



BOLETIN OFICIAL

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

V Legislatura

Pamplona, 14 de junio de 2001

NUM. 66

S U M A R I O

SERIE A:

Proyectos de Ley Foral:

- Proyecto de Ley Foral de construcción, explotación y financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño. Enmiendas presentadas ([Pág. 2](#)).
- Proyecto de Ley Foral del Plan Especial 2001-2003 en materia de Infraestructuras Locales. Dictamen aprobado por la Comisión de Administración Local ([Pág. 15](#)).

SERIE B:

Proposiciones de Ley Foral:

- Proposición de Ley Foral que modifica la Ley Foral 2/1995, de 10 de marzo, de Haciendas Locales de Navarra. Corrección de errores ([Pág. 21](#)).

SERIE E:

Interpelaciones, Mociones y Declaraciones Políticas:

- Moción por la que se insta al Gobierno español a paralizar las obras del embalse de Itoiz. Rechazo por la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras ([Pág. 22](#)).
- Moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a paralizar el llenado previsto del embalse de Itoiz. Rechazo por la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras ([Pág. 22](#)).
- Moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a aplicar la normativa existente para cubrir las jefaturas de sección y de negociado. Rechazo por la Comisión de Presidencia, Función Pública e Interior ([Pág. 22](#)).
- Resolución por la que se insta al Gobierno de Navarra a hacerse cargo de los gastos de oficina en la que se centraliza la secretaría comarcal de los Juzgados de Paz. Aprobación por la Comisión de Presidencia, Función Pública e Interior ([Pág. 23](#)).
- Resolución por la que se insta al Gobierno de Navarra a la actualización de las tarifas de la asistencia sanitaria de los funcionarios. Aprobación por la Comisión de Presidencia, Función Pública e Interior ([Pág. 23](#)).

**Serie A:
PROYECTOS DE LEY FORAL**

Proyecto de Ley Foral de construcción, explotación y financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño

ENMIENDAS PRESENTADAS

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 128 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra de las enmiendas presentadas al proyecto de Ley Foral de construcción, explotación y financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño, publicado en el Boletín Oficial de la Cámara número 49, de 9 de mayo de 2001.

Pamplona, 6 de junio de 2001

El Presidente: José Luis Castejón Garrués

ENMIENDAS A LA TOTALIDAD

ENMIENDA NÚM. 1

FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
**IZQUIERDA UNIDA DE NAVARRA-
NAFARROAKO EZKER BATUA**

Enmienda a la totalidad, para su devolución al Gobierno, del proyecto de Ley Foral de construcción, explotación y financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño.

Motivación: El Gobierno de Navarra debe desarrollar una política de infraestructuras públicas que posibilite el equilibrio territorial de Navarra, y que garantice que ninguna zona se queda al margen del desarrollo y prosperidad generales. Las políticas de equilibrio territorial deben convertirse en una variable central y determinante de las políticas globales de infraestructuras del Gobierno foral.

En este sentido, y en relación con Tierra Estella, se debe garantizar que el Gobierno de Navarra cumpla con sus obligaciones y supere la manifiesta incapacidad demostrada hasta la fecha.

Para esta zona de Navarra es evidente que una de las infraestructuras básicas y objetivamente

imprescindibles para no perder el tren del futuro es la autovía Pamplona-Logroño; sin esta obra se quedaría sin una conexión viaria moderna, rápida y segura con los polos de desarrollo de nuestro entorno. Se trata de una prioridad, de una urgencia y de un compromiso del Gobierno sobre el que no deben haber ni retrasos ni extraños experimentos.

Desde el Grupo Parlamentario de IUN-NEB no compartimos las declaraciones y posiciones del Gobierno de Navarra sobre la forma de financiar la obra. Argumentar que la Administración foral no puede asumir el coste de esta infraestructura y que debe acudir a novedosas y polémicas formas de financiación es sencillamente inaceptable. Si fuese cierto, que no lo es, que el Gobierno de Navarra no puede sufragar su coste lo que se nos estaría planteando en realidad es la inviabilidad de Navarra como proyecto al no poder hacer frente a sus responsabilidades públicas y políticas más elementales.

Pero esa no es la situación, cuando se hacen declaraciones de esa naturaleza por parte de responsables políticos tan significados como el Consejero de Economía o el Presidente del Gobierno se está confundiendo a los/as ciudadanos/as.

La economía navarra y la hacienda pública foral disponen y están en condiciones de generar los recursos necesarios para esta autovía, y los que sean necesarios en orden a garantizar un desarrollo equilibrado de nuestro territorio. El endeudamiento de la Comunidad es bajo (sólo representa el 6% de nuestro PIB, cuando el del Estado central es superior al 50%), y las cuentas públicas de Navarra se han cerrado en el 2001 con superávit por quinto año consecutivo. Además es inexacto que los compromisos de estabilidad presupuestaria con la Unión Europea impidan que las administraciones públicas puedan recurrir a la deuda pública como instrumento de financia-

ción: existen unos límites dentro de los cuales es posible trabajar.

No es cierto que sea necesario recurrir al capital privado para financiar la Autovía Pamplona-Logroño. Eso es sencillamente falso. Lo cierto sin embargo es que el Gobierno de Navarra parece obsesionado en recortar la inversión y el gasto público cuando en realidad estos son unos elementos necesarios para nuestra prosperidad e imprescindibles para el equilibrio territorial, y en definitiva para que zonas como la de Tierra Estella no se queden marginadas de progreso general. IUN-NEB es radicalmente contraria a que con las necesidades y obligaciones públicas se hagan negocios privados, que además a medio plazo nos van a salir mucho más caros a los/as ciudadanos/as.

ENMIENDA NÚM. 2

FORMULADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO EUSKAL HERRITARROK

Enmienda a la totalidad al proyecto de Ley Foral de construcción, explotación y financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño

Motivación: El proyecto de ley construcción de una autovía Iruñea-Logroño es un proyecto de ley que viene fundado sobre dos grandes falsedades: su necesidad y su financiación.

La Autovía Iruñea-Logroño es un proyecto que si atendemos a los datos de tráfico sólo esta justificada en uno de sus tramos, en concreto, en el primero de ellos: Iruñea Lizarra. Si tomamos como referencia estos datos, nos encontramos con que, efectivamente, desde Iruñea a Villatuerta se hace necesario el desdoblamiento del trazado actual, ya que la intensidad de tráfico es superior a los 10.000 vehículos diarios, cifra que se toma como referencia habitual para justificar desdoblamientos de vía. Necesidad, por tanto, que este grupo parlamentario en este tramo no pone en duda.

A partir de Villatuerta comienza la variante de Lizarra, vía de gran capacidad y de reciente construcción, que finaliza en Azketa tras atravesar la falda norte de Montejurra. Obra, como decimos, de reciente construcción, que se pretende abandonar y que no se contempla en la propuesta de autovía Iruñea-Logroño, ya que no ha sido diseñada para un posible desdoblamiento (cruces, pasos elevados, desmontes, etcétera). Obra, por tanto, con su consiguiente gasto, que con este

proyecto queda inutilizada a los pocos años de haber sido realizada.

Respecto al segundo tramo previsto para esta autovía, con un gasto estimado de 18.000 millones, si atendemos nuevamente a los datos de tráfico, nos encontramos con que actualmente son menos de 5.000 vehículos los que transitan al día por la carretera Lizarra-Logroño, carretera sobre la que también en fechas no muy lejanas se han hecho importantes mejoras de acondicionamiento en el tramo Los Arcos-Mendavia-Logroño, cubriendo así ampliamente las necesidades actuales.

Por tanto entendemos que no está justificado desde el punto de vista de la necesidad el proyecto en su conjunto, que es lo que propone este proyecto de ley, sino que tan solo se justifica un tramo del proyecto.

Además, cuando se propone la construcción de una infraestructura viaria como es una autovía es necesario tener en cuenta no sólo los datos de tráfico, sino también otras cuestiones, ya que si, además de no demandarlo el tráfico, se proponen fórmulas de financiación derrochadoras, consume hectáreas de territorio, provoca efecto barrera para la fauna, provoca impacto paisajístico negativo, etcétera, entendemos que no compensan los supuestos y dudosos efectos socioeconómicos que se está afirmando que traerá para el territorio que atraviesa.

Y a todo ello hay que unirle la otra gran falsedad: la incapacidad de la Hacienda navarra para financiar esta infraestructura con fondos públicos.

Falsedad claramente demostrable ante el conocimiento de los últimos datos económicos conocidos y de la política fiscal que se está llevando a cabo.

Datos que dejan en evidencia el proyecto de ley ya que ponen encima de la mesa el bajo nivel de endeudamiento de la Hacienda navarra y la continua amortización de deuda, el continuo cierre de cuentas con superávit de las cuentas públicas, las sobrerrecaudaciones (el año 2000 se han superado los 20.000 millones), las reformas fiscales (la última supone dejar de ingresar más de 5.000 millones anuales).

Argumento, por tanto, el de la incapacidad financiera totalmente falso y que pretende esconder, a nuestro juicio, una financiación que al final va a ser más costosa, ya que si atendemos al cálculo provisional del coste que tendría para la Hacienda Foral el pago del canon por paso de vehículos en caso de financiación privada de la

obra, estaríamos hablando de un gasto que llegaría a casi los 120.000 millones. Financiación más costosa para las arcas navarras y tremendamente beneficiosa para quienes financien privadamente el coste de la infraestructura mencionada.

