BOLETIN OFICIAL DEL PARLAMENTO FORAL DE NAVARRA

AÑO III | Pamplona, 27 de abril de 1982 | NUM. 22

SUMARIO

MESA INTERINA

Proyectos de Norma

—Proyecto de Norma reguladora de aplazamientos de pago para los sujetos pasivos de los Impuestos sobre Tráfico de las Empresas, Lujo y Especiales que realicen actividades exportadoras (pág. 1).

Dictámenes

—Dictamen aprobado por la Comisión Especial de Derechos Humanos sobre presuntos malos tratos (pág. 2).

—Dictamen aprobado por la Comisión Especial de Derechos Humanos sobre la actuación policial para detener a D. Javier Larreta Anocíbar (pág. 3).

Enmiendas

—Enmiendas presentadas al Proyecto de Norma sobre la construcción, conservación y explotación de la autopista de Navarra (Segunda Fase) (pág. 4).

MESA INTERINA

PROYECTO DE NORMA REGULADORA DE APLAZAMIENTOS DE PAGO PARA LOS SUJETOS PASIVOS DE LOS IMPUESTOS SOBRE TRAFICO DE LAS EMPRESAS, LUJO Y ESPECIALES QUE REALICEN ACTIVIDADES EXPORTADORAS

En sesión celebrada en el día de la fecha, la Mesa Interina de este Parlamento Foral adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

«Conforme a lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto Paccionado 121/1979, de 26 de enero, la Diputación Foral, por Acuerdo de 8 de abril de 1982 ha remitido al Parlamento Foral un Proyecto de Norma reguladora de aplazamientos de pago para los sujetos pasivos de los Impuestos sobre Tráfico de las Empresas, Lujo y Especiales, que realicen actividades exportadoras.

En su virtud, a tenor de lo dispuesto en los artículos 80 y 81 y concordantes del Reglamento Interino, y previa audiencia de la Junta de Portavoces,

SE ACUERDA:

Primero. Ordenar la publicación en el Boletín Oficial de la Cámara del Proyecto de Norma reguladora de aplazamientos de pago para los sujetos pasivos de los Impuestos sobre Tráfico de las Empresas, Lujo y Especiales, que realicen actividades exportadoras.

Segundo. Disponer que dicho Proyecto se tramite en el Parlamento Foral por el procedimiento de urgencia al que se refieren los artículos 80 y 81, ambos inclusive, del Reglamento Interino.

Tercero. Atribuir la competencia para la tramitación en Comisión del referido Proyecto a la Comisión de Hacienda, dándole inmediato traslado de aquél.

Cuarto. Disponer que, de acuerdo con lo previsto en el artículo 81.1 del Reglamento Interino, con la publicación del Proyecto en el Boletín Oficial de la Cámara se abrirá un plazo de cinco días naturales durante el cual los

Grupos Parlamentarios y los Parlamentarios Forales, a título individual, podrán formular enmiendas al mismo, por escrito motivado dirigido a la Mesa de la Comisión de Hacienda.

Las enmiendas deberán formularse en la forma señalada en los artículos 62.2, 62.3 y 63 del Reglamento Interino.»

Pamplona, 19 de abril de 1982.

LA MESA INTERINA Y EN SU NOMBRE:

EL PRESIDENTE: Víctor Manuel Arbeloa.

EL SECRETARIO SEGUNDO: Alfredo Jaime.

PROYECTO DE NORMA REGULADORA DE APLAZAMIENTOS DE PAGO PARA LOS SUJETOS PASIVOS DE LOS IMPUESTOS SOBRE TRAFICO DE LAS EMPRESAS, LUJO Y ESPECIALES QUE REALICEN ACTIVIDADES EXPORTADORAS

«**Artículo 1.°** Los sujetos pasivos de los Impuestos sobre el Tráfico de las Empresas, Especiales y sobre el Lujo que se encuentren al día en el cumplimiento de todas sus obligaciones tributarias para con la Hacienda de Navarra en el momento de la presentación reglamentaria de cada declaración-liquidación y que realicen actividades exportadoras, podrán obtener aplazamientos sin interés en las cuotas obligadas a satisfacer por dichos tributos y hasta una cuantía equivalente a la que tengan pendiente de percibir de la Administración del Estado por desgravación fiscal a la exportación a consecuencia de exportaciones previamente realizadas.

