < (V_R / V_C) \leq 1,04$	1/3	$V_C * 0,02 * T_m * 1/6$
Si $(V_R / V_C) > 1,04$	1/4	$V_C * 0,02 * T_m * 1/3$

II.- **Modificar el artículo 71** –Revisión por actualización de los costes de operación ofertados incorporando un nuevo apartado 5 al final del mismo. Su redacción sería como sigue:

5.- Para el ejercicio 2013, la revisión del precio bus-hora útil se realizará de la siguiente manera:

Se aplicará un incremento basado en el incremento anual del IPC en el Estado durante el ejercicio objeto de liquidación, es decir:

$$H_t = 0,0012 + 0,2 \times \frac{IPC_t}{IPC_o}$$

Donde  $H_t$  será el coeficiente de revisión del precio/bus-hora útil, siendo  $IPC_t$  e  $IPC_o$  los valores definidos y calculados para la revisión del precio/bus-Km útil.

III.- **Modificar el apartado correspondiente al “Plan orientativo de renovación del material móvil” del Anexo 11 –Material Móvil- y el apartado 1 del Anexo 16 –Características Básicas de los Vehículos-** para que la antigüedad máxima de los autobuses de longitud  $\leq 12$  metros pase a ser de 17 años en lugar de los 15 años definidos actualmente. Para los autobuses de mayor longitud se mantendrá la antigüedad máxima de 15 años.

La redacción del apartado correspondiente al “Plan orientativo de renovación del material móvil” del Anexo 11 quedaría como sigue:

**Plan orientativo de renovación del material móvil**

La renovación de flota será fijada por Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. A efectos meramente orientativos, se incluye un plan de renovación de flota inicial:

Año de renovación	Número de renovaciones
2009.....	11
2010 a 2019.....	<b>A definir por la Mancomunidad</b>

El criterio de sustitución de los vehículos será de más antiguo a más moderno, pudiendo modificarse por las condiciones de conservación o mecánicas de los vehículos.

Los trámites de la renovación de flota de cada ejercicio se realizarán preferentemente de forma que ésta pueda incorporarse al servicio antes del 15 de junio del ejercicio en cuestión.

La redacción del apartado 1 del Anexo 16 quedaría como sigue:

**CARACTERÍSTICAS DEL MATERIAL MÓVIL NUEVO**

*El material habrá de reunir las características mínimas exigidas por la normativa vigente.*

*Además se establecen los siguientes requisitos:*

1. *Edad máxima:*
  - *Para autobuses de L > 12 m - 15 años*
  - *Para autobuses de L ≤ 12 m: 17 años*

*Estos límites podrán ser ampliados por causas fundadas.*

IV.- **Modificar el artículo 29** –Plan de introducción de energías menos contaminantes- de la siguiente manera para eliminar la obligación de utilizar biodiesel:

**Artículo 29.- Plan de introducción de energías menos contaminantes.**

*1.- La Mancomunidad podrá aprobar un ~~otro~~ Plan de introducción de energías menos contaminantes o modificar el **que exista** ~~actual~~, en cuyo caso se incorporaría a las características básicas de los vehículos señaladas en el artículo 28. En este caso, y si se dieran los requisitos establecidos, se procedería al restablecimiento del equilibrio económico, tanto a favor del concesionario como de la Mancomunidad.*

*2.- Para el seguimiento del Plan de Introducción de energías menos contaminantes y de sus modificaciones, se podrá constituir una comisión de seguimiento en la que se integren, además de la Mancomunidad y el concesionario, las entidades que se considere conveniente. Se establecerían en cada caso las tareas a acometer por esta comisión, así como la periodicidad con que se reúna, en función de las características del Plan.*

V.- **Modificar los apartados 2.b y 3 del artículo 79** del Pliego de Condiciones para adaptar el cálculo de los pagos a cuenta a la nueva propuesta de penalizaciones por el número de viajeros obtenidos, dejando a la potestad de la Administración la reducción de los mismos en un máximo del 15% si las necesidades presupuestarias así lo aconsejaran.

