



BOLETIN OFICIAL
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura

Pamplona, 4 de febrero de 2011

NÚM. 6

S U M A R I O

SERIE A:

Proyectos de Ley Foral:

—Proyecto de Ley Foral integral de movilidad sostenible y ordenación del transporte en la Comunidad Foral de Navarra (Pág. 2).

SERIE G:

Informes, Convocatorias e Información Parlamentaria:

—Informe especial sobre la integración de los escolares inmigrantes en la Enseñanza Secundaria Obligatoria, elaborado por la Oficina del Defensor del Pueblo de Navarra (Pág. 30).

**Serie A:
PROYECTOS DE LEY FORAL**

Proyecto de Ley Foral integral de movilidad sostenible y ordenación del transporte en la Comunidad Foral de Navarra

En sesión celebrada el día 31 de enero de 2011, 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.a) de la Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra, el Gobierno de Navarra, por Acuerdo de 17 de enero de 2011, ha remitido al Parlamento de Navarra el proyecto de Ley Foral Integral de Movilidad Sostenible y Ordenación del Transporte en la Comunidad Foral de Navarra.

En su virtud, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 126 del Reglamento de la Cámara, previa audiencia de la Junta de Portavoces, SE ACUERDA:

1.º Disponer que el proyecto de Ley Foral Integral de Movilidad Sostenible y Ordenación del Transporte en la Comunidad Foral de Navarra se tramite por el procedimiento ordinario.

2.º Atribuir la competencia para dictaminar sobre el referido proyecto a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

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

A partir de la publicación del proyecto se abre un **plazo de quince días hábiles, que finalizará el día 22 de febrero de 2011, a las 12 horas**, durante el cual los Grupos Parlamentarios, las Agrupaciones de Parlamentarios Forales y los Parlamentarios Forales podrán formular enmiendas al mismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento.

Pamplona, 1 de febrero de 2011.

La Presidenta: Elena Torres Miranda

Proyecto de Ley Foral integral de movilidad sostenible y ordenación del transporte en la Comunidad Foral de Navarra

ÍNDICE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales.

Capítulo I. Objeto, ámbito y principios inspiradores.

Capítulo II. Definiciones y clasificaciones.

Capítulo III. Competencias.

Capítulo IV. Relaciones interadministrativas.

TÍTULO I. Movilidad sostenible.

Capítulo I. Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible.

Capítulo II. Fomento de los modos sostenibles.

Capítulo III. Órganos de seguimiento y participación.

TÍTULO II. Transporte público de viajeros.

Capítulo I. El servicio público de transporte.

Capítulo II. Los proyectos de servicio público de transporte.

Capítulo III. Contratación de los servicios públicos de transporte.

Capítulo IV. Títulos de transporte, tarifas y financiación del transporte.

Capítulo V. Disposiciones particulares sobre determinados tipos de transporte.

TÍTULO III. Derechos y deberes de los usuarios y operadores en relación con la movilidad y el trans-

porte público. La Junta Arbitral del Transporte de Navarra.

Capítulo I. Derechos y deberes de los usuarios y operadores en relación con la movilidad y el transporte público.

Capítulo II. La Junta Arbitral del Transporte de Navarra.

TÍTULO IV. Infraestructuras de transporte: infraestructuras viarias. estaciones. infraestructuras logísticas. Integración en el entorno.

Capítulo I. Planificación y servicios en las infraestructuras viarias.

Capítulo II. Estaciones de viajeros.

Capítulo III. Infraestructuras logísticas.

Capítulo IV. Integración de las infraestructuras del transporte con el entorno.

TÍTULO V. Inspección, infracciones y sanciones.

Capítulo I. La Inspección del transporte.

Capítulo II. Infracciones y sanciones.

Capítulo III. Procedimiento sancionador.

Disposiciones adicionales.

Primera. Consejo de Movilidad y Transportes de Navarra.

Segunda. Modificaciones de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

Tercera. Igualdad de género.

Disposición transitoria.

Única. Planes de Movilidad Específicos.

Disposición derogatoria.

Disposición Derogatoria Única. Derogación Normativa.

Disposiciones finales.

Primera. Elaboración del Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible.

Segunda. Planes Municipales o Supramunicipales de Movilidad Sostenible.

Tercera. Adaptación de las Ordenanzas Municipales a lo previsto en esta Ley Foral.

Cuarta. Supletoriedad.

Quinta. Desarrollo reglamentario.

Sexta. Entrada en vigor.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1

Los artículos 49.1.f) y 49.2 y 3 de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra, contienen la regulación de las competencias de la Comunidad Foral de Navarra en materia de transportes estableciendo que Navarra, en virtud de su régimen foral, tiene competencias exclusivas sobre los ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio foral y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios (artículo 49.1.f). Así mismo corresponde a Navarra la ejecución de la legislación del Estado en materia de ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en territorio foral, sin perjuicio de la ejecución directa que el Estado puede reservarse (artículo 49.2) y, en todo caso, sobre dichas materias Navarra conservará íntegramente las facultades y competencias que actualmente ostenta (artículo 49.3).

Por su parte, el artículo 44.1 de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra atribuye a Navarra la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda.

2

Navarra, en ejercicio de las competencias exclusivas reconocidas por el artículo 49.1.f) de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra, aprobó la Ley Foral 7/1998, de 1 de junio, del transporte público urbano por carretera, la Ley Foral 8/1998, del transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona-Iruñerria, la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi y la Ley Foral 5/2010, de 6 de abril, de accesibilidad universal y diseño para todas las personas. Esta última precisa de desarrollo reglamentario en materia de transportes.

A su vez, en ejercicio de las competencias reconocidas en el artículo 44.1 aprobó la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

3

En las últimas décadas la necesidad de movilidad de las personas y las mercancías ha experimentado un gran crecimiento. Los múltiples modos de transporte y las mejores infraestructuras existentes ofrecen grandes posibilidades de desplaza-

miento pero esta movilidad genera efectos negativos en varios ámbitos. La contaminación atmosférica, el ruido, la ocupación y fragmentación del espacio, los accidentes, el elevado consumo energético o los grandes costes económicos generados son algunos de estos efectos.

Ante este modelo de movilidad se hace necesario un cambio en la tendencia actual.

Con esta Ley Foral integradora y de aplicación transversal se regulan en un solo texto legal todas las políticas y actuaciones que inciden en la movilidad implicando a las distintas Administraciones competentes en la consecución de una movilidad sostenible, mejor y más universal que ha de surgir y desarrollarse a partir de una auténtica participación ciudadana.

4

Una movilidad sostenible implica garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y medioambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas.

La consecución de un sistema de transporte de calidad y con alternativas más sostenibles es, en la actualidad, un objetivo compartido por las Administraciones.

La Política Común de Transporte de la Unión Europea incluye dentro de sus objetivos el impulso de la movilidad sostenible en las áreas urbanas y metropolitanas; objetivo que viene desarrollando por medio del Plan de Acción de Movilidad Urbana, del Libro Verde sobre Movilidad Urbana, del Programa de Acción en Medio Ambiente y con otras diversas sobre estrategias que implementar en estas materias.

En el contexto de esta corriente europea a favor del entorno y de la calidad de vida varias entidades locales de Navarra y distintas empresas y centros educativos han elaborado planes de movilidad.

5

La presente Ley Foral busca garantizar a los ciudadanos navarros el derecho a una movilidad sostenible con el mínimo impacto ambiental, mediante la mejora y coordinación de los transportes públicos colectivos de viajeros y el fomento de su uso.

Esta Ley Foral busca dar un paso más en la ordenación de la movilidad, como parte sustancial de la política de transportes que demandan los

ciudadanos. En este sentido, la implementación de las propuestas del "Plan Integral de Transporte Interurbano de Viajeros de la Comunidad Foral de Navarra" será un paso esencial en la mejora y racionalización futura del transporte colectivo de viajeros en el territorio de la Comunidad Foral de Navarra.

Así mismo busca un enfoque integrado entre las planificaciones urbanísticas y de ordenación del territorio y las políticas de movilidad de manera que las actuaciones llevadas a cabo en materia de movilidad no se vean contrarrestadas por actuaciones en otros campos como la ordenación urbana y la dotación de viviendas.

6

La presente Ley Foral cuenta con un total de 67 artículos y se estructura en un Título Preliminar, cinco Títulos y las oportunas Disposiciones Adicionales, Transitorias, Derogatoria y Final.

El Título Preliminar contiene las disposiciones generales fijando el objeto y el ámbito de la Ley Foral, los principios que la inspiran así como las definiciones y clasificaciones necesarias. A su vez se precisan las competencias de las distintas Administraciones Públicas implicadas, asignando al Departamento competente en materia de transportes las competencias y funciones sobre la movilidad sostenible en el ámbito competencial de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, con pleno respeto a las competencias que deben asumir las entidades locales tanto en relación con los servicios de transporte urbano como en la potenciación de los desplazamientos no motorizados.

El Título I regula la planificación y la gestión de la movilidad sostenible articulando un sistema de planificación necesario para conseguir los objetivos que inspiran la presente Ley Foral, configura el Observatorio de Movilidad de Navarra como el instrumento permanente de recogida de la información más relevante en materia de movilidad y crea el Consejo de Movilidad y Transportes de Navarra como órgano consultivo, asesor y de participación en materia de movilidad y transporte en la Comunidad Foral de Navarra.

El Título II regula el transporte público de viajeros acomodando el marco legal a las previsiones contenidas en el Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

El Título III establece los derechos y obligaciones de los usuarios y de los operadores en relación con la movilidad y con el transporte público.

El Título IV está dedicado a las infraestructuras de transporte y a la logística teniendo en cuenta el importante papel que desempeñan en la eficiencia del sistema de transportes.

El Título V se dedica a la inspección y al régimen sancionador regulando la inspección, responsabilidad, infracciones y sanciones, prescripción, competencia y procedimiento sancionador. En este Título se recoge expresamente la competencia histórica que la Comunidad Foral de Navarra ostenta sobre la inspección y sanción de los excesos de las masas y dimensiones de los vehículos.

Esta Ley Foral concluye con las necesarias disposiciones adicionales, transitoria, derogatoria y finales.

La Disposición Adicional Segunda modifica determinados artículos de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi, con objeto de garantizar un mejor servicio a los ciudadanos.

Con los objetivos expresados y en ejercicio de las competencias reconocidas a la Comunidad Foral de Navarra en los artículos 49.1.f) y 44.1 de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra se aprueba esta Ley Foral con el fin de configurar el marco normativo integral regulador de la movilidad sostenible y el transporte público en la Comunidad Foral de Navarra.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

CAPÍTULO I

Objeto, ámbito y principios inspiradores

Artículo 1. Objeto.

La presente Ley Foral tiene por objeto:

a) El establecimiento de los principios a los que debe responder la gestión de la movilidad de las personas y del transporte de mercancías y la definición de los instrumentos adecuados para garantizar una movilidad sostenible y universal basada en dichos principios.

b) La regulación integrada del transporte por carretera de viajeros y mercancías así como de las actividades complementarias relacionadas con el mismo para lograr un sistema de transportes eficiente, coordinado y accesible.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

La presente Ley Foral es de aplicación a la planificación y a la gestión de la movilidad que se efectúe con los sistemas de transporte terrestre en cualquiera de sus medios en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra así como a los servicios de transporte por carretera de viajeros y mercancías que se desarrollen íntegramente en esta Comunidad Foral.

Artículo 3. Principios inspiradores

Los principios inspiradores de la presente Ley Foral son los siguientes:

a) El derecho de los ciudadanos a una movilidad sostenible con el mínimo impacto ambiental y social y con la máxima eficiencia económica.

b) El fomento del uso de los transportes públicos colectivos, incentivando su seguridad, su calidad y su sostenibilidad.

c) La promoción de la coordinación de las políticas de desarrollo urbano y regional con las de movilidad, accesibilidad, tráfico y transportes.

d) La implantación de transportes más ecológicos y sostenibles así como la disminución de los impactos negativos de la congestión, del tráfico privado, de la accidentabilidad y de la distribución de mercancías.

e) El fomento de la implantación de vehículos menos contaminantes.

f) El fomento de los desplazamientos en bicicleta y a pie.

g) La promoción de actuaciones de educación en materia de movilidad sostenible fomentando la cultura ciudadana y empresarial de la movilidad sostenible y universal.

h) La implicación de la sociedad en el diseño de la movilidad impulsando su participación en los órganos de consulta y asesoramiento.

i) La accesibilidad universal a todos los transportes de los viajeros con limitaciones motoras y sensoriales en sus desplazamientos así como la implantación de servicios de transporte público para las personas que, por residir en zonas rurales o de baja densidad de población, ven limitado el ejercicio del derecho a la movilidad.

j) El establecimiento de la máxima coordinación posible de los servicios de transporte colectivo, de sus tarifas y cuantos mecanismos sirvan para conseguir una red atractiva de servicios de transporte público.

k) La intermodalidad como principio para buscar la máxima eficiencia en el aprovechamiento de los recursos de transporte.

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

m) El impulso de la actuación conjunta de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra con las entidades locales para conseguir la máxima eficiencia de los servicios de transporte público.

n) La introducción de los sistemas telemáticos en la gestión y comercialización de los transportes y de la movilidad en general, siguiendo los parámetros de accesibilidad universal y diseño para todas las personas.

ñ) La coordinación de las Administraciones competentes en sus funciones propias de ordenación y gestión de los transportes o la movilidad en general.

o) La planificación y ordenación de los transportes de mercancías con incidencia en la movilidad.

p) La integración de la perspectiva de género en la planificación de la movilidad.

e) Accesibilidad: Capacidad de llegar, en condiciones adecuadas, a los lugares de residencia, trabajo, formación, asistencia sanitaria, interés social, prestación de servicios, ocio u otros similares de interés del ciudadano por medio de los servicios de transporte, infraestructuras, redes de movilidad o sistemas de desplazamiento.

f) Accesibilidad universal: Condición que deben cumplir los servicios de transporte, infraestructuras, redes de movilidad o sistemas de desplazamiento para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de "diseño para todos" y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.

2. A los efectos de la presente Ley Foral se establecen los siguientes conceptos en materia de transporte de viajeros:

a) Operador de transporte: Toda empresa o agrupación de empresas de derecho público o privado que explote servicios públicos de transporte de viajeros o todo organismo público que preste servicios públicos de transporte de viajeros.

b) Obligación de servicio público: Exigencia definida o determinada por una Administración competente a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución.

c) Derecho exclusivo: Derecho que reserva a un operador de transportes determinado la posibilidad de explotar servicios públicos de transporte de viajeros en una línea, red o zona determinada, con exclusión de otros operadores.

d) Compensación de servicio público: Toda ventaja, especialmente de carácter financiero, concedida directa o indirectamente por una Administración mediante recursos públicos durante el período de ejecución de una obligación de servicio público o en relación con ese período.

Artículo 5. Clasificación de los transportes.

A los efectos de esta Ley Foral los transportes de viajeros y mercancías se clasifican del modo siguiente:

1. Por su naturaleza, los transportes pueden ser públicos o privados.

a) Son transportes públicos aquéllos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

CAPÍTULO II Definiciones y clasificaciones

Artículo 4. Definiciones.

1. A los efectos de la presente Ley Foral y de los instrumentos de planificación de la movilidad que se establecen en la misma se definen los siguientes conceptos:

a) Movilidad: Conjunto de desplazamientos que deben realizar las personas y los bienes por motivos laborales, formativos, sanitarios, sociales, culturales, de ocio o por cualquier otro.

b) Movilidad sostenible: Movilidad que se satisface en un tiempo y coste razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.

c) Medio de transporte: Conjunto de técnicas, instrumentos o dispositivos que se utilizan para el transporte de personas o mercancías.

d) Sostenibilidad: Conjunto de directrices aplicables a las políticas de desarrollo territorial, urbano y de movilidad que vayan orientadas a satisfacer las necesidades de desplazamiento sin poner en riesgo los desarrollos futuros y la capacidad de las generaciones futuras de implementar sus propios modelos y sistemas.

b) Son transportes privados aquéllos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

2. Por su objeto, los transportes pueden ser de viajeros o de mercancías:

a) Son transportes de viajeros cuando estén dedicados a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.

b) Son transportes de mercancías cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías, en vehículos construidos y destinados para tal fin.

3. Los transportes públicos de viajeros se clasifican en:

a) Por su ámbito:

a.1) Urbanos, cuando sus itinerarios discurren íntegramente por un mismo término municipal o una Ley Foral les atribuya dicha consideración.

a.2) Interurbanos, cuando discurren por el territorio de más de un municipio.

b) Por la periodicidad en su prestación:

b.1) Regulares, cuando se efectúen dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, siendo a su vez:

– Permanentes, cuando se lleven a cabo de forma continuada para atender necesidades de carácter estable.

– Temporales, cuando se destinen a atender tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporalmente limitada, si bien puede darse en los mismos una repetición periódica con ocasión de ferias, mercados, eventos de turismo, períodos vacacionales u otros similares.

– A la demanda, cuando la obligación de prestarlos y la forma de realizarlos, ya afecte a su horario como a la realización del itinerario autorizado de forma completa o parcial, dependa de la previa solicitud de los potenciales usuarios.

b.2) Discrecionales, cuando se lleven a cabo sin sujeción a ningún tipo de itinerario, calendario ni horario preestablecido. Los transportes de mercancías tendrán, en todo caso, la consideración de discrecionales.

c) Por su uso:

c.1) De uso general, cuando van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

c.2) De uso especial, los que están destinados a servir, exclusivamente, a un grupo específico de usuarios.

d) En función de la infraestructura utilizada:

d.1) Transporte por carretera, cualquiera que sea la clase o titularidad administrativa de la misma.

d.2) Transporte por plataforma o vía con captación de energía, como los tranvías, trenes, metros o trenes-tranvía.

e) En función del medio de transporte utilizado:

e.1) Motorizados, los que utilizan medios de tracción mecánica.

e.2) No motorizados, los realizados a pie, en bicicleta o en aparato similar.