Artículo 2.° La concesión de aplazamientos se ajustará al siguiente procedimiento:

a) Los sujetos pasivos, al formular su declaración-liquidación por los Impuestos a que se alude en el artículo anterior deberán presentar en la forma que reglamentariamente se establezca, certificación de un Organismo Colaborador reconocido por la Diputación, en la que se indique la relación de cuotas desgravatorias pendientes de cobro por el sujeto pasivo con sus correspondientes identificaciones de acuerdo con el modelo B-1 así como la acreditación del Organismo Colaborador para proceder al cobro de las mismas.

b) El Organo Gestor que designe la Diputación, una vez comprobada la documentación presentada por el sujeto pasivo, y en caso de que se encuentre conforme, procederá a señalar mediante diligencia extendida en la propia declaración, las cantidades aplazadas y por diferencia respecto a la totalidad de las cuotas declaradas, las cantidades a ingresar en el momento de presentar la declaración.

Artículo 3.° Los aplazamientos de pago concedidos al amparo de la presente Norma se cancelarán con el importe de las cuotas desgravatorias cobradas por el Organismo Colaborador, quien ingresará en la Hacienda de Navarra en un plazo de dos días contados desde la fecha en que sean exigibles para dicho Organismo.

Disposición final

La presente Norma entrará en vigor en el momento de su publicación en el Boletín Oficial de Navarra.»

——o——

DICTAMEN APROBADO POR LA COMISION ESPECIAL DE DERECHOS HUMANOS SOBRE PRESUNTOS MALOS TRATOS

En sesión celebrada en el día de la fecha, la Mesa Interina de este Parlamento Foral adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

«Al amparo de lo establecido en el apartado 8 de las Normas para la constitución, organización y funcionamiento de la Comisión Especial de Derechos Humanos y de conformidad con el acuerdo vinculante, adoptado por la Junta de Portavoces,

SE ACUERDA:

Primero. Ratificar el Dictamen aprobado por la Comisión Especial de Derechos Humanos sobre presuntos malos tratos.

Segundo. Ordenar la publicación del referido Dictamen en el Boletín Oficial del Parlamento Foral de la Cámara.»

Pamplona, 19 de abril de 1982.

LA MESA INTERINA Y EN SU NOMBRE:

EL PRESIDENTE: Víctor Manuel Arbeloa.

EL SECRETARIO SEGUNDO: Alfredo Jaime.

DICTAMEN

APROBADO POR LA COMISION ESPECIAL DE DERECHOS HUMANOS SOBRE PRESUNTOS MALOS TRATOS

En repetidas ocasiones, esta Comisión Especial de Derechos Humanos ha examinado denuncias de malos tratos y torturas infligidos a ciudadanos navarros y los ha condenado tajante e inequívocamente, Nuevamente se ha recibido otra denuncia de malos tratos a detenido, esta vez por doña Elena Eseverri.

Ante este tipo de denuncias, la Comisión ha tenido a veces la duda grave de si podían obedecer a la clásica manipulación de quienes aprovechan cualquier oportunidad para justificar, con sus condenas de las cárceles y los malos tratos, las «cárceles del pueblo», los secuestros «políticos», la extorsión y los asesinatos cometidos a mansalva por quienes son, de alguna forma, compañeros en ideología y objetivos de estos mismos denunciantes.

Pero no es menos cierto que en algunos casos las denuncias han respondido a hechos reales, afirmación que apoyamos en la existencia de determinadas sentencias judiciales y en declaraciones del Ministro del Interior, señor Rosón.

La buena imagen de las Fuerzas de Seguridad del Estado sufre detrimento cuando los errores y abusos de algunos de sus componentes van directamente contra el sistema de valores democráticos que representa la Constitución a la que todos tenemos el máximo respeto como expresión del marco legal que como pueblo nos hemos dado.

Por todo ello, mejor que volver sobre principios y declaraciones nos parece pedir, con todo respeto y firmeza a las autoridades competentes que se pongan en práctica lo antes posible las atinadas instrucciones contenidas en la circular del Ministerio del Interior, de fecha 11 de junio de 1981.