El apartado 2.b del artículo 79 quedaría como sigue:

*2.- La cuantía total anual de estos pagos será el equivalente a once doceavas partes (11/12) de la compensación neta prevista para ese ejercicio. La previsión de esta compensación neta se calculará antes de realizar el pago correspondiente al mes de enero del ejercicio al que está referida y de acuerdo con los siguientes criterios:*

*a) Se entiende por compensación neta la diferencia entre los costes ofertados previstos para el ejercicio y los ingresos tarifarios previstos para el mismo ejercicio, quedando por lo tanto exceptuados de este cálculo, sin perjuicio de su efectiva aplicación en la liquidación final, los incentivos de gestión y otros abonos o deducciones a los que pudiera haber lugar.*

*b) Los parámetros técnicos aplicables al cálculo de la revisión, tales como autobús-hora útil a realizar y autobús-kilómetro útil a recorrer se calcularán en base al servicio permanente vigente a 1 de enero de ese ejercicio, incorporándose únicamente aquellas modificaciones de carácter permanente que hayan entrado en vigor hasta el momento del cálculo. Las inversiones resultarán de las estimaciones realizadas por el Dpto. de Transporte de Mancomunidad y los viajeros en función de la oferta realizada por el concesionario; **si se prevé razonablemente que el número real de viajeros esté por debajo de la oferta realizada por el concesionario, la cifra a considerar será la que resulte de la estimación de la penalización por el número de viajeros obtenidos definida en el artículo 74.1.a.** En el caso de que durante el desarrollo del ejercicio se produjeran incrementos o disminuciones de servicio que dieran lugar a una variación superior al 5% en el importe del pago a cuenta, éste será revisado y adaptado al nuevo servicio.*

El apartado 3 del artículo 79 quedaría como sigue:

*3.- **Esta** cuantía total de los pagos anticipados a cuenta calculada según lo dispuesto en el punto 2 anterior **se podrá reducir hasta un máximo del 15% si así lo decide la Mancomunidad porque las necesidades presupuestarias lo aconsejaran. La cuantía final después de la reducción se fraccionará a su vez en once partes iguales pagaderas mensualmente y correspondientes a los meses de enero a noviembre de cada***

*ejercicio. El pago mensual que hubiera correspondido al mes de diciembre queda asumido por la liquidación definitiva del ejercicio, a modo de garantía de la misma.*

La duración de las modificaciones temporales para el quinquenio 2012-2016 incluidas en este apartado 4, se prolongaría hasta la finalización del contrato, con las modificaciones pertinentes, si se mantuviesen las circunstancias que han dado lugar a la ruptura del equilibrio económico de la concesión, si así fuese solicitado y acreditado por el concesionario, y si así fuese autorizado por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

**5.- Modificar el artículo 36 –Instalaciones- eliminando su apartado 3 y cambiando su apartado 4 de manera que se elimine la previsión de unas nuevas infraestructuras para el estacionamiento y mantenimiento de los vehículos adscritos al servicio. La redacción del artículo 36 quedaría como sigue:**

**Artículo 36.- Instalaciones.**

1.- *El concesionario deberá disponer de las instalaciones que le permitan el correcto estacionamiento y mantenimiento de los vehículos adscritos al servicio.*

2.- *Para ello utilizará las actuales instalaciones de La Montañesa S.L.U. sitas en la c/ Camino del Canal, s/n de Pamplona (parcela nº 1.916 del polígono 6 del catastro municipal), integradas por un edificio de oficinas, frontón con vestuarios, talleres con oficinas-vestuarios y almacén, y hangares para autobuses dotadas de oficinas, de acuerdo con la descripción detallada que se hace en el Anexo 10.*

3.- *El concesionario deberá disponer de unas instalaciones adicionales con las siguientes características:*

a) *Servirán para albergar los autobuses adscritos al servicio que no puedan ser guardados en los hangares actuales definidos en el anejo nº 10. Se estima que la capacidad de estos hangares es de aproximadamente 80-90 vehículos estándares.*

b) *Las características y ubicación de estas instalaciones adicionales serán objeto de oferta técnica, justificando su adecuación a las necesidades existentes. Su coste estará incluido en los costes ofertados de operación definidos en el artículo 62, y no será objeto de compensación adicional de ningún tipo.*

