

I. DISPOSICIONES GENERALES

COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA

7881 *Ley Foral 11/2014, de 18 de junio, de modificación de la Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona-Iruñerria.*

LA PRESIDENTA DEL GOBIERNO DE NAVARRA

Hago saber que el Parlamento de Navarra ha aprobado la siguiente Ley Foral de modificación de la Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona-Iruñerria.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El derecho al transporte, es decir, asegurar la movilidad ciudadana en condiciones de calidad y precio, es una obligación de los poderes públicos a la que deben dar una adecuada respuesta.

En virtud del artículo 49.1.f) de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra, el ejercicio de la competencia exclusiva en materia de transportes que transcurran íntegramente en Navarra corresponde a la Comunidad Foral.

La Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona-Iruñerria, vino a resolver las disfunciones que se daban en el área metropolitana de la Comarca de Pamplona en el transporte regular de viajeros. Estas disfunciones estaban originadas por el reparto de competencias administrativas existentes hasta ese momento entre el transporte urbano –dentro de los límites municipales y competencia de los ayuntamientos, en este caso ejercido solamente por el Ayuntamiento de Pamplona– y el transporte interurbano –entre el resto de municipios metropolitanos y Pamplona, competencia de la Comunidad Foral de Navarra–, que no se ajustaba al ámbito real de desplazamientos de los ciudadanos.

Dicha ley foral reguló una solución de integración administrativa con una autoridad única de transporte para todo el ámbito, que delimitó, atribuyendo su gestión a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, una administración ya existente en el ámbito territorial en cuestión y dedicada a la prestación de otros servicios públicos, con personalidad jurídica propia y capacidad de obrar, en la que la autonomía municipal quedaba garantizada a través de la participación de los municipios en aquella.

La Mancomunidad asumió estas nuevas competencias en transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona el 26 de abril de 1999, iniciándose el funcionamiento del nuevo servicio del Transporte Urbano Comarcal el 26 de julio de 1999, desapareciendo a partir de entonces la distinción entre servicios urbanos e interurbanos.

La Ley Foral 8/1998 definió un instrumento de planificación del servicio del transporte urbano comarcal al que denominó Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona.

Según el artículo 5.1 de dicha ley foral, corresponde al Gobierno de Navarra la aprobación, con periodicidad plurianual, de un Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona que debe ser promovido por la entidad titular del servicio, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Transcurrido el tiempo se ha comprobado lo escasamente operativo de su procedimiento de aprobación y se considera innecesaria esa tutela por parte del Gobierno de Navarra, entendiendo que es la propia entidad competente la que debe aprobar el plan, eso sí, sometido a los principios que recoge esta ley foral.

Es por ello importante reseñar que en los citados principios se recoge la necesidad de la mejora continua de la calidad, eficacia y eficiencia en el servicio y el apoyo que todas las administraciones públicas deben prestar a la mejora de esta calidad, que deberá reflejarse en la aprobación de los instrumentos de planeamiento y en el desarrollo de acciones para la mejora de la velocidad comercial del transporte público. Igualmente se fija el grado de cobertura del coste del servicio mediante las tarifas que los usuarios de transporte deben satisfacer y el reparto del resto del coste entre las administraciones afectadas: Administración de la Comunidad Foral y municipios.

En ese reparto, la participación de la Administración de la Comunidad Foral se fundamenta, por una parte, en su contribución al mantenimiento del que fuera transporte interurbano de su competencia –entre el municipio de Pamplona y los limítrofes– y, por otra, en su contribución a la suficiencia financiera de las entidades locales, consagrada en el artículo 142 de la Constitución Española, y que se traslada en la cesión a las entidades locales de los rendimientos recaudatorios de impuestos de la Administración General del Estado y de las comunidades autónomas.

Asimismo, dado que el transporte que se regula se define como urbano, corresponde al Gobierno de Navarra, mediante decreto foral, la posibilidad de modificar el ámbito de prestación del servicio, dado que afecta a competencias propias de la Comunidad Foral.