Según esa circular, antes de ingresar cualquier detenido en alguna dependencia de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, debe practicarse el correspondiente examen médico por el facultativo de guardia (en las poblaciones que carezcan de servicio médico, se trasladará a las personas detenidas a la Casa de Socorro con el fin de que les reconozca el médico de guardia, del que la organización policial solicitará la correspondiente certificación; y en los municipios donde no exista Casa de Socorro el reconocimiento deberá ser hecho por el médico de asistencia pública domiciliaria o por el facultativo más próximo al servicio del Cuerpo). Si durante las diligencias se produjera alguna lesión al detenido, tendrá que ser examinado por un facultativo antes de su ingreso en los calabozos y del certificado que expida éste se dará inmediato conocimiento al Juez de Guardia o al correspondiente de la Audiencia Nacional, si el detenido está sometido a la legislación antiterrorista. En las dependencias de la Dirección de Seguridad del Estado se llevará un libro de registro de entradas y salidas de los calabozos, donde se inscribirán todos los reconocimientos, todas las entradas y salidas de los detenidos. Finalmente, los originales de esas certificaciones médicas tienen que figurar necesariamente en las diligencias que se envíen a la autoridad judicial.

En virtud de lo expuesto, SE ACUERDA:

1.° Solicitar con todo respeto y firmeza de las autoridades competentes la puesta en práctica en Navarra, a la mayor brevedad, de las instrucciones contenidas en la circular del Ministerio del Interior, de fecha 11 de junio de 1981.

2.° Dar traslado de la presente solicitud a la autoridad competente en Navarra.

——o——

DICTAMEN APROBADO POR LA COMISION ESPECIAL DE DERECHOS HUMANOS SOBRE LA ACTUACION POLICIAL PARA DETENER A D. JAVIER LARRETA ANOCIBAR

En sesión celebrada en el día de la fecha, la Mesa Interina de este Parlamento Foral adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

«Al amparo de lo establecido en el apartado 8 de las Normas para la constitución, organización y funcionamiento de la Comisión Especial de Derechos Humanos y de conformidad con el acuerdo vinculante, adoptado por la Junta de Portavoces,

SE ACUERDA:

Primero. Ratificar el Dictamen aprobado por la Comisión Especial de Derechos Huma-

nos sobre la actuación policial para detener a D. Javier Larreta Anocíbar.

Segundo. Ordenar la publicación del referido Dictamen en el Boletín Oficial del Parlamento Foral de la Cámara.»

Pamplona, 19 de abril de 1982.

LA MESA INTERINA Y EN SU NOMBRE:

EL PRESIDENTE: Víctor Manuel Arbeloa.

EL SECRETARIO SEGUNDO: Alfredo Jaime.

DICTAMEN

APROBADO POR LA COMISION ESPECIAL DE DERECHOS HUMANOS SOBRE LA ACTUACION POLICIAL PARA DETENER A D. JAVIER LARRETA ANOCIBAR

Esta Comisión de Derechos Humanos, a la vista del punto primero del escrito de 16 de marzo pasado, dirigido por el Ayuntamiento de Arellano a este Parlamento Foral,

SE ACUERDA:

1.° Manifestar su absoluto rechazo por la forma de actuación de la policía para detener a D. Javier Larreta Anocíbar, totalmente desproporcionada a las circunstancias concretas del lugar, sembrando el pánico entre los familiares y vecinos de la población.

2.° Recabar de la autoridad competente que hechos de esta naturaleza no se repitan en nuestro Territorio Foral.

——o——

ENMIENDAS PRESENTADAS AL PROYECTO DE NORMA SOBRE LA CONSTRUCCION, CONSERVACION Y EXPLOTACION DE LA AUTOPISTA DE NAVARRA (Segunda fase)

En sesión celebrada en el día de la fecha, la Mesa Interina de este Parlamento Foral adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

«La Mesa de la Comisión de Fomento y Ordenación del Territorio ha remitido a esta Mesa Interina, debidamente ordenadas, las enmiendas presentadas al Proyecto de Norma sobre la construcción, conservación y explotación de la Autopista de Navarra (Segunda Fase), publicado en el Boletín Oficial de la Cámara, núm. 15, de 1 de abril de 1982.

