

### VIENE DE PÁGINA 27

mino, en Montilla la Pedro Jiménez, en Navarra la garrucha y en Ribera del Duero la uva tempranillo, aunque los suelos y los climas son distintos y la forma de cultivar es diferente, los principios de la poda son los mismos", señala al respecto.

En este sentido, Palacios explica que la idea de rodar este cortometraje surgió de forma casual. "Tengo una asesoría de viticultura (Viticultura Viva) que me permite moverme bastante y trabajar con diferentes bodegas y hace unos años pensé que sería buena idea organizar una jornada técnica de viticultura sobre cómo cuidar los viñedos para que vuelvan a vivir 100 años. Después de abordar el tema desde distintos puntos de vista, este año propuse en Laguardia (capital de la Rioja Alavesa) que se reflexionase sobre el diseño de viñedos longevos, siendo uno de los temas principales a tratar la poda, aprovechando que soy experto en la materia. Y es que es un tema que hace 10 años no le importaba a nadie, pero que ahora interesa mucho. De hecho, es primordial, ya que como dijo Lucio Junio Moderato Columela, escritor de *Los doce libros de agricultura*, en el siglo I: *La poda es la labor más necesaria de todas las que nos proponemos dar a las viñas*", recuerda. "Para que la charla fuera más amena pensé en grabar algo con el móvil para después proyectarlo, pero tras hablar con Irene, decidimos rodar un documental de manera más profesional", añade. La idea original era que el vídeo sólo se proyectase en Laguardia, pero tras recibir unas críticas inmejorables, decidieron mandarlo al Festival Oenovideo.

En total se presentaron 128 obras, de las cuales solo 38 (de 19 países) se seleccionaron para la sección oficial, resultando una de las galardonadas *Las podas olvidadas*. Los premios se entregaron en octubre en el Palacio de Luxemburgo de París, sede del Senado francés. "La verdad es que es alucinante. Estamos viviendo un sueño", reconoce Palacios.

Tras el éxito cosechado, avanza que la intención es "seguir por la misma línea", realizando otros proyectos audiovisuales similares, porque "nos hemos dado cuenta de que los técnicos comunicamos muy mal. Somos demasiado fríos y hay que apelar más al sentimiento para que el mensaje llegue a más gente", indica.

El próximo reto es substituir

lar el documental al francés, portugués e inglés. En castellano ya se puede ver tanto a través de la web [laspodasolvidadas.com](http://laspodasolvidadas.com) como de [www.julianpalacios.es](http://www.julianpalacios.es). El 28 de diciembre se proyectará también en la Casa de Cultura de Olite. El 21 de noviembre se pudo ver, a su vez, en el Museo de Navarra. La cita resultó todo un éxito, llegando a completarse el aforo de su salón de actos.

Preguntado acerca de la muerte prematura de los viñedos debido a las enfermedades de la madera, Palacios achaca la situación a las prisas. "Ahora se practica una viticultura del siglo XXI, *low cost*. Se busca que cueste lo menos posible y que dé



cuantos más kilos mejor. En definitiva, que sea rentable a corto plazo", resume.

Sin embargo, "cuando una viña lleva 100 años en un campo es porque está bien adaptada a su entorno y eso le hace producir uva de mucha calidad. De hecho, las viñas más buscadas y la uva que más cara se paga en cualquier región es la de las viñas viejas", señala.

En este sentido, aplaude el hecho de que poco a poco se está optando por volver a los orígenes, por reivindicar la autenticidad y la identidad. "Ha habido unos años, en la década de los 90 y los años 2000, en la que la globalización ha hecho mucho daño. Parecía que todos íbamos a acabar viendo igual y comiendo lo mismo. En el vino hubo una corriente en la que lo importante era que los caldos tuvieran un gusto internacional y se plantaron variedades de fuera. Afortunadamente, eso está cambiando", concluye. ●

# LA RED WIFI LLEGA EN FINALES DE 2019 HABI

● Se realizará una prueba piloto de wifi en las líneas 9 y 18 con idea de ampliarla después ● La Mancomunidad apuesta por la renovación tecnológica del transporte público y mejorar así los sistemas de pago

Marivi Salvo  
Iban Aguinaga

**PAMPLONA** – Renovación de los sistemas tecnológicos del transporte urbano para los próximos años. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona se ha previsto mejorar las nuevas tecnologías, adaptándose a los nuevos usos, y los ciudadanos lo irán viendo en los próximos años. Ya para febrero o marzo de este 2019, implantará de forma experimental conexión wifi en dos líneas del transporte público, y para finales de 2019 o principios del 2020 se quiere posibilitar la recarga de la tarjeta de transporte a través de Internet, y por el móvil. Estos cambios de servicios van de la mano de la sustitución de todas las canceladoras (máquinas de pago) de las villavesas, lo que se hará a lo largo de los próximos meses, introduciendo además máquinas de pago en la parte central de los buses (para personas en silla de ruedas y usuarios que acceden llevando sillas infantiles) y la modernización y actualización de todos los sistemas operativos.

