

2M14

MEMORIA DEL DEPARTAMENTO DE FOMENTO



DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

MEMORIA 2014

ÍNDICE

1. Capital humano	3
2. Análisis Económico-Presupuestario.....	22
3. Gestión.....	20
4. Plan Director de Carreteras 2010-2018	40
5. Proyectos	55
6. Obras en ejecución.....	71
7. Obras finalizadas	77
8. Conservación.....	83
9. Explotación.....	124
10. Seguridad Vial. Tráfico y accidentes	144
11. Geología y Sondeos	167
12. Calidad en la Construcción	177
13. Seguridad en la Construcción	181
14. Red Ferroviaria	185
15. Cartografía	196
16. Expropiaciones	222
17. Protección Ambiental.....	225
18. Transporte Interurbano.....	229
19. Convenio Transporte Interurbano	234
20. Carnet Joven	247
21. Transporte Urbano Comarcal	250
22. Gestión Transporte.....	256
23. Plan de Inspección de Transportes	261
24. Mercancías peligrosas	268
25. Movilidad, Logística y Transporte.....	272
26. Transporte Aéreo	277
27. Ordenación del Territorio y Urbanismo	286
28. Vivienda	321

CAPITAL HUMANO

DEPARTAMENTO DE FOMENTO



2M14

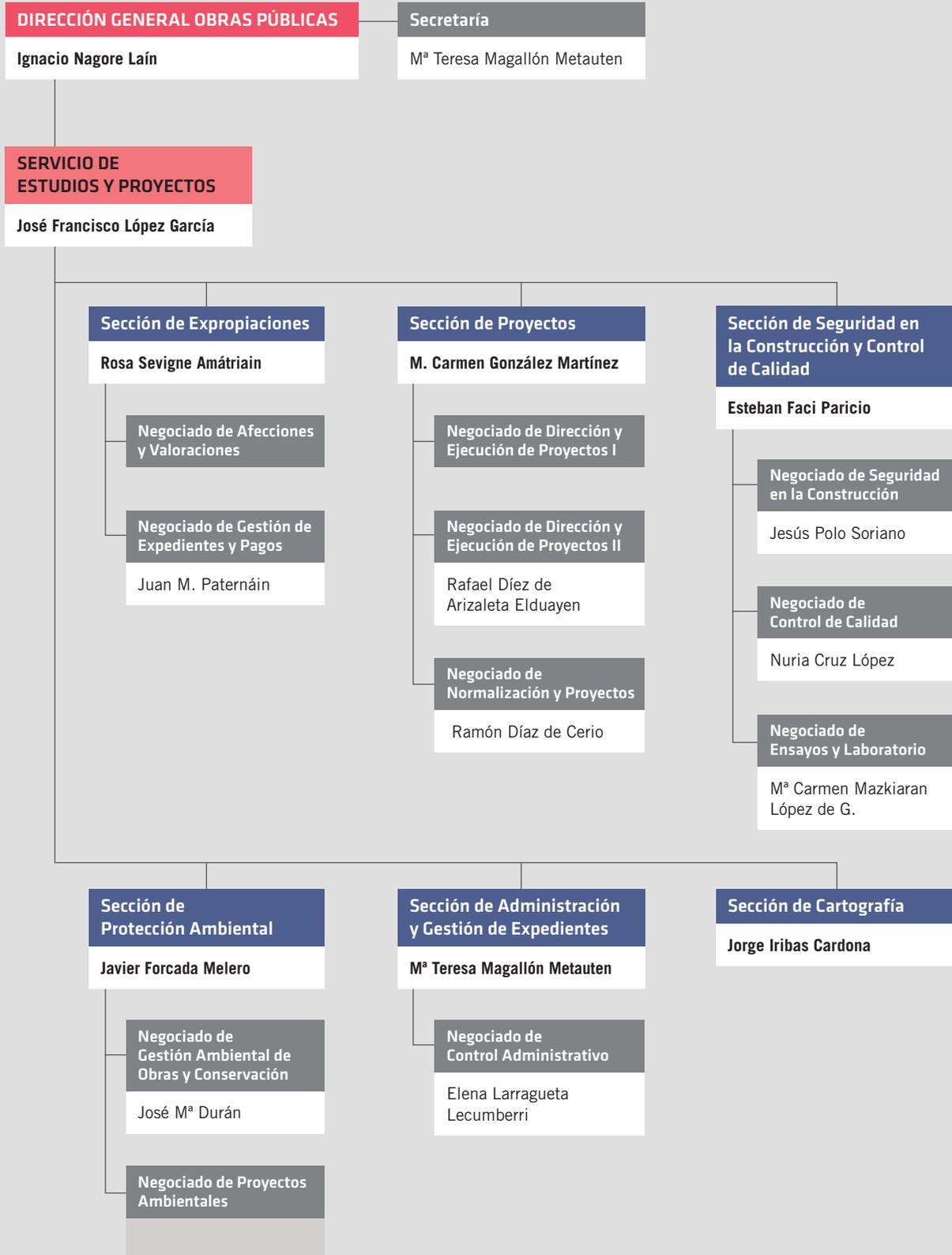
DEPARTAMENTO DE FOMENTO

La plantilla del Departamento de Fomento trabaja para ofrecer un servicio digno al ciudadano, intentando optimizar cada año la calidad del resultado en materias tan diversas como **la conservación de carreteras, la construcción de nuevas infraestructuras, la gestión de viviendas, la ordenación del territorio o el medio ambiente.**