CAPÍTULO III Competencias

Artículo 6. Competencias de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra.

1. Sin perjuicio de las competencias atribuidas al Gobierno de Navarra en esta Ley Foral, corresponden al Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de transportes las siguientes funciones:

a) Planificar, ordenar y gestionar los transportes interurbanos y la movilidad en su ámbito competencial.

b) Coordinar las distintas clases de transportes de la Comunidad Foral de Navarra con el fin de conseguir una red armónica e integrada promoviendo la necesaria cooperación con las entidades locales.

c) Elaborar el Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible.

d) Informar sobre la adecuación de los Planes Municipales de Movilidad Sostenible con los criterios establecidos en el Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible.

e) Proponer al Gobierno de Navarra la aprobación de los Planes Supramunicipales de Movilidad Sostenible.

f) Aprobar los Planes de Movilidad Específicos.

g) Planificar, coordinar e impulsar el desarrollo de las áreas logísticas de iniciativa pública en la Comunidad Foral de Navarra.

h) Dirigir e impulsar el Cluster de la Logística y el Transporte de Mercancías en Navarra y los proyectos que a través del mismo se generen.

i) Promover políticas de concienciación de los ciudadanos y las empresas en materia de movilidad sostenible y universal.

j) Controlar, inspeccionar y sancionar las infracciones en materia de movilidad y transportes de su competencia o en las que tenga delegadas dichas funciones.

k) Inspeccionar y sancionar las infracciones por exceso de las masas y dimensiones autorizadas a los vehículos, de acuerdo con lo previsto en la normativa vigente en materia de tráfico y circulación de vehículos.

l) Aquellas otras que le hayan sido atribuidas expresamente por la presente Ley Foral o por otras normas que resulten de aplicación.

Artículo 7. Competencias de las entidades locales.

1. En materia de transporte de viajeros, las entidades locales de la Comunidad Foral de Navarra ostentan, dentro de su ámbito territorial, las competencias atribuidas como propias por la normativa de régimen local, por la Ley Foral 7/1998, de 1 de junio, del transporte público urbano por carretera y por la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

Así mismo, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona ostenta las competencias reconocidas por la Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona-Iruñerria y por la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

2. En materia de movilidad corresponde a los municipios:

a) Aprobar los Planes Municipales de Movilidad Sostenible.

b) Estudiar, planificar y gestionar la movilidad de sus ciudadanos para incorporarla, de forma integrada, a la planificación urbanística municipal.

c) Planificar, ordenar, gestionar, controlar e inspeccionar y sancionar los transportes que discurren íntegramente por su término municipal.

d) Promocionar patrones equilibrados de movilidad urbana, en especial en relación con los desplazamientos a pie y en otros modos no motorizados.

e) Colaborar con la Administración de la Comunidad Foral de Navarra para mejorar e integrar la

red de transporte público de viajeros de la Comunidad Foral de Navarra.

f) Aquellas otras que le hayan sido atribuidas expresamente por la presente Ley Foral o por otras normas que resulten de aplicación.

CAPÍTULO IV

Relaciones interadministrativas

Artículo 8. Principios generales.

1. El Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de movilidad y transportes deberá ser informado de los proyectos, iniciativas o actuaciones que tengan relación con la movilidad en el territorio foral y promoverá la colaboración entre las Administraciones competentes para el ejercicio coordinado de sus respectivas atribuciones.

2. Las relaciones entre las Administraciones Públicas en materia de movilidad y transportes deberán basarse en los principios de lealtad institucional, de coordinación, de asistencia y de intercambio de información mutua, con respeto a los respectivos ámbitos competenciales.

3. Para la contratación de servicios de transporte y el otorgamiento de subvenciones que tengan por objeto actividades de transporte, los Departamentos de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y sus organismos autónomos precisarán, en todo caso, de un informe favorable emitido por el Departamento competente en materia de transportes.

Artículo 9. Convenios de colaboración en movilidad y transportes.

1. La Administración de la Comunidad Foral de Navarra podrá celebrar convenios de colaboración con entidades locales con alguno de los siguientes contenidos:

a) Convenios para la consecución de un sistema de transportes coordinado en cuanto a horarios, frecuencias, capacidad, tarifas y políticas de bonificación a determinados colectivos.

b) Convenios para la financiación de los servicios regulares de transporte de uso general.

c) Convenios de colaboración para la ejecución de actuaciones en materia de movilidad sostenible.

d) Cualesquiera otros convenios que se consideren convenientes para la consecución de los objetivos establecidos en la presente Ley Foral.

2. La aprobación de estos convenios de colaboración se ajustará a lo establecido en la Ley

Foral 15/2004, de 3 de diciembre, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra.

TÍTULO I Movilidad sostenible

CAPÍTULO I Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible

Artículo 10. Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible.

1. Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible señalados en el punto 2 de este artículo, deben concretar, para su ámbito territorial, la aplicación de los principios inspiradores de la presente Ley Foral mediante el establecimiento de directrices, objetivos temporales, propuestas operativas e indicadores de control.

2. Se establecen los siguientes instrumentos de planificación de la movilidad:

- a) El Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible.
- b) Los Planes Municipales o Supramunicipales de Movilidad Sostenible.
- c) Los Planes de Movilidad Específicos.
- d) Los Planes de Transportes de Empresas.

3. El Plan Director Foral de Movilidad Sostenible y los Planes Municipales o Supramunicipales de Movilidad Sostenible contemplarán la perspectiva de género en su elaboración.

Artículo 11. Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible.

1. El Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible es el instrumento de planificación de las políticas de movilidad y transporte que desarrollar con el objetivo de implantar un modelo de movilidad sostenible en la Comunidad Foral de Navarra.

2. El Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible tiene la consideración de instrumento de ordenación territorial, de conformidad con lo dispuesto en la legislación foral de ordenación del territorio y urbanismo.

Dicho Plan prevalecerá sobre la ordenación urbanística en los aspectos relativos a la movilidad, siendo vinculante para las entidades locales, organismos públicos y demás entes dependientes de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra o de otras Administraciones Públicas.

3. El Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible contendrá los siguientes aspectos:

a) El estudio y diagnóstico de la situación de la movilidad de personas y mercancías en la Comunidad Foral de Navarra.

b) La fijación de los objetivos y el establecimiento de prioridades.

c) Los criterios de intervención y la propuesta de medidas correctoras para eliminar las disfunciones detectadas.

d) La valoración de los costes y las propuestas de financiación.

e) La definición de los indicadores para el seguimiento de la evolución de la movilidad en Navarra.

f) Los principios y criterios para la redacción de los instrumentos de planificación de la movilidad.

g) Cualesquiera otras previsiones encaminadas a la aplicación de los principios inspiradores de esta Ley Foral.

4. En la elaboración del Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible deberán tenerse en cuenta los instrumentos de planificación de la movilidad vigentes así como el Plan Integral de Transporte Interurbano de Viajeros en la Comunidad Foral de Navarra y las restantes planificaciones territoriales y sectoriales.

5. El Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de movilidad y transportes elaborará el Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible, en colaboración con todos los Departamentos afectados, tras un proceso de participación social en el que deberán intervenir las entidades locales, los agentes sociales y económicos y las organizaciones ciudadanas y sectoriales con implicación en temas relacionados con la movilidad así como con la accesibilidad universal.

6. El Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible será aprobado por el Gobierno de Navarra, previo informe del Consejo de Movilidad y Transportes de Navarra.

En tanto no se produzca su aprobación podrán elaborarse los instrumentos de planificación previstos en esta Ley Foral de acuerdo con los principios inspiradores y los criterios señalados en la misma.

7. El Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible deberá revisarse cada seis años.

Artículo 12. Planes Municipales o Supramunicipales de Movilidad Sostenible.

1. Los Planes Municipales o Supramunicipales de Movilidad Sostenible son el instrumento básico para configurar el conjunto de actuaciones de movilidad sostenible de los municipios de la Comunidad Foral de Navarra.

2. El ámbito territorial de dichos Planes es el del municipio pudiendo tener ámbito supramunicipal cuando se trate de entidades locales que compartan un esquema de movilidad interdependiente con medios de transporte comunes y/o pautas similares de movilidad.

3. La aprobación de los Planes Municipales de Movilidad Sostenible es obligatoria para los municipios de más de 10.000 habitantes, siendo facultativa para los demás.

Los municipios incluidos en el ámbito de un Plan Supramunicipal de Movilidad Sostenible, aprobado de conformidad con lo dispuesto en el apartado 7 de este artículo, quedarán exentos de la obligación de aprobar su propio Plan Municipal de Movilidad Sostenible, aunque superen la cifra de población señalada en el párrafo anterior.

4. Los Planes Municipales o Supramunicipales de Movilidad Sostenible vincularán a los instrumentos de ordenación urbanística.

5. Los Planes Municipales o Supramunicipales de Movilidad Sostenible han de ser una concreción de los principios y objetivos del Plan Director Foral de Movilidad Sostenible y se realizarán en las siguientes fases:

a) Información básica: se deberá recabar y elaborar información de urbanismo, tráfico y aparcamiento, que comprenderá como mínimo los siguientes aspectos: características socio-económicas y territoriales, transporte público, tráfico privado, movilidad urbana, aparcamiento, usos del suelo, viario, aspectos energéticos y medioambientales, seguridad vial y participación ciudadana.

b) Análisis y diagnóstico: a partir de la información obtenida se deberá abordar como mínimo los siguientes aspectos: tendencias demográficas y económicas, viario, usos de suelo, transporte público, tráfico privado, aparcamiento, reparto modal, aspectos energéticos y medioambientales.

c) Redacción del Plan de Movilidad Sostenible Municipal o Supramunicipal: fijación de objetivos específicos de actuación por parte del ayuntamiento o los ayuntamientos implicados, objetivos específicos de reparto modal, análisis de posibles

alternativas, análisis económico de las mismas, redacción y selección de medidas para alcanzar los objetivos fijados, definición de indicadores de seguimiento y establecimiento de mecanismos de corrección para el cumplimiento de los objetivos.

6. La aprobación de los Planes Municipales de Movilidad Sostenible corresponde a los ayuntamientos, previo informe del Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de movilidad y transportes que se pronunciará sobre la adecuación del Plan con los criterios y orientaciones establecidos en el Plan Director Foral de Movilidad Sostenible.

7. La iniciativa para elaborar los Planes Supramunicipales de Movilidad Sostenible corresponde a las entidades locales incluidas en su ámbito y/o al Departamento competente en materia de movilidad y transportes.

Estos Planes serán aprobados por el Gobierno de Navarra a propuesta del Departamento competente en materia de movilidad y transportes, previo informe del Consejo de Movilidad y Transportes de Navarra.

8. En el procedimiento de elaboración de los Planes Municipales o Supramunicipales de Movilidad Sostenible se garantizará la participación pública.

9. Los Planes Municipales o Supramunicipales de Movilidad Sostenible deberán revisarse cada seis años.

Artículo 13. Planes de Movilidad Específicos.

1. La nueva implantación de aquellos usos, servicios o unidades residenciales particularmente relevantes en relación con su capacidad de generación o atracción de demanda de desplazamientos será precedida de la realización de un Plan de Movilidad Específico. En particular procederá su formulación en los siguientes casos:

a) Servicios públicos de carácter supramunicipal, entendidos como aquellos cuyo ámbito se extienda fuera del núcleo en donde se emplacen.

b) Áreas terciarias deportivas, comerciales, hoteleras o de ocio que de forma unitaria o conjunta superen los 10.000 metros cuadrados.

c) Centros educativos con una capacidad superior a 1.000 alumnos.

d) Áreas residenciales de más de 1.000 viviendas.

e) Áreas residenciales de más de 200 viviendas cuando se desarrollen de manera independiente de los núcleos urbanos existentes o impli-

quen una dimensión igual o mayor que la de los citados núcleos.

f) Áreas o instalaciones destinadas a la actividad productiva en donde se prevean más de 1.000 puestos de trabajo.

g) Otras implantaciones que puedan generar de forma recurrente un número de viajes al día superior a 5.000.

h) Áreas de atención socio-sanitarias enmarcadas en el ámbito del tercer sector cuyo volumen de atención así lo requieran.

i) Aquellas otras que se determinen reglamentariamente.

2. Los Planes de Movilidad Específicos evaluarán la demanda asociada a la nueva implantación e indicarán las soluciones en orden a atenderla debidamente proponiendo las medidas adecuadas para la conexión con las principales redes peatonales, ciclistas, de circulación de vehículos y al sistema de transporte público.

Las propuestas del plan incluirán los costes de las infraestructuras necesarias y los costes de la implantación y explotación de los servicios de transporte público así como los mecanismos de seguimiento y corrección para el cumplimiento de los objetivos.

3. En los Planes de Movilidad Específicos deberán establecerse las fórmulas de participación del promotor en la financiación del incremento de los servicios de transporte público y demás actuaciones que resulten pertinentes, de acuerdo con lo que se establezca reglamentariamente.

4. Los Planes de Movilidad Específicos deberán ser elaborados por el promotor de la actuación y aprobados por el Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de movilidad y transportes, previa consulta a los Departamentos implicados y audiencia a las entidades locales afectadas así como, en su caso, a la entidad local titular del transporte público urbano afectado por dicho Plan. La aprobación de estos planes será previa a la aprobación del instrumento de ordenación urbanística o al otorgamiento de la licencia que posibiliten el desarrollo de la implantación.

Artículo 14. Planes de Transportes de Empresas.

1. Las Administraciones competentes fomentarán igualmente el desarrollo de Planes de Transporte de Empresas, con vistas a reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores.

2. Con ese fin, se prestará especial atención a los centros de trabajo de titularidad pública o privada cuyas características así lo aconsejen por dimensión de la plantilla, actividad, procesos o ubicación. Las Administraciones competentes podrán impulsar la adopción de planes conjuntos, para empresas que compartan un mismo centro o edificio o que desarrollen su actividad en un mismo parque o recinto equivalente, para facilitar la aplicación y seguimiento del plan de transporte adoptado en su caso.

3. Los Planes de Transportes de Empresas respetarán las previsiones de los Planes Municipales o Supramunicipales de Movilidad Sostenible y se remitirán una vez elaborados por las empresas al Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de movilidad y transportes para su aprobación.

CAPÍTULO II

Fomento de los modos sostenibles

Artículo 15. Desplazamientos a pie y en bicicleta.

1. Las Administraciones Públicas de Navarra promoverán los desplazamientos a pie y en bicicleta tanto en el ejercicio de sus competencias en materia de movilidad como en el de las que ostentan sobre el planeamiento urbanístico y la circulación de vehículos.

2. Corresponde a las entidades locales desarrollar el conjunto de acciones tendentes a facilitar los desplazamientos a pie y en bicicleta dentro de su ámbito municipal mediante el fomento de itinerarios peatonales y ciclistas, el establecimiento de aparcamientos y de servicios de alquiler de bicicletas.

Artículo 16. Transporte público e intermodalidad.

1. Las Administraciones Públicas de Navarra fomentarán el uso del transporte público así como aquellos instrumentos necesarios para una mayor calidad y eficiencia del mismo, siempre que resulten viables económicamente, convenientes y adecuados para la mejora del tráfico y la movilidad. La implantación de instrumentos tales como carriles bus, priorización semaforica, priorización de cruces, etc. deberá contar, en todo caso, con la aprobación del municipio o municipios afectados por los mismos.

2. Las Administraciones Públicas de Navarra fomentarán la intermodalidad entre todos los modos de transporte con el objetivo de racionalizar sus usos e impulsar una movilidad sostenible.

Artículo 17. Vehículos más sostenibles. Vehículo eléctrico.

Las Administraciones Públicas competentes fomentarán el desarrollo de vehículos más sostenibles y menos contaminantes, en particular, del vehículo eléctrico impulsando la incentivación de la adquisición de los mismos, la implantación de las correspondientes infraestructuras necesarias así como otras acciones complementarias.

Artículo 18. Programas escolares de movilidad sostenible.

Los Departamentos de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competentes en materia de movilidad y transportes y en materia de educación fomentarán la realización de programas escolares sobre movilidad sostenible y accesibilidad universal.

CAPÍTULO III

Órganos de seguimiento y participación

Artículo 19. Observatorio de Movilidad de Navarra.

1. El Observatorio de Movilidad de Navarra, adscrito al Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de movilidad y transportes, se configura como una unidad técnica de recogida de la información más relevante en esta materia en Navarra.

2. El Observatorio de Movilidad de Navarra tendrá, entre otras, las siguientes funciones:

a) Recopilación y análisis de la información relevante en materia de movilidad en Navarra.

b) Realización de cuantos estudios le sean encomendados por el Departamento competente en materia de movilidad y transportes.

c) Difusión de la información disponible en materia de movilidad.

3. El Observatorio de la Movilidad de Navarra podrá recabar de otras Administraciones o instituciones aquellos estudios, estadísticas o trabajos que tengan relación con el análisis de la movilidad en Navarra.

Artículo 20. Consejo de Movilidad y Transportes de Navarra.

1. Se crea el Consejo de Movilidad y Transportes de Navarra, adscrito al Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de movilidad y transportes, como órgano consultivo, asesor y de participación en estas materias en Navarra.

2. La composición, estructura y régimen de funcionamiento del Consejo de Movilidad y Transportes de Navarra se establecerá reglamentariamente.

