

# BOLETIN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura

Pamplona, 1 de marzo de 2004

NUM. 14

## S U M A R I O

SERIE A:

**Proyectos de Ley Foral:**

—Proyecto de Ley Foral por la que se amplía el Programa Prever. Enmienda presentada ([Pág. 2](#)).

SERIE B:

**Proposiciones de Ley Foral:**

—Proposición de Ley Foral de la movilidad, presentada por el Grupo Parlamentario Socialistas del Parlamento de Navarra ([Pág. 3](#)).

SERIE E:

**Interpelaciones, Mociones y Declaraciones Políticas:**

—Moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a aprobar un convenio que garantice sacar el trazado del tren fuera de Tudela. Rechazo por la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones ([Pág. 14](#)).

—Moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a realizar un informe geotécnico sobre la situación del subsuelo de la calle Mayor de Sesma. Rechazo por la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones ([Pág. 14](#)).

SERIE G:

**Informes, Convocatorias e Información Parlamentaria:**

—Plantilla orgánica del Parlamento de Navarra a 23 de febrero de 2004 ([Pág. 15](#)).

—Relación de funcionarios al servicio del Parlamento de Navarra a 31 de diciembre de 2003 ([Pág. 17](#)).

---

**Serie A:  
PROYECTOS DE LEY FORAL**

---

## **Proyecto de Ley Foral por la que se amplía el Programa Prever**

### *ENMIENDA PRESENTADA*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 128 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra de la enmienda presentada al proyecto de Ley Foral por la que se amplía el Programa Prever, publicado en el Boletín Oficial de la Cámara núm. 8, de 9 de febrero de 2004.

Pamplona, 20 de febrero de 2004

El Presidente: Rafael Gurrea Induráin

### **ENMIENDA**

#### **FORMULADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO ARALAR**

Enmienda de supresión de la disposición adicional por la que se acuerda la modificación del apartado 4 del artículo 12 del Decreto Foral Legislativo 129/1999 de 26 de abril.

Motivación: No resulta pertinente, y es una práctica doctrinalmente inaceptada, que en una Ley Foral que se refiere a la adecuación de Navarra a un programa de ámbito estatal, como es el Programa Prever, se introduzca una cuestión que modifica un tipo de aportaciones que nada tienen que ver con el objeto de la Ley o Programa Prever.

Además, la norma que se pretende instaurar por este procedimiento inadecuado contiene una falta grave de equidad, ya que el dejar exentas las aportaciones no dinerarias puede constituir una excepcionalidad o puerta abierta para un gran número de actuaciones no considerables como regulares, máxime cuando no existe en la norma propuesta ningún límite ni cautela para la valoración técnica y económica de tales aportaciones.

---

**Serie B:**  
**PROPOSICIONES DE LEY FORAL**

---

## **Proposición de Ley Foral de la movilidad**

En sesión celebrada el día 16 de febrero de 2004, la Mesa del Parlamento de Navarra adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

En ejercicio de la iniciativa legislativa que le reconoce el artículo 19.1.b) de la Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra, el Grupo Parlamentario Socialistas del Parlamento de Navarra ha presentado la proposición de Ley Foral de la movilidad.

En su virtud, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 145 del Reglamento de la Cámara, previa audiencia de la Junta de Portavoces,

SE ACUERDA:

1.º Ordenar la publicación de la proposición de Ley Foral de la movilidad en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra.

2.º Remitir la referida proposición de Ley Foral al Gobierno de Navarra a los efectos previstos en el artículo 145 del Reglamento.

Pamplona, 18 de febrero de 2004

El Presidente: Rafael Gurrea Induráin

### **Proposición de Ley Foral de la movilidad**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La movilidad emergió como una de las características de las sociedades avanzadas durante los últimos años del siglo pasado y todo apunta a que será uno de los elementos clave en el siglo que acabamos de empezar. Los índices de motorización crecientes, el incremento del tráfico de mercancías y las primeras señales de saturación del espacio aéreo no son más que algunas muestras de cómo la nueva sociedad que se configura basa buena parte de su actividad y dinamismo en el movimiento de personas y mercancías en unos mercados cada vez más globales y en un mundo más abierto donde todo está más cerca.

La libertad de movimiento de personas y bienes es también uno de los fundamentos en que se basa la creación de la Unión Europea y el ejercicio de este derecho es uno de los principales elementos que da sentido a la creación de este ámbito común de intercambio. En esta línea, la Comisión Europea, en el libro blanco sobre la política de transportes de cara al 2010, pone encima de la mesa las oportunidades y, también, las amenazas que este nuevo fenómeno plantea a las administraciones, a todos los niveles, y anuncia que ha llegado el momento de tomar decisiones para afrontar los retos que suscita.

Unos retos llenos de vertientes positivas, como las posibilidades de desarrollo y crecimiento económicos que el nuevo escenario global favorece o los beneficios que representa para las personas la facilidad de acceder a una oferta de movilidad amplísima, tanto en el campo del ocio y el turismo como en el de la movilidad obligada por causas laborales. Unas nuevas ventajas que, al fin y al cabo, hacen posible el derecho a moverse en libertad, con seguridad y con unos costes aceptables, de acuerdo con las necesidades de la sociedad.

Pero esta eclosión de la movilidad, si no es objeto de una cuidadosa planificación, con visión tanto global como local, y si no disfruta del consenso de los diferentes agentes que participan en la misma, puede convertirse en un factor con efectos negativos en varios ámbitos. El impacto sobre el medio natural producido por las emisiones de los vehículos, la contaminación acústica en los núcleos urbanos, la ocupación indiscriminada del territorio y de los espacios ciudadanos, o el impacto de infraestructuras obsoletas pueden afectar al bienestar de los ciudadanos. Tampoco deben olvidarse la relación de la movilidad con el cambio climático ni el impacto indirecto sobre el territorio de las decisiones relativas a las infraestructuras de movilidad.

A estos factores sería preciso sumar los efectos negativos de un consumo energético no sos-

tenible; los riesgos provenientes de los accidentes, tanto en el transporte de personas, que se ha convertido en uno de los principales factores de mortalidad en los países desarrollados, como en el de mercancías, que puede afectar a medios sensibles, o los problemas provenientes del colapso de infraestructuras y servicios no suficientemente bien dimensionados, que pueden llegar a hacer peligrar los beneficios sociales y económicos que una movilidad muy planificada y muy gestionada podría producir en una sociedad como la nuestra.