Por todo ello presentamos esta enmienda a la totalidad de devolución de este proyecto de ley foral.

ENMIENDA NÚM. 3

FORMULADA POR
LA PARLAMENTARIA FORAL
**ILMA. SRA. D.ª MILAGROS
RUBIO SALVATIERRA**

Enmienda a la totalidad de devolución del proyecto de Ley Foral de construcción, explotación y financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño.

Motivación: El proyecto de Ley Foral que ha presentado el Gobierno de Navarra a los grupos parlamentarios apuesta por un sistema de construcción, explotación y financiación de la futura autovía Pamplona-Logroño de carácter antisocial, tanto por su apuesta por una financiación privada, como por su intención de evitar en lo posible la participación del conjunto del Parlamento. Las principales cuestiones que nos llevan a enmendar a la totalidad este texto, son las siguientes.

– En primer lugar, cabe destacar la ambigüedad de la propuesta del Gobierno. Ésta se pronuncia de manera favorable a una financiación privada con pequeñas aportaciones públicas, pero sin llegar a detallar éstas, lo que permite al Gobierno actuar con un margen de maniobra altísimo, sin pasar por el control y decisión del Parlamento en una cuestión de tan alta trascendencia.

– Optar por una financiación privada, además de acrecentar el coste final de la obra (en lo que se refiere al desembolso de capital público) en varios miles de millones, resulta una contradicción dada la situación de las arcas públicas navarras, donde a lo largo de los últimos 5 años se han registrado superávits presupuestarios de varios miles de millones de pesetas.

– Con este sistema, la empresa o empresas concesionarias pueden verse beneficiadas de manera muy importante y probablemente superior a la registrada por las entidades financieras, cuando se recurre al tradicional endeudamiento público, siendo de responsabilidad pública, buscar sistemas lo más eficientes posibles y lo

menos gravosos para la ciudadanía, que es finalmente la que paga este tipo de infraestructuras.

– Los compromisos de estabilidad presupuestaria con la Unión Europea no impiden a las administraciones públicas recurrir a la deuda pública como instrumento de financiación, simplemente lo limitan a unos márgenes sobre los que es posible intervenir.

– Desde nuestro punto de vista, las administraciones públicas deben utilizar en todo momento la financiación pública a la hora de realizar sus inversiones, de tal forma que se evite en lo posible el enriquecimiento excesivo de posibles concesionarios.

– La construcción de la Autovía Pamplona-Logroño es una infraestructura de una gran trascendencia para Navarra, por lo que debe de ser una de las prioridades presupuestarias de los próximos años. Con los mecanismos adecuados de financiación pública, no tiene por qué demorarse la construcción de esta infraestructura en un plazo superior a si se recurre a financiación privada.

– La necesidad de esta infraestructura debe hacerse con perspectiva de futuro. Además de ser exquisitamente escrupulosos para el impacto ambiental de la obra, que ya de por sí será bastante alto, debe apostarse por la potenciación del transporte público, para que en unos años no vuelva a ocurrir que esta nueva autovía sea insuficiente para atender las demandas de tráfico existente.

Si queremos realmente atender a los retos que nos plantea el paulatino deterioro del medio ambiente, no podemos apostar sin límite por el transporte privado por carretera.

– Por todo ello, y dado que nuestras propuestas no se ven reflejadas en el presente proyecto de ley, no nos queda más remedio que rechazarlo y solicitar la remisión de otro que atienda a las cuestiones planteadas.

ENMIENDA NÚM. 4

FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
**SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO
DE NAVARRA**

Enmienda a la totalidad con texto alternativo al proyecto de Ley Foral de construcción, explotación y financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño.

Motivación: Las infraestructuras viarias son en nuestros días verdaderos instrumentos para el desarrollo socioeconómico y el progreso social, además de vías de comunicación entre diferentes lugares que se configuran como auténticos ejes de crecimiento.

En Navarra, desde el inicio de la Legislatura, el tema de la financiación de las grandes infraestructuras viarias ha sido una de las cuestiones estrella en la vida política de nuestra Comunidad. Cuestiones como los peajes de la A-15, la ejecución del desdoblamiento de la N-232 en su tramo navarro, las comunicaciones con el otro lado de los Pirineos o la Autovía Tudela-Medinaceli, han suscitado numeroso interés ciudadano y han constituido en muchos casos reivindicaciones sociales y políticas.

En gran medida por lo anterior, y por la necesidad de una mejora permanente del sistema viario de Navarra, los Acuerdos Presupuestarios suscritos entre el Gobierno de Navarra y el Partido Socialista de Navarra han recogido numerosos compromisos políticos y de compromiso de gasto, como por ejemplo la cuantificación económica necesaria para afrontar el inicio de las obras de la Autovía Pamplona-Logroño que ha supuesto abordar el denominado "nudo de Cizur" por un importe superior a los 2.500 millones de pesetas.

En medio de este panorama, hay una coincidencia generalizada en la situación de superación, incluso de obsolescencia del Plan de Carreteras de 1997, actualmente vigente, que aun considerando, por ejemplo, la carretera Pamplona-Logroño como Eje estratégico de Navarra, no contemplaba la evidente necesidad de convertir esta vía en una Autovía, o como en el caso del tramo navarro de la N-232, que no contemplaba su desdoblamiento y que ahora se va a acometer tras su inclusión en el Acuerdo Presupuestario del 2000.

Parece una cuestión de sentido común afrontar desde una perspectiva tanto de globalidad como de futuro la modernización de todas las infraestructuras viarias y de telecomunicaciones de Navarra, que revise las previsiones actuales de actuación, y que al mismo tiempo coadyuven al crecimiento y desarrollo armónico del conjunto del territorio navarro como garantía de igualdad y prosperidad para todos los ciudadanos de la Comunidad Foral. Dotándonos de modernos sistemas y vías de comunicación, internos y externos, que permita una mejor comunicación interna y que facilite una rápida conexión con las regiones que nos rodean y con el resto de Europa.

Sin perjuicio de la necesidad de abordar y consensuar ese Plan General, parece evidente la coincidencia general en la imperiosa necesidad de la construcción de la autovía Pamplona-Logroño, pues su inclusión en citado Plan vendría dado "per se". A esta circunstancia debe añadirse la consideración de demanda urgente de esta importante obra.

El objeto de esta ley es claro. Afrontar la construcción de la Autovía, hacerlo de forma urgente en su inicio –más allá del nudo de Cizur ya en ejecución–, garantizar que llegue a Estella en cuatro o cinco años, y hasta Logroño en un total de seis o siete, y contemplar un sistema de financiación singular que permita una mayor afluencia de aportaciones a la vez que un razonable y prudente plan de amortizaciones.

En este sentido, se contempla por primera vez en Navarra la financiación pública y privada de una carretera, en unos porcentajes de referencia 75-25%. La cofinanciación privada busca tanto la mayor afluencia de financiación, como la necesaria involucración del sector privado regional en el propio desarrollo regional, iniciando lo que puede ser un pacto público-privado para la modernización y desarrollo de nuestra tierra.

Se ha querido, deliberadamente, limitar la financiación privada y no extenderla al 100%, por considerar excesivamente gravosos el importe de las devoluciones o aportaciones que le corresponderá efectuar a la Administración en los próximos treinta años, y porque en esos supuestos, más que ante una colaboración del sector privado en el desarrollo regional estaremos ante una situación de hipoteca ante las nuevas generaciones, y ante la creación de un jugoso negocio. Por otra parte las previsiones a nivel nacional se mueven entre un 20% según responsables del Gobierno, y un 30% según el sector de construcción de obra pública. Dicha participación, tal y como se recoge en el articulado, se lleva a la práctica mediante el sistema de concesión y "peaje en la sombra".

Se pretende, así mismo, conseguir la colaboración del Estado y de la Unión Europea, dado el carácter de la vía que conecta dos capitales de España y dos regiones con Europa.

Pretende la Ley que el trazado de la vía sea objeto de consenso, y no de disenso, con las poblaciones por donde transcurra.

Dado el objetivo, con la parte de financiación privada, de involucrar al sector privado en el propio desarrollo regional, parece razonable encomendar al Ejecutivo, como intención del legislador y espíritu de la ley, la labor de promoción e incen-

tivación de las constructoras y empresas de promoción, financiación y de servicios de nuestra Comunidad Foral.

TEXTO ALTERNATIVO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las infraestructuras viarias son en nuestros días verdaderos instrumentos para el desarrollo socioeconómico y el progreso social, además de vías de comunicación entre diferentes lugares que se configuran como auténticos ejes de crecimiento.

En Navarra, desde el inicio de la Legislatura, el tema de la financiación de las grandes infraestructuras viarias ha sido una de las cuestiones estrella en la vida política de nuestra Comunidad. Cuestiones como los peajes de la A-15, la ejecución del desdoblamiento de la N-232 en su tramo navarro, las comunicaciones con el otro lado de los Pirineos o la Autovía Tudela-Medinaceli, han suscitado numeroso interés ciudadano y han constituido en muchos casos reivindicaciones sociales y políticas.

En gran medida por lo anterior, y por la necesidad de una mejora permanente del sistema viario de Navarra, los Acuerdos Presupuestarios suscritos entre el Gobierno de Navarra y el Partido Socialista de Navarra han recogido numerosos compromisos políticos y de compromiso de gasto, como por ejemplo la cuantificación económica necesaria para afrontar el inicio de las obras de la Autovía Pamplona-Logroño que ha supuesto abordar el denominado "nudo de Cizur" por un importe superior a los 2.500 millones de pesetas.