La Presidencia del Consejo la ostentará el Director General de Transportes del Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de movilidad y transportes y en su composición deberá garantizarse la participación de la Federación Navarra de Municipios y Concejos, del Ayuntamiento de Pamplona, de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, de las organizaciones empresariales y sindicales, de las asociaciones con implicación en temas relacionados con la movilidad y el transporte, de las organizaciones representativas de los consumidores y usuarios y de las asociaciones de personas con movilidad reducida.

El Consejo podrá crear comisiones zonales para atender las necesidades de movilidad específicas de una zona determinada y hacer un seguimiento particularizado de la misma.

3. Corresponden al Consejo de Movilidad y Transportes de Navarra las siguientes funciones:

a) Presentar a las Administraciones competentes los informes, propuestas y sugerencias que se consideren adecuadas para la mejora de la movilidad y el transporte en la Comunidad Foral de Navarra.

b) Emitir informes en los supuestos previstos en esta Ley Foral.

c) Informar sobre los proyectos de disposiciones normativas que afecten a materias vinculadas a la movilidad y al transporte.

d) Realizar un seguimiento continuo sobre la planificación de la movilidad y una evaluación del grado de cumplimiento de las mismas.

e) Cualquier otra función que le sea atribuida por las normas de desarrollo de la presente Ley Foral.

Artículo 21. Foros municipales o supramunicipales de movilidad.

Las entidades locales podrán constituir, en el ámbito municipal o supramunicipal, Foros de movilidad como órganos de participación de los ciudadanos y de los diferentes agentes representativos de los organismos y entidades empresariales, sociales y ambientales vinculados a esta materia.

TÍTULO II

Transporte público de viajeros

CAPÍTULO I

El servicio público de transporte

Artículo 22. Los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera.

Los servicios de transporte público regular permanente de uso general de viajeros por carretera tienen el carácter de servicio público de titularidad de la Administración competente por razón de su recorrido.

Artículo 23. Competencias y régimen jurídico del servicio público de transporte de viajeros por carretera.

1. Corresponde a la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, a través del Departamento competente en materia de transportes, la titularidad de los servicios de transporte público regular permanente de uso general interurbano de viajeros que discurran íntegramente por la Comunidad Foral de Navarra.

Estos servicios se adjudicarán y prestarán conforme a lo establecido en la presente Ley Foral y en la normativa foral reguladora de contratos públicos, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa de la Unión Europea y en la normativa estatal de transporte de viajeros.

2. En virtud de lo dispuesto en el Convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y la Diputación de Navarra de fecha 22 de noviembre de 1950 y en la disposición adicional de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas, corresponde a la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, a través del Departamento competente en materia de transportes, la titularidad de los servicios de transporte público regular permanente de uso general interurbano de viajeros que extendiéndose fuera de su territorio tengan mayor recorrido dentro del mismo.

Estos servicios se adjudicarán y prestarán conforme a lo establecido en la normativa de la Unión Europea y en la normativa estatal sobre transporte de viajeros, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa foral reguladora de contratos públicos.

3. Corresponde a los municipios la titularidad de los servicios públicos de transporte público regular permanente de uso general urbano de viajeros que discurran dentro de sus términos municipales. Estos servicios se adjudicarán y prestarán conforme a lo establecido en esta Ley Foral, en la

Ley Foral 7/1998, de 1 de junio, del transporte público urbano por carretera y en la normativa de régimen local, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa aplicable de la Unión Europea y demás normativa de aplicación.

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona ostenta las competencias atribuidas por la Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona-Iruñerria.

CAPÍTULO II

Los proyectos de servicio público de transporte

Artículo 24. Competencia.

Las Administraciones competentes en cada caso formularán, con carácter previo a la encomienda o licitación de los servicios de transporte público de viajeros de uso general, los proyectos de servicio público de transporte de acuerdo con los criterios generales de esta Ley Foral y, en su caso, con los instrumentos de planificación de transporte vigentes que les sean aplicables.

Artículo 25. Contenido.

Los proyectos de servicio público de transporte definirán los aspectos básicos de prestación de un determinado servicio incluyendo todas aquéllas determinaciones que resulten pertinentes para el cumplimiento de sus fines y, como mínimo, los siguientes aspectos: los servicios básicos y los complementarios; los itinerarios; los tráficos que puedan realizarse; las paradas; el régimen tarifario; el número mínimo de vehículos, las condiciones de los mismos y su plazo de amortización; las instalaciones fijas que en su caso resulten necesarias; el plazo total de prestación de los servicios, así como en su caso los plazos parciales correspondientes a fases sucesivas de ampliación o modificación de los mismos y la coordinación con otros servicios.

Artículo 26. Tramitación de los proyectos de servicio público de transporte interurbano.

1. Los proyectos de servicio público de transporte interurbano serán aprobados inicialmente por el Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de transportes acordando la apertura de un período de información pública por un plazo de 30 días.

2. Concluido dicho trámite se procederá a la aprobación del proyecto y a su licitación o encomienda según proceda.

CAPÍTULO III

Contratación de los servicios públicos de transportes

Artículo 27. El contrato de servicio público de transporte de viajeros.

1. Como regla general, la prestación del servicio público de transporte de viajeros será llevada a cabo por un operador vinculado a la Administración competente por el correspondiente contrato de concesión de servicios.

Estos contratos se entenderán otorgados con carácter exclusivo.

2. Dichos contratos establecerán, en su caso, las obligaciones de servicio público y el régimen inherente de compensaciones de servicio público que correspondiesen.

3. El contrato podrá establecer un marco de tarifas máximas, que tendrán la consideración de obligación de servicio público cuando no superen las derivadas de los costes del servicio dando lugar a las compensaciones previstas en el apartado anterior.

Artículo 28. Adjudicación de los servicios.

1. La adjudicación de los contratos de servicio público de transporte de viajeros se realizará por el procedimiento abierto o restringido. La adjudicación directa procederá en los supuestos regulados en el Reglamento (CE) Nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

2. El órgano de contratación podrá tener en cuenta variantes o mejoras siempre que esta posibilidad se haya previsto expresamente en el pliego de cláusulas administrativas particulares.

3. La selección del adjudicatario se realizará de acuerdo con la valoración de los diversos criterios establecidos en el pliego de cláusulas administrativas particulares, entre los cuales necesariamente figurará, en su caso, el valor de las compensaciones económicas correspondientes a las obligaciones del servicio público.

4. Si en la licitación de los contratos de servicio público de transporte de viajeros interurbanos la oferta presentada por un licitador que haya realizado tráficos coincidentes, como adjudicatario de una concesión vigente con anterioridad a la licitación, mereciera una valoración global similar a la mejor o mejores del resto de las ofertas presentadas, tendrá preferencia sobre éstas, siempre que la prestación del anterior servicio se haya realiza-

do en condiciones adecuadas, en los términos que se desarrollen reglamentariamente.

Artículo 29. Ejecución de los servicios.

1. El servicio se ejecutará de acuerdo con el proyecto de servicio público de transporte aprobado, los pliegos de cláusulas administrativas y técnicas particulares, conforme a la oferta del adjudicatario y a las condiciones concretas de prestación establecidas en el contrato.

2. Previamente a la formalización del contrato, el adjudicatario deberá acreditar en el plazo previsto en los pliegos de cláusulas administrativas particulares el cumplimiento de todos los requisitos necesarios para la prestación del servicio que no hayan sido exigidos durante el procedimiento de licitación así como la constitución de la garantía correspondiente.

3. La información ofrecida a los usuarios será concordante con el contrato de concesión. Su contenido será trasladado a los ayuntamientos afectados tanto con ocasión de su aprobación como de sus ulteriores modificaciones.

Artículo 30. Plazo.

1. La duración de los contratos de servicio público de transporte de viajeros será limitada y no podrá superar el plazo de diez años.

2. En caso necesario y, habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del periodo original si el operador de transporte aporta elementos del activo que sean a la vez significativos en relación con la totalidad de los activos necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato, y que estén relacionados predominantemente con éstos.

3. Cuando finalice el plazo del contrato sin que haya concluido el procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio, el operador de transporte prolongará su gestión hasta la finalización de dicho procedimiento, sin que en ningún caso esté obligado a continuar dicha gestión durante un plazo superior a un año.

Artículo 31. Utilización de medios de terceros y subcontratación.

1. El operador de transporte podrá utilizar medios propios o de terceros así como subcontratar determinados servicios, dentro de los límites que al respecto se establezcan en los pliegos de cláusulas administrativas particulares y en el correspondiente contrato.

2. El operador de transporte podrá subcontratar la prestación de determinados servicios a taxis dotados de la licencia otorgada por un municipio o una entidad local competente en un Área Territorial de Prestación Conjunta del ámbito territorial de prestación de dichos servicios, previa autorización de dicha entidad local y del Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de transportes. En tal caso el régimen aplicable a los viajeros será el del contrato de prestación de los servicios de transporte público en lo referente a títulos o billetes, tarifas y demás características, correspondiendo al titular de la autorización de taxi la retribución que acuerde con el operador.

Artículo 32. Modificación de los contratos para la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros.

1. La Administración competente podrá acordar, justificando el interés general y previa audiencia al operador de transporte, aquellas modificaciones de las condiciones de prestación previstas en el contrato que resulten necesarias o convenientes para la mejora del servicio, debiendo mantener el equilibrio económico del contrato en los términos que fueron considerados para su adjudicación.

2. La modificación podrá consistir en las ampliaciones de los núcleos o relaciones de servicios siempre que, a la vista de la entidad de la oferta de transporte, no parezca conveniente la formulación y licitación de un nuevo proyecto independiente de prestación de servicio público de transporte.

3. En caso de que se produzcan variaciones sustanciales de la demanda que no tengan un carácter coyuntural, se procederá a modificar el proyecto de servicio público de transporte y a la consiguiente adecuación de los servicios, pudiendo proceder en su caso igualmente la redefinición de las obligaciones de servicio público y las correspondientes prestaciones. En caso de que tales modificaciones fueran de tal entidad que alterasen las condiciones esenciales del contrato, la Administración competente podrá acordar su rescate y la nueva licitación de los servicios.

4. Las modificaciones de los contratos podrán tener carácter temporal o definitivo.

5. La Administración competente, de oficio o a instancia de los operadores de transporte, podrá unificar diversos servicios de transporte público si así lo aconseja el interés general.

CAPÍTULO IV

Títulos de transporte, tarifas y financiación del transporte público

Artículo 33. Títulos de transporte.

1. Las personas que utilicen los servicios de transporte deben ir provistos del correspondiente título de transporte o billete que podrá ser específico de un operador o integrado.

Se entiende por título de transporte integrado el que permite el acceso a diversos servicios de transporte prestados por uno o varios operadores.

2. Los soportes de los títulos de transporte de los diversos operadores de transporte que presten servicio en la Comunidad Foral de Navarra, así como los correspondientes equipos fijos en las infraestructuras y los embarcados en los vehículos, se adecuarán a las normas de interoperatividad que establezcan las Administraciones competentes.

Artículo 34. Tarifas.

1. Los títulos de transporte estarán sometidos a las tarifas máximas establecidas por la Administración competente.

2. Las tarifas de los títulos de transporte serán públicas y no discriminatorias.

3. Las Administraciones competentes revisarán periódicamente las tarifas y compensaciones señaladas en los artículos anteriores de acuerdo con la evolución de los costes y las circunstancias de la demanda.

Las Administraciones competentes podrán realizar revisiones extraordinarias de tarifas si la evolución de alguna de las partidas de la estructura de costes conlleva una variación del 5% sobre la totalidad de los costes desde la última revisión tarifaria.

4. El Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de transportes podrá establecer el porcentaje mínimo de cobertura tarifaria de un servicio respecto a sus costes de explotación.

5. Las Administraciones competentes podrán establecer reducciones en las tarifas para determinados colectivos con condiciones sociales específicas fijando, en su caso, las compensaciones que permitan mantener las condiciones económicas iniciales del contrato de concesión de servicios de transporte.

Artículo 35. Financiación del transporte público.

La Administración de la Comunidad Foral de Navarra junto con las entidades locales deberá estudiar, dentro de un plazo no superior a dieciocho meses desde la entrada en vigor de esta Ley Foral, fórmulas tributarias o cualesquiera otros sistemas que garanticen la viabilidad y sostenibilidad del transporte público de viajeros y posteriormente establecer aquellos que resulten más adecuados para este fin.

Artículo 36. Compensaciones económicas y gastos plurianuales.

El Gobierno de Navarra podrá autorizar la adquisición de compromisos de gasto con cargo a presupuestos posteriores para conceder compensaciones económicas a los operadores adjudicatarios de los contratos de servicio público de transporte de viajeros. Estos compromisos de gasto no podrán superar en ningún caso el plazo de dichos contratos.

CAPÍTULO V**Disposiciones particulares sobre determinados tipos de transporte****Artículo 37.** Autorización administrativa especial.

1. En los supuestos en los que la adjudicación del contrato de servicio público de transporte de viajeros haya quedado desierta, en los casos de abandono de la prestación por el adjudicatario o cuando la demanda existente en la zona donde se vaya a implantar sea insuficiente para que el servicio sea explotado mediante un contrato de concesión, el Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de transporte podrá establecer el oportuno servicio regular por medio de autorización administrativa especial de acuerdo con condiciones más flexibles de prestación.

2. Los adjudicatarios de las autorizaciones administrativas especiales podrán establecer y modificar libremente el calendario, horario y expediciones del servicio de acuerdo con lo que se determine en cada autorización.

3. El plazo de explotación de dichas autorizaciones será de un máximo de cinco años, incluyendo las posibles prórrogas que en su caso tuvieran lugar.

4. Para el otorgamiento de las autorizaciones administrativas especiales será aplicable lo dispuesto con carácter general para los contratos de concesión de servicios de transporte de viajeros.

5. La explotación de las autorizaciones administrativas especiales se realizará de acuerdo con lo que se establezca en las mismas aplicándose en todo lo no expresamente previsto el régimen general de los contratos de servicio público de transporte de viajeros.

Artículo 38. Transportes zonales.

1. Los Departamentos de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competentes para la provisión de los servicios regulares de uso general y de los de uso especial promoverán la adecuada coordinación entre ambos servicios para lograr la mayor eficiencia en su prestación.

2. Previo acuerdo de los Departamentos competentes podrán establecerse transportes zonales que integrarán en un único contrato todos los transportes regulares de uso general y de uso especial que hayan de prestarse en dicha zona, salvo los que expresamente se exceptúen.

3. Será de aplicación a estos transportes zonales el régimen jurídico establecido para los contratos de servicio público de transporte de viajeros, en tanto resulte compatible con su específica naturaleza.

4. En los casos en los que se establezcan dichos transportes zonales se adoptarán los acuerdos o convenios interadministrativos necesarios para asegurar un proceso de contratación único, con independencia de que los abonos que procedan de dichos servicios sean realizados por los órganos administrativos competentes.

Artículo 39. Transporte a la demanda.

1. Los contratos de servicio público de transporte de viajeros podrán prever la prestación de servicios a la demanda, definidos en el artículo 5 de la presente Ley Foral. El carácter regular de este transporte no se verá afectado porque la organización o condiciones de prestación se adapten a las necesidades variables de los usuarios.

2. Dentro del itinerario fijado el operador deberá atender las solicitudes de transporte realizadas por los usuarios sin discriminación ni negativa alguna a su prestación siempre que la demanda se ajuste a las condiciones que consten en dicho contrato.

3. Los servicios de transporte regular a la demanda realizados mediante taxis se ajustarán a lo dispuesto en la Ley Foral del Taxi.

Si en el ámbito territorial de la autorización para la contratación de servicios regulares de taxi a la demanda por plaza con pago individual existieran varias licencias de taxi, el otorgamiento de

dicha autorización se realizará por la Administración competente previo el oportuno procedimiento de licitación, con respeto a los principios de publicidad y concurrencia.

Artículo 40. Transporte regular de uso especial.

1. Tendrán la consideración de transportes regulares de uso especial, a los que hace referencia el artículo 5 de esta Ley Foral, aquellos que tengan por objeto atender las necesidades concretas de un determinado colectivo de usuarios caracterizado porque su origen o destino sea un determinado servicio, centro de formación, ocio o trabajo o edificio o conjunto de edificios. En particular tendrán esta consideración el transporte escolar, universitario, laboral, de usuarios de servicios sociales o de una determinada instalación de ocio u otros similares.

2. Los servicios de transporte público de uso especial se prestarán de acuerdo con el contrato que al respecto suscriban por una parte la empresa, y por otra, la persona jurídica o entidad organizadora de los servicios o las personas usuarias de los mismos. Salvo que la entidad contratante sea una entidad de derecho público, dicho contrato tendrá el carácter de privado. En todo caso en él se identificarán los derechos y garantías que corresponden a los usuarios y las responsabilidades de cada una de las partes en orden al cumplimiento de la normativa específica en materia de transportes y la restante que le sea aplicable.

3. La prestación de los servicios de transporte público regular de uso especial está sometida a autorización previa, en la que se identificará el conjunto de usuarios a que está destinado el servicio, los itinerarios y las demás características básicas del mismo. Corresponderá otorgar tal autorización al Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de transportes, salvo en los casos en los que no exceda de los límites de un término municipal en cuyo caso corresponderá al correspondiente municipio.

4. El régimen tarifario de los servicios de transporte público de viajeros de uso especial será el establecido por las partes.

5. El prestador de los servicios de transporte público de viajeros de uso especial deberá en todo caso estar en posesión del título habilitante para la prestación de servicio de acuerdo con la normativa estatal aplicable en materia de transporte discrecional o en su caso privado complementario.