En consecuencia, es preciso un cuidadoso proceso de planificación, que debe tener en cuenta todas las variables que afecten de una manera u otra a la movilidad del ámbito territorial que se esté analizando. Esta planificación debe pasar necesariamente por una diagnosis de la movilidad que —tomando en consideración las características demográficas, socioeconómicas y ambientales del ámbito de estudio, el análisis de la movilidad presente y las previsiones demográficas y de actividades— determine las carencias del modelo de movilidad desde los puntos de vista, entre otros, de la insuficiencia de la oferta, la baja participación de los sistemas de transporte público y la adecuación de cada medio de transporte a los intervalos de demanda que lo hacen rentable social y económicamente. En definitiva, esta diagnosis debe prever las modificaciones que es preciso hacer en el modelo de movilidad existente para evolucionar hacia un modelo de movilidad que minimice los costes sociales y ambientales y maximice los beneficios globales para la sociedad.

En ese contexto, junto a los avances realizados en esta materia por diversos países de la Unión Europea, en España ha sido Cataluña la Comunidad Autónoma que, desde su histórica sensibilidad, acreditada capacidad de elaboración teórica y profunda experiencia en materia de ordenación territorial, se ha constituido en punta de lanza de la regulación de esta novedosa materia con el dictado de su Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad, texto legal que es la fuente de la que expresamente bebe la presente Ley Foral.

En la Comunidad Foral de Navarra también se ha despertado recientemente la inquietud por la importancia que la ordenación de la movilidad tiene para poder desarrollar un auténtico modelo de desarrollo sostenible en cuyas coordenadas continuar avanzando hacia una mejora de la calidad de vida, y la propia Estrategia Territorial de Navarra se ha ocupado de referirse a ello cuando

al efectuar la definición del Modelo de Desarrollo Territorial de Futuro fija como uno de los vectores para la más correcta vertebración del territorio la necesidad de conciliar la movilidad individual con el interés colectivo y concreta entre las Directrices para reforzar la sostenibilidad ambiental de Navarra algunas en materia de comunicación y transportes que se integran directamente en el concepto de movilidad.

Todos estos factores inspiran los principios básicos de la presente Ley Foral. La investigación de un modelo de desarrollo sostenible que permita a los ciudadanos un alto nivel de calidad de vida sin comprometer los recursos de las futuras generaciones; la visión global de la movilidad como un sistema que prioriza los sistemas de transporte más sostenibles, como por ejemplo el transporte público o ir a pie o en bicicleta, sin renunciar a la complementariedad del transporte privado; la intermodalidad como principio para buscar la máxima eficiencia en el aprovechamiento de los recursos de transporte; la seguridad integral de las personas; el respeto al medio y a sus valores; la minimización del consumo de recursos energéticos y del suelo; la incorporación de sistemas de transporte inteligentes, más eficientes y seguros o la voluntad de aprovechar las oportunidades de generación de actividad económica en todos los rincones del país son algunos de los objetivos básicos de la presente Ley. Para alcanzarlos, articula un sistema de planificación que engloba todos los medios de transporte, públicos y privados, el cual debe establecer mecanismos que garanticen una movilidad ambiental y económicamente sostenible y debe ofrecer a los ciudadanos y a las empresas una calidad de servicio conforme a los estándares de la Comunidad Foral.

Asimismo, la presente Ley Foral define los mecanismos adecuados de participación y concertación de las administraciones, organismos y, en general, entidades cívicas y sociales que pueden aportar soluciones adecuadas para la formulación de las políticas de movilidad.

Es preciso destacar también que la presente Ley Foral dispone una serie de mecanismos para la evaluación previa y el control de los efectos que la aplicación de los instrumentos que establece pueda provocar en las políticas de movilidad y, en este sentido, introduce como novedades las figuras de la evaluación de la movilidad generada y la evaluación ambiental estratégica, de acuerdo con las directrices comunitarias.

No podemos olvidar que, además, existe la Ley Foral de supresión de barreras físicas y sen-

soriales, que debe garantizar que las personas con movilidad reducida o con cualquier otra limitación tengan las mismas oportunidades que el resto de ciudadanos para acceder al transporte público y colectivo, y tengan facilidades de movilidad en los desplazamientos a pie, en bicicleta, en silla de ruedas o en otros sistemas.

El momento de desarrollo que vive Navarra, junto con la sensibilidad ambiental y territorial de la que su población hace gala, requieren de una respuesta a este importante reto que puede condicionar su futuro o proyectarla como modelo de desarrollo sostenible y de sociedad avanzada hacia este siglo XXI. Navarra tiene todavía la oportunidad en sus manos porque su desarrollo no ha llegado a determinar efectos en este sentido irreversibles y esta Ley Foral pretende iniciar el camino de las normas que habrán de permitirnos conseguir el mejor modelo de movilidad sostenible al servicio de nuestra calidad de vida y de nuestro desarrollo.

## **CAPÍTULO I**

### **Disposiciones generales**

#### **Artículo 1.** Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente Ley Foral tiene por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder una gestión de la movilidad de las personas y del transporte de las mercancías dirigida a la sostenibilidad y la seguridad, y determinar los instrumentos necesarios para que la sociedad navarra alcance dichos objetivos y para garantizar a todos los ciudadanos una accesibilidad con medios sostenibles.

2. La presente Ley es de aplicación a la movilidad que se efectúa con los sistemas de transporte terrestre, en cualquiera de sus medios, en el ámbito territorial de la Comunidad Foral.

#### **Artículo 2.** Principios

La presente Ley Foral tiene como principios inspiradores:

a) El derecho de los ciudadanos a la accesibilidad en unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras y con el mínimo impacto ambiental posible.

b) La organización de un sistema de distribución de mercancías sostenible.

c) La prioridad de los medios de transporte de menor coste social y ambiental, tanto de personas como de mercancías.

d) El fomento del transporte público y colectivo y de otros sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos en bicicleta o a pie.

e) La implicación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.

f) La distribución adecuada de los costes de implantación y gestión del transporte.

g) La adecuación a las políticas comunitarias sobre esta materia.

h) El impulso de una movilidad sostenible.

i) El fomento del desarrollo urbano sostenible y el uso racional del territorio.

j) El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes relativos a la preservación del clima en lo que concierne a la movilidad.