La presente ley foral se dicta en ejercicio de la competencia exclusiva que, en materia de transportes que transcurran íntegramente en Navarra, corresponde a la Comunidad Foral, en virtud del artículo 49.1.f) de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra.

Artículo único. *Con efectos a partir de la entrada en vigor de esta ley foral, los preceptos de la Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona-Iruñerria, que a continuación se relacionan, quedarán redactados tal y como sigue:*

Uno. Apartado 1 del artículo 3:

«1. El ámbito territorial de aplicación del transporte urbano regulado en esta ley foral será el comprendido por el correspondiente a los municipios de:

- Ansoáin/Antsoain.
- Aranguren, en cuanto a la entidad de población de Mutilva.
- Barañáin.
- Berriáin.
- Berrioplano, en cuanto al ámbito de los Concejos de Aizoáin, Artica, Berrioplano y Berriosuso.
- Berriozar.
- Burlada/Burlata.
- Cizur, en cuanto al ámbito del Concejo de Cizur Menor.
- Egüés, en cuanto a las entidades de población de Gorraiz y Sarriguren, y el Concejo de Olaz.
- Esteribar, en cuanto a la entidad de población de Oloki.
- Ezcabarte, en cuanto a los Concejos de Arre y Oricáin.
- Galar, en cuanto al Concejo de Cordovilla.
- Huarte/Uharte.
- Noáin (Valle de Elorz), en cuanto a la entidad de población de Noáin.
- Orkoien.
- Pamplona/Iruña.
- Villava/Atarrabia.
- Zizur Mayor/Zizur Nagusia.»

Dos. El título del artículo 4 pasa a denominarse «Régimen competencial».

Tres. Apartado 2 del artículo 4:

«2. Corresponde a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona la titularidad del servicio de transporte público al que se refiere esta ley foral y se le atribuye la competencia para su gestión y ordenación, en los términos de la legislación aplicable.

El plazo de integración de los municipios para la prestación del servicio público de transporte urbano en la comarca será, como mínimo, de 9 años.»

Cuatro. Se eliminan los apartados 3, 4 y 5 del artículo 4.

Cinco. Se elimina el artículo 5.

Seis. Tras el artículo 6, se introduce un nuevo capítulo, II bis, con el siguiente contenido:

«CAPÍTULO II bis

De la planificación del servicio y la integración en la planificación urbanística

Artículo 6 bis. *Planificación del servicio.*

1. El servicio objeto de esta ley foral se planificará y ordenará mediante un instrumento denominado Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona, que será aprobado por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona con periodicidad plurianual.

Antes de su aprobación, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona dará traslado del citado plan al Parlamento de Navarra y al Gobierno de Navarra para su conocimiento y aportaciones al mismo en el plazo máximo de un mes.

2. En el Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona se determinarán las directrices generales que han de regular la prestación del servicio objeto de esta ley foral, así como los principios básicos de programación y planificación, y, como mínimo, abordará las siguientes materias concretas:

- a) Los objetivos y criterios generales.
- b) La planificación de los servicios.
- c) La programación de las inversiones.
- d) La evaluación económica y financiera de la ejecución del plan.
- e) El marco tarifario.

f) Las aportaciones de la Administración de la Comunidad Foral y de los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley foral que sea necesario transferir a la entidad titular para alcanzar las finalidades del plan.

3. Este plan de transporte seguirá las siguientes directrices:

a) Prestación de un servicio de transporte público de calidad con una adecuada eficacia y eficiencia.

b) Fomento del uso del transporte público mediante la integración del mismo en los instrumentos de planificación urbanística.

c) Mejora de la velocidad comercial del servicio hasta alcanzar valores de la misma semejantes a los mejores resultados obtenidos en áreas metropolitanas similares.

d) Ingresos directos derivados del cobro a usuarios u otros afectos al servicio.