6. Previo al otorgamiento de la autorización, la Administración competente analizará las posibilidades de prestación de tales servicios en el marco de los contratos de servicio público de uso general vigentes.

7. Los servicios de transporte prestados de manera directa por empresas o entidades a los usuarios relacionados con la actividad principal que desarrollen deberán cumplir los requisitos señalados en la normativa estatal para el transporte privado complementario de viajeros.

TÍTULO III

Derechos y deberes de los usuarios y operadores en relación con la movilidad y el transporte público. La Junta Arbitral del Transporte de Navarra

CAPÍTULO I

Derechos y deberes de los usuarios y operadores en relación con la movilidad y el transporte público

Artículo 41. Derechos y deberes de los usuarios.

1. En relación con la movilidad y el transporte, los usuarios del transporte público de viajeros en la Comunidad Foral de Navarra tienen derecho a:

a) Optar por el modo que entiendan más adecuado a sus necesidades de entre aquellos que estén a su disposición.

b) Disponer de alternativas seguras, cómodas y de calidad para sus desplazamientos peatonales.

c) La prestación de los servicios de transporte con niveles adecuados de calidad, seguridad y accesibilidad universal y diseño para todas las personas.

d) Recibir información completa, detallada, accesible y actualizada sobre los servicios públicos de transporte y sus condiciones de prestación.

e) Presentar ante las Administraciones competentes y los operadores de transporte las denuncias y reclamaciones que estimen oportunas en relación con el servicio de transporte público.

f) Participar en el procedimiento de elaboración de los Planes Municipales o Supramunicipales de Movilidad Sostenible.

g) Ser indemnizados de los daños que puedan sufrir de acuerdo con la normativa vigente.

h) Cualquier otro derecho que les otorgue la normativa vigente.

2. Los usuarios de los transportes públicos de viajeros tienen los siguientes deberes:

a) Observar una actitud respetuosa hacia el resto de usuarios y el personal de las empresas operadoras de transporte.

b) Hacer un uso adecuado de los vehículos que utilicen, evitando su deterioro y suciedad.

c) Viajar en los lugares habilitados al efecto en cada vehículo.

d) Disponer del billete o título de transporte válido para el trayecto.

e) No abandonar el vehículo ni acceder al mismo fuera de las paradas autorizadas, ni realizar actuaciones susceptibles de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor.

f) Mostrar el billete o título de transporte a requerimiento del personal de la inspección cuando éste se encuentre realizando sus funciones en relación con el transporte utilizado por los usuarios.

g) Atender las indicaciones del personal del operador de transporte en orden a garantizar unas condiciones adecuadas de prestación de los servicios y de seguridad que deban ser observadas durante el mismo.

h) Aquéllas otras obligaciones que les sean impuestas por la normativa aplicable.

Artículo 42. Obligaciones de los operadores de transporte.

1. Los operadores de transporte tienen la obligación de disponer de un seguro que cubra los daños que sufran en la prestación del servicio público de transporte de viajeros, en los términos que establezca la normativa específica sobre la materia, en la medida en que dichos daños no estén indemnizados por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en la Ley de Responsabilidad y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

2. Los operadores de transporte informarán debidamente al Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de transportes sobre los servicios que prestan.

3. El personal de las empresas operadoras de transporte proporcionará a los usuarios toda la información que demanden sobre los servicios. En todo caso, el personal que en razón de su puesto tenga relación con las personas usuarias deberá estar debidamente identificado.

4. Los vehículos e instalaciones se deberán conservar en las mejores condiciones posibles de limpieza y confort climático manteniendo aquellos elementos necesarios para garantizar la accesibilidad universal para todas las personas, dando, en todo caso, estricto cumplimiento a lo establecido en el contrato de servicio público de transporte de viajeros y en la normativa aplicable.

5. Los operadores de transportes tienen la obligación de admitir 30 kilogramos de equipaje gratuito por cada título de transporte interurbano emitido.

CAPÍTULO II

La Junta Arbitral del Transporte de Navarra

Artículo 43. La Junta Arbitral del Transporte de Navarra.

1. La Junta Arbitral del Transporte de Navarra conocerá y resolverá, con los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, todas las controversias de carácter mercantil y contenido económico que se le planteen por los operadores de transporte o por los usuarios del mismo, en los casos, condiciones y requisitos que establece la legislación general del Estado.

2. La composición de la Junta, su régimen competencial y el procedimiento aplicable en los asuntos que se sometan a su conocimiento, así como los efectos de los laudos y demás circunstancias anexas a este arbitraje serán los previstos en la legislación estatal en vigor, así como en las normas forales de desarrollo reglamentario.

TÍTULO IV

Infraestructuras de transporte: infraestructuras viarias. estaciones. infraestructuras logísticas. Integración en el entorno

CAPÍTULO I

Planificación y servicios en las infraestructuras viarias

Artículo 44. Adecuación para el uso del transporte público.

1. Las Administraciones competentes sobre las redes viarias utilizadas por servicios de transporte público de viajeros planificarán, ejecutarán y mantendrán dichas redes de forma que los servicios puedan ser prestados en las mejores condiciones posibles de seguridad y funcionalidad.

2. Se promoverá la implantación de carriles reservados y de ordenación semafórica de las vías utilizadas por el transporte público de viajeros, aplicando el principio de preferencia para el

mismo cuando así lo estime adecuado el municipio competente y resulte posible y conveniente al tráfico y a la movilidad.

Artículo 45. Paradas de transporte público.

1. Las Administraciones competentes velarán por el adecuado acondicionamiento de las paradas incluyendo sus accesos y conexiones con la red peatonal, las medidas de seguridad necesarias para el cruce de los viales en los que se ubiquen las paradas, así como por la implantación y mantenimiento de marquesinas, postes, señales y elementos de información accesible al usuario.

2. Las paradas se realizarán con arreglo a lo previsto en la normativa aplicable en materia de accesibilidad universal al transporte público. Dichas paradas contarán en todo caso con elementos de protección climática y se promoverá la implantación en las mismas de sistemas de información accesible para todas las personas en la espera que faciliten el uso del transporte público.

3. Los proyectos de nuevas infraestructuras viarias así como los de reforma o adecuación de las existentes contemplarán la construcción de zonas de paradas de autobuses cuando afecten a contratos de servicio público de transporte interurbano de viajeros y el Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de transportes considere necesaria su utilización para tomar o dejar viajeros.

Artículo 46. Coordinación administrativa.

1. La Administración competente en materia de transportes someterá a informe de la competente en la red viaria afectada aquellas actuaciones en virtud de las cuales se establezcan las paradas de los servicios de transporte.

2. En los contratos de servicio público de transporte interurbano de viajeros, los puntos de parada que hayan de realizarse en suelo urbano o urbanizable, así como su modificación, se determinarán, previo informe o propuesta de la entidad local afectada, con audiencia al operador de transporte y ponderando la incidencia en la prestación de los servicios incluidos en el contrato y en el tráfico urbano.

3. La Administración competente en redes viarias someterá a informe de las competentes en transportes cualquier tipo de actuación que desarrollen en dichas vías que pudiera afectar al servicio de transporte público de viajeros.

CAPÍTULO II

Estaciones de viajeros

Artículo 47. Planificación.

1. Las estaciones de viajeros se diseñarán y explotarán bajo el principio general de acceso a los servicios de transporte en condiciones de seguridad, calidad y universalidad.

2. Será un criterio básico de diseño en todas las estaciones favorecer la intermodalidad mediante el adecuado acceso desde y a otros modos de transporte, facilitando a quienes los utilicen la espera y correcta información de los servicios en condiciones de accesibilidad para todas las personas. Deberán contar con capacidad suficiente para los flujos esperables y tratarán de minimizar los costes energéticos.

CAPÍTULO III

Infraestructuras logísticas

Artículo 48. Infraestructuras logísticas.

A efectos de esta Ley Foral se consideran infraestructuras logísticas:

1. Los ramales e instalaciones ferroviarias que conecten la red de interés general del Estado con emplazamientos logísticos u otros centros generadores de carga.

2. Las áreas logísticas que estén destinadas al desarrollo de actividades de logística, transporte, almacenamiento y distribución así como otras que convenga ubicar en dichas zonas por su elevado nivel de generación o atracción de flujos de mercancías.

3. Las instalaciones públicas de estacionamiento de vehículos pesados, incluyendo tanto los propios estacionamientos como las actividades complementarias al servicio de tales vehículos, así como las áreas de servicio y descanso ejecutadas con dicha finalidad, siempre que por sus condiciones particulares no entren dentro del ámbito competencial de la Administración titular de la vía o respondan de forma exclusiva a la iniciativa privada.

4. Los accesos a las terminales ferroviarias y zonas logísticas salvo que deban de ser construidos y mantenidos de acuerdo con la legislación foral de carreteras o urbanística.

Artículo 49. Planificación y ejecución de infraestructuras logísticas.

1. La planificación, proyección y desarrollo de las infraestructuras logísticas en Navarra, con independencia de aquéllas que se promuevan de

forma exclusiva por iniciativa privada, se realizará de acuerdo con el Modelo Territorial de Áreas Logísticas de Navarra.

2. La red de infraestructuras logísticas en Navarra, con especial referencia a las áreas de Pamplona y Tudela, fomentará el transporte sostenible de mercancías, la intermodalidad y la integración ferroviaria en Navarra.

3. La implementación del citado Modelo Territorial y la adopción de las medidas necesarias para su desarrollo corresponderá al Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de transportes, medidas que impulsará directamente o a través de un ente público dependiente del mismo.

4. Junto al desarrollo de infraestructuras logísticas, el Departamento competente en materia de transportes impulsará, directamente o a través de un ente público dependiente del mismo, el Cluster de la Logística y el Transporte de Mercancías en Navarra para el desarrollo de proyectos de I+D+I, formativos, de mejora en la gestión, medioambientales o cualesquiera otros que redunden en la mejora de la eficiencia del transporte de mercancías de la Comunidad Foral.

Artículo 50. Logística urbana.

En los ámbitos urbanos en los que confluyan capacidades escasas de la red viaria con elevados niveles de distribución de mercancías, las entidades locales, en colaboración con el Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de transportes, podrán elaborar planes de logística urbana con la finalidad de incrementar la eficiencia de la distribución de mercancías, minorar sus costes energéticos y ambientales y racionalizar el uso del espacio urbano.

CAPÍTULO IV

Integración de las infraestructuras del transporte en su entorno

Artículo 51. Compatibilidad de las infraestructuras con el entorno.

Las Administraciones competentes coordinarán el desarrollo de sus actuaciones así como aquellas referidas al mantenimiento y al control de las actividades de los particulares, para que se produzca el mayor nivel de integración entre la infraestructura de transporte y el entorno rural o urbano, tanto desde el punto de vista paisajístico como en lo relativo a la atenuación de los efectos ambientales que produzca.

TÍTULO V Inspección, infracciones y sanciones

CAPÍTULO I La inspección del transporte

Artículo 52. La Inspección del transporte.

1. La función inspectora de los transportes y la movilidad será desempeñada por el personal adscrito a los órganos que expresamente determinen las distintas Administraciones públicas que la tengan asignada.

2. La Inspección del transporte además de sus funciones de control del cumplimiento de la normativa vigente, asesorará y colaborará con los operadores de transporte, y en su caso, con los usuarios, para facilitar el cumplimiento de dicha normativa y podrá realizar funciones específicas de control de la calidad y seguridad y accesibilidad universal en la prestación de los servicios de transporte, de inspección de instalaciones y de verificación de la correcta utilización de los recursos públicos que se asignen a los servicios públicos de transporte.

Artículo 53. Condición de los inspectores.

1. El personal de la Inspección del transporte tendrá, en el ejercicio de sus funciones, la consideración de autoridad.

2. Los hechos constatados por el personal referido en el apartado anterior tendrán valor probatorio cuando se formalicen en documento público, observando los requisitos legales pertinentes, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios interesados.

3. El personal adscrito a la Inspección estará provisto del documento acreditativo de su condición, expedido por la Administración competente, que le podrá ser requerido cuando ejercite sus funciones, debiendo, en este caso, exhibirlo.

4. El personal a que se refiere el punto anterior estará obligado a guardar secreto profesional respecto a los hechos que conozca en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 54. Objetivos de la labor inspectora.

Los objetivos que regirán las actuaciones inspectoras, son los siguientes:

a) Garantizar el cumplimiento de las normas que regulan la gestión y realización del transporte, así como de sus infraestructuras, estaciones y actividades auxiliares o complementarias del mismo.

b) Cuidar, controlar y obligar el cumplimiento de las normas sobre movilidad y accesibilidad.

c) Vigilar la forma y condiciones en que se realizan los distintos transportes, cuidando que se respeten los derechos de los usuarios, atendiendo las reclamaciones o quejas formuladas por escrito.

d) Controlar que la realización de los transportes no se lleve a cabo con prácticas desleales para la competencia o sirviéndose de posiciones dominantes o abusivas.

e) Garantizar que los transportes sean respetuosos con el medio ambiente y con la seguridad y calidad demandada por los usuarios y previstas en los contratos de concesión de servicios de transporte de viajeros.

f) Asesorar y colaborar con los operadores de transporte para facilitar el cumplimiento de la normativa vigente y desarrollar iniciativas formativas e informativas con el sector.

g) Procurar que la función inspectora de los transportes se coordine con otras singulares de cualquier Administración Pública cuyo fin sea el control del tráfico y la circulación, las políticas de movilidad sostenible, la accesibilidad para todas las personas o el cumplimiento de las normas fiscales, laborales u otras similares que incidan en las materias reguladas en la presente Ley Foral.

Artículo 55. Obligaciones en relación con la Inspección.

1. La Inspección de transportes realizará sus funciones en relación con las empresas de transporte, con los usuarios y, en general, con todas las personas y entidades que se vean afectadas por las normas de ordenación de los transportes y la movilidad.

2. Los titulares de los contratos de servicio público de transporte de viajeros y de autorizaciones de transporte vendrán obligados a facilitar al personal de la Inspección del transporte, en el ejercicio de sus funciones, el acceso a sus vehículos e instalaciones así como el examen de los documentos, libros de contabilidad, facturas, títulos de transporte y datos estadísticos que estén obligados a llevar y cualquier otro extremo o información relativos a las condiciones de prestación de los servicios realizados que resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la presente Ley Foral.

A tal efecto, la Inspección del transporte podrá recabar la documentación precisa para el mejor cumplimiento de su función en la propia empresa o bien requerir su presentación en las oficinas

públicas correspondientes, o la comparecencia en éstas del empresario o sus representantes, en los términos establecidos en la legislación de procedimiento administrativo.

Las exigencias a las que se refiere este apartado únicamente podrán ser realizadas en la medida en que resulten necesarias para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la presente Ley Foral y demás normativa aplicable.

3. En el ejercicio de su función, los miembros de la Inspección de transportes están autorizados para:

a) Desarrollar materialmente su actuación en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la normativa de los transportes. A estos efectos, se procurará escoger el lugar que menos repercuta en la ejecución del servicio prestado.

b) Realizar las pruebas, investigaciones o exámenes que resulten necesarios para cerciorarse de la observancia de la normativa vigente en materia de transportes.

Artículo 56. Colaboración con otras Administraciones.

1. El personal de la Inspección del transporte pondrá en conocimiento de los órganos competentes los hechos que descubra en el ejercicio de sus funciones que pudiesen dar lugar a infracciones de la normativa reguladora de otros sectores, especialmente en lo referente al ámbito laboral, fiscal y de seguridad vial.

2. Los miembros de la Inspección del transporte, para un eficaz cumplimiento de su función, podrán solicitar el apoyo de la Policía Foral de Navarra, de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y de las Policías locales.

CAPÍTULO II

Infracciones y sanciones

Artículo 57. Alcance subjetivo de la responsabilidad administrativa en las materias reguladas en la presente Ley Foral.

1. La responsabilidad administrativa derivada de las infracciones tipificadas en este título se exigirá a las personas físicas o jurídicas que realicen las actividades de transporte de viajeros o a las que afecten los supuestos contemplados en esta Ley Foral y, en su caso, a los usuarios de los servicios de transporte o a quienes con su conducta perturbaren su normal prestación o la integridad de los bienes afectos a la actividad.

2. La responsabilidad administrativa por las infracciones en materia de transporte de viajeros corresponderá a:

a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetas a contrato o autorización administrativa, al contratista o a la persona física o jurídica titular de la autorización.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades auxiliares o complementarias de estos llevados a cabo sin la cobertura del preceptivo título administrativo habilitante, o cuya realización se encuentre exenta de la obtención de éste, a la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo o titular de la actividad.

A los efectos previstos en este apartado, se considera titular de la actividad de que se trate a la persona física o jurídica que materialmente la lleve a cabo en nombre propio, la organice o asuma la correspondiente responsabilidad empresarial, así como a todo aquel que no siendo personal asalariado o dependiente colabore en la realización de dicho transporte o actividad.

c) En las infracciones cometidas por los usuarios y por terceras personas que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la normativa reguladora del transporte terrestre, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

d) En cualquiera de lo supuestos anteriores la responsabilidad se extenderá igualmente a las personas físicas o jurídicas que intermedien o publiciten servicios de transporte que contravenzan la presente Ley Foral.

e) En las infracciones en materia de movilidad a las personas físicas o jurídicas que las cometan.

3. La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas a que se refiere el apartado 2 de este artículo, independientemente de que las acciones u omisiones de las que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente realizadas por ellas o por su personal, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.

4. Tendrán la consideración de infracciones independientes aquellas que se cometan en relación con distintas expediciones de transporte, aun

cuando los hechos infrinjan los mismos o semejantes preceptos.