En medio de este panorama, hay una coincidencia generalizada en la situación de superación, incluso de obsolescencia del Plan de Carreteras de 1997, actualmente vigente, que aun considerando -por ejemplo- la carretera Pamplona-Logroño como Eje estratégico de Navarra, no contemplaba la evidente necesidad de convertir esta vía en una Autovía, o como en el caso del tramo navarro de la N-232, que no contemplaba su desdoblamiento y que ahora se va a acometer tras su inclusión en el Acuerdo Presupuestario del 2000.

Parece una cuestión de sentido común afrontar desde una perspectiva tanto de globalidad como de futuro la modernización de todas las infraestructuras viarias y de telecomunicaciones de Navarra, que revise las previsiones actuales de actuación, y que al mismo tiempo coadyuven al crecimiento y desarrollo armónico del conjunto del territorio navarro como garantía de igualdad y

prosperidad para todos los ciudadanos de la Comunidad Foral. Dotándonos de modernos sistemas y vías de comunicación, internos y externos, que permita una mejor comunicación interna y que facilite una rápida conexión con las regiones que nos rodean y con el resto de Europa.

Sin perjuicio de la necesidad de abordar y consensuar ese Plan General, parece evidente la coincidencia general en la imperiosa necesidad de la construcción de la autovía Pamplona-Logroño, pues su inclusión en citado Plan vendría dado "per se". A esta circunstancia debe añadirse la consideración de demanda urgente de esta importante obra.

El objeto de esta ley es claro. Afrontar la construcción de la Autovía, hacerlo de forma urgente en su inicio -más allá del nudo de Cizur ya en ejecución-, garantizar que llegue a Estella en cuatro o cinco años, y hasta Logroño en un total de seis o siete, y contemplar un sistema de financiación singular que permita una mayor afluencia de aportaciones a la vez que un razonable y prudente plan de amortizaciones.

En este sentido, se contempla por primera vez en Navarra la financiación pública y privada de una carretera, en unos porcentajes de referencia 75-25%. La cofinanciación privada busca tanto la mayor afluencia de financiación, como la necesaria involucración del sector privado regional en el propio desarrollo regional, iniciando lo que puede ser un pacto público-privado para la modernización y desarrollo de nuestra tierra

Se ha querido deliberadamente, limitar la financiación privada, y no extenderla al 100%, por considerar excesivamente gravosos el importe de las devoluciones o aportaciones que le corresponderá efectuar a la Administración en los próximos treinta años, y porque en esos supuestos, más que ante una colaboración del sector privado en el desarrollo regional estaremos ante una situación de hipoteca ante las nuevas generaciones, y ante la creación de un jugoso negocio. Por otra parte las previsiones a nivel nacional se mueven entre un 20% según responsables del Gobierno, y un 30% según el sector de construcción de obra pública. Dicha participación, tal y como se recoge en el articulado, se lleva a la práctica mediante el sistema de concesión y "peaje en la sombra".

Se pretende, así mismo, conseguir la colaboración del Estado y de la Unión Europea, dado el carácter de la vía que conecta dos capitales de España, y dos regiones con Europa.

Pretende la Ley que el trazado de la vía sea objeto de consenso, y no de disenso, con las poblaciones por donde transcurra.

Dado el objetivo, con la parte de financiación privada, de involucrar al sector privado en el propio desarrollo regional, parece razonable encomendar al Ejecutivo, como intención del legislador y espíritu de la ley, la labor de promoción e incentivación de las constructoras y empresas de promoción, financiación y de servicios de nuestra Comunidad Foral.

Artículo 1. Objeto

La presente Ley Foral tiene por objeto facilitar y garantizar la construcción de una Autovía con características de Autopista que una Pamplona y Logroño pasando por Estella. Estableciendo para ello las condiciones legales de todo tipo que permitan su construcción en el menor tiempo posible.

Artículo 2. Modalidades de financiación

El Gobierno de Navarra habilitará, de conformidad con esta ley, los sistemas de financiación, tanto públicos como privados, que permitan la construcción antedicha en el artículo 1. Se establece un porcentaje de participación del sector privado, que complementa a las aportaciones de los presupuestos de las Administraciones Públicas, en torno al 25% del coste total estimado de la construcción del tramo Pamplona-límite de la Comunidad Foral de Navarra a la Comunidad de la Rioja en dirección a Logroño.

Artículo 3. Contratación de la construcción de los tramos financiados en virtud del sistema de concesión de la construcción, conservación y explotación

La construcción, conservación y explotación de la citada vía desde los puntos kilométricos que se especifican en el Anexo 1,10, de la actual carretera N-111, o sus equivalentes en la misma respecto de la futura vía, se efectuarán mediante el sistema de concesión, de conformidad con el establecido en la Ley Foral 10/1998, de 16 de junio, de Contratos de las Administraciones Públicas de Navarra.

El plazo máximo de concesión será el que se establezca en las bases del correspondiente Concurso, no pudiendo exceder en ningún caso de 30 años.

Las citadas bases, y el resultado de la adjudicación del mismo, deberán ser previamente informados a la Comisión de Obras Públicas del Parlamento de Navarra, a efectos de obtener el visto bueno del Parlamento de Navarra.

Artículo 4. Contratación de la construcción de los tramos financiados con aportaciones presupuestarias.

El resto del trazado de la totalidad de la Autovía Pamplona-Logroño, se construirá y financiará de acuerdo con el resto de sistemas de contratación vigentes, y con aportaciones anuales de los Presupuestos Generales de Navarra, que se fijan como contenido de esta ley en su Anexo III.

Artículo 5. De los tramos.

En todo caso el detalle de los tramos con su especificación de los dos sistemas de contratación queda establecido en el Anexo 1 que se acompaña, y que forma parte de esta Ley.

Artículo 6. De la participación de otras Administraciones Públicas en la financiación de la construcción.

De participar otras Administraciones Públicas en la cofinanciación de la construcción de la Autovía objeto de esta ley, los importes serán aminorados del porcentaje de financiación pública –referenciado en el artículo 2 en el 75%– mediante la incorporación de ingresos a los Presupuestos Generales de Navarra, y su destino indefectible al resultado de la obra. Tanto si se trata de Fondos de la Unión Europea, como de una eventual participación o colaboración del Gobierno de España.

Artículo 7. Del sistema y características de la explotación de la totalidad de la vía.

La explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, en su tramo navarro, podrá efectuarse, por decisión del Gobierno de Navarra, que en todo caso responderá a las características de la concesión a que se refiere el artículo 3 de esta Ley, con la inherente consecuencia de explotación y mantenimiento a la concesionaria en la que al citado tramo se refiere, mediante una de las siguientes fórmulas:

1. Adjudicación a la concesionaria de la construcción, explotación y conservación del tramo regulado en el artículo 3, la conservación de la totalidad del tramo navarro.

2. Conservar directamente por la Administración de la Comunidad Foral de Navarra el tramo no comprendido en el artículo 3.

3. Adjudicar la conservación del tramo no comprendido en el artículo 3 a una empresa pública creada al efecto, o a una empresa privada mediante el oportuno sistema de contratación vigente.

Artículo 8. Estudio de viabilidad.

Con independencia de los diferentes sistemas de contratación, construcción, explotación y conservación, con carácter previo a cualquier expediente, se realizará un estudio global de viabilidad financiera, que sirva para establecer en el mismo, el conjunto de condiciones económicas para las contrataciones de todo tipo que deban realizarse.

Artículo 9. Características del trazado y definición del Proyecto de la totalidad de la Vía.

La Autovía tendrá las características establecidas en el artículo 1, y su proyecto de trazado deberá contar con el consenso global de los Ayuntamientos afectados.

Artículo 10. Compromiso de gasto y garantía de construcción

1. No será de aplicación a la obra contemplada en esta Ley Foral, en relación con la aportación de fondos públicos de carácter presupuestario, lo recogido en el artículo 41.3 de la Ley Foral 8/1988, de 26 de noviembre.

2. Esta ley es garantía, por su rango, de la construcción total y definitiva de la totalidad de la Autovía Pamplona-Logroño, para lo cual forma parte de contenido de este texto legislativo el anexo III.

Disposición final

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

Anexo I.

Relación de los tramos de los artículos 3 y 4.

Tramo al que se refiere el artículo 3. De los puntos kilométricos correspondientes a la salida del nuevo nudo de Cizur, hasta el punto kilométrico correspondiente a la salida de la nueva variante de Puente la Reina.

Se toma como referencia, en posteriores tramos, los de la actual carretera N-111, y el estudio del Gobierno de Navarra en la Autovía Pamplona-Estella. Se adiciona mapa de carretera.

El resto de trazado, de acuerdo con el Proyecto que ha elaborado el Gobierno de Navarra, del tramo hasta Estella, y de esta ciudad al límite con La Rioja.

Anexo II.

Participación de otras Administraciones, Convenios y Fondos Europeos (entrada y salida en los Presupuestos Generales de Navarra)

Deberán realizarse, instadas por el Gobierno de Navarra, las siguientes actuaciones:

1. Convenio con el Gobierno de España, para fijar el trazado desde la frontera Navarra-Rioja hasta Logroño y sus calendarios de ejecución.

2. Convenio con el Gobierno de España, que pudiera establecer la cofinanciación pública en el tramo navarro, y la declaración por el Estado de vía de interés para éste de acuerdo con la LORAFNA, dado el carácter transcomunitario de la vía proyectada.