#### **Artículo 3.** Objetivos

Los objetivos que deberán satisfacer las políticas de movilidad que se apliquen en Navarra son:

a) Integrar las políticas de desarrollo urbano y económico y las políticas de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y se garantice plenamente la accesibilidad a los centros de trabajo, residencias y puntos de interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, con el mínimo impacto ambiental y de la forma más segura posibles.

b) Adecuar progresivamente el sistema de cargas y tarifas directas sobre la movilidad a un esquema que integre las externalidades, que equipare transporte público y privado en lo que concierne a los costes de producción y utilización de los sistemas, y que regule la accesibilidad ordenada al núcleo urbano y al centro de las ciudades y disuada de hacer un uso poco racional del vehículo privado, especialmente en las localidades con una población de derecho superior a diez mil habitantes e inferiores que formen parte de un continuo urbano que supere aquella cifra.

c) Planificar la movilidad sobre la base de la prioridad de los sistemas de transporte público y colectivo y demás sistemas de transporte de bajo impacto, como los desplazamientos a pie, en bicicleta y en otros medios que no consuman combustibles fósiles.

d) Establecer mecanismos de coordinación para aprovechar al máximo los transportes colectivos, ya sean transportes públicos o transporte escolar o de empresa

e) Promover y proteger los medios de transporte más ecológicos, entre los cuales los de tracción no mecánica, como ir a pie o en bicicleta, en especial en el medio urbano, y desincentivar los medios de transporte menos ecológicos.

f) Efectuar y llevar a cabo propuestas innovadoras que favorezcan un uso más racional del vehículo privado, como el coche multiusuario o el coche compartido.

g) Estudiar fórmulas de integración tarifaria del transporte público en el conjunto de Navarra.

h) Ajustar los sistemas de transporte a la demanda en zonas de baja densidad de población, especialmente en los núcleos rurales y en los alejados de los centros y núcleos urbanos, y garantizar la intercomunicación de éstos con los centros urbanos.

i) Favorecer los sistemas de transporte a la demanda en los polígonos industriales.

j) Disminuir la congestión de las zonas urbanas por medio de medidas de fomento del uso del transporte público y por medio de actuaciones disuasivas de la utilización del vehículo privado en los centros de las ciudades.

k) Mejorar la velocidad comercial del transporte público de viajeros.

l) Disciplinar el tráfico y exigir el cumplimiento de las normativas europea, estatal y foral sobre prevención de la contaminación atmosférica y acústica especialmente en los municipios con una población de derecho superior a diez mil habitantes.

m) Fomentar propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad viaria.

n) Fomentar la reducción de la accidentalidad.

o) Analizar las políticas de planificación e implantación de infraestructuras y servicios de transporte con criterios de sostenibilidad y racionalizar el uso del espacio viario, de modo que cada medio de desplazamiento y cada sistema de transporte dispongan de un ámbito adecuado a sus características y a los principios de la presente Ley.

p) Introducir de forma progresiva los medios teleinformáticos y las nuevas tecnologías en la gestión de la movilidad, con el objetivo de garantizar una movilidad racional, ordenada y adecuada a las necesidades de los ciudadanos.

q) Promover la construcción de aparcamientos disuasivos para automóviles, motocicletas y bicicletas en las estaciones de tren y autobús y en

las principales paradas de autobús con el fin de favorecer el intercambio modal, y en los accesos a las ciudades, con capacidad suficiente, en ambos casos, para atender la demanda de los usuarios y con un precio de aparcamiento, si existe, adecuado a su finalidad.

r) Avanzar en la definición de políticas que permitan el desarrollo armónico y sostenible del transporte de mercancías, de modo que, sin dejar de atender la demanda del mismo, se minimice su impacto, especialmente mediante el fomento de la intermodalidad con otros medios, como el ferroviario.

s) Promover la intermodalidad del transporte de mercancías, dotando las diferentes zonas de la Comunidad y los ejes básicos de conectividad de las infraestructuras necesarias.

t) Impulsar el uso eficiente de los recursos energéticos con el fin de disminuir las emisiones que provocan el efecto invernadero y luchar contra el cambio climático conforme a los tratados internacionales vigentes sobre la materia.

u) Promover una política intensa de educación ambiental en materia de movilidad sostenible desde el Departamento competente en materia de Medio Ambiente.

v) Promover e incentivar el uso de combustibles alternativos al petróleo, especialmente en el transporte colectivo y en el ámbito urbano.

x) Relacionar la planificación del uso del suelo con la oferta de transporte público.

#### **Artículo 4. Definiciones**

A los efectos de lo regulado por la presente Ley Foral y de los instrumentos que se establecen en la misma, se definen los siguientes conceptos:

a) Accesibilidad: Capacidad de llegar en condiciones adecuadas a los lugares de residencia, trabajo, formación, asistencia sanitaria, interés social, prestación de servicios u ocio, desde el punto de vista de la calidad y disponibilidad de las infraestructuras, redes de movilidad y servicios de transporte.

b) Coste social del transporte: Efectos externos o conjunto de costes que el sistema de transporte no integra en sus precios de funcionamiento, compuestos por los costes de la congestión y de la contaminación atmosférica y acústica, y por los derivados de los siniestros y sus consecuencias, del uso del espacio público, del uso de la energía, de los recursos consumidos para la fabricación y disposición, de un modo mecanizado de

transporte y del impacto, indirecto, sobre el territorio y la biodiversidad.

c) Desplazamiento: Itinerario, con origen y destino definidos, en el que se utilizan uno o varios medios de transporte y que se puede dividir en una o varias etapas.

d) Medio de transporte: Conjunto de técnicas, instrumentos y dispositivos de características homogéneas en cuanto a la tecnología que se utilizan para el transporte de personas o mercancías.

e) Movilidad: Conjunto de desplazamientos que las personas y los bienes deben hacer por motivo laboral, formativo, sanitario, social, cultural o de ocio, o por cualquier otro.

f) Sostenibilidad: Conjunto de directrices aplicadas a las políticas de desarrollo y orientadas a garantizar la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes sin poner en riesgo la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las suyas.

g) Transporte colectivo: Transporte conjunto de varias personas.

h) Transporte público: Servicio de transporte de personas cuyo precio es aprobado por la administración competente.

## **CAPÍTULO II** **Instrumentos de planificación**

### **Artículo 5.** Instrumentos de planificación

1. Los instrumentos de planificación deben concretar, para el ámbito territorial que en cada caso les corresponda, la aplicación de los objetivos de movilidad de la presente Ley Foral mediante el establecimiento de directrices, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control.

2. Se establecen los instrumentos de planificación siguientes:

- a) Las directrices generales de movilidad.
- b) Los planes directores de movilidad.
- c) Los planes específicos.
- d) Los planes de movilidad urbana.

3. En las determinaciones de los diversos instrumentos de planificación, debe tenerse presente el transporte adaptado a personas con movilidad reducida y, en concreto, se debe velar por el cumplimiento de la Ley Foral de supresión de barreras físicas y sensoriales.

4. Tienen una consideración especial y específica los instrumentos de planificación que permiten la aproximación entre la vivienda, el trabajo y los servicios complementarios, como los equipamientos educativos, sanitarios o culturales, y que evitan y reducen los costes sociales vinculados a la movilidad obligatoria.

### **Artículo 6.** Las Directrices Generales de Movilidad (DGM)

1. Las Directrices Generales de Movilidad constituyen el marco orientador para la aplicación de los objetivos de movilidad de la presente Ley Foral mediante el establecimiento de orientaciones, criterios, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control. Estas Directrices deben establecer la relación entre la movilidad terrestre y el resto de medios, y los servicios necesarios para que funcionen. Deben establecer también la relación entre el uso del suelo y la oferta de transporte público y colectivo.

2. Las Directrices Generales de Movilidad se aplican a todo el territorio foral y deben adecuarse a las directrices establecidas por la Estrategia Territorial de Navarra.

