

**ACUERDO PROGRAMÁTICO PARA EL
GOBIERNO DE NAVARRA**

LEGISLATURA 2015-2019

marco competencial, marco de financiación y estructura o mapa de las entidades locales.

3. Desarrollar los necesarios proyectos legislativos (Ley Foral de Administración Local; del Fondo de Haciendas Locales, etc) en la segunda mitad de legislatura.

Otras medidas en el ámbito de las administraciones locales

1. Impulsar la creación de una unidad especializada en el Departamento de Administración Local para asistir en su gestión a las entidades locales en diversas materias en el contexto de la necesaria cooperación interinstitucional, tales como: centrales de compras y compras colectivas, negociación eléctrica, inventarios, contratación de personal, auxiliares de policía e implantación y seguimiento en materia de participación y transparencia.
2. Elaborar la nueva ley del mapa local que incluirá una definición competencial definitiva para las entidades locales y una financiación estable que elimine el planteamiento de subvenciones finalistas.
3. Abordar el debate de las entidades locales de rango supramunicipal dentro del debate de la nueva ley de mapa local.
4. Abordar el debate del sistema tributario local dentro del debate general de financiación de las haciendas locales dentro del proceso de reforma prestando especial atención a la actualización de ponencias de valoración así como a la revisión impositiva local.

INFRAESTRUCTURAS

1. En cuanto al sistema ferroviario.
 - 1.1. Declarar nuestra apuesta a largo plazo por una solución ferroviaria compatible con los estándares internacionales y capacidad suficiente que responda adecuadamente a las necesidades de transporte de mercancías y de personas viajeras, tanto de cercanías como de media y larga distancia. Trabajar para que Navarra no quede fuera del Corredor Atlántico Mediterráneo.
 - 1.2. En lo que se refiere a la red de cercanías, con los correspondientes estudios, mantener conversaciones con Renfe para valorar las posibilidades de mejorar horarios y frecuencias entre los pueblos con estación y Pamplona.
 - 1.3. En lo que se refiere al tramo Campanas Castejón actualmente convenido con el Estado, el Gobierno estudiará con rigor exhaustivo la situación existente y no adoptará ninguna decisión administrativa de avance hasta no tener claro el compromiso suficiente del Gobierno del Estado

con una solución ferroviaria que encaje en una visión compartida entre ambas administraciones de acuerdo con lo definido en el apartado primero.

- 1.4. Apostar decididamente por la salida de mercancías en ancho de vía europeo. Iniciar inmediatamente conversaciones con el Estado a los efectos de convenir, entre otras cuestiones, modelo, planificación temporal y financiación.
2. En cuanto a la Autovía del Pirineo, evaluar el sobrecoste del peaje en la sombra y analizar el expediente del proyecto para valorar, en su caso, la posibilidad de solicitar compensaciones al Estado.
3. En cuanto al peaje en la sombra de la zona regable de la ampliación de la primera fase del Canal de Navarra, estudiar alternativas para reducir, si fuera posible, el sobrecoste financiero asumido, así como no plantear actuaciones estratégicas futuras sin estudios que analicen la vertiente económica, social y medioambiental del proyecto. Asimismo, se estudiará la posible falta de transparencia y las posibles irregularidades que pudieron darse en el proceso de adjudicación así como hasta qué punto se respetaron todos los derechos de las comunidades de regantes. Se estudiará también la situación de las adjudicaciones ya realizadas y la incidencia del lucro cesante en caso de suspensión de las mismas.
4. En cuanto al PSIS de Gendulain, desde la unanimidad en la posición política contraria al modelo de crecimiento que representa Gendulain, solicitar los informes necesarios para evaluar los riesgos jurídicos de no haber aprobado el PSIS, así como las implicaciones presupuestarias y de todo tipo que pudieran derivarse de revisar las decisiones adoptadas hasta la fecha.
5. En cuanto al Navarra Arena, buscar una alternativa de terminación y salidas posibles (apertura, venta, etc.) que suponga un menor coste que tenerlo cerrado.
6. En cuanto al Parque Sendaviva, revisar el plan de negocio vigente y actualizar el informe de impacto económico inducido, para en su caso, en función de los resultados obtenidos, tomar las medidas oportunas.
7. En cuanto al Circuito de Los Arcos, se seguirá de cerca la gestión actual garantizando que se cumple el objetivo pretendido de generar menor gasto que mantenerlo cerrado.
8. En cuanto al Polígono de tiro de Bardenas, exigir al Estado el desmantelamiento del polígono e impulsar medidas de transparencia en la gestión de la Junta de Bardenas.