DEPARTAMENTO DE FOMENTO



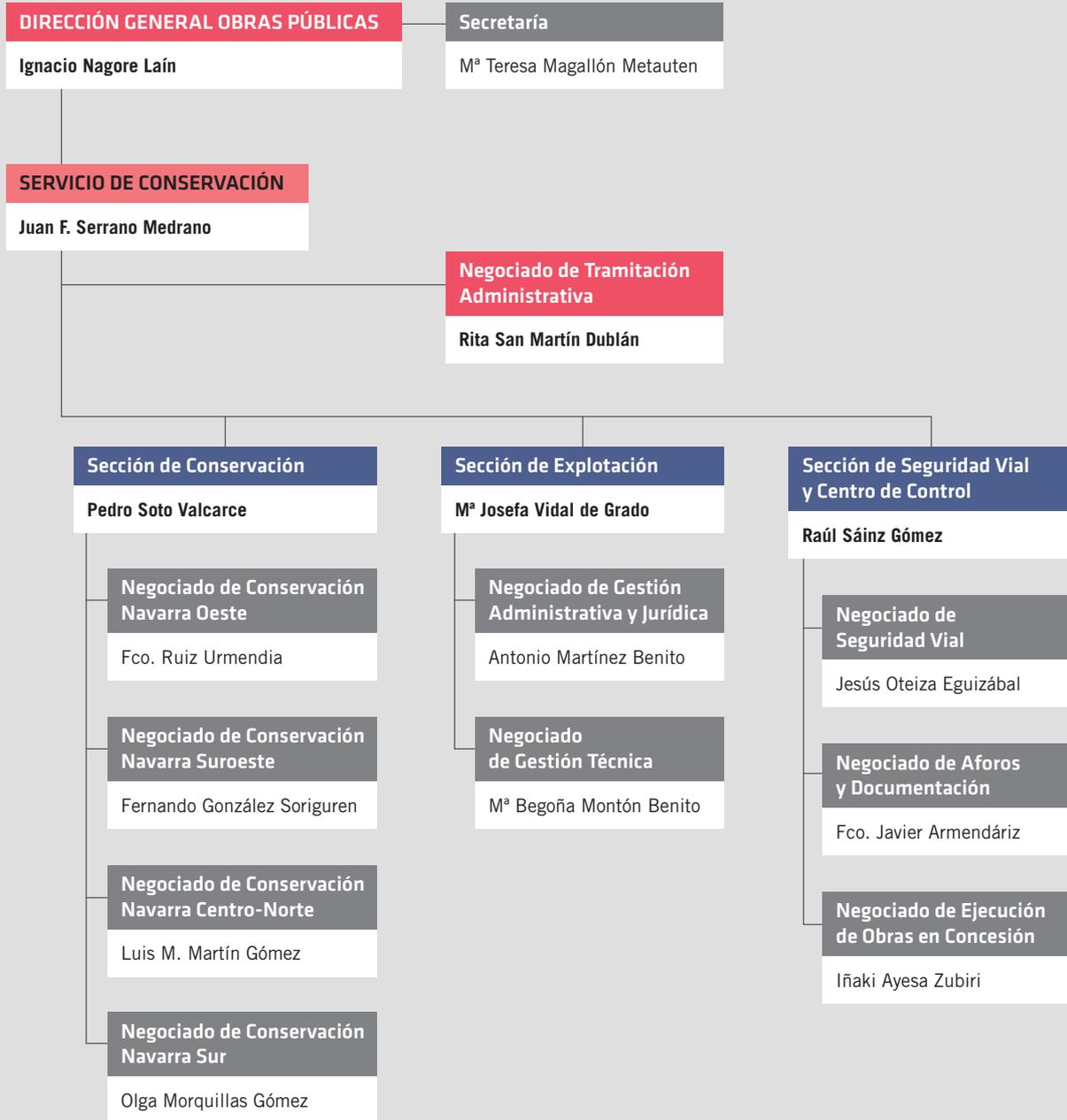
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS



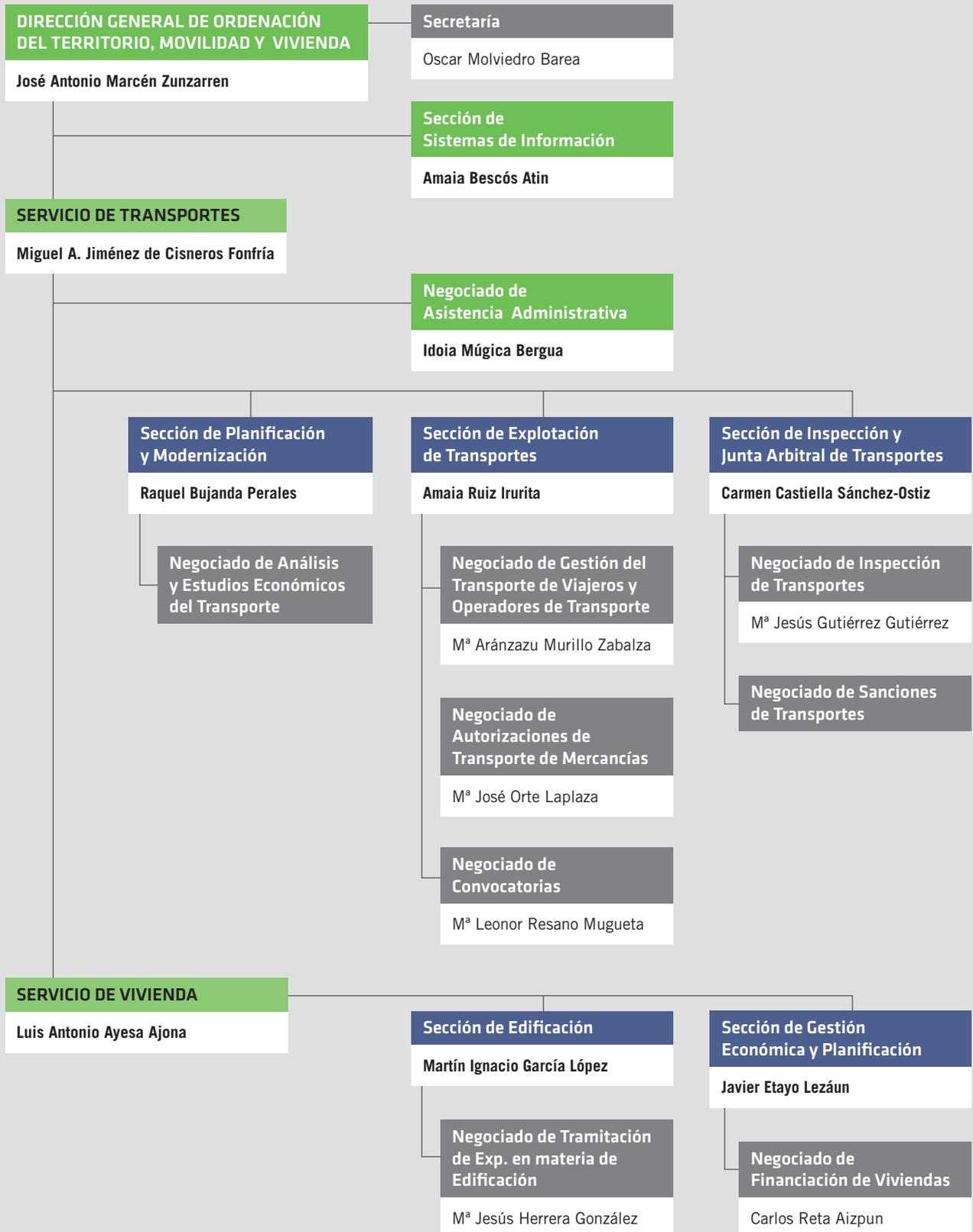
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS



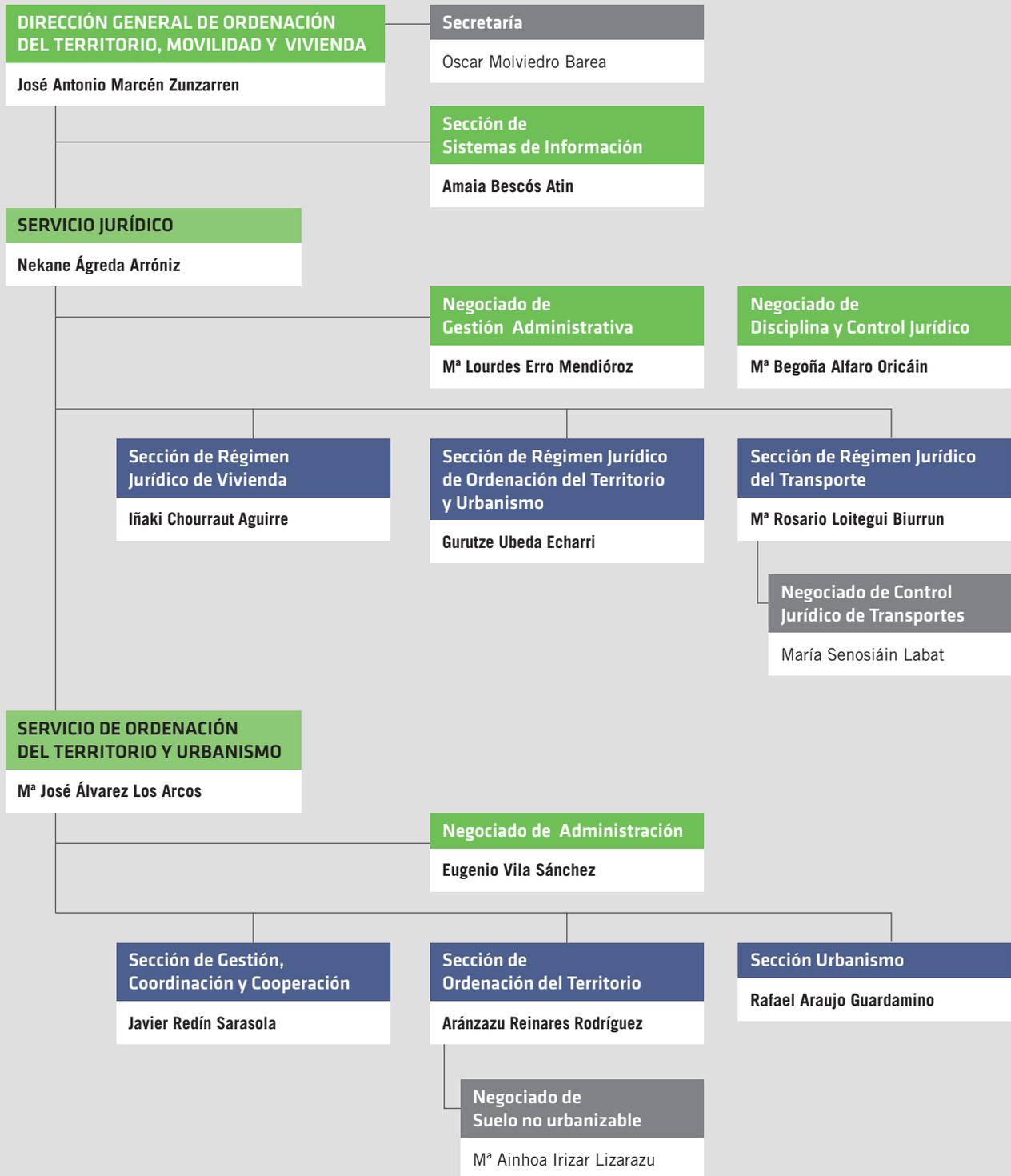
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS



DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA



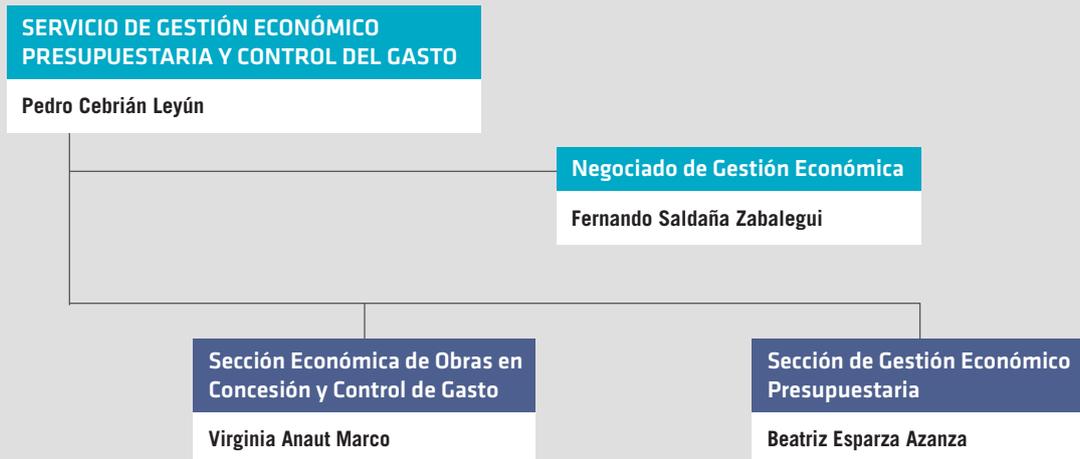
DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA



SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA



SERVICIO DE GESTIÓN ECONÓMICO PRESUPUESTARIA Y CONTROL DEL GASTO



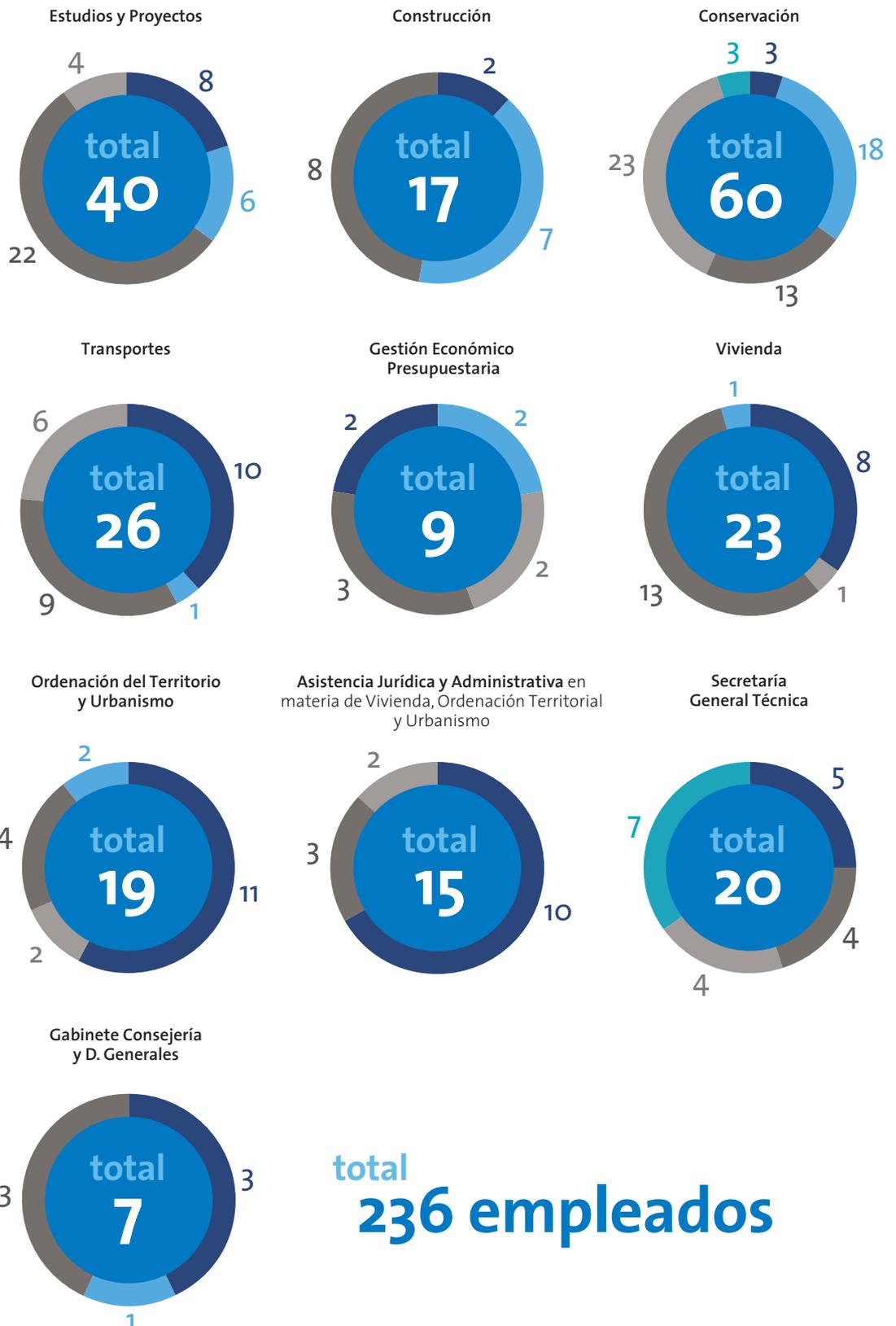
GRÁFICA 1

Estructura Orgánica del Departamento de Fomento

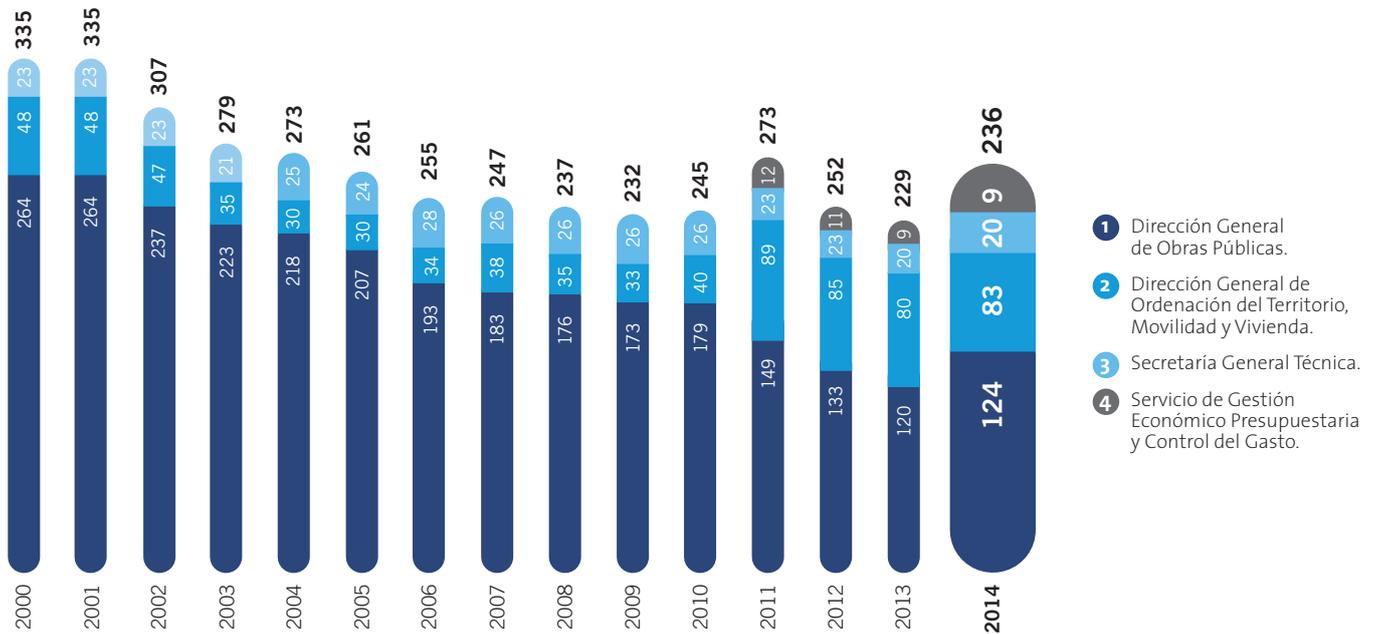


Cada una de estas 4 unidades orgánicas tiene atribuidas unas funciones por parte del Departamento de Fomento y para llevarlas a cabo cuenta con los 236 empleados de la plantilla que se encuadran en los siguientes niveles y servicios.

Niveles del personal



GRÁFICA 2
Evolución de la plantilla del Departamento de Fomento



Hasta el año 2003, la Dirección General de Transportes incluía en su plantilla, el personal adscrito al Servicio de Telecomunicaciones. A partir de este año, el citado Servicio pasa a depender del Departamento de Economía y Hacienda.