En la cuantificación del precio del billete al usuario, por el uso del transporte urbano comarcal, se priorizará su condición de servicio público por encima de la autofinanciación del mismo.

La búsqueda de la mayor aportación posible a la financiación directa del servicio deberá basarse en el uso masivo de dicho servicio y no en el progresivo encarecimiento del costo del billete, en cualquiera de sus modalidades, para aumentar la capacidad directa de recaudación.

Como garantía de accesibilidad y potenciación del transporte público frente al privado, la financiación directa del servicio, mediante billetes a los usuarios, nunca será superior al 50 por ciento del costo del mismo.

Se consideran ingresos afectos al servicio aquellos que como usos de publicidad, patrocinios u otros permitan recaudar recursos para la financiación. Estas vías de ingresos nunca podrán interferir o poner en peligro la buena prestación del servicio.

Tomando como referencia la aportación establecida para 2014 en esta ley foral y, si al cierre de futuros ejercicios económicos del servicio, los ingresos derivados de este apartado superasen el porcentaje establecido, de ninguna forma podrán incrementarse las tarifas en vigor, ni para su adecuación al IPC.

e) Aportaciones y transferencias desde los ayuntamientos adscritos al servicio o directamente de la entidad prestataria del mismo.

Las aportaciones económicas de los ayuntamientos vinculados al servicio y la entidad gestora del mismo serán el equivalente al 35 por ciento del déficit de explotación del servicio, una vez descontados los ingresos derivados de la letra d) de este apartado.

La aportación será satisfecha directamente por la entidad prestataria, si tuviese recursos y así lo decidiesen sus órganos correspondientes, o por los ayuntamientos en cuantía proporcional al número de habitantes de cada uno de los municipios adscritos al servicio.

f) Transferencias procedentes de los Presupuestos Generales de Navarra vinculadas a este fin.

Los Presupuestos Generales de Navarra, anualmente, recogerán la cuantía económica necesaria, con carácter finalista, para cubrir el equivalente al 65 por ciento del déficit de explotación del servicio, una vez descontadas las aportaciones recogidas en la letra d) de este apartado.

g) Reparto de la parte correspondiente a los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley foral entre los mismos en proporción a su población, pudiéndose establecer una cuantía mínima o una cuota fija que tenga en cuenta el coste incurrido en la prestación del nivel mínimo de oferta del servicio. Por otra parte, esta aportación se podrá modular en función de las medidas efectivas que adopten estos municipios para la mejora de la velocidad comercial del servicio y la adecuada integración del transporte público en la planificación urbana.

Artículo 6 ter. *Integración en la planificación urbanística.*

1. Los instrumentos de ordenación territorial y urbanística recogerán y concretarán espacialmente los objetivos y criterios funcionales establecidos en el Plan de Transporte.

2. El Plan de Transporte verificará los itinerarios o red de trazados prioritarios para el transporte público existente en los instrumentos de ordenación territorial y propondrá las modificaciones que considere oportunas para la planificación futura del servicio.

3. Los municipios integrados en el ámbito definido en el artículo 3 deberán promover e incentivar que su planificación urbana contribuya al fomento de un transporte público eficaz, eficiente y accesible a los ciudadanos, realizando la reserva de espacio necesaria para la correcta prestación del servicio. En la ejecución del planeamiento mediante proyectos de urbanización se deberán reflejar los elementos y diseños adecuados que mejoren el servicio de transporte público, especialmente su velocidad comercial, mediante la implantación de medidas de priorización del mismo tales como:

- a) La reserva de carriles bus.
- b) La instalación de sistemas de priorización semafórica a la demanda.

c) La ejecución de paradas en el propio carril de circulación, es decir, sin apartadero.

d) La implantación de reductores de velocidad en la calzada cuyo diseño no afecte a la normal velocidad del transporte público.

4. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona deberá informar los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, así como los proyectos de urbanización, en cuanto a su influencia sobre el transporte público: necesidades estructurales y operativas para su prestación, su financiación y viabilidad económica, su repercusión en el conjunto de la red, así como cualquier otro aspecto que afecte al servicio de transporte.

5. Con el fin de conseguir una mejora sustancial en la calidad de prestación, gestión y reducción de costos del servicio público de transporte urbano comarcal, se acometerán actuaciones destinadas a favorecerlo, tanto en el ámbito urbanístico, como de trazados, de recorridos, sobre velocidad del servicio, carriles propios, paradas, etcétera, priorizando para ello el transporte público sobre el vehículo privado.

A tal fin, en el plazo de un año a partir de la aprobación de esta ley foral, se elaborará un PSIS que recoja todas las actuaciones necesarias para abordar dichas necesidades y ejecutar las actuaciones. Dicho PSIS se consensuará con la entidad local gestora del servicio.

El PSIS se ejecutará en los dos ejercicios siguientes a la aprobación del mismo, con cargo a las partidas presupuestarias recogidas, para este fin, en los Presupuestos Generales de Navarra.»

Siete. Apartado 2 del artículo 8:

«2. En el caso de que el Plan de Transporte no sea modificado o actualizado, a falta de otra previsión al respecto que pudiera contenerse en aquel, se entenderá automáticamente prorrogado el mismo por un nuevo ejercicio económico, con el incremento correspondiente al índice de precios al consumo de Navarra. La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona evaluará las necesidades presupuestarias derivadas de la actualización del plan de conformidad con las bases reflejadas en el mismo y con la aplicación de los contratos y compromisos vigentes, en el marco de las previsiones que configuren la realidad del nuevo ejercicio. En el caso de que las aportaciones resultantes de la prórroga no fuesen suficientes para equilibrar en su conjunto las necesidades presupuestarias así calculadas, las aportaciones de la Administración de la Comunidad Foral y de los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley foral deberán equilibrar las referidas necesidades presupuestarias, para lo que se ajustarán en una misma proporción las establecidas para el último ejercicio del plan que se prorroga.»

Ocho. La disposición adicional primera queda redactada de la forma siguiente:

«Primera. *Viabilidad del sistema en un ámbito inferior.*

En el supuesto de que se separara voluntariamente de la Mancomunidad alguno de los municipios incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley foral, deberá tramitarse una modificación del Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona en la que se determinará la viabilidad o no del sistema de gestión del transporte público urbano que se establece en la presente ley foral en el ámbito resultante.

En el caso de que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona apreciara la falta de viabilidad del sistema en dicho ámbito, deberá requerir al Gobierno de Navarra la promoción de otra fórmula de gestión en el plazo de un año.»

Nueve. Se eliminan las disposiciones adicionales segunda y tercera.

Diez. Se eliminan las disposiciones transitorias.

Disposición adicional. *Bono social.*

En el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta ley foral la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona elaborará una propuesta de bono social cuya referencia sean las tablas de la Renta de Inclusión Social.

Disposición final primera. *Supletoriedad.*

El transporte regular de viajeros contenido en esta ley foral, en lo no dispuesto en la misma, se regirá por lo establecido en la ley foral reguladora del transporte público urbano por carretera.

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

Se autoriza al Gobierno de Navarra para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de esta ley foral.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente ley foral entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de Navarra».

Yo, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra, promulgo, en nombre de S.M. el Rey, esta Ley Foral, ordeno su inmediata publicación en el «Boletín Oficial de Navarra» y su remisión al «Boletín Oficial del Estado» y mando a los ciudadanos y a las autoridades que la cumplan y la hagan cumplir.

Pamplona, 18 de junio de 2014.–La Presidenta del Gobierno de Navarra, Yolanda Barcina Angulo.

(Publicada en el «Boletín Oficial de Navarra» número 129, de 3 de julio de 2014.)