En su virtud y conforme a lo dispuesto en el artículo 64 del Reglamento Interino,

SE ACUERDA:

Ordenar la publicación, en el Boletín Oficial de la Cámara, de las enmiendas presentadas al «Proyecto de Norma sobre la construcción, conservación y explotación de la Autopista de Navarra (Segunda Fase)».

Pamplona, 19 de abril de 1982.

LA MESA INTERINA Y EN SU NOMBRE:

EL PRESIDENTE: Víctor Manuel Arbeloa.

EL SECRETARIO SEGUNDO: Alfredo Jaime.

ENMIENDAS

PRESENTADAS AL PROYECTO DE NORMA SOBRE LA CONSTRUCCION, CONSERVACION Y EXPLOTACION DE LA AUTOPISTA DE NAVARRA (Segunda fase)

ENMIENDAS A LA TOTALIDAD

ENMIENDA NUM. 1

FORMULADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO
UNION DE CENTRO DEMOCRATICO

Enmienda a la totalidad del Proyecto de Norma por las siguientes razones de oportunidad:

1.° El Proyecto de Norma no define cuál sea el trazado de la segunda fase de la autopista y entiende que dada la trascendencia de esta decisión, corresponde al Parlamento Foral la aprobación de la propuesta que le formule la Diputación Foral, máxime cuando ya en su día la Comisión de Ordenación del Territorio se pronunció al respecto y, además, con arreglo al Real Decreto Paccionado de 26 de enero de 1979, en su artículo 3, apartado 2.4, corresponde al Parlamento la aprobación de los planes de fomento de interés general para Navarra.

2.° No se acompaña el proyecto de Norma de un estudio en el que se contemplen

todas las variables implicadas en el asunto como son, entre cosas:

a) Incidencia en la ordenación del territorio de la decisión a tomar.

b) Análisis de la viabilidad económico-financiera de la segunda fase.

c) Repercusiones de la decisión a adoptar en la actual concesión de la primera fase.

d) Justificación del régimen de construcción y explotación elegido (peaje o no) y, en caso de elegir el régimen de concesión, justificación de la conveniencia o no de la participación de la Diputación Foral en la sociedad concesionaria.

3.° El Parlamento Foral debe pronunciarse sobre todas estas cuestiones antes de conocer una norma concreta que regule la forma de actuación de la Diputación Foral al respecto.

Por lo expuesto, se propone la devolución del proyecto a la Diputación Foral para que, ante las razones de oportunidad aducidas, actúe en consecuencia.

ENMIENDA NUM. 2

FORMULADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO
SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO FORAL

Enmienda a la totalidad: Proponiendo la devolución del Proyecto a la Diputación Foral.

Motivación:

La situación por la que atraviesa la Concesionaria de la primera fase de la autopista, a la que no es ajena la escasa rentabilidad obtenida en su explotación, puede incidir negativamente a corto plazo en la hacienda pública navarra, merced a las responsabilidades contraídas en la financiación de estas obras por la Diputación Foral.

La lógica dificultad en cuanto al trazado de la segunda fase, dada la naturaleza del terreno y la continua elevación de los precios, hacen prever unos elevados costos en su construcción, lo cual originará importantes inversiones de la Diputación Foral, y, sobre todo, un enorme aumento en la responsabilidad de la misma, dada la magnitud de las cantidades a avalar para afrontar la financiación del Proyecto.

Desconocemos igualmente, el trazado exacto de la nueva fase, su extensión y lugar de finalización, la naturaleza de los enlaces necesarios y sus previsiones de realización, las entidades que deberán llevarlas a cabo, etcétera.

Pero, fundamentalmente, el Proyecto parte de un muy discutible supuesto, como es el de considerar incuestionable la construcción de la segunda fase de la autopista, siendo así que existen posibilidades de elección en cuanto a distintos trazados y naturaleza de los mismos, como autovías o desdoblamiento y mejora de actuales carreteras, dignas de consideración, ya que pudieran constituirse como alternativas al Proyecto, por la similitud de sus prestaciones y la mayor economía en su realización.