En el año 2011, se suma a la plantilla el personal de Vivienda, Ordenación del Territorio, integrándose en una Dirección General junto con el Servicio de Transportes.

La evolución del crecimiento del porcentaje de féminas empleadas respecto a la representación masculina entre los empleados se puede apreciar en el gráfico 3.

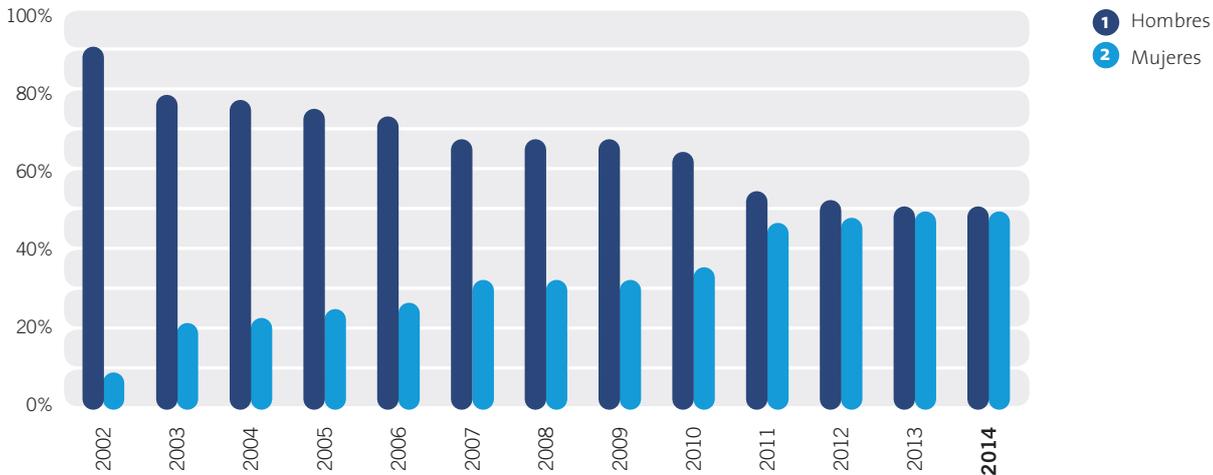
En el año 2002, cuando se comenzaron a editar estas memorias del Departamento, el dominio era claramente masculino pero, dado el aumento de estudios universitarios y el mayor acceso a la función pública por parte de las féminas registrado en los años 60 y 70, ahora se refleja también en la plantilla del Departamento de Fomento.

Tras las jubilaciones de las personas, prácticamente en su totalidad del género masculino, que en décadas anteriores accedieron a su puesto en la Administración Pública, el personal femenino va creciendo en número y accediendo a su vez a puestos de mayor responsabilidad y dirección.

El 51% de la plantilla son hombres y el personal femenino representa el 49%



GRÁFICA 3
Distribución de la plantilla por sexo



La edad media de la plantilla es de 47,8 años. Se trata de una plantilla joven. Su distribución por servicios, la vemos reflejada en la gráfica 4.

Como siempre, los empleados acuden regularmente a los **cursos de formación organizados por el Instituto Navarro de Administración Pública** con el fin de mejorar su preparación para el desempeño de su labor así como un mayor desarrollo personal. El Departamento facilita el acceso de dichos empleados a los citados cursos dado que la formación continua es uno más de los objetivos a cumplir por parte del propio Departamento.

Asimismo, desde el Departamento de Fomento se participa en la transmisión de conocimiento, a través de la **asistencia a congresos sobre temas relacionados**

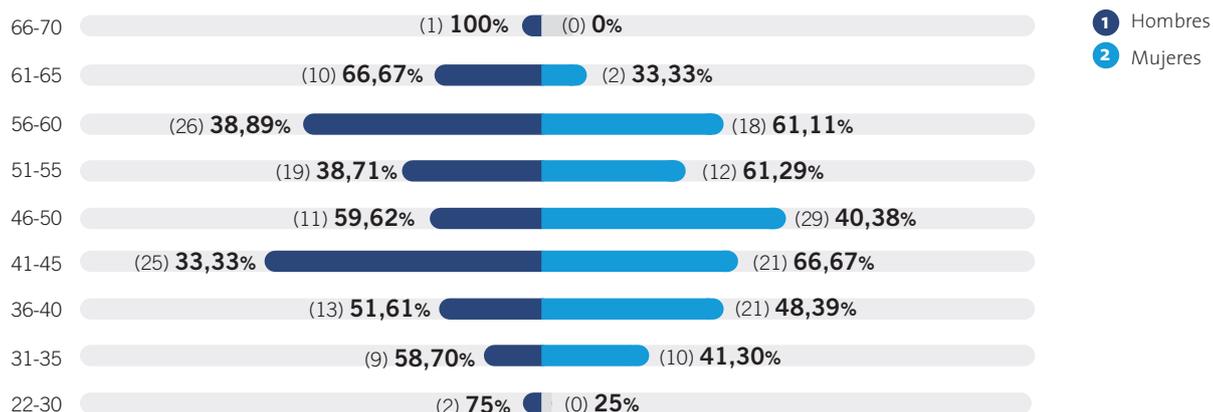
con las competencias directas de este Departamento, realización de labores como profesores de Universidad, presentación de ponencias, colaboración en Comisiones de seguimiento de diferentes proyectos, en diversas áreas de conocimiento, etc.

Las **nuevas tecnologías,** por su parte obligan asimismo a actualizar los conocimientos sobre el manejo de distintos programas y de las nuevas versiones de estas herramientas a todo el personal por lo que resulta imprescindible la asistencia a cursos de formación, a nivel de usuario, de cada uno de los programas utilizados.

Además de lo anterior, los **idiomas,** como formación específica para determinados puestos de trabajo, interesan a muchos empleados, lo cual favorece el desempeño de su labor.

La edad media de la plantilla es de 47,8 años.
Se trata de una plantilla joven.

GRÁFICA 4
Pirámide de la edad del personal por sexo





Desde estas líneas se agradece la **dedicación** y el **esfuerzo** que cada empleado ha realizado en este Departamento.

A todos los que ya no trabajan con nosotros, nuestra despedida más afectuosa y a las personas recién incorporadas, expresarles nuestro deseo de que el tiempo que permanezcan trabajando con nosotros sea agradable a la par que productivo, aportando sus propias cualidades e iniciativas en la realización de su trabajo, y redundando en su propio desarrollo personal.