3. Actuaciones del Gobierno de Navarra y del Gobierno de España tendentes a conseguir la participación de la Unión Europea, dado el carácter transnacional de la Vía proyectada.

Anexo III.

Relación plurianual de aportaciones presupuestarias

Sin perjuicio de la financiación del tramo contemplado en el artículo 3, los Presupuestos Generales de Navarra de los próximos años contemplarán las siguientes inversiones, de cuyas cuantías se descontarán las aportaciones de otras Administraciones Públicas, en caso de producirse y con independencia de su carácter, contenido y cuantía:

- Año 2002, 4.000 millones de pesetas;
- Año 2003, 5.000 millones de pesetas;
- Año 2004, 5.000 millones de pesetas;
- Año 2005, 5.000 millones de pesetas;
- Año 2006, 6.000 millones de pesetas;
- Año 2007, 7.000 millones de pesetas.

Cantidades que debieran redondearse, en relación con los porcentajes de referencia públicos y privados de los artículos 2 y artículo 3.

Índice

Exposición de motivos

Artículo 1. Objeto

Artículo 2. Modalidades de financiación

Artículo 3. Contratación de la construcción de los tramos financiados en virtud del sistema de concesión de la construcción, conservación y explotación.

Artículo 4. Contratación de la construcción de los tramos financiados con aportaciones presupuestarias.

Artículo 5. De los tramos.

Artículo 6. De la participación de otras Administraciones Públicas en la financiación de la construcción.

Artículo 7. Del sistema y características de la explotación de la totalidad de la vía.

Artículo 8. Estudio de viabilidad.

Artículo 9. Características del trazado y definición del Proyecto de la totalidad de la Vía.

Artículo 10. Compromiso de gasto y garantía de construcción.

Disposición Final

Anexo I. Relación de los tramos de los artículos 3 y 4.

Anexo II. Participación de otras Administraciones, Convenios y Fondos Europeos (entrada y salida en los Presupuestos Generales de Navarra)

Anexo III. Relación plurianual de aportaciones presupuestarias.

ENMIENDA NÚM. 5

FORMULADA POR EL
PARLAMENTARIO FORAL

**ILMO. SR. D. JOSÉ MANUEL GOIKOETXEA
ASKORBE**

Enmienda a la totalidad con texto alternativo al proyecto de Ley Foral de construcción, explotación y financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño.

El proyecto que ahora presenta el Gobierno y, en concreto, la forma de financiación prevista para su ejecución ("canon de demanda") contiene aspectos de dudosa legalidad y, por tanto, el consiguiente riesgo de una posible paralización del proyecto de construcción de la vía de gran capacidad Pamplona-Logroño.

Asimismo, de mantenerse el actual Proyecto de Ley, estaríamos incurriendo en un deliberado incremento del costo de construcción y financiación que, entendemos, es manifiestamente mejorable y puede llevarse a cabo de manera mucho menos gravosa para las arcas forales.

En cuanto a la celeridad argumentada, sería más eficaz realizar ya el Estudio de Viabilidad, para cuyo encargo y ejecución es desde luego innecesario un texto de ley.

Con base en estas razones, el Grupo Parlamentario EA-EAJ/PNV presenta enmienda a la totalidad al Proyecto de Ley Foral de construcción, explotación y financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño con propuesta del texto completo alternativo al del proyecto que se adjunta como anexo.

TEXTO ALTERNATIVO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La mayor garantía de celeridad a la ejecución es la seguridad jurídica y financiera de la actuación que se pretende desarrollar.

Por ello, se propone que la gestión sea de carácter público a través de una Sociedad de Titularidad Pública exclusiva del Gobierno de Navarra que permita ejecutar la obra en los plazos previstos sin comprometer nuestros compromisos de solidaridad en el proceso de integración a la Unión Europea, pues el endeudamiento sería de la Sociedad Pública y no del Gobierno. Por tanto, de igual forma que el sistema llamado "canon de demanda", no comprometería el cumplimiento de los objetivos presupuestarios.

Además, el sistema propuesto reduciría como mínimo el costo público que supone el reconocer y pagar los beneficios industriales a la iniciativa privada que fuera concesionaria, en la certeza de que los costes financieros no serían mayores.

Respecto a la seguridad jurídica, no hay duda de que sería muchísimo mayor pues, no siendo el beneficiario de las ayudas anuales directamente el usuario, lo sería una Sociedad Pública en lugar de la iniciativa privada que, además, vía subvención iba a ver recompensados no sólo los gastos de inversión sino también su beneficio empresarial, aspecto éste de dudosísima legalidad.

Artículo 1. El Gobierno de Navarra podrá encomendar a una Sociedad Pública Foral de titularidad exclusiva del Gobierno de Navarra la construcción por terceros y/o explotación por sí o por terceros de la autovía entre Pamplona y Logroño.

Artículo 2. La encomienda a la que alude el artículo anterior se instrumentará mediante la conclusión de los correspondientes convenios generales y/o específicos, que habrán de ser celebrados por el Gobierno de Navarra y en los que se preverán, al menos, los siguientes extremos:

a) El régimen de construcción y/o explotación de las obras públicas y/o servicios públicos de que se trate.

b) Las potestades que ostente la Administración Foral en relación con la dirección, inspección, control y recepción de las obras, cuya titularidad corresponderá en todo caso a la misma.

c) En los convenios específicos, las aportaciones económicas que, en su caso, haya de realizar la Administración Foral a la Sociedad Pública Foral, a cuyo efecto aquélla adquirirá los compromisos de gasto, plurianuales o no, que resulten pertinentes.

La Administración Foral podrá obligarse a satisfacer la parte que le corresponda, en función de los términos del encargo, del coste total de la construcción y/o explotación de las obras públicas y/o servicios públicos objeto de la encomienda, mediante la asunción del compromiso de realizar a favor de la Sociedad Pública Foral los pagos que sean necesarios para que ésta abone los importes que adeude como consecuencia de la constitución y/o explotación, incluidos los intereses a tipo fijo o variable por razón del eventual aplazamiento del pago de las cantidades debidas, así como los intereses moratorias que puedan devengarse, sin que a este respecto sean aplicables los límites establecidos en la Ley Foral 8/1988 de la Hacienda Pública de Navarra.

Se entenderán en todo caso comprendidos dentro del coste total de la construcción y/o explotación los importes de las adquisiciones de bienes y derechos que hayan de producirse, con carácter forzoso o no, los de cualesquiera gastos preparatorios y los de los gastos de reposición de las infraestructuras de servicios públicos o de interés general que resulten afectadas por la construcción y/o explotación.

d) En su caso, la posibilidad de que la Sociedad Pública Foral ceda los derechos de crédito presentes o futuros que ostente frente a la Administración Foral conforme a lo previsto en la letra anterior.

En garantía de los cesionarios iniciales y sucesivos de tales derechos, podrán introducirse en los convenios entre la Administración Foral y la Sociedad Pública Foral cláusulas dirigidas a autorizar expresamente las cesiones y a prevenir que se produzcan perjuicios a los cesionarios como consecuencia de la modificación o extinción del convenio, así como asegurar que, en caso de cesión de los derechos de crédito, la Administración Foral quedará obligada a abonar a los cesionarios las cantidades previstas en el momento de la cesión, comprendidos los intereses correspondientes, con arreglo al calendario establecido en dicho momento, sin que tal obligación resulte

afectada en ningún sentido por ninguna circunstancia sobrevenida.

Artículo 3. En los contratos que la Sociedad Pública Foral concluya con terceros en cumplimiento de la encomienda realizada por la Administración Foral se observarán las reglas siguientes:

a) Se aplicarán los principios de la Ley Foral 10/1998, por la que se regulan los contratos de las administraciones públicas de Navarra y de sus normas de desarrollo, en lo concerniente a la capacidad de las empresas, publicidad, procedimientos de licitación y formas de adjudicación.

b) Se incluirán las cláusulas que resulten pertinentes para la adecuada defensa por la Sociedad Pública Foral y por el Gobierno de Navarra de los intereses públicos afectados.

Disposición final

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

ENMIENDAS AL ARTICULADO

ENMIENDA NÚM. 1

FORMULADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO DE NAVARRA

Enmienda de sustitución.

Texto que se pretende sustituir: el del Artículo 1. Objeto.

Texto alternativo que se propone:

Artículo 1. Objeto.

La presente Ley Foral tiene por objeto facilitar y garantizar la construcción de una Autovía con características de Autopista que una Pamplona y Logroño pasando por Estella, estableciendo para ello las condiciones legales de todo tipo que permitan su construcción en el menor tiempo posible.

Motivación: Mejora el texto enmendado, en cuanto que posibilita la financiación pública-privada de la construcción, financiación y explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, y con dicha fórmula facilita la participación de las empresas y entidades navarras, garantiza mejor los plazos de ejecución y la construcción de la Autovía hasta Logroño, y reduce el alto precio final a pagar por la Hacienda de Navarra.

ENMIENDA NÚM. 2

FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
**SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO
DE NAVARRA**

Enmienda de sustitución.

Texto que se pretende sustituir: el del Artículo 2. Contratación.

Texto alternativo que se propone:

Artículo 2. Modalidades de financiación.

El Gobierno de Navarra habilitará, de conformidad con esta Ley, los sistemas de financiación, tanto públicos como privados, que permitan la construcción antedicha en el artículo I. Se establece un porcentaje de participación del sector privado, que complementa a las aportaciones de los presupuestos de las Administraciones Públicas, en tomo al 25% del coste total estimado de la construcción del tramo Pamplona-límite de la Comunidad Foral de Navarra a la Comunidad de La Rioja en dirección a Logroño.