3. El Departamento competente en materia de ordenación del territorio en colaboración con el que lo sea en materia de infraestructuras de movilidad y servicios de transporte debe elaborar las Directrices Generales de Movilidad, con la colaboración de los demás Departamentos de la Administración de la Comunidad Foral cuyas competencias puedan quedar afectadas y de las organizaciones asociativas de entes locales, conforme a lo que reglamentariamente se determine. Corresponde al Gobierno, una vez vistos los informes del Consejo Social de Política Territorial, dar cuenta al Parlamento de Navarra de la aprobación de estas Directrices.

4. Las Directrices Generales de Movilidad deben revisarse, como mínimo, cada seis años.

### **Artículo 7.** Los planes directores de movilidad (PDM)

1. Los planes directores de movilidad tienen por objeto el desarrollo territorializado de las Directrices Generales de Movilidad.

2. Los planes directores de movilidad tienen naturaleza de Plan Director de Acción Territorial:

3. El ámbito territorial de los planes directores de movilidad será el determinado por las Directrices Generales de Movilidad y coincidirá con el de los Planes de Ordenación Territorial a los que han de desarrollar.

4. El contenido mínimo de los planes directores de movilidad es el siguiente:

a) Seguimiento y gestión de la movilidad de la zona.

b) Ordenación del tráfico interurbano de automóviles.

c) Promoción de los transportes públicos colectivos.

d) Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie.

e) Ordenación y explotación de la red viaria principal de la zona.

f) Organización del aparcamiento intrazonal.

g) Transporte y distribución de mercancías.

5. El proceso de elaboración y tramitación de los planes directores de movilidad deberá establecerse reglamentariamente, debiendo garantizar la participación de los entes locales afectados, de los organismos y entidades representativos en el ámbito de la movilidad, y de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Foral cuyas competencias pueden quedar afectadas. La iniciativa corresponde a la autoridad territorial de la movilidad del ámbito correspondiente o, en caso de que este ente no haya sido constituido, al Departamento de la Administración de la Comunidad Foral competente en materia de ordenación del territorio en los demás casos.

6. La aprobación definitiva de los planes directores de movilidad corresponde al Gobierno, a propuesta del Departamento competente en materia de ordenación del territorio, previo informe del Consejo Social de Política Territorial y de la Comisión de Ordenación del Territorio de Navarra.

7. Los planes directores de movilidad deben ser revisados siempre que se modifiquen las Directrices Generales de movilidad y, en todo caso, cada seis años.

8. Las determinaciones de los planes directores de movilidad deben ser incorporadas por los instrumentos y los documentos de planificación de rango inferior y, en general, por los instrumentos de planeamiento urbanístico o sectorial.

#### **Artículo 8.** Los planes específicos

1. Los planes específicos tienen por objeto el desarrollo sectorializado de las Directrices Generales de Movilidad, para los diferentes medios o infraestructuras de movilidad, tanto en el caso de

transporte de personas como en el caso de transporte de mercancías.

2. Los planes específicos y sus modificaciones y revisiones se deben elaborar y aprobar de conformidad con lo que se establezca reglamentariamente, sin perjuicio de la necesaria aplicación de la normativa sectorial que los establezca. En este proceso deben participar los entes locales afectados y los organismos y entidades representativos en el ámbito de la movilidad.

3. El Departamento de la Administración de la Comunidad Foral competente en materia de ordenación del territorio debe velar por la coherencia de las determinaciones que los planes directores de movilidad y los planes específicos establezcan.

4. Los planes específicos que comprenden el conjunto de Navarra tienen la consideración de planes territoriales sectoriales.

#### **Artículo 9.** Los planes de movilidad urbana (PMU)

1. Los planes de movilidad urbana son el documento básico para configurar las estrategias de movilidad sostenible de los municipios de la Comunidad Foral de Navarra.

2. El ámbito territorial de los planes de movilidad urbana es el del municipio o, con el acuerdo correspondiente de los ayuntamientos afectados, el de varios municipios con un esquema de movilidad interdependiente, tanto si integran un área urbana continua como si no la integran.

3. El contenido de los planes de movilidad debe adecuarse a los criterios y orientaciones establecidos por los planes directores de movilidad de su ámbito y, si procede, a los planes específicos, y debe incluir un plan de acceso a los sectores industriales de su ámbito territorial.

4. La iniciativa para elaborar y aprobar los planes de movilidad urbana corresponde a los ayuntamientos.

5. En el proceso de elaboración de los planes de movilidad urbana debe quedar garantizada la participación del Consejo Social de Política Territorial y de los organismos, entidades y sectores sociales vinculados a la movilidad. Antes de aprobarlos, es preciso el informe de la autoridad territorial de la movilidad de su ámbito territorial o, en caso de que este ente no haya sido constituido, del Departamento competente en materia de ordenación del territorio. En este informe, el ente correspondiente debe pronunciarse sobre la coherencia del plan con los criterios y orientacio-



nes establecidos por el correspondiente plan director de movilidad y debe velar por la misma.

6. La elaboración y aprobación de los planes de movilidad urbana son obligatorias para los municipios que, de acuerdo con la normativa de régimen local o el correspondiente plan director de movilidad, deban prestar el servicio de transporte colectivo urbano de viajeros.

7. Los planes de movilidad urbana deberán integrarse en los planes generales municipales

8. Los planes de movilidad urbana deben revisarse cada seis años.

### **CAPÍTULO III**

#### **Instrumentos de programación**

##### **Artículo 10.** Instrumentos de programación

Para la aplicación de los planes directores de movilidad en lo que concierne a la financiación de las infraestructuras y la determinación de los servicios necesarios se establecen los siguientes instrumentos de programación:

- a) El programa de inversiones.
- b) Los planes de servicios.

##### **Artículo 11.** El programa de inversiones

1. El programa de inversiones es el instrumento que define las prioridades y los mecanismos de financiación de las infraestructuras y servicios para la movilidad que establecen los planes directores de movilidad.

2. El programa de inversiones establece la programación de las actuaciones en los medios de transporte y los recursos de que se dispone para financiarlas en un período mínimo de cuatro años.

3. Las prioridades de inversión deben fijarse según una evaluación multicriterio de las alternativas, que debe tener en cuenta parámetros económicos, sociales y ambientales.

4. La elaboración del programa de inversiones corresponde al órgano que, de acuerdo con el artículo 7.4, elabore el plan director de movilidad correspondiente. La aprobación de la financiación de las actuaciones programadas corresponde a la administración competente en cada caso, de acuerdo con el procedimiento aplicable.

5. La elaboración del programa de inversiones debe ser comunicada al Consejo Social de Política Territorial y a las administraciones con competencias sobre los medios de transporte y las infraestructuras por las que circulan.