ENMIENDA NUM. 3

FORMULADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO
PARTIDO NACIONALISTA VASCO

Enmienda a la totalidad del Proyecto proponiendo su devolución a la Excma. Diputación Foral.

Motivación:

No parece adecuado proceder a ampliar a la supuesta segunda fase aspectos de la primera tan importantes como los económicos, societarios y de gestión, hasta que no se conozca con detalle cuál es su situación actual.

Por otra parte, se sigue sin conocer cuál es el criterio de la Diputación Foral en esta materia.

ENMIENDA NUM. 4

FORMULADA POR LOS PARLAMENTARIOS DEL **GRUPO MIXTO**
D. MIKEL SORAUREN Y D. FERMIN ARRAIZA

Proponemos la devolución de este Proyecto de Norma a la Diputación Foral.

Motivación:

Una autopista es una gran obra de infraestructura de un enorme coste económico y que, además, degrada el paisaje, divide a los pueblos, impide el paso de animales, ocupa grandes extensiones de terreno, etc. Su construcción sólo está justificada cuando hay beneficios de orden superior a las pérdidas que provoca.

En este sentido, no es lo mismo construir una autopista en un área ya altamente urbanizada y degradada (San Sebastián-Tolosa, cer-

canía de grandes ciudades) que en zonas naturales no degradadas o de valor paisajístico especial. Y el caso de la Autopista de Navarra es un ejemplo claro de esta agresión al medio natural a la que nos hemos referido: tanto en el trazado propuesto —variante Azpiroz— como en el resto de los trazados alternativos se ocasionarán movimientos de tierras y daños sobre bosques de hayas (Irurzun-Muguiro), desaparición de pastos (Lecumberri) o degradaciones paisajísticas (Lecumberri-Azpiroz).

El problema de fondo es que es cierto que las comunicaciones con Guipúzcoa son deficientes y no corresponden a las necesidades reales. Lo que ya no es honesto es presentar al pueblo navarro la opción de la autopista como única opción: o esto o nada. Como tampoco es honesto justificar una autopista en base a unas previsiones de aumento de tráfico que se están demostrando falsas. El aumento de precio de los combustibles, los constantes descensos en la matriculación, tanto de vehículos pesados como ligeros, nos permiten hablar de un retroceso real del tráfico viario y convierten en fantásticas las previsiones que en su día supuestamente justificaron el inicio de construcción de la Autopista de Navarra. A este respecto hay que señalar que en 1970, en la exposición de motivos para la realización de la autopista se preveía que en 1979 la carretera general Pamplona-Tafalla quedaría saturada y, sin embargo, en 1982, la carretera sigue sirviendo perfectamente con una escasa ayuda de la autopista. Hay que decir claramente que en la actualidad no existe un tráfico masivo entre Pamplona y San Sebastián que justifique una autopista. La suma de vehículos que circulan por Lecumberri más los que circulan por Velate nos da un tráfico que no llega a 7.000 vehículos diarios, por lo que parece absurdo construir una autopista con capacidad para 25.000 ó 30.000 vehículos diarios. Es más, los propios cálculos de Audenasa demuestran que en el caso de que la autopista sea de peaje, hipótesis muy posible, sólo una parte del tráfico potencial, menos de 3.000 vehículos, pasaría de hecho por la autopista, con lo que el despilfarro de medios es aún superior.

Conclusión: En la hipótesis más optimista no más de 3.000 vehículos utilizarían una autopista diseñada para 25.000 ó 30.000, esto es un 10 por 100. ¿En qué merindad de Navarra se van a construir hospitales o escuelas con 100 plazas por cada 10 de necesidades reales? Resulta inadmisible que en plena crisis de la energía usemos la vara de medir de los espejismos desarrollistas de hace 15 años. Una política racional para el transporte ha de tender a sustituir el tráfico privado por el público y en todo caso ha de rechazar el promover deliberadamente el tráfico privado masivo.