TABLA 1

Altas de personal del Departamento de Fomento en 2014

Apellidos y nombre	Puesto	Servicio	Unidad	Motivo Alta	Fecha
Grau Irigoyen, Rosa María	Administrativo	Gestión Económica Presupuestaria	N. Gestión Económica	Comienza Servicios Especiales	08/01/14
Castiella Ramírez, M ^a Socorro	Jefe de Negociado	Construcción	N. Asuntos Administrativos	Nombramiento	10/01/14
Alemán Ezcaray, Ana	Arquitecto Técnico	Ordenación del Territorio y Urbanismo	Ordenación del Territorio y Urbanismo	Contrato	27/01/14
Solar González, Manuel	Técnico Obra Civil	Conservación	S. Explotación	Contrato	03/02/14
Beguiristáin Urchipia, M ^a Lourdes	Administrativo	Gestión Económica Presupuestaria	S. Gestión Económica Obras en Conc. C Gasto	Traslado Servicio Jurídico (en formación)	01/03/14
Otazu San Martín, M ^a Rosario	Administrativo	Gestión Económica Presupuestaria	N. Gestión Económica	Traslado	01/03/14
Gurbindo Cizur, Delia	Administrativo	Ordenación del Territorio y Urbanismo	N. Administración	Traslado	01/03/14
Ezquieta Zubizaray, María Fernanda	Administrativo	Transportes	N. Autoriz. de Transp. Merc.	Traslado	01/03/14
Zabala González, M ^a José	Administrativo	Vivienda	N. Tram Exped. Mat. Edific.	Traslado	01/03/14
Laborda Cano, Ana Cristina	Administrativo	Gestión Económica Presupuestaria	S. Gestión Económica Obras en Conc. C Gasto	Contrato	03/03/14
Martínez Muñoz, Laura	Arquitecto	Ordenación del Territorio y Urbanismo	Ordenación del Territorio y Urbanismo	Contrato	14/04/14
Celis Rodríguez, Gemma	Vigilante Carreteras	Conservación	N. Conservación Navarra Sur	Reincorporación desde excedencia	05/05/14
Azkarate Aiarra, Iñaki	Vigilante Carreteras	Conservación	N. Navarra Sur (Tudela)	Contrato	16/06/14
Miranda Lizarraga, Estíbaliz	Vigilante Carreteras	Conservación	N. Navarra Sur (Tudela)	Contrato	16/06/14
Garde Adot, Juan Jesús	TOC	Conservación	N. Navarra Oeste (Irurzun)	Contrato	18/06/14
Bombín Silvestre, José Ignacio	Jefe de Negociado	Construcción	N. Ejecución Obras li.	Nombramiento	25/06/14
Moreno Parra, Sonia	Administrativo	Transportes	N. Gestión Administrativa	Servicios Especiales	05/09/14
Villar Domínguez, Cesáreo	Vigilante Carreteras	Conservación	N. Conservación Navarra Suroeste	Contrato	11/09/14
Martínez Osés, Ignacio	Vigilante Carreteras	Conservación	N. Conservación Navarra Sur	Contrato	11/09/14
Aguilar Martínez De Artola, Antonio	Vigilante Carreteras	Conservación	N. Conservación Navarra Oeste	Contrato	11/09/14
Espina Ortiz De Guinea, Daiana	Arquitecto	Ordenación del Territorio y Urbanismo	S. Gestión, Coordinación y Cooperación	Contrato	22/09/14

TABLA 2

Bajas de personal del Departamento de Fomento en 2014

Apellidos y nombre	Puesto	Servicio	Unidad	Motivo Baja	Fecha
Iturri Villanueva, Beatriz	Administrativo	Vivienda	N. Tramit. Exped. Mat. Edific.	Finaliza Servicios Especiales	01/01/14
Rivas Sánchez, Ángel Luis	I.T.O.P.	Construcción	Construcción	Jubilación	02/02/14
Marco Osés, Patricia	Administrativo	Transportes	N. Autorización de Transp. Merc.	Finaliza Contrato	24/02/14
Elizalde Vizcay, Ana Rosa	Administrativo	Transportes	N. Autorización de Transp. Merc.	Finaliza Servicios Especiales	25/02/14
Catalán León, Ana	Administrativo	Gestión Económica Presupuestaria	S. Gestión Económica Obras en Conc. C Gasto	Baja por traslado	28/02/14
Grau Irigoyen, Rosa María	Administrativo	Gestión Económica Presupuestaria	N. Gestión Económica	Baja por traslado	28/02/14
Trincado Lauroba, M ^a Salomé	Administrativo	Ordenación del Territorio y Urbanismo	N. Administración	Baja por traslado	28/02/14
Elizalde Vizcay, Ana Rosa	Administrativo	Transportes	N. Autorización de Transp Merc	Traslado	28/02/14
Iturri Villanueva, Beatriz	Administrativo	Vivienda	N. Tram. Exped. Mat. Edific.	Traslado	28/02/14
Elizalde Esteban, Jesús Javier	T.A.P. (R.J.)	Transportes	N. Inspección Ttes.	Finaliza contrato	14/03/14
Lapuerta Pérez, Francisco Javier	Técnico Obra Civil	Construcción	N. Ejecución de Obras III	Jubilación	05/04/14
González Albero, Jesús	Ingeniero de Caminos			Jubilación	01/05/14
Velasco Fleta, M ^a Carmen	Administrativo	Secretaría General Técnica	S. Reg. Interior y As. Admva.	Jubilación	04/05/14
Alzugaray Los Arcos, M ^a Inmaculada	Jefe de Negociado	Transportes	N. Sanciones de Tte.	Jubilación	01/06/14
Gutierrez Ugarte, Luis Antonio	Jefe de Equipo	Conservación	N. Navarra Sur (Tudela)	Jubilación	22/09/14
Lumbier Irisarri, Javier	Técnico Obra Civil	Construcción	N. Ejecución Obras I	Jubilación	05/10/14
Gortari Arbona Usue	Técnico Obra Civil	Transportes	N. Inspección de Transportes	Excedencia Voluntaria	29/10/14