##### **Artículo 12.** Los planes de servicios

1. Los servicios de un determinado medio de transporte pueden programarse mediante la formulación de un plan de servicios que regule el grado de participación de los operadores en su gestión. En el caso del transporte de viajeros por carretera, debe tomarse en consideración la posible complementariedad del transporte escolar.

2. El ámbito del plan de servicios debe coincidir con el de los planes directores de movilidad y su contenido debe adecuarse a los mismos.

3. Las administraciones competentes sobre el medio de transporte de que se trate elaboran y aprueban el plan de servicios, visto el informe de la autoridad territorial de la movilidad, con la participación del resto de administraciones, organismos y entidades vinculados.

4. Las actuaciones de las administraciones con competencias sobre el medio de transporte de que se trate deben coordinarse mediante los convenios de colaboración correspondientes.

5. Los planes de servicios deben analizar y proponer las medidas adecuadas para que pueda accederse a pie y en bicicleta a todas las paradas y estaciones.

6. Para la consecución de los objetivos del plan de servicios, las administraciones y los entes competentes sobre los medios y servicios de transporte pueden promover la formalización de contratos programa con las empresas que prestan el servicio.

### **CAPÍTULO IV**

#### **Instrumentos de evaluación y seguimiento**

##### **Artículo 13.** Instrumentos de evaluación y seguimiento

1. Para la evaluación de los instrumentos de planificación y para el análisis de los efectos que éstos puedan producir cuando se apliquen, se establecen los siguientes instrumentos de evaluación y seguimiento:

- a) El Observatorio de la Movilidad.
- b) Los indicadores establecidos por los propios instrumentos de planificación.
- c) El estudio de viabilidad.
- d) La evaluación de impacto ambiental.
- e) El estudio de evaluación de la movilidad generada y de las condiciones de seguridad.

2. El departamento competente en materia de ordenación del territorio debe elaborar, con los datos facilitados por el Observatorio de la Movilidad y los indicadores establecidos por el artículo 15, un informe, que debe presentarse cada dos años al Parlamento y al Consejo Social de Política Territorial.

#### **Artículo 14.** El Observatorio de la Movilidad

1. El Observatorio de la Movilidad, integrado en el Observatorio Territorial de Navarra, se configura como un instrumento de recogida y difusión de la información más relevante en materia de movilidad y de su grado de sostenibilidad.

2. Los datos que recoge el Observatorio de la Movilidad son públicos y deben figurar agregados para Navarra y territorializados para los ámbitos definidos en las Directrices Generales de Movilidad, sin perjuicio de que se concreten, progresivamente, en la medida de lo posible, para el ámbito del municipio.

3. Los datos recogidos por el Observatorio de la Movilidad deben referirse, como mínimo, a los objetivos cuantitativos y cualitativos, los indicadores de movilidad, los servicios públicos de transporte, las cuentas del transporte y las informaciones ya disponibles en otros observatorios u organismos.

#### **Artículo 15.** Indicadores de movilidad

1. Los instrumentos de planificación deben establecer los indicadores de movilidad, los cuales deben cubrir las siguientes categorías:

- a) Accesibilidad.
- b) Impacto ambiental y territorial.
- c) Emisiones de gases de efecto invernadero.
- d) Impacto sonoro.
- e) Seguridad.
- f) Costes sociales y eficiencia de los sistemas.
- g) Capacidad, oferta y demanda.
- h) Calidad del servicio.
- i) Consumo energético.
- j) Intermodalidad.

2. Los indicadores de movilidad deberán también adaptarse a los estándares internacionales acordados por la Unión Europea, especialmente en las políticas de integración ambiental.

#### **Artículo 16.** Estudio de viabilidad

1. El estudio de viabilidad tiene por objeto evaluar el impacto que comporta la creación, modificación o adaptación de una infraestructura o un servicio de transporte, tanto desde el punto de vista de la oferta y la demanda como desde las perspectivas económico-financiera, ambiental, de seguridad y funcional. La evaluación de cada estudio debe tener presente la realidad poblacional, social y laboral de las diferentes zonas de Navarra y debe aplicar los criterios correspondientes a estas diferencias.

2. Los planes directores de movilidad y los planes de movilidad urbana deben disponer de un estudio de viabilidad que contenga, para cada nueva infraestructura de transporte prevista, la evaluación de la demanda, el análisis de los costes de implantación y amortización, y de los costes e ingresos de operación y mantenimiento la valoración de las posibles afectaciones medioambientales y de los costes sociales, y un análisis de funcionalidad que garantice la eficacia, ergonomía y seguridad del sistema.

#### **Artículo 17.** Evaluación de impacto ambiental

Los instrumentos de planificación establecidos por la presente Ley deben someterse a una evaluación de su impacto ambiental, de acuerdo con lo establecido por la legislación vigente.

#### **Artículo 18.** Estudio de evaluación de la movilidad generada

1. El estudio de evaluación de la movilidad generada evalúa el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva planificación o una nueva implantación de actividades y la capacidad de absorción de los servicios viarios y sistemas de transporte, incluidos los sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos en bicicleta o a pie. Asimismo, valora la viabilidad de las medidas propuestas para gestionar de modo sostenible la nueva movilidad y, especialmente, las fórmulas de participación del promotor o promotora para colaborar en la solución de los problemas derivados de esta nueva movilidad generada.

2. El estudio de evaluación de la movilidad generada debe incluirse, como mínimo, en los planes territoriales de equipamientos o servicios, planes directores, planes de ordenación municipal o instrumentos equivalentes y proyectos de nuevas instalaciones que se determinen por reglamento.

3. El estudio de evaluación de la movilidad generada debe someterse a información pública,

conjuntamente con el plan o proyecto de que se trate, y debe ser sometido a informe de la autoridad territorial de la movilidad.

4. Para la aprobación definitiva de los planes o proyectos que han motivado la elaboración del estudio de evaluación de la movilidad generada, deben tomarse en consideración y valorarse las conclusiones del mismo. Si los planes o proyectos no siguen las determinaciones del estudio deben justificarlo.

5. En el estudio de la movilidad generada debe tomarse en consideración la posibilidad de que los promotores de la actividad de que se trate participen en la financiación del incremento de los servicios de transporte público que resulten pertinentes, de acuerdo con lo que se establezca por reglamento.

## **CAPÍTULO V**

### **Órganos de Gestión y participación**

**Artículo 19.** Órganos de gestión y participación

Se establecen los siguientes órganos de gestión y de participación:

- a) Las autoridades territoriales de la movilidad.
- b) El Consejo Social de Política Territorial.
- c) Los consejos territoriales de la movilidad.

**Artículo 20.** Las autoridades territoriales de la movilidad

1. Para elaborar y gestionar los planes directores de movilidad, el departamento competente en materia de ordenación del territorio y los entes locales del ámbito territorial correspondiente pueden promover la constitución de consorcios, que se constituyan en autoridades territoriales de la movilidad.