Tampoco vale el argumento de que se va a ganar empleo. Malo será que no genere algún empleo, pero la cuestión es si la construcción de la autopista genera más empleo y más productivo que esa misma cantidad en otros sectores como industria o regadío. A este respecto, la conclusión es clara: la inversión en autopista es altamente intensiva en capital, lo que quiere decir que se genera muy poco empleo, y además temporal, en relación con los millones invertidos.

La historia de esta autopista se inscribe en la historia de las autopistas españolas del desarrollismo de los 60. Así, se construyeron redes viarias valoradas en miles y millones de pesetas, gigantescas inversiones que se suponía serían amortizadas con los peajes, cálculo que se realizaba en base a unas previsiones de aumento de que como veíamos no se han dado. Las empresas concesionarias recibieron sustanciosos préstamos con el aval del Estado, y en nuestro caso, de Diputación. Es ahora, cuando vemos que la autopista no recauda en peajes más que para pagos de personal, se comprueba que las empresas concesionarias no pueden hacer frente a los créditos. Pero esto no importa, o al menos no a los constructores. El negocio ya está hecho, pagado con dinero de créditos avalados por Diputación, que será quien principalmente tendrá que responder ante una posible quiebra de Audenasa. Sorprende, por tanto, que a estas alturas se intente solventar los problemas financieros de la primera fase agarrándose al clavo ardiendo de la construcción de la segunda. No es honesto, en plena crisis económica, detraer dinero de los navarros (que a la larga saldrá de otros sectores de asistencia pública) para dedicarlo a obras faraónicas que no responden a nuestras necesidades.

¿Quién puede beneficiarse de una autopista irrentable, innecesaria y antiecológica? Obviamente las empresas concesionarias van a ser las beneficiarias económicas, van a prolongar un negocio redondo. También existe la rentabilidad política que toda gran obra faraónica lleva consigo, y más en un momento, a medio plazo, preelectoral. Frente a esta minoría de beneficiados por la autopista hay que

dejar bien claro que ésta va en contra de los intereses de la mayoría de los navarros.

La alternativa que nosotros proponemos para paliar las deficiencias existentes en nuestra red viaria es la construcción de una buena carretera para esos pocos miles de vehículos diarios. Podría ser por el actual trazado de la carretera, esto es por la zona de Lecumberri, o de Leiza, alto de Urto hacia Andoain. Lo importante sería construir una buena carretera que, sin las curvas de la actual, y con terceros carriles donde fuera necesario, resolvería perfectamente los escasos cuarenta kilómetros que separan a Irurzun de Andoain o Tolosa. Con este proyecto un coche tardaría 10 ó 15 minutos más que por la hipotética autopista, pero el coste sería infinitamente menor, el daño ecológico mínimo y los pueblos de la zona mejorarían sus comunicaciones frente a una autopista que los aislaría.

Como alternativa complementaria y en concordancia con lo expuesto sobre la ventaja del transporte público sobre el privado en una época de energía cara, Diputación debería colaborar con RENFE en la financiación de una línea de ferrocarril entre Irurzun e Irún.

BOLETIN OFICIAL DEL PARLAMENTO FORAL DE NAVARRA

BOLETIN DE SUSCRIPCION

Nombre .....

Dirección .....

Teléfono ..... *Ciudad* .....

D. P. ..... *Provincia* .....

Forma de pago:

□ Talón adjunto a nombre de Parlamento Foral de Navarra.

□ Giro Postal dirigido a Parlamento Foral de Navarra, c./ Arrieta, n.º 12, 3.º, Pamplona.

Marque con un × la forma de pago.

PRECIO DE LA SUSCRIPCION

Un año	2.000	ptas.
Seis meses	1.000	"
Tres meses	500	"
Precio del ejemplar número corriente.	30	"
" " " " atrasado.	35	"

REDACCION Y ADMINISTRACION

PARLAMENTO FORAL DE NAVARRA

"Boletín Oficial del Parlamento Foral de Navarra"
Arrieta, 12, 3.º
PAMPLONA

SE PUBLICA LOS MARTES Y JUEVES

Imprime: Talleres de EDITORIAL ARANZADI — Carretera de Aoiz, kilómetro 10 — Elcano (Navarra) — Dep. Legal NA 180 - 1980