El responsable del Transporte Comarcal en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, Jesús Velasco, explicó a este periódico que para febrero o marzo se va a realizar "una prueba piloto" de implantación de la wifi con la implantación de la nueva línea eléctrica 9 (Renfe-UPNA). Además, se implantará de forma experimental en la línea 18 (Sarriguren-Zizur Mayor), por ser "de gran capacidad y que cruza toda la ciudad". El conjunto de la red tendría que esperar a finales de año para extender la wifi.

Tanto los sistemas de pago, implantados en 2007, como los sistemas de información (se conoce como SAEI), que llegaron en 2008, "están próximos al fin de su vida útil", ya que en todo este tiempo el mercado tecnológico ha evolucionado, y, a la vez, la demanda de la ciudadanía respecto al servicio de transporte. Por último, el MCP ha detectado la necesidad de que se cree un sistema integrado



Desde esta primavera, la conexión wifi a Internet será posible en las líneas 9 y 18.

"de los distintos equipos", y a futuro puedan relacionarse.

En junio de este año, TCC, la actual empresa concesionaria, ya licitó, por encargo de la Mancomunidad, la renovación tecnológica del transporte público. El suministro fue adjudicado a la empresa GMV, por 2.412.000 euros (IVA excluido) y el mantenimiento para 5 años, por 1.225.000 (sin IVA). Se realizará por fases, siendo la primera de 12 meses, hasta octubre de 2019. Así, dado que es en esa fecha cuando finaliza la concesión a TCC, la MCP ha licitado ahora (el plazo concluye el 20 de diciembre) la asistencia técnica de la renovación tecnológica, de tal manera que velará por el cumplimiento de los plazos, y, en el caso de que no se renueve la concesión actual, mantener todo lo previsto.

La implantación se realizará en tres fases, con un horizonte que mira a más allá del 2021, y una vida tecnológica de 8-10 años. Carolina Jiménez, del área de Transporte de la MCP, precisó que "en esta primera fase el objetivo es modificar todos los equipos que están embarcados en los autobuses".

Se sustituirán las máquinas canceladoras, pero también el sistema operativo, de tal manera que se conocerá a tiempo real las operaciones efectuadas. De la misma manera, se actualizará el sistema informático SAEI de los paneles de las paradas: "Ahora hay errores, porque ya van siendo viejos, y por eso queremos mejorar todo lo que es el servicio de tiempos de llegada, etc.". La renovación quiere anteponerse a los desarrollos futuros, para que "el sistema se pueda adaptar si a futuro, por ejemplo, los paneles de información

pasan de led a LCD, con imágenes".

**PAGAR EN LA PUERTA CENTRAL** Pero, además, como novedad, la técnica de la MCP explicó que se van a colocar canceladoras junto a la puerta central de la villavesa para el pago de personas que accedan en sillas de ruedas o bien portando una silla infantil.

Una vez actualizada la renovación tecnológica, a comienzos de la segunda fase, lo que será a finales del próximo 2019, la MCP espera implantar el sistema de recarga telemática de la tarjeta. "De esta manera, los usuarios podrán recargar la tarjeta desde Internet o desde su móvil, y poder actualizar el saldo a bordo", detalla Jiménez. Jesús Velasco añade que el cambio hacia nuevos modos de recarga "sin necesidad de moverse ni de estar pendientes de los horarios comerciales", es una de las "principales demandas". Consideró así que este "es un objetivo primordial" porque "los equipos actuales están muy limitados, y los nuevos nos van a permitir que telemáticamente (ordenador o móvil) hagamos la

"Introducir sistemas más cómodos de recarga es uno de los objetivos principales"

JESÚS VELASCO  
Responsable Transporte MCP



# FEBRERO AL BUS Y A RÁ RECARGA 'ON LINE'



Los cambios incluyen la renovación tecnológica de los sistemas de pago, así como de los paneles informativos.

recarga y cuando pases la tarjeta por la canceladora se actualizará el saldo".

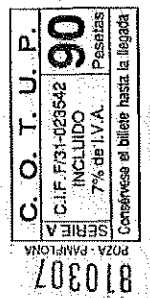
En una segunda fase, que se prolongará hasta 2020, se espera introducir el sistema de pago con la tarjeta bancaria (además de la actual), mientras que ya en la fase 3, en 2021, la apuesta es introducir la tarjeta única de pago, en cuyo desarrollo se viene trabajando con el Gobierno de Navarra, y mediante la cual se abonaría también el transporte interurbano, y se confía poder implementar el pago de la villavesa con móvil. "El pago con móvil no está aún maduro en el transporte urbano. Saló Valencia, Málaga... y ahora parece que se han echado para atrás los operadores porque el modelo de negocio que había no era el adecuado. Yo creo que para entonces, 2020-21, ya estará más desarrollado y podremos hacerlo, porque nuestros sistemas también estarán preparados", augura Jiménez, quien no obstante añade que "cualquier sistema nuevo, la recarga por Internet, o el pago con tarjeta bancaria, sumarán, es decir, se mantendrá la tarjeta y el sistema de recarga actual para quienes quieran".