2. Pueden incorporarse a los consorcios que se constituyan las administraciones con competencias en materia de movilidad y las administraciones comprometidas financieramente por infraestructuras o servicios de movilidad en el ámbito territorial correspondiente.

3. Las autoridades territoriales de la movilidad deben constituirse en los ámbitos coincidentes con los de los planes directores de movilidad.

4. La composición y el régimen jurídico, orgánico y funcional de las autoridades territoriales de la movilidad deben determinarse por reglamento, el cual debe procurar que exista una representación paritaria entre la Administración de la Comu-

nidad Foral por un lado y las demás administraciones por otro. Presidirá dichas autoridades el titular del Departamento competente en materia de ordenación del territorio o la persona que éste designe.

5. Corresponden a las autoridades territoriales de la movilidad las siguientes funciones:

- a) La elaboración, tramitación y evaluación de los planes directores de movilidad.
- b) La emisión de informes con respecto a los planes de movilidad urbana, planes de servicios y estudios de evaluación de la movilidad generada.
- c) La aplicación y financiación de medidas para el uso racional del vehículo privado.
- d) La elaboración y financiación de propuestas para el uso racional de las vías y del espacio público, en aspectos como el aparcamiento, las áreas de peatones o la implantación de carriles reservados para el transporte público o las bicicletas.

e) El fomento de la cultura de la movilidad sostenible entre los ciudadanos.

f) La elaboración de propuestas de mejora de la seguridad en el transporte.

6. Corresponden a las autoridades territoriales de la movilidad las funciones que las administraciones que las compongan acuerden de la forma que se determine por reglamento en relación con las siguientes materias:

- a) La planificación y coordinación de los servicios de transporte público y colectivo con origen y destino en su ámbito territorial, así como del transporte de mercancías.
- b) La política de tarifas de los servicios de transporte público adheridos.

**Artículo 21.** El Consejo Social de Política Territorial

El Consejo Social de Política Territorial, en materia de infraestructuras de movilidad y servicios de transporte, actuará como órgano consultivo, asesor y de concertación y participación de las administraciones, organismos, corporaciones, entidades y sectores sociales vinculados a la movilidad.

**Artículo 22.** Funciones del Consejo Social de Política Territorial

El Consejo Social de Política Territorial, en materia de movilidad y transportes tendrá las siguientes funciones:

a) Proponer acciones para el estudio de la movilidad y de la demanda de servicios de transporte por parte de los ciudadanos y los sectores económicos.

b) Evaluar las acciones emprendidas en materia de organización de la movilidad de personas y mercancías prestando una especial atención a las cuestiones vinculadas a la intermodalidad, y hacer el seguimiento de las mismas.

c) Informar sobre los instrumentos de planificación en los casos que la presente Ley establece y sobre cualquier asunto que pueda serle sometido por el Gobierno de Navarra, los titulares de los Departamentos competentes en materia de ordenación del territorio y de infraestructuras de la movilidad y de transporte o las demás administraciones competentes en materia de movilidad.

d) Informar sobre los proyectos de disposiciones normativas que afecten a las materias vinculadas a la movilidad.

e) Formular las recomendaciones que estime adecuadas a partir del informe bienal sobre la movilidad

f) Recibir información, con la periodicidad que se determine, con respecto a las políticas de ordenación viaria, de transporte público colectivo y de los demás sistemas de transporte de bajo impacto, como el desplazamiento a pie o en bicicleta, que sean establecidas por las administraciones competentes en la materia.

g) Impulsar estudios sobre la modelización para la planificación de la movilidad.

h) Impulsar la obtención y mantener el seguimiento de la información necesaria sobre movilidad y servicios de transporte con el fin de poder tomar decisiones de planificación y gestión.

i) Resolver, en términos de arbitraje, las controversias que le sean planteadas en materias de su competencia.

j) Cualquier otra que le sea encomendada por las disposiciones legales o reglamentarias que regulen aspectos vinculados a la movilidad, ordenación viaria y transportes.

**Artículo 23.** Los consejos territoriales de la movilidad

1. Los municipios, agrupaciones de municipios, mancomunidades y autoridades territoriales de movilidad pueden constituir, en el ámbito del territorio de sus planes de movilidad urbana o de su plan director de movilidad, consejos territoriales de movilidad, como órganos de consulta y par-

ticipación de los diferentes agentes representativos de los organismos y entidades vinculados a esta materia y de los ciudadanos.

2. La composición y el régimen orgánico y funcional de los consejos territoriales de movilidad deben ser determinados por el ente promotor correspondiente de manera que el nivel de participación cívica y social que les sea propio quede garantizado.

#### **Disposición adicional primera.**

El Plan Director de Carreteras de Navarra y el Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona/Iruñerria, tienen el carácter de Plan específico establecido por el artículo 8 de la presente Ley.

#### **Disposición adicional segunda.**

Corresponde a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona la coordinación del sistema de transporte público urbano en el ámbito establecido por la Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, reguladora del transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona-Iruñerria.

#### **Disposición adicional tercera.**

En el plazo de tres años a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno de Navarra, en colaboración con los ayuntamientos afectados, debe elaborar un plan de movilidad específico para los polígonos industriales y las zonas de actividades económicas que cumplan las condiciones, en cuanto a superficie y número de empresas y trabajadores, que se determinen por reglamento. Este plan debe crear la figura del gestor o gestora de la movilidad en cada una de estas áreas y debe establecer su régimen de implantación y su financiación con cargo a las empresas que operan en dichas áreas.

#### **Disposición adicional cuarta.**

Cuando revise el Plan foral de seguridad vial, el Gobierno debe tener en cuenta el objetivo de fomentar propuestas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad vial a que se refiere el artículo 3.

#### **Disposición adicional quinta.**

El Gobierno debe aprobar un programa específico para introducir progresivamente los medios teleinformáticos y las nuevas tecnologías en la gestión de la movilidad, con el objetivo de cumplir lo establecido por el artículo 3.p).

**Disposición adicional sexta.**

El titular del Departamento competente en materia de ordenación de territorio debe adoptar, en el plazo de un año, las medidas necesarias para poner en funcionamiento el Observatorio de la Movilidad como una sección específica del Observatorio Territorial de Navarra a que se refiere el artículo 14.

**Disposición adicional séptima.**

El Gobierno, en el desarrollo reglamentario de la presente Ley, debe determinar los parámetros de la oferta de servicios de transporte público que ha de cubrir las necesidades de cada municipio en función de las características de la demanda.

**Disposición adicional octava.**

En el plazo de un año a partir de la aprobación de la presente Ley, el Gobierno debe presentar un proyecto de ley de financiación del transporte público, de la movilidad sostenible y de promoción del uso de los combustibles alternativos que regule su marco organizativo.