TABLA 3

Relación nominal del personal del Departamento de Fomento en 2014

Estudios y Proyectos		Construcción	
Aldunate Echarri, Iñigo	Auxiliar T. Laboratorio	Albisu Iribarren, Carlos	Tec. Obra Civil (Riesgo)
Arteaga Hueto, Rodolfo	Tec. Obra Civil (Riesgo)	Azcona Mendizabal, Joaquín	Tec. Obra Civil (Riesgo)
Azparren Carrasco, Ana María	Auxiliar Administrativo	Bernal Pampliega, Lucas	Jefe de Negociado
Barbero Goñi, Francisco	Auxiliar T. Laboratorio	Bombín Silvestre, José Ignacio	Jefe de Negociado
Cía Clemente, María	Auxiliar T. Laboratorio	Castiella Ramírez, María Socorro	Jefe de Negociado
Cruz López, Nuria	I.T.O.P.	Dallo Gil, Rubén	I.T.O.P.
Díaz de Cerio Pastor, Ramón	Jefe de Negociado	De las Cuevas Terán, Inmaculada	Jefe de Sección
Díez de Arizaleta Elduaen, Rafael	I.T.O.P.	Fernández Sagredo, Yolanda	Jefe de Negociado
Durán Urdaniz, José María	Jefe de Negociado	González Gorriacho, María Pilar	Oficial Administrativo
Eguaras Jimenez, Mario	Administrativo	Hernando Varona, Ramón	Jefe de Negociado
Elizalde Eneriz, Félix María	Sondista	Lozano Gallego, María Luz	Tec. Obra Civil (Riesgo)
Eslava Lecumberri, Vicente	Ing. Tec. Agrícola	Mariscal Martínez, Amador	Jefe de Sección
Faci Paricio Esteban, Felipe	Jefe Sección	Moso Sarasa, Estela	Director de Servicio
Fernández Cardesa, José Domingo	Auxiliar T. Laboratorio	Ullate Andres, Carmelo	Tec. Obra Civil (Riesgo)
Forcada Melero, Francisco Javier	Jefe de Sección	Urzainqui Salvoch, Miguel María	Tec. Obra Civil (Riesgo)
González Martinez, María Carmen	Jefe de Sección	Vallejo Giner, Guillermo	Jefe de Negociado
Hidalgo Yerro, Oihane	Auxiliar Administrativo		
Iribas Cardona, Jorge Luis	Jefe de Negociado	Conservación	
Irurre Sanz, Gascón	Auxiliar T. Laboratorio	Aguilar Martínez de Artola, Juan Jesús	Vigilante Carreteras
Larragueta Lecumberri, M ^a Elena	Jefe Negociado	Aincia De Carlos, Luis Miguel	Vigilante Carreteras
López García, José Francisco	Director Servicio	Álvarez Garcia, Javier	Vigilante Carreteras
Magallón Metauten, María Teresa	Jefe de Sección	Anso Leoz, José Antonio	Tec. Obra Civil (Riesgo)
Mazkarian López de G., M ^a Carmen	Jefe de Negociado	Ansorena Castillejo, Fco. José	I.T.O.P.
Morezuelas Igualador, Gabriel	I.C.C.P.	Antón Antón, Florentina	Administrativo
Morillo Zabalza, María Carmen	Auxiliar Administrativo	Apecechea Salaberria, José Manuel	I.T.O.P.
Munarriz Salamanca, Itziar	Oficial Delineante	Arana Ezquerro, José Javier	Caminero
Osinaga Navarro, Koldo	Oficial Delineante	Armendariz Mateo, Francisco Javier	Jefe de Negociado
Pascual Orcajo, Roberto	Ing. Tec. Topógrafo	Ayesa Zubiri, Iñaki	Ingeniero Industrial
Paternain Erdozain, Juan Máximo	Jefe de Negociado	Azcárate Aiarra, Iñaki	Vigilante Carreteras
Pena Echeverría, Juan Carlos	Administrativo	Carrique Iribarne, Rafael	Tec. Obra Civil (Riesgo)
Polo Soriano, Jesús	I.C.C.P.	Celis Rodriguez, Gemma	Vigilante Carreteras
Presmanes Zatarain, Cristina	I.C.C.P.	Cerdá n Calvo, Julio	Vigilante Carreteras
Rodríguez Dueñas, Javier Antonio	Sondista	Donazar Andrés, Jesús Víctor	Vigilante Carreteras
Roldan San Miguel, Ricardo	Tec. Obra Civil (Riesgo)	Echegaray Ezcurra, Iñigo	I.T.O.P.
Salvador Nuin, Idoia	Tec. Obra Civil (Riesgo)	Esparza Jasa, Javier	Vigilante Carreteras
Sevigne Amatriain, Rosa María	Jefe de Sección	Garde Adot, Juan Jesús	Tec. Obra Civil (Riesgo)
Soto Díaz, David	Auxiliar T. Laboratorio	Garraza Garcia, Francisco	Tec. Obra Civil (Riesgo)
Torregrosa Braco, María Luisa	Auxiliar T. Laboratorio	Garriz Iturri, Carlos	Vigilante Carreteras
Zaldivar Anacabe, Aitziber	Tec. Obra Civil (Riesgo)		
Zubillaga Gurupegui, Irene	Tec. Obra Civil (Riesgo)		

Goicoechea Sola, Manuel María	T.A.P. (R.J.)
González Eserverri, José Antonio	Vigilante Carreteras
González Eserverri, Miguel Alfonso	Caminero
González Sanchez, Pablo	I.T.O.P.
González Soriguren, José Fernando	Jefe de Negociado
Hernandorena Largo, Daniel	Vigilante Carreteras
Ibiricu Lasterra, Constancio Antonio	Auxiliar Administrativo
Izpura Adot, María Irene	Auxiliar Administrativo
Lecumberri Ardanaz, Ángel M ^a	Vigilante Carreteras
Manrique Elvira, Edurne	Tec. Obra Civil (Riesgo)
Manso Martinez, Enrique	Tec. Obra Civil (Riesgo)
Martín Gomez, Luis Miguel	Jefe de Negociado
Martínez Benito, Antonio	Jefe de Negociado
Martínez Osés, Ignacio	Vigilante Carreteras
Melgosá Camarero, Emilio José	I.T.O.P.
Miranda Lizarraga, Estíbaliz	Vigilante Carreteras
Montón Benito, María Begoña	Jefe de Negociado
Moracho Salvatierra, Elena	Auxiliar Administrativo
Moreno Suescun, Javier	Vigilante Carreteras
Morquillas Gomez, Luisa Olga	Jefe de Negociado
Olmos Sancho, David	I.T.O.P.
Osés Primo, Rafael	Tec. Obra Civil (Riesgo)
Osés Zugasti, Alicia	Tec. Obra Civil (Riesgo)
Oteiza Echeverri, Miguel	Vigilante Carreteras
Oteiza Eguizabal, Jesús	Jefe de Negociado
Pérez De Ciriza Amatriain, M ^a Jeru	Administrativo
Puado López, Silveria	I.T.O.P.
Retegui Martincorena, Lourdes	Administrativo
Ruiz Urmendia, Francisco	Jefe de Negociado
Sáinz Gomez, Raúl	Jefe de Sección
San Martín Dublan, Rita	Jefe de Negociado
Senosiain Zabalegui, Fco. Felipe	Vigilante Carreteras
Serrano Medrano, Juan Francisco	Director Del Servicio
Solar González, Manuel	Tec. Obra Civil (Riesgo)
Soto Valcarce, Pedro Luis	Jefe de Negociado
Txocarro Fernandez, Iñaki Miren	Vigilante Carreteras
Vidal De Grado, María Josefa	Jefe de Sección
Villanueva Narvaiz, Francisco Javier	Caminero
Villar Domínguez, Cesáreo	Vigilante Carreteras
Zubelzu Gonzalez, Ana Rosa	Vigilante Carreteras