No obstante, tratándose de expediciones de servicio público de transporte, cuando los hechos constitutivos de la infracción guarden relación directa con la actividad administrativa que se desarrolla en las oficinas de la empresa o con el vehículo utilizado y resulte acreditado que no podían ser corregidos hasta el regreso de aquel a la sede empresarial de la que inicialmente partió, tales hechos se considerarán constitutivos de una sola infracción, aun cuando hubieran continuado teniendo lugar durante las distintas expediciones parciales realizadas entre tanto.

5. Si un mismo comportamiento infractor fuera susceptible de ser calificado con arreglo a dos o más tipos infractores, se impondrá la sanción que corresponda al más grave de ellos.

Artículo 58. Infracciones muy graves.

1. Se consideran infracciones muy graves en materia de transporte de viajeros:

1.1. La realización de actividades o la prestación de servicios regulados en esta Ley Foral careciendo del necesario contrato, autorización administrativa o de cualquier otro título habilitante que faculte para ello o sin estar expresamente amparado por los mismos. A los efectos de la calificación de la infracción, se consideran incluidos en el presente apartado lo siguientes hechos:

a.1) La prestación de servicios públicos de transporte que excedan del ámbito territorial específicamente autorizado.

a.2) La realización de transportes o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias careciendo de autorización, si ésta fuera precisa con arreglo a la presente Ley Foral por no haber realizado el visado exigible por la normativa estatal aplicable, salvo que dicha conducta deba calificarse como infracción leve.

a.3) La organización, establecimiento o realización de servicios públicos de transportes de viajeros sin ser titular del correspondiente contrato o autorización, ya sean propios o ajenos los medios con los que se presten y aun cuando se posea autorización de transporte discrecional.

a.4) La realización de servicio público de transporte de viajeros al amparo de contrato o autorización que únicamente habilite para efectuar un tipo de transporte de características distintas de las efectivamente realizadas.

No se apreciará la infracción tipificada en el presente apartado cuando la misma concorra con

las señaladas en los apartados a.2) y a.3) del presente artículo.

a.5) El transporte de personas o grupos distintos de aquellos a los que específicamente se encuentra referida la correspondiente autorización durante la realización de un servicio de transporte público de viajeros de uso especial.

a.6) La realización, al amparo de autorizaciones de otro tipo de transportes diferentes de los referidos en los apartados anteriores, de servicios que no cumplan alguna de las condiciones establecidas en la autorización que fuera precisa para su prestación.

b) El incumplimiento de las condiciones impuestas a los titulares de las autorizaciones u otros títulos habilitantes cuando se ponga en peligro la seguridad de las personas, de los bienes o del tráfico.

c) La cesión, expresa o tácita, de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas.

d) El abandono del servicio público de transporte o su paralización, por el plazo de un mes o el que se determine en el contrato, sin causa justificada o sin el consentimiento de la Administración.

e) El quebrantamiento de las órdenes de inmovilización o precintado de vehículos o locales, así como la desatención a los requerimientos de la Inspección de transporte para la subsanación de las deficiencias detectadas en la prestación del servicio.

f) La obtención de las autorizaciones precisas de conformidad con la presente Ley Foral mediante declaraciones falsas o por cualquier otro procedimiento irregular.

g) El falseamiento de cualesquiera documentos contables, estadísticos o de control que la empresa se encuentre obligada a llevar o de los datos obrantes en los mismos.

h) La realización de servicio público de transporte de viajeros de uso general por carretera cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

h.1) La falta de explotación del servicio por el propio adjudicatario del servicio, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.

h.2) El incumplimiento de los tráficos, itinerario, expediciones o puntos de parada establecidos cuando no constituya abandono de la concesión

en los términos señalados en el apartado d) de este artículo.

h.3) Denegar la venta de billete de transporte o el acceso al vehículo a quienes lo hubieran adquirido, salvo que la normativa aplicable prevea circunstancias que lo justifiquen.

Especialmente se considerará incluido en la anterior circunstancia impedir o dificultar el acceso o utilización de los servicios de transporte a personas con discapacidad, aun en el supuesto de que no exista obligación de que el vehículo se encuentre especialmente adaptado para ello, siempre que, en este último supuesto, dichas personas aporten los medios que les resulten precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.

h.4) La realización del servicio transbordando injustificadamente a las personas durante el viaje.

h.5) El incumplimiento del régimen tarifario.

i) La realización de transportes públicos de viajeros de uso especial cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

i.1) El incumplimiento de las condiciones básicas de seguridad.

i.2) En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la falta de plaza o asiento para cada menor, así como la inexistencia de plazas cercanas a las puertas de servicio que sean necesarias para personas de movilidad reducida.

i.3) La realización de transporte público de viajeros por carretera de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta Ley Foral.

j) La prestación de los servicios sin contar con el preceptivo certificado de seguridad o en condiciones tales que pueda afectar a la seguridad de las personas o los bienes, con grave incumplimiento de las normas o prescripciones técnicas.

k) El incumplimiento de la obligación de suscribir los seguros que resulten preceptivos conforme a la normativa vigente, así como la falta de vigencia o la inexistencia de los contratos de seguro obligatorios conforme a lo establecido en dicha normativa, o su insuficiente cobertura para garantizar las responsabilidades derivadas de actividades que realice la empresa de transporte.

l) El arrendamiento de vehículos realizando actuaciones no amparadas por la autorización.

m) La negativa u obstrucción a facilitar información o a la actuación de los servicios de inspección de los transportes y las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera que impida el ejercicio de las funciones que, legal o reglamentariamente, tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a las instrucciones o requerimientos de los miembros de dichos servicios.

n) La comisión, en el plazo de un año, de dos o más infracciones graves sancionadas mediante resolución administrativa firme.

2. Se consideran infracciones muy graves en materia de movilidad:

a) La carencia del Plan de Movilidad Específico en los supuestos en los que resulte obligatorio.

b) El incumplimiento por parte de los promotores de las obligaciones impuestas en los Planes de Movilidad Específicos aprobados por el Departamento de la Administración de la Comunidad Foral competente en materia de movilidad y transportes.

3. En materia de accesibilidad universal, se estará a lo dispuesto en la Ley Foral 5/2010, de 6 de abril, de accesibilidad universal y diseño para todas las personas.

Artículo 59. Infracciones graves.

1. Se consideran infracciones graves en materia de transporte de viajeros:

a) La realización de servicio público de transporte de viajeros por carretera cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a.1) No disponer del número mínimo de vehículos o el incumplimiento por éstos de las condiciones exigidas en el contrato.

a.2) No prestar los servicios suplementarios ofertados por el contratista y recogidos en el contrato.

a.3) Incumplir la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.

a.4) Vender un número de plazas por vehículo superior al de las autorizadas en el contrato.

a.5) Realizar servicio público de transporte de viajeros incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el contrato o autorización con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta Ley Foral.

b) El incumplimiento de las condiciones impuestas a los titulares de las autorizaciones o de otros títulos habilitantes o de las resoluciones dictadas por el Departamento de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra competente en materia de transportes, cuando no constituyan infracción muy grave.

c) La interrupción injustificada del servicio.

d) La prestación de servicios públicos de transporte, utilizando la mediación de personas físicas o jurídicas no autorizadas para dicha mediación.

e) La realización o connivencia en actividades no autorizadas de mediación o venta de billetes para servicios de transportes de viajeros.

f) El incumplimiento del régimen tarifario establecido reglamentariamente, salvo que, por tratarse de un transporte público regular de viajeros de uso general, deba calificarse como infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 58.1.h.5).

g) El reiterado incumplimiento injustificado superior a 15 minutos de los horarios de salida en las cabeceras de las líneas de servicios públicos de transportes de viajeros.

h) La carencia o falta de formalidades exigidas por la normativa vigente, en la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria, así como la ocultación o falta de conservación de la misma y demora injustificada de la puesta en conocimiento o la falta de comunicación de su contenido a la Administración, cuando no resulten infracciones muy graves.

i) El incumplimiento de las condiciones de calidad y regularidad en que deben prestarse los servicios o el de las instrucciones operativas y de prestación del servicio emanadas del Departamento competente en materia de transporte, cuando dicho incumplimiento no constituya infracción muy grave.

j) La utilización de vehículos y demás elementos de transporte sin cumplir las normas y los requisitos técnicos que por razones de seguridad deban reunir.

k) La contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados.

l) La falsificación por los usuarios del título o billete de transportes.

m) El incumplimiento de cuantas obligaciones formales se impongan a quienes realicen las acti-

vidades reguladas en esta Ley Foral en garantía de los derechos de los usuarios.

n) La comisión, en el plazo de un año, de dos o más infracciones leves.

ñ) Las conductas recogidas en el artículo anterior, cuando las circunstancias que concurren en su comisión no perturben la seguridad de las personas, de los bienes o del tráfico.

2. Se consideran infracciones graves en materia de movilidad:

a) La vulneración de los elementos esenciales de los planes de movilidad, entendiéndose por ellos los que sean identificados como tales en los mencionados documentos.

3. En materia de accesibilidad universal, se estará a lo dispuesto en la Ley Foral 5/2010, de 6 de abril, de accesibilidad universal y diseño para todas las personas.

4. Se considera infracción grave la realización de transportes de mercancías excediéndose de las masas y dimensiones autorizadas a los vehículos, de acuerdo con lo previsto en la normativa vigente en materia de tráfico y circulación de vehículos.

Artículo 60. Infracciones leves.

1. En todo caso, se consideran constitutivas de infracción leve en relación con los servicios de transporte de viajeros las siguientes conductas:

a) El incumplimiento de la obligación de expedir billetes o títulos de transporte, de las normas establecidas para su despacho o devolución, así como expedirlos sin las menciones esenciales.

b) La realización de servicios de transportes sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos precedentes.

c) La realización de servicio de transporte público de viajeros de uso general incumpliendo el calendario establecido.

d) La realización de transportes públicos de viajeros de uso especial incumpliendo el itinerario, calendario, horario, expediciones, puntos de parada o alguno de los requisitos establecidos en la correspondiente autorización de uso especial, siempre que no sea una acción grave o muy grave.

e) Asimismo, en el transporte de escolares y menores, el incumplimiento de las obligaciones sobre parada de vehículos en el centro escolar y acceso y abandono de los vehículos en los términos regulados en las normas sobre seguridad en esta clase de transportes.

f) No proporcionar a los usuarios información completa, detallada y actualizada sobre los servicios público de transporte y sus condiciones de prestación.

g) En el transporte escolar y de menores, el incumplimiento de la obligación de exigir la entidad contratante al transportista los documentos o justificantes que, con arreglo a las normas que regulan la seguridad en dichos transportes, deba exigirle.

h) La realización de servicio público de transporte de viajeros por carretera o transporte público de viajeros de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la autorización sin el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta Ley Foral.

i) La carencia de los distintivos o rótulos exigidos por la normativa vigente, relativos a la naturaleza o al tipo de transporte que aquel esté autorizado a realizar, llevarlos en lugar no visible o en condiciones que dificulten su percepción, utilizarlos de forma inadecuada o llevar en lugar visible del vehículo el distintivo correspondiente a un ámbito territorial o clase de transporte para cuya realización no se halle facultado por el necesario título habilitante.

j) La carencia de cambio de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que, en su caso, se encuentre determinada.

k) El trato desconsiderado de palabra u obra con las personas que utilicen los servicios de transporte por parte del personal de la empresa.

l) El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio, salvo que las normas en que se contengan dichas reglas consideren expresamente su incumplimiento como infracción grave.

En todo caso se considerará constitutivo de la infracción tipificada en este apartado el incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las siguientes prohibiciones:

l.1) Impedir o forzar la apertura o cierre de las puertas de acceso a los vehículos.

l.2) Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de acceso al vehículo o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.

l.3) Hacer uso sin causa justificada de cualquiera de los mecanismos de seguridad o socorro instalados en el vehículo para casos de emergencia.

l.4) Abandonar el vehículo o acceder a éste fuera de las paradas en su caso establecidas al efecto, salvo causa justificada.

l.5) Realizar, sin causa justificada, cualquier acto susceptible de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.

l.6) Viajar en lugares distintos a los habilitados para ello.

l.7) Fumar en los vehículos y en lugares distintos a los habilitados a tal fin en estaciones de transporte en los términos que resulten de la normativa específica sobre la materia.

l.8) Viajar sin billete o título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones de utilización previstas en la correspondiente concesión o autorización, así como el uso indebido del título que se posea.

l.9) Toda acción injustificada que pueda implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o estaciones de transporte.

l.10) Realizar acciones que impliquen peligro para la integridad física de las demás personas o que supongan el deterioro del material de los vehículos o de las infraestructuras.

m) La realización del transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles, así como utilizar para el transporte vehículos arrendados a otros transportistas o utilizar la colaboración de éstos fuera de los supuestos o incumpliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerada infracción muy grave. En idéntica infracción incurrirán las empresas que actúen como colaboradores, incumpliendo las obligaciones que les afecten.

n) Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior cuando, por su naturaleza, ocasión o circunstancias, no deba ser calificada como grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

2. Se consideran constitutivas de infracción leve en materia de movilidad:

a) La vulneración de aspectos no esenciales de los planes de movilidad.

b) Cualquier otra conducta o hecho que contravenga las normas sobre movilidad siempre que no deban ser calificadas como graves o muy graves.

3. En materia de accesibilidad universal, se estará a lo dispuesto en la Ley Foral 5/2010, de 6 de abril, de accesibilidad universal y diseño para todas las personas.

4. Constituyen infracciones leves cualesquiera violaciones de las normas contenidas en esta Ley Foral en materia de servicios de transporte público que, no estando tipificadas como infracciones muy graves o graves, afecten al régimen de obligaciones de las entidades que realicen actividades de transporte o de las personas usuarias.

Artículo 61. Sanciones.

1. Las sanciones por infracciones en materia de transporte interurbano de viajeros serán las previstas en la legislación del Estado reguladora de los transportes terrestres.

Las sanciones por infracciones en materia de transporte urbano de viajeros serán las previstas en la Ley Foral 7/1998, de 1 de junio, del transporte público urbano por carretera y en las correspondientes ordenanzas.

Las sanciones por infracciones en materia de servicio de taxi serán las previstas en la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

2. Las sanciones por infracciones en materia de movilidad serán las siguientes:

a) Se sancionarán con apercibimiento o multa de hasta 3.000 euros las infracciones clasificadas como leves.

b) Se sancionarán con multas comprendidas entre los 3.001 a 6.000 euros las infracciones clasificadas como graves.

c) Se sancionarán con multa de 6.001 a 60.000 euros las infracciones clasificadas como muy graves.

3. Se sancionarán con multa de 600 a 1.200 euros las infracciones tipificadas en el artículo 59.4 de la presente Ley Foral.

4. Podrá ordenarse la inmovilización de un vehículo cuando sean detectadas en carretera conductas infractoras en las que concurren circunstancias que puedan entrañar peligro para la seguridad.

En los supuestos de inmovilización de vehículos que transporten viajeros, y a fin de que éstos sufran la menor perturbación posible, será responsabilidad del transportista cuyo vehículo haya sido inmovilizado buscar los medios alternativos necesarios para hacer llegar a los viajeros a su destino. De no hacerlo, dichos medios podrán ser establecidos por la Administración. Los gastos que genere la adopción de tales medidas serán, en todo caso, de cuenta del transportista. Si se negara a satisfacerlos, quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquellos fueran satisfechos, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.

5. La imposición de las sanciones que en su caso correspondan será independiente de la posible obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

Artículo 62. Circunstancias de graduación.

La cuantía de las sanciones que se impongan se graduará de acuerdo con los siguientes factores:

a) La repercusión social de la infracción y el peligro para la vida y salud de las personas, la seguridad de las cosas y el medio ambiente.

b) La importancia del daño o deterioro causado, en su caso.

c) La intencionalidad en la comisión de la infracción.

d) El grado de participación del sancionado y el beneficio por él obtenido.

e) La comisión, en el período de los doce meses anterior al hecho infractor, de otra infracción de la misma naturaleza, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.

f) La circunstancia de haber procedido el infractor, por propia iniciativa, a remediar los efectos perniciosos de la infracción.

Artículo 63. Multas coercitivas.

Con independencia de las sanciones que correspondan, la Administración competente podrá imponer multas coercitivas cuando prosiga la conducta infractora y no se atiende el requerimiento de cese de la misma, reiterándolos cada lapso de tiempo que sea suficiente para cumplir lo ordenado. Las multas coercitivas no excederán, cada una de ellas, del diez por ciento de la sanción fijada para la infracción cometida.

CAPÍTULO III
Procedimiento sancionador

Artículo 64. Competencia.

1. Corresponde a la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, a través del Depar-

tamento competente en materia de movilidad y transportes, el control, inspección y sanción de los transportes que circulen por su territorio, de las instalaciones y actividades complementarias o accesorias realizadas en el territorio foral así como el control e inspección y sanción, en su caso, de las actividades y conductas relativas a la movilidad sostenible que se indican en la presente Ley Foral.

Asimismo, le corresponde también, en base a las competencias históricas, la inspección y sanción de las infracciones sobre exceso de las masas y dimensiones de los vehículos, con sujeción a lo que prescribe la normativa estatal de circulación de vehículos.

2. La competencia para la imposición de sanciones en materia de transporte urbano de viajeros corresponde al municipio o la entidad local titular del servicio.

3. La determinación del órgano competente para instruir y resolver dentro de cada Administración será determinada por las normas de organización respectiva.

Artículo 65. Procedimiento.