Motivación: Mejora el texto enmendado, en cuanto que posibilita la financiación pública-privada de la construcción, financiación y explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, y con dicha fórmula facilita la participación de las empresas y entidades navarras, garantiza mejor los plazos de ejecución y la construcción de la Autovía hasta Logroño, y reduce el alto precio final a pagar por la Hacienda de Navarra.

ENMIENDA NÚM. 3

FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
**SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO
DE NAVARRA**

Enmienda de adición de un nuevo artículo a continuación del artículo 2 con el siguiente texto:

Nuevo artículo. Contratación de la construcción de los tramos financiados en virtud del sistema de concesión de la construcción, conservación y explotación.

La construcción, conservación y explotación de la citada vía desde los puntos kilométricos que se especifican en el anexo II, de la actual carretera N-111, o sus equivalentes en la misma respecto de la futura vía, se efectuarán mediante el sistema de concesión, de conformidad con el establecido en la Ley Foral 10/1998, de 16 de junio, de Contratos de las Administraciones Públicas de Navarra.

El plazo máximo de concesión será el que se establezca en las bases del correspondiente Concurso, no pudiendo exceder en ningún caso de 30 años.

Las citadas bases y el resultado de la adjudicación del mismo deberán ser previamente informados a la Comisión de Obras Públicas del Parlamento de Navarra, a efectos de obtener el visto bueno del Parlamento de Navarra.

Motivación: Mejora el texto enmendado, en cuanto que posibilita la financiación pública-privada de la construcción, financiación y explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, y con dicha fórmula facilita la participación de las empresas y entidades navarras, garantiza mejor los plazos de ejecución y la construcción de la Autovía hasta Logroño, y reduce el alto precio final a pagar por la Hacienda de Navarra.

ENMIENDA NÚM. 4

FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
**SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO
DE NAVARRA**

Enmienda de adición de un nuevo artículo a continuación del artículo 2 con el siguiente texto:

Nuevo artículo. Contratación de la construcción de los tramos financiados con aportaciones presupuestarias.

El resto del trazado de la totalidad de la Autovía Pamplona-Logroño se construirá y financiará de acuerdo con el resto de sistemas de contratación vigentes, y con aportaciones anuales de los Presupuestos Generales de Navarra, que se fijan como contenido de esta ley en su anexo III.

Motivación: Mejora el texto enmendado, en cuanto que posibilita la financiación pública-privada de la construcción, financiación y explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, y con dicha fórmula facilita la participación de las empresas y entidades navarras, garantiza mejor los plazos de ejecución y la construcción de la Autovía hasta Logroño, y reduce el alto precio final a pagar por la Hacienda de Navarra.

ENMIENDA NÚM. 5

FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
**SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO
DE NAVARRA**

Enmienda de adición de un nuevo artículo a continuación del artículo 2 con el siguiente texto:

Nuevo artículo. De los tramos.

En todo caso, el detalle de los tramos con su especificación de los dos sistemas de contratación, queda establecido en el Anexo 1 que se acompaña, y que forma parte de esta Ley.

Motivación: Mejora el texto enmendado, en cuanto que posibilita la financiación pública-privada de la construcción, financiación y explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, y con dicha fórmula facilita la participación de las empresas y entidades navarras, garantiza mejor los plazos de ejecución y la construcción de la Autovía hasta Logroño, y reduce el alto precio final a pagar por la Hacienda de Navarra.

ENMIENDA NÚM. 6

**FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO
DE NAVARRA**

Enmienda de adición de un nuevo artículo a continuación del artículo 2 con el siguiente texto:

Nuevo artículo. De la participación de otras Administraciones Públicas en la financiación de la construcción.

De participar otras Administraciones Públicas en la cofinanciación de la construcción de la Autovía objeto de esta ley, los importes serán aminorados del porcentaje de financiación pública –referenciado en el artículo 2 en el 75%– mediante la incorporación de ingresos a los Presupuestos Generales de Navarra, y su destino indefectible al resultado de la obra. Tanto si se trata de Fondos de la Unión Europea, como de una eventual participación o colaboración del Gobierno de España.

Motivación: Mejora el texto enmendado, en cuanto que posibilita la financiación pública-privada de la construcción, financiación y explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, y con dicha fórmula facilita la participación de las empresas y entidades navarras, garantiza mejor los plazos de ejecución y la construcción de la Autovía hasta Logroño, y reduce el alto precio final a pagar por la Hacienda de Navarra.

ENMIENDA NÚM. 7

**FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO
DE NAVARRA**

Enmienda de adición de un nuevo artículo a continuación del artículo 2 con el siguiente texto:

Nuevo artículo. Del sistema y características de la explotación de la totalidad de la vía.

La explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, en su tramo navarro, podrá efectuarse, por decisión del Gobierno de Navarra, que en todo caso responderá a las características de la concesión a que se refiere el artículo 3 de esta Ley, con la inherente consecuencia de explotación y mantenimiento a la concesionaria en la que al citado tramo se refiere, mediante una de las siguientes fórmulas:

1. Adjudicación a la concesionaria de la construcción, explotación y conservación del tramo regulado en el artículo 3, la conservación de la totalidad del tramo navarro.

2. Conservar directamente por la Administración de la Comunidad Foral de Navarra el tramo no comprendido en el artículo 3.

3. Adjudicar la conservación del tramo no comprendido en el artículo 3 a una empresa pública creada al efecto, o a una empresa privada mediante el oportuno sistema de contratación vigente.

Motivación: Mejora el texto enmendado, en cuanto que posibilita la financiación pública-privada de la construcción, financiación y explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, y con dicha fórmula facilita la participación de las empresas y entidades navarras, garantiza mejor los plazos de ejecución y la construcción de la Autovía hasta Logroño, y reduce el alto precio final a pagar por la Hacienda de Navarra.

ENMIENDA NÚM. 8

**FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO
DE NAVARRA**

Enmienda de supresión. Se propone la supresión del artículo 3.

Motivación: Mejora el texto enmendado, en cuanto que posibilita la financiación pública-privada de la construcción, financiación y explotación de la autovía Pamplona-Logroño, y con dicha fórmula facilita la participación de las empresas y entidades navarras, garantiza mejor los plazos de ejecución y la construcción de la Autovía hasta Logroño, y reduce el alto precio final a pagar por la Hacienda de Navarra.

ENMIENDA NÚM. 9

FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
**SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO
DE NAVARRA**

Enmienda de sustitución.

Texto que se pretende sustituir: el del Artículo 4. Estudio de viabilidad.

Texto alternativo que se propone:

Artículo 4. Estudio de viabilidad.

Con independencia de los diferentes sistemas de contratación, construcción, explotación y conservación, con carácter previo a cualquier expediente, se realizará un estudio global de viabilidad financiera, que sirva para establecer en el mismo el conjunto de condiciones económicas para las contrataciones de todo tipo que deban realizarse.

Motivación: Mejora el texto enmendado, en cuanto que posibilita la financiación pública-privada de la construcción, financiación y explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, y con dicha fórmula facilita la participación de las empresas y entidades navarras, garantiza mejor los plazos de ejecución y la construcción de la Autovía hasta Logroño, y reduce el alto precio final a pagar por la Hacienda de Navarra.

ENMIENDA NÚM. 10

FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
**SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO
DE NAVARRA**

Enmienda de adición de un nuevo artículo a continuación del artículo 4 con el siguiente texto:

Nuevo artículo. Características del trazado y definición del proyecto de la totalidad de la vía.

La Autovía tendrá las características establecidas en el artículo 1, y su proyecto de trazado deberá contar con el consenso global de los ayuntamientos afectados.

Motivación: Mejora el texto enmendado, en cuanto que posibilita la financiación pública-privada de la construcción, financiación y explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, y con dicha fórmula facilita la participación de las empresas y entidades navarras, garantiza mejor los plazos de ejecución y la construcción de la Autovía hasta Logroño, y reduce el alto precio final a pagar por la Hacienda de Navarra.

ENMIENDA NÚM. 11

FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
**SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO
DE NAVARRA**

Enmienda de sustitución. Texto que se pretende sustituir: el del artículo 5. Compromiso de gasto.

Texto alternativo que se propone:

Artículo 5. Compromiso de gasto y garantía de construcción.

1. No será de aplicación a la obra contemplada en esta Ley Foral, en relación con la aportación de fondos públicos de carácter presupuestario, lo recogido en el artículo 41.3 de la Ley Foral 8/1988, de 26 de noviembre.

2. Esta Ley es garantía, por su rango, de la construcción total y definitiva de la totalidad de la Autovía Pamplona-Logroño, para lo cual forma parte del contenido de este texto legislativo el anexo III.

Motivación: Mejora el texto enmendado, en cuanto que posibilita la financiación pública-privada de la construcción, financiación y explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, y con dicha fórmula facilita la participación de las empresas y entidades navarras, garantiza mejor los plazos de ejecución y la construcción de la Autovía hasta Logroño, y reduce el alto precio final a pagar por la Hacienda de Navarra.

ENMIENDA NÚM. 12

FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
**CONVERGENCIA DE DEMÓCRATAS
DE NAVARRA**

Enmienda de adición de una disposición adicional.

Disposición adicional primera.

