

b) La fórmula de reparto del mencionado Fondo para los cuatro años siguientes de mandato municipal de acuerdo con los criterios generales establecidos en el apartado 3 de este artículo.»

#### Disposición transitoria única.

Para los años 2002-2003-2004 se tramitará, excepcionalmente, un proyecto normativo en lo que hace referencia al Fondo de Participación de las Haciendas Locales en los tributos de Navarra y a la fórmula de distribución del Fondo de Haciendas Locales.

#### Disposición derogatoria única.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan o contradigan lo dispuesto en esta Ley Foral.

#### Disposición final primera.

Se autoriza al Gobierno de Navarra para dictar cuantas normas sean necesarias para el desarrollo de esta Ley Foral.

#### Disposición final segunda.

La presente Ley Foral entrará en vigor al día siguiente 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, 21 de septiembre de 2001.

RAFAEL GURREA INDURÁIN,  
Vicepresidente

(Publicada en el «Boletín Oficial de Navarra» número 117, de 26 de septiembre de 2001)

## 2935 LEY FORAL 21/2001, de 18 de octubre, de construcción, explotación y financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño.

EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA

Hago saber que el Parlamento de Navarra ha aprobado la siguiente Ley Foral de construcción, explotación y financiación de la Vía de Gran Capacidad Pamplona-Logroño.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El desarrollo del Eje Pamplona-Estella-Logroño como Vía de Gran Capacidad es un objetivo de gran envergadura, cuya finalidad es la consolidación y desarrollo de una amplia zona de Navarra, en particular de Tierra Estella, así como el propiciar el reequilibrio territorial de Navarra en materia de infraestructuras viarias. Igualmente el desarrollo de esa Vía de Gran Capacidad permitió

unir Navarra con el norte del Valle del Ebro, a través de Logroño, en una apuesta decidida para ampliar el futuro campo de relaciones sociales, comerciales e industriales con regiones y áreas económicas de nuestro entorno.

El I Plan Director de Carreteras de Navarra, aprobado por el Parlamento de Navarra el 2 de diciembre de 1997, incluyó esta carretera como uno de los ejes estratégicos de comunicación de Navarra.

La situación actual de la carretera Pamplona-Estella-Logroño, y su previsible evolución de tráfico a futuro, así como la necesidad de dotar a dicha zona de Navarra de una red de comunicaciones adecuada, aconsejan acometer de inmediato la transformación de dicha carretera en autovía.

La inversión total de la nueva autovía entre Pamplona-Estella-Logroño se cifra en 48.000 millones de pesetas (288,05 Meuros), cuya cifra deberá concretarse a medida que se disponga de los trazados definitivos y los correspondientes proyectos de construcción. En particular, el tramo de Autovía entre Pamplona y Estella se evalúa en 30.000 millones de pesetas (180,03 Meuros).

La ejecución de una vía de comunicación de estas características, puede demorarse en el tiempo si no se arbitran los recursos económicos correspondientes. La situación actual de control presupuestario del gasto de las Administraciones públicas, limita la capacidad para destinar importantes recursos a obras de gran envergadura como es el caso de la autovía Pamplona-Estella-Logroño.

La solidaridad de nuestra Comunidad en el proceso de integración de España a la Unión Económica y Monetaria ha tenido como efecto la aceptación por parte de Navarra del Escenario de Convergencia Presupuestaria y del Pacto de Estabilidad, de forma que se limita tanto la capacidad de endeudamiento de nuestra Hacienda Foral, como el acceso a situaciones de déficit presupuestario.

Por ello, la conveniencia de dotar a Navarra de esta Vía de Gran Capacidad en un plazo breve aconseja asumir el procedimiento de financiación con participación de la iniciativa privada, que posibilite el acortar notablemente los plazos de ejecución de las obras y que, sobre todo, adelante notablemente el retorno social, derivado del incremento de riqueza que generan estas inversiones.

La doctrina de recurrir a la iniciativa privada para la financiación de infraestructuras públicas está ampliamente respaldada por la Unión Europea, y cuenta con experiencia tanto a nivel europeo como a nivel español.

De entre las fórmulas para que la iniciativa privada coopere en la financiación de infraestructuras públicas y que, por tanto, asuma su parte correspondiente de riesgo, se contempla el procedimiento de concesión en el que se aplique el denominado «canon de demanda», por el que la Administración Pública, titular de la infraestructura que se ejecuta, retribuye al concesionario en función del tráfico que circula por dicha vía de comunicación, estableciendo a su vez límites para esta retribución, tasándola en función del tráfico, de la rentabilidad económica, de los costes de inversión y operación, o de otros parámetros que garanticen al concesionario su viabilidad económica, pero que permita establecer a la Administración Pública la limitación de las aportaciones económicas al proyecto durante su plazo de concesión.