**OCTAVO.- MODIFICACIÓN ORDENANZA REGULADORA TUC.**

**1.- MODIFICACIONES FORMALES:**

1.1.- Se modifica la redacción pero sin alterar el contenido esencial:

- Artículo 3.- Redacción
- Artículo 6.f).- Redacción
- Artículo 11.- Denominación Oficina de Atención Ciudadana y remisión a Directiva 2001/85/CE.
- Artículo 12.- Remisión a la OAC
- Artículo 13 e) y h).- Adaptación a denominación y numeración; Recordamos uso asideros y barras (seguridad)
- Artículo 14.- Sólo añadimos la autorización previa para folletos
- Artículo 15.- Hacemos referencia a la OAC y que las reclamaciones en los autobuses no afecten al servicio.
- Artículo 16.- Aclaremos que son hábiles

1.2.- Se modifican para adaptarlos a otras normas o textos:

- Artículo 5.- Tipos de paradas y aproximación de los autobuses a la acera (Pliego TCC)
- Artículo 18.- Responsabilidad TCC, IMPURSA y LOGISTA frente a los usuarios (Artículo 101 Ley Foral de Contratos)
- Artículo 21.- Cuantía de las sanciones (se regulan las mismas cantidades que existen en la Ordenanza reguladora de las Tarifas Sociales)

**2.- MODIFICACIONES MATERIALES:**

2.1.- Referidas al acceso de los usuarios.- Artículo 6

- En caso de menores de 5 años, definimos qué es “debidamente acompañado” (1 adulto por 4 niños)

- Regulamos el acceso de grupos: Preaviso y límite a grupos de menores de 16 años (transporte escolar y de menores)
  - Concretamos las medidas de los bultos
  - Regulamos el acceso con bicicletas plegadas (y medidas)
  - Regulamos el acceso de animales en trasportín (peso y medidas)
- 2.2.- Concurrencia de autobuses en las paradas.- Artículo 7
- Regulamos cómo han de actuar cuando a una misma parada coinciden 2 o más autobuses (apertura de puertas)
- 2.3.- Acceso de sillas de ruedas y de silleas de niños.- Artículo 8
- Permitimos acceso de sillas de ruedas u otros dispositivos de desplazamiento siempre que sean compatibles con los sistemas de seguridad (scooter)
  - Tienen prioridad.
  - El nº de sillas de ruedas máximo es el que entren en el lugar habilitado (2)
  - Acceden por el centro y paga cualquiera
  - Han de utilizar los sistemas de seguridad
  - Si no funciona la rampa, TCC tiene que llamar un taxi salvo que el siguiente autobús llegue antes. TCC paga hasta la parada correspondiente.
  - Regulamos la ubicación de las silleas de niños sin plegar. Pueden entrar las que quepan en el lugar habilitado para las sillas de ruedas.
  - Regulamos las obligaciones de los adultos respecto a las silleas de niños (orientadas a la seguridad)
  - Regulamos la forma de actuar en caso de concurrencia de silleas de niños y sillas de ruedas (prioridad sillas de ruedas; las silleas han de plegarse)
- 2.4.- Medidas de control del fraude.- Artículos 13, 22 y 30.
- Obligación de conservar el ticket y mostrarlo a los inspectores o al personal del concesionario. (Artículo 13)
  - Regulamos el uso de una tarjeta por varias personas (la ha de tener el último viajero que esté en el autobús) (Artículo 13)
  - Sanción en caso de no tener billete o uso indebido tarjeta de perfil social La cuantía es la misma 1,20 X 50 = 60 € (Artículo 22)
  - Regulamos el procedimiento, así como la reducción del 50 % en caso de pago voluntario. (Artículo 22)
  - Auxilio de agentes de la autoridad (Artículo 22)
  - Retirada de la tarjeta de Perfil social en caso de uso indebido. (Artículo 30)
  - Habilitación de su retirada al personal del concesionario. (artículo 30)
  - Procedimiento de recuperación de la tarjeta por parte del titular. (Artículo 30)

El procedimiento para su aprobación es:

1. Aprobación inicial por el Pleno de la Entidad Local, en este caso por la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.
2. Información pública, previo anuncio en el Boletín Oficial de Navarra y en el tablón de anuncios de la entidad del acuerdo de aprobación, por plazo mínimo de 30 días en el que los vecinos e interesados legítimos podrán examinar el expediente y formular reclamaciones, reparos u observaciones.
3. Resolución de las reclamaciones, reparos u observaciones presentadas, y aprobación definitiva.