“La entidad concesionaria será considerada, previa solicitud realizada al Departamento de Economía y Hacienda, como Sociedad de Promoción de Empresas a los efectos de lo previsto en el apartado 4 del artículo 167 de la Ley Foral 24/1996, de 30 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades”.

Motivación: Se pretende favorecer y fomentar que las empresas navarras puedan tener un tratamiento ventajoso fiscalmente que les permita poder competir con cierta ventaja con respecto a empresas con otros domicilios sociales.

ENMIENDA NÚM. 13

FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
**SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO
DE NAVARRA**

Nuevo Anexo I. Relación de los tramos de los artículos 3 y 4.

1. Tramo al que se refiere el artículo 3. De los puntos kilométricos correspondientes a la salida del nuevo nudo de Cizur, hasta el punto kilométrico correspondiente a la salida de la nueva variante de Puente la Reina. Se toma como referencia, en posteriores tramos, los de la actual carretera N-111, y el estudio del Gobierno de Navarra en la Autovía Pamplona-Estella. Se adiciona mapa de carretera.

2. El resto de trazado, de acuerdo con el Proyecto que ha elaborado el Gobierno de Navarra, del tramo hasta Estella, y de esta ciudad al límite con La Rioja.

Motivación: Mejora el texto enmendado, en cuanto que posibilita la financiación pública-privada de la construcción, financiación y explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, y con dicha fórmula facilita la participación de las empresas y entidades navarras, garantiza mejor los plazos de ejecución y la construcción de la Autovía hasta Logroño, y reduce el alto precio final a pagar por la Hacienda de Navarra.

ENMIENDA NÚM. 14

FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
**SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO
DE NAVARRA**

Enmienda de adición de un nuevo anexo II.

Nuevo anexo II. Participación de Otras Administraciones, Convenios y Fondos Europeos (entrada y salida en los Presupuestos Generales de Navarra).

Deberán realizarse, instadas por el Gobierno de Navarra, las siguientes actuaciones:

1. Convenio con el Gobierno de España, para fijar el trazado desde la frontera Navarra-Rioja hasta Logroño y sus calendarios de ejecución.

2. Convenio con el Gobierno de España, que pudiera establecer la cofinanciación pública en el tramo navarro, y la declaración por el Estado de vía de interés para éste de acuerdo con la

LORAFNA, dado el carácter transcomunitario de la vía proyectada.

3. Actuaciones del Gobierno de Navarra y del Gobierno de España tendentes a conseguir la participación de la Unión Europea, dado el carácter transnacional de la Vía proyectada.

Motivación: Mejora el texto enmendado, en cuanto que posibilita la financiación pública-privada de la construcción, financiación y explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, y con dicha fórmula facilita la participación de las empresas y entidades navarras, garantiza mejor los plazos de ejecución y la construcción de la Autovía hasta Logroño, y reduce el alto precio final a pagar por la Hacienda de Navarra.

ENMIENDA NÚM. 15

FORMULADA POR EL
GRUPO PARLAMENTARIO
**SOCIALISTAS DEL PARLAMENTO
DE NAVARRA**

Enmienda de adición de un nuevo anexo III.

Nuevo anexo III. Relación plurianual de aportaciones presupuestarias.

Sin perjuicio de la financiación del tramo contemplado en el artículo 3, los Presupuestos Generales de Navarra de los próximos años contemplarán las siguientes inversiones, de cuyas cuantías se descontarán las aportaciones de otras Administraciones Públicas, en caso de producirse y con independencia de su carácter, contenido y cuantía.

- Año 2002, 4.000 millones de pesetas.
- Año 2003, 5.000 millones de pesetas.
- Año 2004, 5.000 millones de pesetas.
- Año 2005, 5.000 millones de pesetas.
- Año 2006, 6.000 millones de pesetas.
- Año 2007, 7.000 millones de pesetas.

Cantidades que debieran redondearse, en relación con los porcentajes de referencia públicos y privados de los artículos 2 y 3.

Motivación: Mejora el texto enmendado, en cuanto que posibilita la financiación pública-privada de la construcción, financiación y explotación de la Autovía Pamplona-Logroño, y con dicha fórmula facilita la participación de las empresas y entidades navarras, garantiza mejor los plazos de ejecución y la construcción de la Autovía hasta Logroño, y reduce el alto precio final a pagar por la Hacienda de Navarra.

Proyecto de Ley Foral del Plan Especial 2001-2003 en materia de Infraestructuras Locales

DICTAMEN APROBADO POR LA COMISIÓN DE ADMINISTRACIÓN LOCAL

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 136.6 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra del dictamen aprobado por la Comisión de Administración Local sobre el proyecto de Ley Foral del Plan Especial 2001-2003 en materia de Infraestructuras Locales, publicado en el Boletín Oficial de la Cámara núm. 31, de 26 de marzo de 2001.

En relación con el citado dictamen podrá ser defendida ante el Pleno la siguiente enmienda:

– Enmienda núm. 3, del Ilmo. Sr. D. José María Aierdi Fernández de Barrena, Parlamentario Foral del Grupo Parlamentario Eusko Alkartasuna/Eusko Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco.

La referida enmienda fue publicada en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra núm. 58, de 30 de mayo de 2001.

Pamplona, 8 de junio de 2001

El Presidente: José Luis Castejón Garrués

DICTAMEN

Proyecto de Ley Foral del Plan Especial 2001-2003 en materia de Infraestructuras Locales

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley Foral 6/1990, de 2 de julio, de la Administración Local de Navarra, dispone en su artículo 61 que el Gobierno de Navarra, en el marco de la correspondiente Ley Foral habilitadora, establecerá, como instrumento de cooperación económica con las entidades locales, Planes de inversión, que tendrán como finalidad principal garantizar la cobertura de los servicios municipales obligatorios en todo el ámbito de la Comunidad Foral.

En cumplimiento de lo anterior se han aprobado sucesivas normas, siendo la más reciente la Ley Foral 7/2000, de 3 de julio, del Plan Trienal de Infraestructuras Locales para el período 2001-2003, a cuyo desarrollo y ejecución se está procediendo actualmente.

Tales instrumentos han permitido un reparto objetivo de las transferencias de capital consignadas sin que las disponibilidades presupuestarias

hayan conseguido satisfacer el total de inversiones demandadas. La ejecución de los planes ha puesto de manifiesto que determinadas zonas, cuya situación geográfica, escasez y dispersión de población, u otras circunstancias, han visto agravadas sus dificultades al no poder ser incluidas sus inversiones en los Planes Trienales por la existencia de obras prioritarias de otras localidades, o por la gravedad de su situación financiera. Un incremento racional de las cantidades destinadas a inversiones no resolvería necesariamente esta situación.

Interesa señalar por su trascendencia el caso del Plan Director de Abastecimiento de agua en alta, previsto en la Ley Foral 7/2000, de 3 de julio, del Plan Trienal de Infraestructuras Locales para el período 2001-2003, cuya financiación ordinaria por transferencias de capital alcanza el 90 por ciento del coste de la inversión. A pesar del importante porcentaje de participación hay déficit de este tipo de infraestructuras en algunos puntos de nuestra geografía debido, principalmente, a la falta de adhesión de las entidades locales afectadas que no pueden asumir la financiación correspondiente.

Por otra parte, en lo que se refiere a inversiones de programación local, la fórmula de selección y priorización aplicable a las solicitudes presentadas por todas las entidades locales permite comprobar que hay obras calificadas como necesarias a corto plazo, de la máxima prioridad, según el concepto de déficit de infraestructuras individual de cada entidad que, sin embargo, no son incluidas en los Planes de Inversiones correspondientes porque el resto de variables aplicadas, entre ellas la rentabilidad de la inversión por habitante, reducen substancialmente su coeficiente de selección y priorización.

El artículo 34 de la Ley Foral 6/1990, de 2 de julio, de la Administración Local de Navarra dispone que las leyes de la Comunidad Foral reguladoras de los distintos sectores de acción pública podrán establecer regímenes especiales para municipios que por su situación geográfica, actividad primordial, patrimonio histórico, o cualquier otra peculiaridad hagan aconsejable un tratamiento diferenciado en su organización o en su sistema de financiación.

A la vista de la experiencia acumulada los criterios de financiación y selección y priorización para este tipo de infraestructuras básicas deben adaptarse estableciendo un sistema que permita competir entre sí a los iguales.

De los estudios realizados sobre ordenación del territorio y sobre el sistema urbano de Navarra se desprende la existencia de una serie de municipios caracterizados por un menor grado de desarrollo socioeconómico, que viene expresado por situaciones de grave declive demográfico, envejecimiento de la población, soporte productivo menos avanzado, bajo nivel de desarrollo económico y de dotaciones, entre otras variables significativas.

Tomando como parámetros dichos conceptos se obtiene una lista de entidades locales que podrían catalogarse como zonas más deprimidas de Navarra a los efectos de tratamiento financiero especial para infraestructuras, y que serían objeto de atención de la presente Ley Foral.

La pretensión de propiciar la dotación de infraestructuras básicas no puede olvidar la necesidad de procurar el máximo aprovechamiento de los recursos de modo que la eficacia y eficiencia que se persigue pueda suponer que algunas de las actuaciones deban llevarse a cabo mediante la constitución de asociaciones voluntarias de entidades locales.

Para dar respuesta a las crecientes dificultades de las zonas deprimidas de nuestra Comunidad Foral es preciso establecer un régimen especial hasta el año 2003, complementando lo establecido en el vigente Plan Trienal, para paliar el déficit de infraestructuras básicas de dichas zonas mediante la constitución de un fondo y un sistema de financiación diferenciado que permita a los ciudadanos de esas localidades poder disfrutar de los servicios básicos al alcance del resto de los navarros.