1. El procedimiento para la imposición de las sanciones relativas con los servicios de transporte de viajeros interurbano y con la realización de transportes de mercancías excediéndose de las masas y dimensiones autorizadas, se ajustará a lo dispuesto en la normativa estatal sobre transportes terrestres y, en lo no previsto por ésta, se estará a lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. El procedimiento para la imposición de sanciones en materia de movilidad se ajustará a lo establecido en la Ley Foral 15/2004, de 3 de diciembre, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra.

3. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en esta Ley Foral se iniciará de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, a petición razonada de otros órganos o por denuncia.

Artículo 66. Plazo máximo de resolución.

1. El plazo máximo para resolver y notificar las resoluciones será de un año a contar desde la fecha de la resolución de incoación del procedimiento.

2. Transcurrido dicho plazo sin que haya recaído resolución expresa el procedimiento se entenderá caducado.

Artículo 67. Prescripción.

1. Las infracciones tipificadas en esta Ley Foral prescribirán, de conformidad con las condiciones establecidas en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en el plazo de un año.

2. Las sanciones tipificadas en esta Ley Foral prescribirán en los plazos y condiciones establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposiciones adicionales

Disposición adicional primera. Consejo de Movilidad y Transportes de Navarra.

En el plazo de ocho meses desde la entrada en vigor de la presente Ley Foral se aprobará el Decreto Foral de composición, organización y funcionamiento del Consejo de Movilidad y Transportes de Navarra.

Disposición adicional segunda. Modificaciones de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi.

1. Se añade un nuevo párrafo en el apartado 1 del artículo 8 con el siguiente contenido:

“Si en aplicación del Índice General de Referencia se obtuviese una cifra decimal, esta se redondeará por exceso si es igual o superior a cinco o por defecto si es menor que cinco.”

2. Se modifica el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 13 que queda redactado en los siguientes términos:

“Este visado se realizará por el municipio o por la entidad local competente en el Área Territorial de Prestación Conjunta con periodicidad bienal de acuerdo con lo que se establezca en las correspondientes Ordenanzas.”

3. Se incluye un nuevo punto en el apartado 1 del artículo 14, con el siguiente contenido:

“e) Por haber sido condenado por la comisión de delitos calificados por el Código Penal como dolosos, con ocasión o con motivo del ejercicio de la profesión de taxista.”

4. Se suprime el apartado 4 del artículo 22.

5. Se añaden los siguientes párrafos en el artículo 46:

“Los titulares de licencia de taxi podrán contratar servicios interurbanos con origen en otro municipio si el destino final del viaje es el municipio o Área Territorial de Prestación Conjunta que otorgó la licencia, siempre que se justifique la existencia de un encargo previo del servicio, figurando este anotado en el correspondiente libro de ruta.

El libro de ruta será de formato libre y en el mismo figurarán:

a) En la portada: Libro de ruta, transporte público discrecional de viajeros en vehículos turismo, matrícula, municipio o ATPC.

b) En cada una de las hojas:

– Datos del contratante: nombre y apellidos o razón social, DNI/CIF y domicilio.

– Datos de los usuarios: nombre y apellidos.

– Datos del municipio: recogida y destino de los pasajeros.

– Incidencias.

– Fecha y firma.”

6. Se añade un nuevo apartado al artículo 60 con el siguiente contenido:

“o) La realización de servicios por trayectos o itinerarios inadecuados, lesivos económicamente para los intereses del usuario o desatendiendo sus indicaciones, sin causa justificada.”

7. Se incluye un nuevo apartado en el artículo 61 con el siguiente contenido:

“j) En su caso, no entregar el recibo o la factura del servicio prestado a los usuarios, o entregarles un recibo o factura que no cumpla los requisitos establecidos por la normativa de aplicación.”

Disposición adicional tercera. Igualdad de género.

En los casos en que esta Ley Foral utiliza sustantivos de género gramatical masculino para referirse a diversos posibles sujetos o puestos de trabajo (usuarios, viajeros, promotores, adjudicatarios, alumnos, funcionarios, inspectores...) debe entenderse que se hace por mera economía en la expresión y que se refiere de forma genérica, tanto si se trata de hombres o mujeres, con estricta igualdad en cuanto a los efectos jurídicos.

Disposición transitoria

Disposición transitoria única. Planes de Movilidad Específicos.

No será obligatoria la formulación de Planes de Movilidad Específicos hasta que no se apruebe el Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible.

Disposición derogatoria

Disposición derogatoria única. Derogación Normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de inferior o igual rango se opongan a lo dispuesto en la presente Ley Foral y, en particular:

1. El Decreto Foral 112/1985, de 29 de mayo, sobre inspección, control y régimen sancionador de los transportes mecánicos por carretera.

2. El Decreto Foral 61/1985, de 20 de marzo, por el que se crea el Consejo de Transportes de Navarra.

3. El Decreto Foral 212/1985, de 31 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de organización y funcionamiento del Consejo de Transportes de Navarra.

Disposiciones finales

Disposición final primera. Elaboración del Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible.

El Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible se aprobará por el Gobierno de Navarra en el plazo de dieciocho meses desde la entrada en vigor de la presente Ley Foral.

Disposición final segunda. Planes Municipales o Supramunicipales de Movilidad Sostenible.

Los Ayuntamientos obligados a redactar un Plan Municipal o Supramunicipal de Movilidad Sostenible deberán aprobarlo en el plazo de doce meses desde la aprobación del Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible.

Los Ayuntamientos o entidades locales que hayan aprobado Planes Municipales de Movilidad Sostenible con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley Foral deberán revisarlos en el plazo de tres años desde la aprobación del Plan Director Foral de la Movilidad Sostenible.

Disposición final tercera. Adaptación de las Ordenanzas a lo previsto en esta Ley Foral.

Las Ordenanzas que regulen los transportes urbanos así como las normas sobre movilidad se adaptarán a las previsiones de la presente Ley Foral en el plazo de dieciocho meses desde su entrada en vigor.

Disposición final cuarta. Supletoriedad.

En lo no previsto en la presente Ley Foral y sus normas de desarrollo se aplicarán las normas estatales reguladoras de los transportes por carretera.

Disposición final quinta. Desarrollo reglamentario.

Se autoriza al Consejero competente en materia de movilidad y transportes para dictar cuantas disposiciones reglamentarias sean necesarias para el desarrollo y aplicación de esta Ley Foral.

Disposición final sexta. Entrada en vigor.

Esta Ley Foral entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Navarra.

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

Informe especial sobre la integración de los escolares inmigrantes en la Enseñanza Secundaria Obligatoria, elaborado por la Oficina del Defensor del Pueblo de Navarra

En sesión celebrada el día 31 de enero de 2011, la Mesa del Parlamento de Navarra, previa audiencia de la Junta de Portavoces, adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

1.º Darse por enterada del informe especial sobre la integración de los escolares inmigrantes en la Enseñanza Secundaria Obligatoria, elaborado por la Oficina del Defensor del Pueblo de Navarra.

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

3.º Disponer que la exposición del mencionado informe se celebre en una próxima sesión de la Comisión de Régimen Foral.

Pamplona, 1 de febrero de 2011

La Presidenta: Elena Torres Miranda

Informe especial sobre la integración de los escolares inmigrantes en la Enseñanza Secundaria Obligatoria, elaborado por la Oficina del Defensor del Pueblo de Navarra

ÍNDICE

- I. Habilitación legal (pág. 30).
- II. Justificación y finalidad del informe (pág. 30).
- III. Descripción del estudio “La integración en la sociedad navarra de los inmigrantes escolarizados en la Enseñanza Obligatoria Secundaria” (pág. 32).
- IV. Conclusiones (pág. 33).
- V. Sugerencias (pág. 38).

I. HABILITACIÓN LEGAL.

El artículo 32.6 de la Ley Foral 4/2000, de 3 de julio, del Defensor del Pueblo de la Comunidad Foral de Navarra, establece que, cuando la importancia de los hechos lo aconsejen, el Defensor del Pueblo de la Comunidad Foral podrá presentar un informe extraordinario o monográfico, también llamado informe especial, ante el Parlamento de Navarra.

A su vez, el artículo 16 c) dispone que el Defensor del Pueblo de la Comunidad Foral de Navarra puede “señalar las deficiencias de la legislación formulando recomendaciones a fin de dotar a la actuación administrativa y a los servicios públicos de la necesaria objetividad y eficacia en garantía de los derechos de los administrados”. Tales recomendaciones pueden dirigirse al Parlamento, y a cualquier entidad pública sometida al ámbito de supervisión de la Institución, cual es la Administración de la Comunidad Foral.

Por su parte, el artículo 17 de la citada Ley Foral habilita al Defensor del Pueblo de la Comunidad Foral de Navarra para, entre otras funciones, procurar, en colaboración con los órganos y servicios competentes, las soluciones más adecuadas en defensa de los intereses legítimos de las personas.

En el marco de dichos preceptos legales, esta Institución ha impulsado la realización de un informe relativo a la integración en la sociedad navarra de los jóvenes inmigrantes escolarizados en la educación secundaria obligatoria.

II. JUSTIFICACIÓN Y FINALIDAD DEL INFORME.

En el año 2009, el Catedrático de Sociología Luis Sarriés Sanz, y la profesora de Sociología Esther Casares García, de la Universidad Pública de Navarra, propusieron a la institución del Defen-

del Pueblo de Navarra la elaboración de un estudio sobre la integración en la sociedad navarra de los inmigrantes escolarizados en la ESO. Esta propuesta se consideró de interés y, previo el oportuno contrato, se realizó el referido estudio.

A partir de dicho estudio se ha elaborado el presente informe especial, que se enmarca en las competencias que ostenta esta Institución en los ámbitos de la protección de la infancia y la adolescencia y de la garantía de los derechos de los extranjeros y de los inmigrantes, en sus relaciones con las Administraciones Públicas de Navarra.

Precisamente, se trata de dos campos en los que el Parlamento de Navarra ha manifestado su voluntad de que esta Institución enfatice su función de protección y garantía de los derechos de los ciudadanos y ciudadanas.

Así, con motivo del debate de política general sobre el estado de la Comunidad Foral, el Pleno del Parlamento de Navarra, en sesión celebrada el día 7 de noviembre de 2008, aprobó solicitar al Defensor del Pueblo de Navarra la elaboración de un informe que planteara las modificaciones legales necesarias, legislativas o reglamentarias, para un desarrollo y ampliación plena de sus competencias, con el objeto de mejorar el control de las políticas que, desde las Administraciones Públicas de la Comunidad Foral, se implementen en materia de protección de los menores.

En cumplimiento de dicha solicitud, desde esta Institución se presentó, ante la Comisión de Régimen Foral del Parlamento de Navarra, un informe especial sobre la posible ampliación de las competencias del Defensor del Pueblo de Navarra en materia de protección de menores.

Por otra parte, en sesión celebrada el 8 de junio de 2009, la Junta de Portavoces del Parlamento de Navarra acordó solicitar al Defensor del Pueblo de Navarra la elaboración de un informe sobre el desarrollo de las competencias del Defensor del Pueblo de Navarra en relación con la inmigración.

En respuesta a dicha petición, se elaboró el informe solicitado que se presentó ante la Comisión de Régimen Foral del Parlamento de Navarra el día 14 de octubre de 2009.

Además, la Comisión de Educación del Parlamento de Navarra ha aprobado recientemente, el 17 de diciembre de 2010, el informe de la Ponencia para estudiar el contenido de la proposición de la Ley Foral de bases de educación y el plan estratégico. Este informe contiene distintas propuestas, entre las que se encuentran varias relati-

vas a la atención a la diversidad y educación inclusiva, y recoge los principios de planificación educativa, consecución plena de la titulación en la ESO, accesibilidad universal en todas las etapas de la educación, continuidad de la formación hasta los dieciocho años, igualdad de oportunidades, equidad, calidad y excelencia en los centros educativos, formación continua del profesorado, organización flexible de los centros educativos, plurilingüismo, etcétera.

A la voluntad expresada por el Parlamento de Navarra, que aúna la protección de los menores, la inmigración y la educación, se suma el hecho de que, en estos últimos años, es cada vez mayor el número de personas que llegan a Navarra en busca de un futuro mejor y, en consecuencia, ha crecido de una forma notable el número de alumnos inmigrantes que se incorporan a nuestro sistema educativo.

Los datos facilitados por las instituciones navarras ponen de manifiesto que son muchos los jóvenes inmigrantes o hijos de inmigrantes que se escolarizan en centros educativos de Navarra.

Según las cifras facilitadas por el Consejo Escolar de Navarra referidas al curso 2009-2010, el número de escolares inmigrantes fue ese curso de 11.847, un 11,5% del total de escolares matriculados en el sistema educativo navarro, habiéndose registrado un incremento del 37% respecto al curso 2005-2006. La media navarra supera la media nacional, que se cifra en el 9,6%. Navarra es una de las comunidades con mayor presencia porcentual de alumnos inmigrantes en sus aulas, tras La Rioja, Madrid y Cataluña.

El 55% de los escolares procede de países hispanoamericanos; el 20%, africanos; el 18%, europeos de la Unión Europea; el 3%, europeos no comunitarios; y el 2%, asiáticos. Por países, el mayoritario es Ecuador (3.220), seguido de Colombia (1.078), Marruecos (1.629) y Bulgaria (699).

El 73% de estos escolares está matriculado en la red pública, y el resto en la red concertada (los datos del Consejo Escolar de Navarra coinciden con la tendencia observada en todas las Comunidades Autónomas de que los autóctonos se mueven hacia los centros privados y los inmigrantes hacia los de titularidad pública). Nueve de cada diez escolares inmigrantes optan por la enseñanza solo en castellano (modelo G).

Según otras fuentes, en cuarenta centros públicos el porcentaje de alumnos inmigrantes supera el 25%, y en la mitad de estos, el 40%; en ocho se alcanza el 80%. Diversos responsables educativos

cifren en el 30% el límite para que un centro educativo pueda cumplir su misión de integrar socialmente a los inmigrantes.

La integración socio-educativa de estos alumnos no es siempre fácil. Se trata de jóvenes que, en ocasiones, no hablan castellano, pertenecen a distintos grupos culturales y tienen otras costumbres y creencias religiosas. Todo ello, exige un importante esfuerzo, en el logro de una integración efectiva, por parte de las Administraciones públicas y de todos los representantes de la comunidad educativa (alumnos, padres y madres, profesores...).

Los centros educativos constituyen el primer contacto de los alumnos y alumnas inmigrantes con la sociedad acogedora. Se trata, por tanto, de su primer referente en cuanto a sus posibilidades de éxito, de aceptación, de reconocimiento, en definitiva, de su capacidad para formar parte, como un miembro más, de una sociedad distinta de aquella que tuvieron que abandonar.

En resumen, la Institución ha considerado oportuno contar con un estudio de base y elaborar un informe especial cuya finalidad es conocer la percepción que los alumnos, tanto extranjeros como nativos, tienen del proceso de integración educativa, las dificultades y apoyos que encuentran, la opinión de los profesores, de los educadores, la actitud de las familias, la identificación de posibles conflictos, etcétera, y en el que, tras el diagnóstico de la situación, se puedan ofrecer sugerencias y propuestas a las Administraciones públicas que contribuyan a mejorar las políticas públicas en esta materia.

III. DESCRIPCIÓN DEL ESTUDIO “LA INTEGRACIÓN EN LA SOCIEDAD NAVARRA DE LOS INMIGRANTES ESCOLARIZADOS EN LA ENSEÑANZA OBLIGATORIA SECUNDARIA”

El estudio elaborado por la Cátedra de Sociología de la Universidad Pública de Navarra consta de seis partes, una introducción y unos anexos.

La introducción está integrada por la justificación del estudio, los objetivos y la metodología del estudio.

La finalidad del estudio, según afirma, es la de conocer en qué grado existen procesos de exclusión y rechazo a los jóvenes inmigrantes, diferenciando el problema de acuerdo con el origen de los mismos, con el fin de prevenir que se formen en el futuro pequeños ghettos que causen problemas en la convivencia.

Los objetivos que persigue son ocho: 1) Conocer las dificultades subjetivas que tienen los inmigrantes adolescentes para integrarse en los centros escolares y en la sociedad (valores dominantes de su familia, sexo, origen, idioma, color, nivel de conocimientos). 2) Verificar las diferencias de integración de acuerdo con el sexo del inmigrante. 3) Conocer las redes sociales en las que se integran los jóvenes adolescentes inmigrantes, teniendo en cuenta su etnia, nacionalidad, idioma o religión. 4) Conocer la existencia o no de espacios geográficos que contribuyan al aislamiento (barrios donde viven). 5) Conocer las respuestas que los centros educativos y la sociedad dan para impulsar la integración de los inmigrantes. 6) Identificar los obstáculos objetivos a la integración, tanto en el ámbito escolar como social (rechazo a los inmigrantes, dificultades para la integración en redes de amigos, familias diferentes a las de su origen). 7) Identificar algunos indicadores de exclusión: personas con las que se relacionan en juegos en los recreos, personas con las que realiza tareas escolares, lugares de ocio que frecuentan, actividades de ocio y tiempo libre que realizan. 8) Identificar posibles actitudes xenóforas que se “justifican” socialmente.

La metodología del estudio hace referencia a las diferentes perspectivas desde las que se aborda: adolescentes, los centros docentes y las instituciones y organizaciones, así como los expertos, trabajadores sociales y educadores sociales. Se completa con estudios sobre la juventud y un estudio de contraste.

La primera parte es un estudio cuantitativo, consiste en extraer los resultados de una encuesta hecha a 698 alumnos comprendidos entre los 14 y los 17 años, de ellos 176 (25,2%) extranjeros, en 17 centros públicos y concertados, distribuidos proporcionalmente por el territorio de Navarra.