**Disposición adicional novena.**

Las agrupaciones, asociaciones y entidades de usuarios del transporte público legalmente constituidas tienen la consideración de interlocutores ante los órganos competentes de las diferentes administraciones públicas de Navarra y las empresas concesionarias y deben ser oídos en lo que concierne a las cuestiones que afecten a la prestación de los servicios públicos de transporte y su financiación.

**Disposición adicional décima.**

En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno debe presentar un plan de medidas de fomento de la movilidad sostenible del transporte de mercancías para alcanzar en Navarra los objetivos de la política común de transportes de la Unión Europea.

**Disposición transitoria primera.**

Mientras no se aprueben las Directrices Generales de Movilidad, corresponde al Gobierno de Navarra determinar los ámbitos territoriales para los que es preciso elaborar un plan director de movilidad, previo acuerdo de las administraciones locales afectadas.

**Disposición transitoria segunda.**

Mientras no se aprueben los planes de movilidad urbana a que se refiere la presente Ley, no podrá aprobarse ningún nuevo proyecto urbanístico que suponga una inversión superior a 25 millones de euros, salvo los proyectos que tengan un estudio de evaluación de la movilidad generada que los avale.

**Disposición final primera.**

Se faculta al Gobierno de Navarra para adoptar las disposiciones necesarias para desarrollar y aplicar la presente Ley Foral en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**Disposición final segunda.**

Las Directrices Generales de Movilidad deben ser aprobadas inicialmente en el plazo de dos años a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

**Disposición final tercera.**

En el plazo de un año a contar desde la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno de Navarra debe presentar el estudio de los costes sociales del transporte en la Comunidad Foral, desagregando las magnitudes a los ámbitos territoriales inferiores.

**Disposición final cuarta.**

La presente Ley Foral entrará en vigor al mes de su publicación en el Boletín Oficial de Navarra.

---

**Serie E:  
INTERPELACIONES, MOCIONES Y DECLARACIONES POLÍTICAS**

---

**Moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a aprobar un convenio que garantice sacar el trazado del tren fuera de Tudela**

*RECHAZO POR LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES*

En sesión celebrada el día 20 de febrero de 2004, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones de la Cámara rechazó la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a aprobar un convenio que garantice sacar el trazado del tren fuera de Tudela, presentada por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida de Nava-

rra-Nafarroako Ezker Batua y publicada en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra núm. 24 de 24 de noviembre de 2003.

Pamplona, 23 de febrero de 2004

El Presidente: Rafael Gurrea Induráin

---

**Moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a realizar un informe geotécnico sobre la situación del subsuelo de la calle Mayor de Sesma**

*RECHAZO POR LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES*

En sesión celebrada el día 20 de febrero de 2004, la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones de la Cámara rechazó la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a realizar un informe geotécnico sobre la situación del subsuelo de la calle Mayor de Sesma, presentada por el Grupo Parlamentario Izquierda

Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua y publicada en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra núm. 6 de 2 de febrero de 2004.

Pamplona, 23 de febrero de 2004

El Presidente: Rafael Gurrea Induráin

**Serie G:  
INFORMES, CONVOCATORIAS E INFORMACIÓN PARLAMENTARIA**

## Plantilla orgánica del Parlamento de Navarra a 23 de febrero de 2004

En sesión celebrada el día 23 de febrero de 2004, la Mesa del Parlamento de Navarra adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

El artículo 14.1 del Estatuto del Personal del Parlamento de Navarra establece la obligación de aprobar anualmente la plantilla orgánica del personal al servicio de la Cámara.

En su virtud, SE ACUERDA:

**1.º** Aprobar la siguiente plantilla orgánica del personal al servicio del Parlamento de Navarra, a 23 de febrero de 2004.

**2.º** Ordenar su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra.

Pamplona, 25 de febrero de 2004

El Presidente: Rafael Gurrea Induráin

a) Personal funcionario.

	Número	Nivel	Libre Designac.	Exclusividad	Incompatibilidad	Puesto Trabajo	Compl. Nivel	Compl. Especif.
<b>SECRETARÍA GENERAL</b>								
Ltrado Mayor	1	A	X	55		75		16
<b>Secretaría de la Mesa y Junta de Portavoces</b>								
Jefe Administrativo	1	C	X			41,68	12	
Administrativo	1	C				31,68	12	
<b>SERVICIOS JURÍDICOS</b>								
Ltrados	4	A		55		50		
<b>SERVICIOS GENERALES</b>								
Jefe Técnico Administrativo	1	B		55		30		
Técnico Diplomado (**)	1	B		55		5		
Técnico de Gestión Administrativa	1	B			35	20		
Técnico Informático	1	A			35	20		
Técnico Informático	2	B			35	20		
Administrativos (*)	5	C				31,68	12	
Oficial Técnico (**)	1	C		55		6	12	
<b>Ujier Mayor</b>								
Ujier Mayor	1	D				32	15	
Ujieres	10	D				22	15	
<b>SERVICIO DE PRENSA, PUBLIC. Y PROTOCOLO</b>								
Jefe de Prensa	1	A		55		50		
Traductores	5	A		55		4		
Técnico de Protocolo	1	B			35	20		
Administrativo (*)	1	C				31,68	12	
Transcriptores (*)	6	C				31,68	12	
<b>Jefatura de Protocolo</b>								
Jefe Administrativo	1	C				41,68	12	

	Número	Nivel	Libre Designac.	Exclu-sividad	Incompa-tibilidad	Puesto Trabajo	Compl. Nivel	Compl. Especif.
<b>SERVICIO DE ARCHIVO, BIBLIOTECA Y DOCUM.</b>								
Jefe Archivero-Bibliotecario	1	A		55		30		
Ayudante de Biblioteca y Documentalista	2	B			35	20		
Administrativo (*)	2	C				31,68	12	
<b>SERVICIO DE INTERV. Y ASUNTOS ECONÓMICOS</b>								
Jefe Interventor	1	B		55		30		15
Técnico de Gestión Admva.	1	B			35	20		
Administrativos	2	C				31,68	12	
<b>OFICINA DE LA DEFENSORA DEL PUEBLO DE NAVARRA</b>								
Técnico de Gestión Administrativa.	1	B			35	20		
Administrativo	2	C				31,68	12	
Ujjer	1	D				22	15	

(\*) 1 con título de euskera.

(\*\*) A extinguir.

b) Personal eventual

Cantidad	Puesto de trabajo	Libre designación
1	Jefe de Gabinete de Presidencia	X
1	Secretario Presidencia	X
1	Secretario miembros de la Mesa	X
9	Asistentes de los Grupos Parlamentarios	X

b) Personal eventual de la Defensora del Pueblo

Cantidad	Puesto de trabajo	Libre designación
2	Asesor Responsable Área	C
2	Asesor Técnico	C
1	Secretaría del Defensor del Pueblo	G

C = Cargo eventual de la Oficina de la Defensora del Pueblo de Navarra.

G= Eventual del Gabinete.