## Del tique de papel a la tarjeta sin contacto

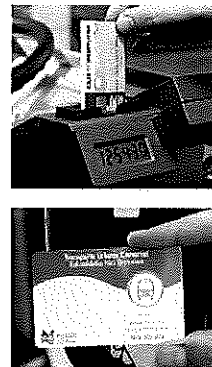
EL SISTEMA DE PAGO DEL BUS HA CAMBIADO. HOY CIRCULAN UNAS 600.000 TARJETAS Y EN 2016 A TRAVÉS DE ELLAS SE RECARGARON 16.326.000 EUROS

Un reportaje de Marivi Salvo ■ Fotografía D.N.

Los cambios en el transporte urbano comarcal también han llegado a los sistemas de pago y ya es historia aquel famoso tique de papel de seda de los años 70 y 80, y que aún en los 90 llegó a convivir con el bonobús y hasta con la tarjeta monedero. Hoy, la mayoría de los usuarios utiliza la tarjeta sin contacto, y la MCP calcula que circulan unas 572.814 (según datos de 2017), de las cuales la mayoría, algo más de 400.000, son de las llamadas anónimas. En el año 2016, por ejemplo, las recargas realizadas a través de las tarjetas sin contac-



Tique de los 70-80, bonobús (1984-99), tarjeta monedero (98-2009), y sin contacto.



### LAS CIFRAS DE LA TECNOLOGÍA

#### EL PAGO

140

● **Canceladoras.** Actualmente, la flota del TUC está compuesta por 140 autobuses y cada vehículo tiene un pupitre (emite billetes y permite cancelar a todo tipo de tarjetas; las tarjetas personalizadas obligatoriamente tienen que cancelar en el pupitre) que maneja el conductor y una validadora (cancelan las tarjetas anónimas, pero no las personalizadas) detrás del puesto de conducción. Adicionalmente, se dispone de varias unidades de pupitre y validadora de reserva para averías, etc. El número de autobuses de la flota está actualmente incrementándose para adaptarse al crecimiento de la demanda.

● **Desde 2007.** El sistema de pago con tarjeta se introdujo en el año 2007, por lo que desde la MCP consideran que ya debe actualizarse.

#### APLICACIÓN MÓVIL

204.134 DESCARGAS DE LA APP 'TU VILLAVESA' Según datos de la MCP, hasta el pasado 5 de diciembre se habían realizado 204.134 descargas de la app móvil *Tu villavesa*, que ofrece información de líneas, recorridos y horarios.

#### PAGO CON TARJETA

77%

● **De los viajes.** Se pagan con algún tipo de tarjeta de transporte, de los que el 40,08% corresponden a la tarjeta normal, según datos de 2017. Además, la tarjeta de mayores de 65 fue usada por el 13,22%; la de tarifa C (familia numerosa) por el 3,82%; la de tarifa F (renta R15) por el 8,89%; la tarifa E (discapacitados) por el 1,31%, etc. Asimismo, la tarjeta temporal fue utilizada para el 15,97% de los viajes: la general 30 días, el 7,74%; el 6,35% la de menores de 26 años, y el 1,87%, familias numerosas.

● **En metálico, el 6,63%.** En metálico, se abonan el 6,63% de viajes: el 5,79% billete sencillo y 0,84% en San Fermín.

#### LA INFORMACIÓN

107

● **Paneles en paradas.** En la actualidad, la red está formada por 316 marquesinas y 221 postes. El número de pantallas de información en tiempo real es de 107, el 33,9% respecto al número de marquesinas, las paradas donde se suben los usuarios.

to movieron en torno a 16.326.000 euros.

Aquel popular billete minúsculo lo fue de distintos colores, y aún la entonces Cotup llegó a introducir sistemas de ahorro, con los billetes de dos y cuatro viajes que cortaba el conductor a mano.

El 15 de agosto de 1984 le llegó un competidor, el bonobús de cartón, que costaba 200 pesetas (20 pesetas el viaje). Fue muy popular y, de hecho, funcionó durante 15 años. A finales de los 90, un bonobús valía 550 pesetas. Lo que no permitía el bonobús era beneficiarse de ningún descuento por trasbordo, ya que el viaje corto se abonaba como otro.

La tarjeta chip o monedero lo haría posible después. Ésta entró en funcionamiento en marzo de 1998 y reducía el viaje de la villavesa de forma significativa, de 95 pesetas a 55 pesetas, mientras que el trasbordo costaba 25. Esta si se podía recargar en el cajero, lo que desapareció en 2009 con la introducción de la tarjeta sin contacto, que, incluso diez años después, hay que cargarla en un estanco o panadería. Pero vienen cambios.