La segunda parte es un estudio cualitativo, consistente en reflejar y evaluar la perspectiva de los centros docentes, las organizaciones e instituciones, las asociaciones de inmigrantes, los ayuntamientos y las parroquias, acerca de la integración de los jóvenes inmigrantes.

La tercera parte recoge lo dicho sobre los jóvenes inmigrantes en cuatro estudios realizados sobre la juventud navarra.

La cuarta parte se llama “centros de contraste” y su finalidad es “ver si los alumnos que no conviven con inmigrantes tienen las mismas actitudes frente a los inmigrantes que aquellos alumnos que conviven a diario con ellos”. Para ello se ha

encuestado a 220 alumnos de cinco centros educativos (tres públicos y dos concertados).

La quinta parte recoge las conclusiones finales del estudio cuantitativo y del estudio cualitativo, que alcanzan a treinta y cuatro.

La sexta parte realiza nueve recomendaciones generales.

Los anexos contienen los criterios para la muestra y la encuesta realizada a los jóvenes que han participado en el estudio.

IV. CONCLUSIONES

A partir del estudio realizado por la Universidad Pública de Navarra, la institución del Defensor del Pueblo de Navarra destaca las siguientes conclusiones:

I. Generales: Sociedad e inmigración

1. El estudio sostiene, desde una perspectiva sociológica, la hipótesis de que los colectivos de inmigrantes forman una nueva clase social difusa. Socialmente, son grupos poco visibles, dispersos en los barrios de las ciudades, pero con momentos y lugares de encuentro que fortalecen su identidad y sus lazos de cohesión social.

2. Se podrían distinguir dos tipos de adolescentes inmigrantes: los que han crecido en España, bien porque nacieron aquí o vinieron en edades muy tempranas, y los que se han incorporado por reagrupamiento siendo adolescentes. Los primeros encuentran un camino más fácil de integración y que pasa, en parte, por la integración a través de la familia. Los segundos se encuentran ante el reto personal de su propia integración en la sociedad, con todas las dificultades que ello supone, tanto individuales como sociales o de cualquier otra índole.

3. Siempre según el estudio, los jóvenes navarros y los jóvenes inmigrantes tienen la sensación de formar grupos diferentes. Los inmigrantes apenas son admitidos a participar en la vida de las familias navarras; son vistos como colectivos que están ahí y que no se mezclan con los navarros. Formarían mundos paralelos. No se observa que los navarros tomen iniciativas para buscar la integración de los extranjeros en sus grupos. Los jóvenes navarros creen que la inmigración constituye un problema social, si bien no percibirían a las personas inmigrantes como un problema que les afecte negativamente.

4. El estudio pone de manifiesto que los inmigrantes adolescentes tienden a formar sus propios grupos y que existen indicadores suficientes para

pensar que esta situación es vivida como resultado de una exclusión o de una autoexclusión social más o menos difusa. A la larga, y dependiendo de factores determinados, esta situación o distancia social puede derivar en reacciones de rechazo hacia la sociedad. A esto hay que añadir que el paralelismo es múltiple, ya que cada nacionalidad forma una vida paralela con respecto a los nativos y a las otras nacionalidades.

5. Generalmente, nuestra sociedad piensa que son los inmigrantes los que tienen que integrarse en ella. Por eso, toma medidas dirigidas hacia los inmigrantes en gran parte en forma pasiva, como si fueran estos los que tienen que esforzarse en su integración.

6. La mayor parte de los inmigrantes tiene una baja identificación con la sociedad española. Se consideran del país donde nacieron y solo hasta transcurridos muchos años de vida en España se consideran españoles.

7. Los jóvenes navarros creen que existen importantes diferencias con los inmigrantes en base al estatus jurídico ("no somos iguales"), al origen cultural y a la situación económica. El fenotipo, en forma de rasgos físicos diferentes, se utilizaría como elemento de identificador de los inmigrantes.

8. Las organizaciones e instituciones concluyen que la vida y la zona urbana en la que, en algunos casos, se localiza la vivienda de los inmigrantes provoca un rechazo difuso de los nativos. Además, según estas, los nativos prefieren no tener inmigrantes en su portal, escalera o rellano.

II. La adolescencia como etapa crítica

9. La adolescencia es una etapa clave para la integración social de los jóvenes. Aunque en períodos anteriores a la adolescencia se da una cierta integración entre inmigrantes y nativos en las relaciones sociales y en los juegos, a partir de la adolescencia se separan ambos colectivos.

10. En esta etapa, el mejor camino para la integración es la educación. Dada la influencia de los centros educativos en los jóvenes, estos tienen en ellos su primera experiencia y oportunidad de integración en la sociedad mediante la interiorización de valores sociales, conductas de disciplina, respeto, cooperación, trabajo, tolerancia, solidaridad, etcétera.

11. Muchos alumnos inmigrantes se escolarizan porque es obligatorio, pero desconocen las oportunidades que una buena educación puede constituir para su promoción individual en la sociedad. Fomentar el valor del estudio, la importancia

de este para superarse en el futuro y las oportunidades que ofrecen el estudio en la universidad o en la formación profesional, puede constituir actuaciones importantes que conviene transmitirles.

12. Junto a la educación, y de forma complementaria, otras vías de integración son todas aquellas que fomenten la interrelación, la colaboración y la cooperación de todos los jóvenes, cualquiera que sea su origen o nacionalidad, en un mismo proyecto común.

III. Los alumnos en el centro.

13. Las relaciones que mantienen los alumnos inmigrantes con sus compañeros y el trato dado por los profesores juegan, en la escuela, un importante factor de integración. Las relaciones con los primeros son un indicador de la integración en los grupos y, a través de ellos, en la sociedad navarra. La vida en el centro educativo juega un papel muy relevante para fomentar las interrelaciones positivas entre los navarros y los compañeros de países extranjeros.

14. Mientras que los alumnos navarros no parece que estén muy abiertos a compañeros de países extranjeros (mantienen hacia ellos una postura de indiferencia y, en muy pequeños casos, de distanciamiento emocional y afectivo), sí parecen estarlo los alumnos procedentes de la inmigración hacia otros alumnos de otros grupos, especialmente inmigrantes. En general, los alumnos de cada nacionalidad tienden a formar grupos, si bien no se puede hablar de grupos absolutamente cerrados.

15. Es muy importante cuidar el primer contacto del alumno con el centro. Todos los centros visitados tienen programas de acogida, pensados tanto para los nativos que proceden de diferentes lugares, como para los inmigrantes procedentes de culturas e idiomas diferentes. El programa de acogida distingue dos modelos de acogida: la acogida inicial a principio de curso de todos los alumnos matriculados en el centro, y la incorporación tardía a los alumnos que llegan fuera de los plazos reglamentarios.

16. Se considera que los programas de acogida están bien diseñados para el primer momento de choque en que el alumno entra por primera vez en un centro de enseñanza. Los centros docentes realizan una buena labor de integración de los inmigrantes. Tienen buenas prácticas en numerosos aspectos. Las medidas de acogida son buenas. Sin embargo, el estudio concluye que los programas no tienen previstas actuaciones de integración a largo plazo, es decir, no prevén un

seguimiento de cómo el alumno se ha integrado o no en el centro y qué dificultades está encontrando, ni contemplan acciones específicas referidas a los inmigrantes. En estos y en otros casos, las medidas concentradas solamente en la acogida son temporales y no dan respuesta a los problemas que se prolongan a lo largo de muchos meses o de todo el curso.

17. El protocolo de acogida que aplican casi todos los centros educativos comprende una evaluación del nivel de formación con el que llegan los alumnos que se incorporan a un centro a lo largo de año, a fin de asignarles un nivel determinado. En los centros hay una comisión que se encarga de cada caso, comisión que suele estar presidida por el jefe de estudios o por el orientador. No obstante, varios centros educativos señalan que, desde el Departamento de Educación, les sugieren que es mejor que asignen a estos alumnos a un curso inferior, aunque frecuentemente tampoco aprueban, con lo cual acaban repitiendo y quedando dos años por debajo de su curso. Además, la diferencia de edad complica la integración del joven en el curso y en el centro educativo. Esta matriculación en un curso inferior al que les correspondería la edad, provoca en muchos alumnos un rechazo a su situación de evidente inferioridad, lo cual supone un problema añadido.

18. Los resultados del estudio ponen de manifiesto que solo un porcentaje muy bajo de los alumnos encuestados (un 6%) se han sentido aislados o rechazados por sus compañeros. Las causas de ese rechazo no permiten concluir que el motivo determinante sea por su condición de inmigrante, sino que son de todo tipo. No se detecta, en general, un rechazo consciente y generalizado hacia los inmigrantes. Un análisis más profundo pone de manifiesto que es algo mayor el número de mujeres que se sienten rechazadas que el de hombres.

19. Desde la perspectiva de cómo es tratado el alumno inmigrante por el profesorado, no existe ningún problema apreciable de discriminación por razón de la inmigración.

20. Algunos alumnos procedentes de ciertos grupos o etnias no tienen interés por estar escolarizados. Acuden al colegio porque es obligatorio o porque sus padres pueden ser sancionados o para tener acceso a determinados servicios sociales. En muchos de los casos, el problema no está en el alumno, sino en el ambiente familiar, que les inculca la cultura de trabajar cuanto antes. Pero, en general, los alumnos quieren obtener una titulación que les permita incorporarse rápidamente al trabajo, tener autonomía y poder ayudar a su fami-

lia; no se plantean seguir estudiando en la universidad. Muchos optan por la formación profesional, que les garantiza mayores y mejores oportunidades en el trabajo. Algunos centros, con el fin de ayudar a los alumnos que no tienen recursos para el estudio o que no pueden recibir ayuda de sus familias, han creado aulas por la tarde al margen de los horarios oficiales.

21. Se observa que algunos alumnos y colectivos de alumnos manifiestan resistencias hacia la escolarización, la educación y, en casos muy concretos, las profesoras, lo que dificulta su integración. Creen que con la educación se les intenta asimilar culturalmente para que abandonen sus convicciones, costumbres y tradiciones. En algunos casos, sus padres no acuden al centro cuando se les llama para explicarles el discurso de los estudios del hijo, lo que este entiende que refuerza y legitima su papel reactivo hacia el centro educativo.

IV. Los centros educativos.

22. Los centros educativos constatan que muchos alumnos inmigrantes sufren -en su llegada a la sociedad navarra del bienestar y al comparar lo que tenían y tienen con lo que ven en los nativos- una fuerte frustración que puede desencadenar conductas de rechazo hacia la sociedad de aislamiento. La escuela se convertiría para estos en un lugar donde aumentan su frustración y su reacción de rechazo hacia la sociedad de bienestar en la que ellos no pueden participar.

23. Los centros mantienen con rigor la norma de que todos los alumnos y alumnas son iguales en derechos y deberes. No hacen distinciones entre nacionalidades a la hora de formar los grupos y las clases. Incluso favorecen la integración rompiendo la posibilidad de formar grupos de trabajo por nacionalidades. Esta igualdad de derechos y deberes está bien establecida y divulgada, y los centros tratan de completarla con medidas positivas que faciliten la integración de los alumnos inmigrantes en el centro y la adquisición del nivel académico que corresponda.

24. En este sentido, todos los centros toman medidas para resolver problemas que presenta la diferencia de nivel de los alumnos inmigrantes con respecto al resto (diversificación curricular). Se agrupan los estudiantes que van por debajo del nivel en grupos reducidos y se trata de ofrecerles ayuda para que alcancen conocimientos básicos con una atención especial de los profesores.

25. Aun con todo, los centros educativos son conscientes de que la diversificación de los inmigrantes va más allá de los déficits de conocien-

tos académicos o idiomáticos: se trata de la diversificación cultural, más compleja y más difícil de abordar, en la que, junto a la complejidad de la etapa de la adolescencia, aparecen distintos valores, culturas, sentimientos, religiones, etcétera. Esta diversificación cultural conlleva que, en algunos casos, surjan resistencias, algunas muy fuertes, al proceso de socialización en la cultura acogedora. Conscientes de ello, algunos centros toman iniciativas o realizan jornadas o semanas dirigidas a fomentar la integración cultural entre los jóvenes de distintos orígenes, posibilitando el conocimiento de las distintas culturas de origen y de destino.

26. Los centros ponen de relieve que no hay diferencia entre los extranjeros y los nativos en cuanto a la disciplina y el orden. La indisciplina en las aulas no está asociada a la inmigración, sino a otros factores comunes. También afirman que, de haber descendido la disciplina y el orden en los centros, el descenso habrá sido más por otros factores culturales que por la presencia de inmigrantes.

27. La impresión general de los centros es que las familias de inmigrantes apenas participan en las APYMAS, consejos escolares, reuniones de cursos, etcétera. Los padres de los alumnos inmigrantes sí que acuden, en términos iguales que los nativos, a las llamadas de los tutores para tratar temas de sus hijos; sin embargo, los centros opinan que los padres de origen magrebí acuden menos o muy poco a estas llamadas.

28. La apreciación de algunos centros es que la presencia de alumnos inmigrantes ha provocado el descenso del rendimiento escolar, algo que, para algunos profesores es lógico, ya que tienen que adaptarse a la situación real de sus alumnos. Se afirma que el nivel desciende porque hay un fuerte número de alumnos que necesitan apoyo, que están matriculados únicamente porque la enseñanza es obligatoria, que no piensan ir a la universidad y que, por tanto, tienen una baja motivación para el estudio, etcétera.

29. Aumenta la presencia de alumnos inmigrantes en algunos centros, sobre todo en los centros públicos en cuyo entorno viven. Por otro lado, algunos padres de jóvenes nativos optan por trasladar a sus hijos de estos centros con una fuerte presencia de alumnos inmigrantes, a centros concertados.

V. Los jóvenes inmigrantes ante el futuro.

30. Hay diferencias muy notables en cada grupo de alumnos inmigrantes por razón de su nacionalidad en la manera de definir su futuro al terminar los estudios. Unos se inclinan más por

los estudios universitarios, otros por la formación profesional y otros directamente por trabajar.

31. Todos los alumnos reconocen la igualdad de todos y el derecho a conceder a los inmigrantes las mismas oportunidades de éxito al terminar los estudios, aunque creen que, por razones culturales, de exclusión social, así como de no disponer de recursos, tendrán menos oportunidades que los alumnos nativos.

32. Preguntados los jóvenes navarros y los jóvenes inmigrantes (o hijos de inmigrantes) si las oportunidades de estudio y de trabajo serán mejores, iguales o peores para los inmigrantes que para los españoles, la respuesta de cada uno de estos dos colectivos es prácticamente igual: seis de cada diez creen que serán iguales o mejores, y cuatro creen que serán peores o mucho peores.

VI. Valores. Familia. Mujer.

33. Los jóvenes inmigrantes coinciden en que la familia es su valor más importante. A distancia, le siguen, como segundo valor, los amigos, salvo para el grupo de los magrebíes, en que lo es la religión. El tercer valor son los estudios y, para los magrebíes, los amigos.

34. En todos los colectivos (nacional o inmigrante), la mujer aparece más vinculada a las tareas del hogar, pero las diferencias son grandes entre el comportamiento de las alumnas navarras y el de las alumnas inmigrantes. El porcentaje de alumnas inmigrantes que dedican su tiempo libre a las tareas de la casa o al cuidado de sus hermanos es muy superior al de las alumnas navarras en todos los casos considerados. En los fines de semana, los que menos obligaciones familiares tienen y menos tareas realizan en casa son los españoles.

35. Existe una muy distinta concepción cultural alrededor de la mujer y de su papel en la vida. Un ejemplo que se cita en el estudio es el de las jóvenes de origen hispanoamericano, cuyo proyecto de vida sería, según dicho estudio, casarse y tener hijos conforme a las edades de su país de origen, lo que choca, para ellas, con las edades de matrimonio y de maternidad de la sociedad navarra, muy diferente en estos puntos. Además, las jóvenes inmigrantes tienen mayores compromisos familiares de atención a sus hermanos o de ayuda a sus padres en casa que las nativas, lo que las obliga, por razón del tiempo, a abandonar los estudios o a no interesarse por ellos.

36. Es notoria la diferencia entre chicas de distintos países acerca de su independencia respecto de los chicos. Estos hechos han provocado un

efecto negativo en los programas de igualdad de género, ya que, según el estudio, en algunos casos, las chicas navarras asumen un rol de mayor dependencia y sumisión con respecto a los chicos, sobre todo cuando se relacionan con extranjeros.

37. El estudio pone de manifiesto la presencia de "machismo" en las relaciones de los adolescentes, tanto en los centros educativos, como en otros ámbitos de la vida social. Afectaría a todos los colectivos de inmigrantes y a todas las culturas, pero siendo en esencia el mismo, tendría consecuencias diferentes según la cultura en la que se produce.

VII. Los jóvenes inmigrantes y el ocio.

38. Para todos los jóvenes encuestados, la ocupación más frecuente en su tiempo libre y de ocio es la realización de las tareas del colegio, le siguen escuchar música, ver la televisión y el uso de internet y de las nuevas tecnologías para comunicarse (redes sociales, etcétera). Los entrevistados dedican poco tiempo a la lectura de libros o revistas.

39. Los que más participan a diario en las actividades extraescolares son los alumnos navarros (45%), le siguen, a distancia, los hispanoamericanos (22,4%), los alumnos de Europa del este (20,6%) y los magrebíes (participan muy poco). Este dato constituye un indicio de cierto aislamiento social de los inmigrantes.