## Relación de funcionarios al servicio del Parlamento de Navarra a 31 de diciembre de 2003

En sesión celebrada el día 23 de febrero de 2004, la Mesa del Parlamento de Navarra adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

1.º Aprobar la siguiente relación de funcionarios al servicio del Parlamento de Navarra, a 31 de diciembre de 2003.

2.º Ordenar su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra.

Pamplona, 25 de febrero de 2004

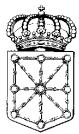
El Presidente: Rafael Gurrea Induráin

Apellidos y nombre	Nivel	Grado	Puestos de trabajo	Situación administrativa
<b>SECRETARÍA GENERAL</b>				
DÍEZ LAGO, P. <b>Secretaría de la Mesa y Junta de Portavoces</b>	A	5	Letrado Mayor	Activo
ALFARO ERVITI, C.	C	6	Jefa Administrativa	Activo
LASECA ESCUER, J.R.	C	5	Administrativo	Activo
<b>SERVICIOS JURÍDICOS</b>				
BERMEJO GARDE, M.	A	5	Letrado	Serv. Especiales
PULIDO QUECEDO, M.F.	A	5	Letrado	Serv. Especiales
ESPARZA OROZ, M.	A	5	Letrado	Activo
VACANTE	A		Letrado	
<b>SERVICIOS GENERALES</b>				
CERRO PAÚL, F. J. DEL	B	6	Jefe Serv. Grales.	Activo
LARRAÑETA LIZARRONDO, M. V.	B	7	Técnico Diplomado	Activo
VACANTE	B		Técnico de Gestión Administrativa	
LOYOLA ERASO, P.	A	4	Técnico Informático	Activo
ARANAZ JIMÉNEZ, E.	B	2	Técnico Informático	Activo
ARDAIZ EGÜÉS, A.	C	5	Administrativo	Serv. Especiales
BEAR SANZ, C.	C	4	Administrativo	Activo
DÍAZ DE RADA TURUMBAY, J.C.	C	7	Administrativa	Activo
MIGUÉLIZ GARCÉS, I.	C	4	Administrativo *	Activo
LEZÁUN JUÁNIZ, M.	C	4	Administrativo	Serv. Especiales
EQUIZA MAQUIRRIÁIN, J. M.	C	4	Oficial Técnico	Activo
<b>Ujier Mayor</b>				
ANSORENA URRIZA, A.	D	4	Ujier Mayor	Activo
ADOT LOPERENA, M.A.	D	4	Ujier	Activo
ARIZCUREN REY, M. Á.	D	5	Ujier	Serv. Especiales
FADRIQUE GARDE, I.	D	5	Ujier	Activo
ENECOIZ SEGURA, F.	D	3	Ujier	Activo
MARTÍNEZ ORDUÑA, M. J.	D	3	Ujier	Serv. Especiales
MONEO MARTÍNEZ. M.I.	D	3	Ujier	Activo
TORRES IBARROLA, J. M.	D	4	Ujier	Activo
URMENETA MARÍN, O.	D	4	Ujier	Activo
VENTURA ARBILLA, A.I.	D	5	Ujier	Activo
VACANTE	D		Ujier	

Apellidos y nombre	Nivel	Grado	Puestos de trabajo	Situación administrativa
<b>SERVICIO DE PRENSA, PUBLIC. Y PROTOCOLO</b>				
GIL MARTÍNEZ, C. J.	A	5	Jefe de Prensa	Activo
ARANA BAREÑO, A.	A	2	Traductor	Activo
ARISTEGUIETA OQUIÑENA, X.	A	2	Traductor	Activo
ETXEBARRIA ARIZNABARRETA, M.	A	3	Traductora	Activo
IRIARTE CILVETI, M.	A	2	Traductor	Activo
IRIZAR APAOLAZA, A.	A	2	Traductor	Activo
VACANTE	B		Técnico de Protocolo **	
ARMENDÁRIZ SENBEROIZ, B.	C	4	Administrativa *	Activo
ARANAZ MARTÍ, C.	C	4	Transcriptora	Activo
HUARTE CAMPIÓN, A. I.	C	5	Transcriptora	Activo
PALMA ROMERO, F.	C	4	Transcriptora	Activo
SÁENZ GARCÍA, M. C.	C	4	Transcriptora	Serv. Especiales
SANTIAGO SEGOVIA, I. DE	C	3	Transcriptor *	Activo
SEVINÉ RUIZ, M.	C	1	Transcriptora	Activo
<b>Jefatura de Protocolo</b>				
HUALDE ARBIZU, N.	C	7	Jefa Administrativa	Activo
<b>SERVICIO DE ARCHIVO, BIBLIOTECA Y DOCUMENTACIÓN</b>				
FORTÚN PÉREZ DE CIRIZA, L. J.	A	5	Jefe Archivero Bibl.	Activo
ITURRI VILLANUEVA, A	B	2	Ayudante de Bibl. y Documentalista	Activo
ALEGRÍA GOÑI, M.C.	B	2	Ayudante de Bibl. y Documentalista	Activo
MITXELENA ENBIL, I. A.	C	3	Administrativa *	Activo
VACANTE	C		Administrativo	
<b>SERVICIO DE INTERVENCIÓN Y ASUNTOS ECONÓMICOS</b>				
ZULET RECALDE, F.	B	5	Jefe Interventor	Activo
VIDÁN ASTIZ, LAURA.	B	1	Técnico de Gestión Administrativa	Activo
FERNÁNDEZ GELOS, M <sup>a</sup> . V.	C	5	Administrativa	Activo
PÉREZ DE RADA ARÍSTEGUI, M. E	C	7	Administrativa	Activo
<b>OFICINA DE LA DEFENSORA DEL PUEBLO DE NAVARRA</b>				
VACANTE	B		Técnico Gestión Administrativa	
ECHEVERRIA UHALTE, CELINA	C	6	Administrativa	Activo
LAINÉZ GIL, MAR	C	5	Administrativo	Activo
VACANTE	D		Ujier	

(\*) Plaza con título de euskera

(\*\*) Plaza con título de inglés



BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO  
DE NAVARRA

## BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

*Nombre* .....

*Dirección* .....

*Teléfono* ..... *Ciudad* .....

*C. P.* ..... *Provincia* .....

Forma de pago:

Transferencia o ingreso en la cuenta corriente de Caja Navarra, número 2054/0000 41 110007133.9

<b>PRECIO DE LA SUSCRIPCIÓN</b> <b>BOLETÍN OFICIAL Y DIARIO DE SESIONES</b> Un año ..... 41,00 euros Precio del ejemplar Boletín Oficial ..... 1,05 » Precio del ejemplar Diario de Sesiones ..... 1,23 »	<b>REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN</b> <b>PARLAMENTO DE NAVARRA</b> «Boletín Oficial del Parlamento de Navarra» Navas de Tolosa, 1 31002 PAMPLONA
---	--