No obstante, el acuerdo de aprobación inicial pasará a ser definitivo en el caso de que no se hubiesen formulado reclamaciones, reparos u observaciones. En este caso, para la producción de efectos jurídicos, deberá publicarse tal circunstancia, junto con el texto definitivo, en el Boletín Oficial de Navarra.

**SE ACUERDA, por unanimidad,**

1. **Aprobar inicialmente la modificación de los artículos 3, 5, 6.f), 7, 8, 11, 12, 13 d), e) y h), 14, 15, 16, 18, 21, 22 y 30 de la Ordenanza Reguladora del servicio público de transporte urbano en la Comarca de Pamplona.**
2. **Someter el presente acuerdo a información pública, mediante la publicación del mismo en el Boletín Oficial de Navarra y en el tablón de anuncios de la Mancomunidad de la Comarca de**

**Pamplona, por plazo de 30 días en el que los vecinos e interesados legítimos podrán examinar el expediente y formular reclamaciones, reparos u observaciones.**

- 3. En el caso de que no se presenten reclamaciones, reparos u observaciones el presente acuerdo de aprobación inicial pasará a ser definitivo, debiendo publicarse tal circunstancia junto con el texto definitivo en el Boletín Oficial de Navarra.**

#### **NOVENO.- INFORMACIÓN PRESIDENTE.**

No se consume

#### **DÉCIMO.- RUEGOS Y PREGUNTAS.**

La Sra. Gómez solicita información sobre la documentación presentada por el Comité de Empresa de TCC, (de enero y mayo) y las actuaciones que ha realizado la Mancomunidad en relación con las agresiones que vienen sufriendo los trabajadores de TCC.

El Presidente contesta que en la próxima Comisión Permanente se informará.

El Sr. Ezquieta solicita una reunión con la Mancomunidad para realizar una valoración de las riadas tan importantes para intentar paliar sus consecuencias de tal manera que los daños no sean tan importantes. Además los márgenes del río han quedado muy dañados y plantea que se estudien propuestas para la limpieza de los mismos.

La Sra. Barrena se suma a la queja planteada por la Sra. Gómez y plantea una queja de los vecinos de la Rochapea en relación a la colocación tardía de contenedores en la plaza Alejandría con motivo de las inundaciones.

La Sra. Eguino se suma a los dos ruegos anteriores (de la Sra. Gómez y el Sr. Ezquieta) y solicita que cada vez que haya un asunto importante, se informe a todos los Ayuntamientos y se les remitan las actas.

El Sr. Gastearena solicita información sobre las aportaciones del Gobierno de Navarra y los municipios en los últimos años y cómo han ido aumentando.

El Presidente le contesta planteándole una reunión con todos los ayuntamientos en la que se aclaren todas sus dudas.

El Sr. Lumbreras informa que la aportación global de gobierno y ayuntamientos ha aumentado en la misma proporción. Ha podido existir pequeñas diferencias por la repercusión de la cuota fija en la aportación de los ayuntamientos. Todas estas cantidades han quedado fijadas en los correspondientes Planes de Transporte.

El Sr. Echeverría recuerda la reunión de alcaldes en la que el alcalde Berriozar propuso recortar los servicios hasta que desaparezca el déficit, cosa que es absurda ya que si vas recortando te quedas en cero ya que el déficit es social.

El Presidente quiere dar la enhorabuena a la Directora Gerente por su reciente maternidad y desea a todos un feliz verano.

**Y NO HABIENDO** más asuntos de qué tratar, se levanta la sesión, siendo las catorce horas quince minutos, de todo lo cual se extiende la presente acta, por mí, la Secretaria.