40. El estudio destaca el deporte como uno de los puntos de encuentro más fáciles de establecer entre inmigrantes y nativos, y donde la cooperación y colaboración, así como la dinámica de equipos, puede convertirse en un agente transversal de integración. No obstante, se observa que los inmigrantes participan mucho menos que los navarros en este tipo de actividades.

41. Un elevado porcentaje de encuestados de cualquier origen no practica deporte alguno (38%). Los que más participan en actividades deportivas son los navarros (67,9%), seguido luego de los hispanoamericanos. El 51% de los encuestados dedica al deporte entre una y cuatro horas a la semana; el resto, más de cuatro horas. Un dato relevante es que el 82% de los encuestados practica el deporte con compañeros de la propia nacionalidad: casi el 100% de los navarros practica el deporte con navarros, aunque puedan participar algunos compañeros de otras nacionalidades. Los inmigrantes están más abiertos a practicar el deporte con compañeros de otra nacionalidad.

42. Los alumnos que más tiempo pasan en la calle para ocupar el tiempo libre con sus amigos son los españoles y los magrebíes. Los que menos los hispanoamericanos y los alumnos de Europa del Este. Frente a la imagen de que son los inmigrantes quienes pasan los fines de semana en la calle o en el parque, la encuesta dice que son más los navarros (75%).

43. En términos generales, los jóvenes no van a salas de juego o discotecas. Un lugar asiduo son los bares de fines de semana, sobre todo para los navarros (38,9%) y los europeos del Este. El trabajo extra no aparece como una actividad relevante.

44. Existen organizados servicios de titularidad pública para la atención de los adolescentes inmigrantes que se extienden de lunes a viernes (centros docentes, centros cívicos, trabajadores sociales, educadores sociales), pero, desde el viernes por la tarde hasta el domingo por la noche, los adolescentes carecen de apoyos para integrarse socialmente y se refugian o en sus familias o en sus grupos de origen.

45. En resumen, los inmigrantes tienden a retraerse de la vida social: van menos que los españoles a salas de juego, frecuentan menos la calle, acuden menos a discotecas, no frecuentan tanto los bares y participan menos en actividades deportivas y cuando lo hacen casi la mitad practican el deporte con amigos de su nacionalidad.

VIII. El papel de los municipios.

46. Existe en los ayuntamientos una preocupación importante por mejorar la convivencia entre los jóvenes, organizando centros y lugares en los que puedan juntarse, unos y otros, sin discriminación. Pero, según el estudio, los programas son genéricos y uniformes: van dirigidos a los inmigrantes como si formaran un colectivo homogéneo. Los inmigrantes apenas participan en la elaboración de estos programas y en su posterior gestión.

47. La mayor parte de los ayuntamientos, a la hora de formular programas y propuestas para la integración de los inmigrantes, no realiza un diagnóstico de la situación de los adolescentes inmigrantes. Aplican soluciones poco adaptadas a las características, sobre todo, del colectivo más numeroso. De hecho, se observa que en cada municipio hay un predominio de inmigrantes de una nacionalidad determinada.

48. Se ha observado que las actuaciones impulsadas por los ayuntamientos mediante competiciones deportivas y otros concursos en los que

incluso participan varios pueblos facilitan mucho que los jóvenes navarros y los inmigrantes se interrelacionen, cooperen, aprendan a trabajar en equipos mixtos y dediquen más tiempo para estar juntos. Algo similar se puede afirmar de otras actuaciones como certámenes, concursos de música, literatura, instrumentos musicales, canto, etcétera.

IX. Racismo. Xenofobia.

49. El estudio ha querido analizar si los jóvenes adolescentes que no están en contacto en las aulas y recreos con alumnos extranjeros manifiestan actitudes más o menos xenófobas que los alumnos que conviven con ellos en los centros. El estudio no evidencia la existencia de actitudes o prejuicios diferentes a los de los alumnos que estudian en centros con un porcentaje importante de inmigrantes.

50. El inmigrante adolescente percibe con mayor intensidad un rechazo de la sociedad que le acoge, debido al color de su piel, rasgos físicos, su idioma, su forma de expresarse y de vestir, su desnivel académico, su forma de pensar o de comportarse. El rechazo de la sociedad es percibido con mayor fuerza por los chicos que por las chicas.

51. Tanto los jóvenes nativos como los jóvenes inmigrantes reconocen la existencia de xenofobia en la sociedad y de una desconfianza hacia las personas inmigrantes. Se mantienen prejuicios de unos hacia otros: "los nativos son los primeros en encontrar trabajo", "los extranjeros son poco fiables y se aprovechan de las ventajas y servicios que no se dan a la población nativa," etcétera.

52. Preguntados sobre ello, con carácter general, los alumnos navarros perciben el racismo como una lacra social que tiende a desaparecer, pero que todavía está vivo en muchas personas. Los alumnos extranjeros tienen una percepción diferente del racismo: lo ven como una agresión global a los extranjeros y se sienten vistos como inferiores. Según el estudio, quienes expresan mayor rivalidad con los extranjeros, porque creen que les quitan el puesto de trabajo, son aquellos alumnos cuyos padres inmigraron a Navarra procedentes de otras partes de España.

X. Bandas y pandillas de jóvenes. Violencia.

53. Los jóvenes encuestados, nacionales o inmigrantes, no manifiestan comportamientos especiales de violencia o acoso contra sus compañeros, aunque en alguna ocasión, tanto unos como otros, se hayan unido a un grupo o compañeros para ejercer cierta violencia sobre otro.

54. Existe entre los jóvenes navarros cierto miedo a que los inmigrantes sean un foco de violencia. Más en concreto tienen preocupación porque puedan crearse bandas al estilo de otros países.

55. El estudio concluye que no se puede hablar hoy de que existan bandas estructuradas y organizadas en nuestras ciudades y en nuestros centros, tanto entre los jóvenes inmigrantes, como entre los jóvenes navarros, y cuyo objetivo sea enfrentarse con otros grupos de inmigrantes o nacionales. Pero sí afirma que pueden surgir y estructurarse ciertos grupos como elementos anti-sociales, ya que existe un clima favorable para ello; así, existen pandillas que marcan diferencias con otros grupos, aunque no tengan un formato violento, ni otras pandillas con las que enfrentarse. Unas veces estas pandillas nacen bien por imitación, bien como forma de identificación social, bien como forma de agresión a otros grupos. Algunas de tales pandillas intervienen en peleas. En todo caso, las pandillas pondrían de relieve la existencia de una fractura real entre los inmigrantes y navarros.

56. Por su parte, los ayuntamientos no perciben que existan pandillas más o menos estructuradas que puedan considerarse como peligrosas. Tampoco constatan que se produzcan peleas que alteren la convivencia. La vida en las localidades analizadas en el estudio es, a este respecto, pacífica.

V. SUGERENCIAS

A la vista de estas conclusiones y del Estudio realizado por el Departamento de Sociología de la Universidad Pública de Navarra, se ha considerado oportuno formular las siguientes sugerencias, de conformidad con lo que es el cometido de nuestra Institución (dirigir sugerencias a los poderes públicos para lograr una mejora de los servicios públicos):

A) Con carácter general, a los poderes públicos y a las Administraciones Públicas de Navarra.

1. Que promuevan políticas, programas y medidas dirigidas a que se garantice la integración de los jóvenes inmigrantes en la sociedad navarra, en los que se fomente y acentúe la igualdad de derechos y deberes, la igualdad de trato, la cooperación y la colaboración entre los jóvenes, la convivencia, y se promueva la participación de los jóvenes en la vida educativa, social, cultural, de ocio y deportiva, entre otras.

2. Que permanezcan vigilantes para evitar y, en su caso, erradicar y sancionar, las actitudes de racismo, xenofobia y cualesquiera otras formas de discriminación de los jóvenes inmigrantes por razón de su origen, raza, físico, lengua, cultura u otras circunstancias personales. Tan importante o más que la integración escolar, son, en definitiva, la integración individual y la integración social.

3. Que impulsen medidas que presenten la sociedad navarra como una sociedad abierta, plural y acogedora, y desmonten prejuicios sociales fuertemente arraigados acerca de las personas inmigrantes. Sería conveniente que el Gobierno de Navarra definiera un programa de actuación en los medios de comunicación con el fin de resaltar las aportaciones positivas de los inmigrantes y combatir prejuicios como que: como: “nos quitan el trabajo”, “se les ayuda demasiado”, “nos quitan acceso a viviendas”, “van más al médico”, “son más conflictivos”, “roban más...”

4. Que garanticen la incorporación efectiva de los jóvenes inmigrantes al sistema educativo, estableciendo medidas que aseguren que reciben la educación obligatoria.

5. Que mantengan y potencien las políticas urbanísticas y de vivienda dirigidas a integrar a las personas inmigrantes en las ciudades en las mismas condiciones que las demás y a evitar agrupamientos en barrios o zonas por razón de su origen o ingresos.

B) A la Administración educativa.

1. Que realice una evaluación acerca de cómo se ha desarrollado hasta el momento, y con qué resultados, la integración real de los alumnos inmigrantes en el sistema educativo navarro, tanto en el público como en el concertado.

2. Que, teniendo en cuenta los resultados de dicha evaluación, elabore un plan específico para mejorar la incorporación de los jóvenes inmigrantes en sus respectivos centros educativos, en los distintos niveles y enseñanzas, en aquellos aspectos en que se haya puesto de manifiesto la necesidad o la conveniencia de introducir mejoras.

3. Que intensifique las acciones encaminadas a la consecución plena de los estudios de la Educación Secundaria Obligatoria de todos los alumnos y, en particular, se remarquen a los alumnos inmigrantes las ventajas y beneficios que ofrece la educación, en especial, la obligatoria, para su desarrollo personal, respeto de su identidad, promoción en la sociedad, oportunidades de futuro, relaciones con otras personas y grupos, acceso al trabajo, mejora en el empleo, etcétera. Los jóve-

nes inmigrantes deben percibir y convencerse de que la educación es algo para ellos, que es algo positivo y que les ayudará a mejorar en la vida y a obtener respeto y reconocimiento en sus relaciones con los demás.

4. Que favorezca la movilidad social de los alumnos, motivándoles a dar continuidad a sus estudios, apoyándoles para que aspiren a los niveles superiores universitarios y de formación profesional. En el caso de jóvenes que muestren una clara vocación de pronta incorporación al mundo del trabajo, la Administración educativa debería asesorarles sobre las distintas opciones formativas que existen para que puedan satisfacer esta vocación. Uno de los objetivos a medio plazo debería consistir en que los jóvenes inmigrantes inicien estudios universitarios o en formación profesional en el mismo porcentaje que los alumnos españoles.

5. Que impulse actuaciones para que por los propios centros educativos se haga hincapié en romper los mitos y los prejuicios de los nativos hacia los inmigrantes, de estos hacia aquellos y de los propios inmigrantes entre sí. En especial, se han de educar las actitudes sociales necesarias para que se evite la utilización de la diversidad cultural como pretexto y legitimación de la exclusión social.

6. Que, a la vista de sus positivos resultados, se continúe con la implementación de los planes de acogida educativa para la integración del alumnado inmigrante en los centros educativos, y que, en particular, dichos planes contengan medidas dirigidas a la superación por el alumno del llamado "período de duelo", esto es, el momento en que, tras dejar su país, sus familiares, amigos, diversiones y valores, llegan a un país donde no tienen amigos, apenas familia y se encuentran desorientados y solos.

7. Que, en los centros educativos, los planes de acogida se complementen con una atención individualizada y tutorizada, que detecte los avances y dificultades del alumno y dé respuesta a las necesidades que pueda tener con medidas concretas para cada caso.

8. Que, junto a lo anterior, evalúe la posibilidad de extender, en los centros educativos, la figura del "alumno nativo tutor" a los alumnos que se incorporen de otros países, a todo el tiempo que se considere necesario en cada caso, y no únicamente a los primeros días de curso.

9. Que la evaluación inicial del alumno que llega al centro educativo, para la asignación de su nivel educativo correspondiente, comprenda, ade-

más de la evaluación curricular, una evaluación psicopedagógica, de modo que la asignación al curso y clase responda, además de a los conocimientos del alumno, a su desarrollo emocional y a su competencia social. Junto a la evaluación de la inteligencia del conocimiento, debe hacerse la evaluación de la inteligencia emocional, y, a la vista de ellas, asignar el curso y la clase.

10. Que, particularmente, se vigile y se evite, en las etapas preadolescentes y adolescentes, que la diferencia de edad resultante de la asignación de curso y clase provoque la inadaptación o rechazo del alumno hacia sus compañeros, o de estos hacia él.

11. Que adopte medidas para reducir el absentismo escolar en los alumnos inmigrantes, y, en su caso, se implique y motive tanto al alumno como a su familia para que asista al colegio.

12. Que elabore un plan para prevenir y combatir el abandono escolar, específico para los alumnos inmigrantes, en el que se analicen las causas del abandono, se adopten medidas para su erradicación y se detalle el protocolo de actuación de cada uno de los agentes que han de intervenir para corregir la situación y lograr su necesaria coordinación (centro educativo, inspección de la Administración educativa, servicios sociales municipales y forales, Fiscalía, etcétera). En especial, que se actúe sobre aquellas edades y perfiles de alumnos en los que los datos ponen de manifiesto un mayor fracaso escolar: varón, quince años, de origen inmigrante, estudiante de centro público e hijo de trabajador no cualificado.

13. Que se refuercen los programas de aprendizaje de la lengua castellana para los alumnos que la desconozcan o presenten graves carencias en conocimientos básicos, con la finalidad de facilitar su incorporación al nivel correspondiente. Asimismo, que se creen aulas para la adaptación lingüística (aulas temporales, aulas virtuales, refuerzo fuera del horario lectivo...).

14. Que se mejore la distribución equilibrada del alumnado inmigrante en la red pública y en la red concertada, sobre todo en el momento de la admisión, evitando que se produzcan concentraciones de alumnos de origen extranjero en determinados centros educativos públicos. Algunas Comunidades Autónomas han planteado medidas que permiten limitar el número de alumnos extranjeros por centro, para que se pueda conseguir la integración, y proponen que todos los centros educativos sustentados con fondos públicos tengan un número mínimo de alumnos inmigrantes. En esta línea, los Consejos Escolares de las Comuni-

dades Autónomas y del Estado han postulado “el necesario establecimiento de un cupo mínimo y máximo de escolarización para cada centro que permita reservar suficiente número de plazas para estos alumnos en todos los centros (mínimo), y que evite la acumulación de alumnos en algunos de ellos (máximo).”

15. Que se intensifique la formación permanente del profesorado en la educación intercultural, y se les oferten cursos en los planes de formación dirigidos a él.

16. Que se apoye a los centros educativos con un mayor número de alumnos inmigrantes, mediante la dotación de los recursos suficientes para garantizar el éxito escolar: refuerzo lingüístico, aulas de castellano para inmigrantes, profesores especialistas en promoción de la interculturalidad, profesores de apoyo, medios adecuados...

17. Que se ofrezca a los centros educativos la posibilidad de diseñar programas de atención al alumnado inmigrante adaptados a las necesidades y contexto específicos del propio centro educativo.

18. Que se analice si realmente en los centros educativos con presencia de inmigrantes se produce un descenso en el nivel académico, en qué grado se da, a qué causas reales se debe y qué diferencias se observan en comparación con los centros donde no hay alumnos inmigrantes, con el fin de adoptar medidas de refuerzo para la educación en los cursos en que así se constate.

19. Que los centros educativos hagan especial hincapié a los padres de los alumnos inmigrantes en la necesidad de que participen en el seguimiento de los estudios de sus hijos y en las actividades organizadas en el ámbito de la comunidad educativa, y se les invite reiteradamente a ello.

20. Que, en los centros educativos con presencia de alumnado inmigrante, se intensifiquen las medidas y programas encaminados a la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, con el fin de erradicar ideas y comportamientos que ubiquen a la mujer en una posición de inferioridad respecto al varón.

21. Que los centros educativos potencien iniciativas o realicen jornadas o semanas dirigidas a

fomentar la multiculturalidad entre todos los jóvenes de distintos orígenes y culturas, destacando los elementos positivos de cada una de estas culturas.

C) A las entidades locales.

1. Que las entidades locales de mayor población y las que cuentan con un mayor porcentaje de presencia de población inmigrante elaboren su respectivo plan municipal de integración de los inmigrantes en la vida local y de participación de estos en los distintos ámbitos de la actividad social, cultural, deportiva, etcétera.

2. Que, para la elaboración de dichos planes, cada municipio haga un diagnóstico de la situación de los adolescentes inmigrantes, sin aplicar soluciones genéricas, sino adaptadas a las características de los distintos colectivos, en especial, de los más representativos poblacionalmente.

3. Que, en cooperación con los centros educativos, potencien una mayor participación de los jóvenes en la vida local y, en particular, de los inmigrantes en actividades extraescolares.

4. Que, como acción concreta, se organicen o fomenten campeonatos deportivos, tanto dentro del propio municipio, como intermunicipales, para que puedan participar de forma efectiva todos los jóvenes de cualquier nacionalidad, formarse equipos multiculturales, etcétera, con el fin de fomentar lazos y relaciones positivas entre los jóvenes.

5. Que se pongan a disposición de los adolescentes locales o espacios de encuentro en los que puedan interrelacionarse jóvenes de distintos orígenes y culturas.

6. Que se potencie el voluntariado de los jóvenes, como forma de potenciar la solidaridad entre todos y de borrar las barreras y prejuicios por razón del origen.

D) A la Administración de la Comunidad Foral de Navarra en sus competencias de seguridad ciudadana.

1. Que establezca medidas para la prevención de bandas juveniles vinculadas con la violencia y, si se detecta la organización o presencia de estas, haga un seguimiento de ellas e intervenga para evitar su actuación.