Todo lo anterior conduce a actuar en las entidades locales de referencia en las inversiones más imprescindibles, alcanzando al Plan Director de Abastecimiento de agua en alta, redes locales de distribución de agua y saneamiento y a las pavimentaciones, partiendo de las peticiones cursadas para el Plan Trienal de Inversiones 2001-2003, y aplicando los fondos de acuerdo con los coeficientes de selección y priorización ya obtenidos para las entidades a las que afecta esta norma.

Respecto de la financiación, al Plan Director de Abastecimiento de agua en alta se aportará el 10 por ciento para completar la aportación previs-

ta en la Ley Foral del Plan Trienal de Infraestructuras Locales para el período 2001-2003, manteniéndose para las obras de programación local la financiación que corresponda por aplicación de los criterios de la citada norma.

Las dotaciones con cargo a esta Ley Foral tienen carácter complementario a las reguladas en la Ley Foral 7/2000, de 3 de julio, del Plan Trienal de Infraestructuras Locales, integrando con ellas la aportación por transferencias de capital a percibir por las entidades locales con cargo al Fondo de participación de las Haciendas Locales en los tributos de Navarra en los ejercicios económicos correspondientes.

Finalmente, reconocido el carácter complementario que la presente norma tiene respecto del sistema de infraestructuras locales, resulta oportuno remitir al procedimiento previsto en la Ley Foral 7/2000, de 3 de julio y su normativa de desarrollo, en aquellos extremos no contemplados expresamente para las actuaciones que la presente Ley Foral prevé.

Artículo 1. El objeto de la presente Ley Foral es establecer un plan especial para el período 2001-2003 en materia de infraestructuras locales complementando lo previsto en la Ley Foral 7/2000, de 3 de julio, del Plan Trienal de Infraestructuras Locales para el período 2001-2003, dirigido a las entidades locales que se relacionan en el Anexo, que tienen la consideración de zonas deprimidas a los efectos de la presente Ley Foral.

Artículo 2. Las inversiones objeto de financiación serán, por orden sucesivo y aplicando los fondos a cada tipo de inversión, una vez completado el anterior, el Plan Director de Abastecimiento de agua en alta y las obras de programación local referidas a obras de pavimentación que no hayan sido incluidas en el Plan Trienal 2001-2003, que se correspondan con inversiones de redes locales de distribución de agua y saneamiento que hayan sido incluidas en el mencionado Plan, obras de redes locales de distribución de agua y saneamiento con las correspondientes obras de pavimentación, en su caso, de las calles afectadas por las mismas, si se hubieran solicitado los dos tipos de inversión y, por último, las obras de pavimentación, en los términos definidos en los artículos 2 y 3 de la Ley Foral 7/2000, de 3 de julio, del Plan Trienal de Infraestructuras Locales para el período 2001-2003.

Artículo 3. Las aportaciones a este Plan especial con cargo a transferencias de capital de los Presupuestos Generales de Navarra tendrán carácter plurianual y serán las siguientes:

APORTACIONES	2001	2002	2003	Total
(En miles de pesetas)	350.000	650.000	650.000	1.650.000

Artículo 4. La realización y ejecución del Plan Director de Abastecimiento de agua en alta se llevará a cabo de conformidad con lo previsto en la Ley Foral 7/2000, de 3 de julio, del Plan Trienal de Infraestructuras Locales para el período 2001-2003 y en su desarrollo reglamentario.

Artículo 5. La selección y priorización de las obras de programación local se llevará a cabo según el coeficiente de selección y priorización obtenido por las solicitudes presentadas por las distintas entidades locales a que se refiere esta Ley Foral en el proceso de formación del Plan Trienal 2001-2003, atendándose únicamente a las obras de los tipos definidos que hubieran obtenido la calificación de necesarias a corto plazo, en razón del déficit de infraestructura individual.

Artículo 6. El régimen de aportaciones para obras del Plan Director de Abastecimiento de agua en alta será del 10 por ciento, completando la aportación prevista para tales inversiones en la Ley Foral del Plan Trienal de Infraestructuras Locales para el período 2001-2003.

Artículo 7. El régimen de aportaciones para las obras de programación local será el previsto en el artículo 9 y concordantes de la Ley Foral del Plan Trienal de Infraestructuras Locales para el período 2001-2003.

Artículo 8. El procedimiento para la formación, desarrollo, gestión y ejecución del Plan especial recogido en esta Ley Foral será el establecido en la Ley Foral 7/2000, de 3 de julio, del Plan Trienal de Infraestructuras Locales para el período 2001-2003 y en el Decreto Foral 367/2000, de 20 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de dicha Ley Foral, que se adaptará con las especialidades previstas en la presente norma.

Artículo 9. 1. Los recursos no utilizados en el ejercicio económico correspondiente pasarán a engrosar el Plan especial en el ejercicio siguiente.

Los créditos incorporados no aplicados en el ejercicio presupuestario que se autoriza la incorporación, se incorporarán al estado de gastos de los presupuestos del ejercicio siguiente para su aplicación en dicho ejercicio.

2. Las economías en las cuentas de resultas financiarán los mayores costos de las obras acogidas en ejercicios anteriores, así como, en su

caso, nuevas obras en los términos y condiciones previstas en los artículos 2, 4 y 5.

Disposiciones adicionales

Primera. Las inversiones del Plan Director de Abastecimiento de agua en alta a que se refiere la presente Ley Foral que requieran una ejecución en común por varias entidades locales, quedarán condicionadas a la constitución de la correspondiente asociación voluntaria, debiendo estar cada asociación compuesta por entidades locales de las que figuran en el Anexo de esta norma, y pudiendo pertenecer a la misma otras entidades, siempre que la mayoría de la población correspondiente a las primeras.

Segunda. Se modifica el artículo 18 de la Ley Foral 19/2000, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales de Navarra para el ejercicio del año 2001, que tendrá la siguiente redacción:

“1. El importe del Fondo de Participación de las entidades locales en los tributos de la Hacienda Pública de Navarra para el ejercicio económico de 2001 será de 27.013.811.000 pesetas.

2. El importe de la participación asignada para el ejercicio 2001 se distribuirá del siguiente modo:

I. Transferencias corrientes: 16.916.502 pesetas.

II. Transferencias de capital: 7.046.261.000 pesetas.

III. Otras Ayudas:

A) Al Ayuntamiento de Pamplona por ‘Carta de Capitalidad de la ciudad de Pamplona’: 2.138.691.000 pesetas.

B) A la Federación Navarra de Municipios y Concejos: 30.000.000 pesetas.

C) Compensación financiera a municipios de Navarra: 882.357.000 pesetas, de las cuales 172.940.000 pesetas se destinarán a determinados municipios como compensación respecto de la variable habitantes ponderados por el gasto aplicado y 709.417.000 pesetas a municipios con población comprendida entre 4.001 y 40.000 habitantes, en concepto de eficiencia financiera.

3. La distribución de la cantidad correspondiente a transferencias de capital se efectuará conforme a lo dispuesto en la Ley Foral del Plan Trienal de Infraestructuras Locales para el período 2001-2003 y la Ley Foral del Plan Especial 2001-2003 en materia de Infraestructuras Locales.”

Nueva. El Gobierno de Navarra procederá a realizar, en el año 2002, un nuevo estudio socio-

económico que determine un nuevo listado de las entidades locales incluidas en zonas catalogadas como deprimidas, antes de promover la aprobación del nuevo Plan Especial.

Disposicion final

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

ANEXO

Código de la Entidad	Entidades locales	Código de la Entidad	Entidades locales
2	ABARZUZA	52	BELASCOAIN
3	ABAURREGAINA/ABAURREA ALTA	55	BETELU
4	ABAURREPEA/ABAURREA BAJA	58	AURITZ-BURGUETE
8	AGUILAR DE CODES	59	BURGUI
11	ALLIN	63	CABREDO
	AMILLANO	71	CASTILLONUEVO
	ARAMENDIA	81	DONAMARIA
	ARBEIZA	82	ETXALAR
	ARTAVIA	87	ELGORRIAGA
	ECHAVARRI	90	ERATSUN
	EULZ	91	ERGOIENA
	GALDEANO		LIZARRAGA
	LARRION		DORRAO/TORRANO
	MUNETAS		UNANU
	ZUBIELQUI	92	ERRO
13	AMESCOA BAJA		AINZIOA
	ARTAZA		ZILBETI
	BAQUEDANO		ERRO
	BARINDANO		ESNOTZ
	ECALA		AURIZBERRI/ESPINAL
	GOLLANO		LINTZOAIN
	SAN MARTIN DE AMESCOA		MEZKIRITZ
	ZUDAIRE		ORONDRITZ
19	AOIZ		BIZKARRETA-GERENDIAIN
21	ARANARACHE	93	EZCAROZ
24	ARANO	94	ESLAVA
26	ARAS	95	ESPARZA
28	ARCE	99	ETAYO
	ARRIETA	102	EZKURRA
	ARTOZQUI	103	EZPROGUI
	AZPARREN		AYESA
	LACABE	110	GALLIPIENZO
	NAGORE	111	GALLUES
	SARAGÜETA		ICIZ
	URIZ		IZAL
	VILLANUEVA DE ARCE		USCARRES
31	ARESO	112	GARAIOA
33	ARIA	113	GARDE
34	ARIBE	115	GARRALDA
43	AZUELO	116	GENEVILLA