El sistema propuesto pretende compaginar el beneficio industrial propio de todo proceso constructivo y el beneficio financiero asociado al sistema de endeudamiento público tradicional transformándolo en una limitada retribución a los fondos propios de una sociedad concesional, bajo la premisa de que reducir el riesgo

de un proyecto empresarial posibilita una importante reducción de las tasas de retorno esperadas y, por tanto, del beneficio empresarial asociado al mismo. Ello hace que el coste total del proyecto no tenga que diferir necesariamente del coste de un sistema de financiación público tradicional.

La presente Ley Foral viene a regular dicha forma de contratación y explotación para la construcción de la nueva Vía de Gran Capacidad Pamplona - Estella Logroño, permitiendo a su vez que la Comunidad Foral de Navarra pueda coadyuvar económicamente, en su caso, mediante la aportación de recursos presupuestarios o recursos no monetarios, según se considere más conveniente.

Desde el punto de vista de la repercusión económica para la Hacienda de Navarra, debe manifestarse que el procedimiento previsto en la presente Ley Foral posibilita el adquirir compromisos plurianuales más allá de lo permitido por la Ley Foral de la Hacienda Pública de Navarra, ya que ello es preciso para adquirir el compromiso de gasto correspondiente al periodo de la concesión.

#### Artículo 1. *Objeto.*

Esta Ley Foral tiene por objeto establecer las condiciones administrativas y financieras que han de regir la contratación para la construcción, conservación y explotación de la Vía de Gran Capacidad «Pamplona-Logroño», en el territorio correspondiente a la Comunidad Foral de Navarra.

#### Artículo 2. *Contratación.*

La construcción, conservación y explotación de la citada vía se efectuará total o parcialmente mediante concesión, de conformidad con lo 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 Concurso, no pudiendo exceder en ningún caso de treinta años.

#### Artículo 3. *Financiación.*

1. La Administración de la Comunidad Foral de Navarra podrá establecer, en el pliego de cláusulas administrativas particulares del concurso de concesión, la aportación de fondos públicos de carácter presupuestario, o aportaciones de carácter no dinerario.

Todas las aportaciones, en su conjunto, conllevarán la reducción o supresión tarifaria correspondiente por la utilización de la infraestructura viaria, bien el rescate anticipado de determinados tramos.

2. En el caso de aportaciones de fondos públicos de carácter presupuestario por el uso de la infraestructura, el cálculo se efectuará teniendo en cuenta el número de usuarios de los diferentes tramos de la citada vía, la rentabilidad social derivada de la misma y la obligación de prestación del servicio público viario.

3. En el caso de aportaciones de fondos públicos de carácter presupuestario como inversión en la propia infraestructura, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra podrá aplicar los derivados de convenios alcanzados con otras Administraciones Públicas o de fondos estructurales de la Comunidad Europea.

4. La Administración de la Comunidad Foral de Navarra podrá incorporar a la concesión aportaciones no dinerarias, tales como obras ya construidas, que contribuyan a reducir la inversión total, y que pasen a formar parte de la infraestructura a conservar y a explotar dentro del contrato de concesión.

#### Artículo 4. *Estudio de viabilidad.*

Con carácter previo al inicio del expediente de concesión de la obra se realizará un estudio de viabilidad, en el que se recogerán las hipótesis económicas derivadas de la utilización de la infraestructura, a fin de cuantificar las aportaciones a efectuar por la Administración de la Comunidad Foral a través de los fondos públicos de carácter presupuestario, o de carácter no dinerario, y con el objeto de establecer las condiciones económicas de referencia para el contrato de concesión.

#### Artículo 5. *Compromiso de Gasto.*

La limitación temporal establecida en el artículo 4.1.3 de la Ley Foral 8/1988, de 26 de diciembre, de la Hacienda Pública de Navarra, no será de aplicación a la obra prevista en esta Ley Foral, a los efectos de la aportación de fondos públicos de carácter presupuestario recogido en el artículo 3.

#### Disposición adicional única.

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.

#### Disposición final única.

La presente Ley Foral entrará en vigor al día siguiente 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 octubre de 2001.

MIGUEL SANZ SESMA,  
Presidente

(Publicada en el «Boletín Oficial de Navarra» número 130, de 26 de octubre de 2001)

**2936** LEY FORAL 22/2001, de 27 de noviembre, de modificación del artículo 273 de la Ley Foral 10/1994, de 4 de julio, de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA

Hago saber que el Parlamento de Navarra ha aprobado la siguiente Ley Foral de modificación del artículo 273 de la Ley Foral 10/1994, de 4 de julio, de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley de 12 de mayo de 1956, sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, dispuso la creación del Patrimonio municipal del suelo con el fin de «prevenir, encauzar y desarrollar técnica y económicamente la expansión de las poblaciones».

Para su enajenación estableció la subasta pública como regla general, con excepciones que permitían otras