Código de la Entidad	Entidades locales	Código de la Entidad	Entidades locales
118	GOÑI	147	LEGARDA
	AIZPUN	150	LEOZ
	AZANZA		ARTARIAIN
	GOÑI		IRACHETA
	MUNARRIZ		LEOZ
	URDANOZ		OLLETA
119	GÜESA	151	LERGA
	GÜESA	154	LEZAUN
	IGAL	156	LIZOAIN
120	GUESALAZ	158	LONGUIDA
	ARGUIÑANO		AOS
	ESTENOZ		ARTAJO
	GARISOAIN		ECAY
	GUEMBE		MURILLO DE LONGUIDA
	IRURRE		VILLAVETA
	ITURGOYEN	162	MARAÑON
	IZURZU	170	MIRAFUENTES
	LERATE	175	MUES
	MUEZ	181	NAVASCUES
	MUNIAIN DE GUESALAZ		ASPURZ
	VIDAURRE		NAVASCUES
121	GUIRGUILLANO		USTES
	ECHARREN DE GUIRGUILLANO	182	NAZAR
	GUIRGUILLANO	185	OCHAGAVIA
124	IBARGOITI	187	OITZ
	ABINZANO	190	OLEJUA
	IDOCIN	192	OLORIZ
	IZCO		ECHAGÜE
	SALINAS DE IBARGOITI		MENDIVIL
128	ISABA		OLORIZ
132	IZAGAONDOA		SOLCHAGA
	ARDANAZ DE IZAGAONDOA	195	ORBAITZETA
133	IZALZU	196	ORBARA
134	JAUURIETA	197	ORISOAIN
135	JAVIER	198	ORONZ
137	LABAIEN	199	OROZ-BETELU
139	LANA	203	PETILLA DE ARAGON
	GALBARRA	204	PIEDRAMILLERA
	GASTIAIN	209	ROMANZADO
	NARCUE		ARBONIES
	ULIBARRI		BIGÜEZAL
	VILORIA		DOMEÑO
141	LAPOBLACION		MURILLO-BERROYA
	LAPOBLACION	210	RONCAL
	MEANO	211	ORREAGA/RONCESVALLES
143	LARRAONA	213	SALDIAS
146	LEACHE	214	SALINAS DE ORO
		217	SAN MARTIN DE UNX

Código de la Entidad	Entidades locales	Código de la Entidad	Entidades locales
222	SARRIES		AYECHU
	IBILCIETA		IMIRIZALDU
	SARRIES		IRUROZQUI
225	SORLADA	243	ONGOZ
230	TORRALBA DEL RIO	244	URROZ
	OTIÑANO	245	URROTZ
	TORRALBA DEL RIO	247	URZAINQUI
235	UJUE	248	UZTARROZ
237	UNCITI	248	LUZAIDE/VALCARLOS
	ALZORRIZ	252	VIDANGOZ
	ARTAIZ	255	VILLAMAYOR DE MONJARDIN
	CEMBORAIN	256	HIRIBERRI/VILLANUEVA DE AEZKOA
	NAJURIETA	261	YESA
	UNCITI	262	ZABALZA
	ZABALCETA		ARRAIZA
238	UNZUE		UBANI
241	URRAUL ALTO	263	ZABALZA
		264	ZUBIETA
			ZUGARRAMURDI

Serie B:
PROPOSICIONES DE LEY FORAL

Proposición de Ley Foral que modifica la Ley Foral 2/1995, de 10 de marzo, de Haciendas Locales de Navarra

CORRECCIÓN DE ERRORES

En el número 61 del Boletín Oficial del Parlamento de Navarra, de fecha 4 de junio de 2001 se publicó un acuerdo de la Mesa relativo a la tramitación de la proposición de Ley Foral que modifica la Ley Foral 2/1995, de 10 de marzo, de Haciendas Locales de Navarra, en cuya parte expositiva se decía “En consecuencia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 145 del Reglamento de la Cámara, previa audiencia de la Junta de Porta-

voces”, cuando debía haber dicho correctamente: “En consecuencia, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 145, 149 y 150 del Reglamento de la Cámara, previa audiencia de la Junta de Portavoces”.

Pamplona, 7 de junio de 2001

El Presidente: José Luis Castejón Garrués

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

Moción por la que se insta al Gobierno español a paralizar las obras del embalse de Itoiz

RECHAZO POR LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

En sesión celebrada el día 30 de mayo de 2001, la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras del Parlamento de Navarra acordó rechazar la moción presentada por la Parlamentaria Foral Ilma. Sra. D.^a Milagros Rubio Salvatierra por la que se insta al Gobierno español a parali-

zar las obras del embalse de Itoiz, publicada en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra núm. 40, de 10 de abril de 2001.

Pamplona, 8 de junio de 2001

El Presidente: José Luis Castejón Garrués

Moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a paralizar el llenado previsto del embalse de Itoiz

RECHAZO POR LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

En sesión celebrada el día 30 de mayo de 2001, la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras del Parlamento de Navarra acordó rechazar la moción presentada por el Grupo Parlamentario Euskal Herritarrok por la que se insta al Gobierno de Navarra a paralizar el llenado pre-

visto del embalse de Itoiz, publicada en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra núm. 44, de 20 de abril de 2001.

Pamplona, 8 de junio de 2001

El Presidente: José Luis Castejón Garrués

Moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a aplicar la normativa existente para cubrir las jefaturas de sección y de negociado

RECHAZO POR LA COMISIÓN DE PRESIDENCIA, FUNCIÓN PÚBLICA E INTERIOR

En sesión celebrada el día 6 de junio de 2001, la Comisión de Presidencia, Función Pública e Interior del Parlamento de Navarra acordó rechazar la moción presentada por el Grupo Parlamentario Euskal Herritarrok por la que se insta al Gobierno de Navarra a aplicar la normativa existente para cubrir las jefaturas de sección y de

negociado, publicada en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra núm. 31, de 26 de marzo de 2001.

Pamplona, 8 de junio de 2001

El Presidente: José Luis Castejón Garrués

Resolución por la que se insta al Gobierno de Navarra a hacerse cargo de los gastos de oficina en la que se centraliza la secretaría comarcal de los Juzgados de Paz

APROBACIÓN POR LA COMISIÓN DE PRESIDENCIA, FUNCIÓN PÚBLICA E INTERIOR

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 112 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra de la “Resolución por la que se insta al Gobierno de Navarra a hacerse cargo de los gastos de oficina en la que se centraliza la secretaría comarcal de los Juzgados de Paz”, aprobada por la Comisión de Presidencia, Función Pública e Interior del Parlamento de Navarra en sesión celebrada el día 6 de junio de 2001.

Pamplona, 11 de junio de 2001

El Presidente: José Luis Castejón Garrués

Resolución por la que se insta al Gobierno de Navarra a hacerse cargo de los gastos de oficina en la que se centraliza la secretaría comarcal de los Juzgados de Paz

1. El Parlamento de Navarra insta al Gobierno de Navarra a que se haga cargo de los gastos de oficina en la que se centraliza la secretaría comarcal de los juzgados de paz y que todos los municipios reciban el equivalente al 50 por 100 de lo que les corresponde por población, incluido el de cabecera, en tanto en cuanto realicen la labor de Registro Civil a cargo del Ayuntamiento.

2. El Parlamento de Navarra insta al Gobierno de Navarra a no interpretar las aportaciones que se hacen desde los Presupuestos Generales de Navarra a financiar los gastos de mantenimiento de los juzgados de paz como una subvención sujeta a la Ley Foral de Subvenciones, sino como una transferencia por competencia delegada.

Resolución por la que se insta al Gobierno de Navarra a la actualización de las tarifas de la asistencia sanitaria de los funcionarios

APROBACIÓN POR LA COMISIÓN DE PRESIDENCIA, FUNCIÓN PÚBLICA E INTERIOR

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 112 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra de la “Resolución por la que se insta al Gobierno de Navarra a la actualización de las tarifas de la asistencia sanitaria de los funcionarios”, aprobada por la Comisión de Presidencia, Función Pública e Interior del Parlamento de Navarra en sesión celebrada el día 6 de junio de 2001.

Pamplona, 11 de junio de 2001

El Presidente: José Luis Castejón Garrués

Resolución por la que se insta al Gobierno de Navarra a la actualización de las tarifas de la asistencia sanitaria de los funcionarios

El Parlamento de Navarra insta al Gobierno de Navarra a que, en este ejercicio presupuestario, se sienten las bases para una actualización de las tarifas de uso especial, que afecte tanto a los funcionarios en activo como a los funcionarios en situación de pasivos a los que se les eximirá de la tarifa complementaria de uso especial.

Por ello y en el marco del proceso de racionalización y mejora de ese régimen actualmente vigente se procederá a su revisión periódica con referencia al IPC.

<p>PRECIO DE LA SUSCRIPCION</p> <p>BOLETIN OFICIAL Y DIARIO DE SESIONES</p> <p>Un año..... 6.300 ptas.</p> <p>Precio del ejemplar Boletín Oficial..... 150 » .</p> <p>Precio del ejemplar Diario de Sesiones..... 185 » .</p>	<p>REDACCION Y ADMINISTRACION</p> <p>PARLAMENTO DE NAVARRA</p> <p>«Boletín Oficial del Parlamento de Navarra»</p> <p>Arrieta, 12, 3º</p> <p>31002 PAMPLONA</p>
---	---