Transportes

Armendáriz Semberoiz, Helena	Auxiliar Administrativo
Belzunegui Iturria, Iñigo	I.T.O.P.
Bujanda Perales, Raquel	Jefe de Negociado
Castiella Sanchez Ostiz, Carmen	Jefe de Negociado
De la Barrera Arriola, M ^a Jose	Auxiliar Administrativo
Echeverría Marturet, María José	Administrativo
Eguaras Marqués, Belén	Administrativo
Ezquieta Zubicaray, M ^a Fernanda	Administrativo
García Hernández, Arantxa	Auxiliar Administrativo
Goñi Encinas, María Begoña	Auxiliar Administrativo
Goñi Peruchena, Eduardo Miguel	Tec. Obra Civil (Riesgo)
Gubindo Cizur, Delia	Administrativo
Gutiérrez Gutiérrez, María Jesús	T.A.P. (R.J.)
Iruretagoyena Aldaz, Camino	Auxiliar Administrativo
Jiménez de Cisneros Fonfria, M. Ángel	Director Servicio
Martínez Cunchillos, Luis Antonio	Ingeniero Industrial
Música Bergua, Idoia	Jefe de Negociado
Murillo Zabalza, María Aranzazu	T.A.P. (R.J.)
Ordoñez Rivera, Fco. Javier	Administrativo
Pérez Astiz, Ana Isabel	Auxiliar Administrativo
Resano Mugueta, María Leonor	Jefe de Negociado
Ruiz Irurita, Amaya	Jefe de Sección
Sagasti Hermoso, Itziar	T.A.P. (R.E.)
Sanz Rives, Ángela	T.A.P. (R.J.)
Urra Ruete, Araceli	T.A.P. (R.E.)
Zazo Gomez, Yolanda	Administrativo



Gestión Económico Presupuestaria

Anaut Marco, Virginia	Jefe de Sección
Cebrián Leyun, Pedro José	Director Servicio
Chourraut Echavarri, Raquel	Administrativo
Esparza Azanza, Beatriz	Jefe de Sección
González Moreno, Jorge	Auxiliar Administrativo
Laborda Cano, Ana Cristina	Auxiliar Administrativo
Saldaña Zabalegui, Fernando	Jefe de Negociado
Zugasti Carpizo, Ana	D. Ciencias Empresariales

Vivienda

Ayesa Ajona, Luis Antonio	Director Servicio
Aranguren Zubeldía, María Pilar	Administrativo
Bea Gil Modesto, Carlos	Arquitecto
Casas Gonzalez, Milagros	Administrativo
Escribano Elía, Isabel	Administrativo
Etayo Lezáun, Javier	Jefe de Sección
F ^{ez} de Valderrama Barahona, M. Elisa	Arquitecto Técnico
García Lopez Martín, Ignacio	Jefe de Sección
García Rodríguez, Emiliano Jesús	Arquitecto
Glaría Aznárez, María Idoya	T.A.P. (R.E.)
González Martinez, Diego	Arquitecto
Goñi Ozcoidi, Luis	Administrativo
Herrera González, María Jesús	Jefe de Negociado
Hornazábal Ruiz, Margarita Sagrario	Administrativo
Larrambe Rodrigo, Asunción	Administrativo
Malvido Goñi, Marina	Administrativo
Mayo Gutiérrez, María Luisa	Administrativo
Navas García, Ana María	Auxiliar Administrativo
Peña Ochoa, Domingo	Oficial Administrativo
Pinilla Martín, Iosu	Arquitecto
Reta Aizpun, Carlos	Jefe de Negociado
Villanueva Braco, Miren Nekane	Administrativo
Zabala González, M. José	Administrativo

Ordenación Territorial y Urbanismo

Alemán Ezcaray, Ana	Arquitecto Técnico
Álvarez Los Arcos, María José	Director Servicio
Aranguren Ciriza, Jone Miren	Administrativo
Araujo Guardamino, Rafael	Jefe de Sección
Díaz de Cerio Baños, Francisco	Jefe de Negociado
Eder Irisarri, Lidia	Administrativo
Eraso Ardanaz, María Elena	Administrativo
Espina Ortiz de Guinea, Daiana	Arquitecto
Garraza Osaba, José Luis	Arquitecto
Gómara Urdiain, Beatriz	Arquitecto
Irizar Lizarazu, María Ainhoa	Arquitecto
Jiménez Gurucharri, José María	Arquitecto
Marcen Zunzarren, José Antonio	Director General
Martínez Muñoz, Laura	Arquitecto
Molviedro Barea, Oscar Javier	Auxiliar Administrativo
Palacios M ^{ez} De Lizarrondo, Pablo	Arquitecto
Redín Sarasola, Javier	Jefe de Sección
Reinares Rodríguez, Aranzazu M.	Arquitecto Técnico
Turrillas Osés, Susana	Arquitecto
Vila Sánchez, Eugenio	Jefe de Negociado

Asistencia Jurídica Vivienda y Ot.

Ágreda Arróniz, María Dolores	Director Servicio
Aisa Larumbe, Izaskun	Encargado Archivo
Alfaro Oricáin, M ^a Begoña	T.A.P. (R.J.)
Beguiristáin Urchipia, M ^a Lourdes	T.A.P. (R.J.)
Bescos Atin, Amaia	Jefe de Sección
Chourraut Aguirre, Iñaki	Jefe de Sección
Echeverría Iturbide, Laura	T.A.P. (R.J.)
Erro Mendioroz, María Lourdes	Jefe de Negociado
Fontenla Saenz, María Isabel	Administrativo
Garaikoetxea Zazpe, Karlos Iñaki	Auxiliar Administrativo
Iziz Elarre, Ana	T.A.P. (R.J.)
Loitegui Biurrun, María Rosario	Jefe de Sección
Saiz Cubillo, María Concepción	Auxiliar Administrativo
Senosiain Labat, María	Jefe de Negociado
Úbeda Echarri, Gurutze	Jefe de Sección

Secretaría General Técnica

Aguerri Zarralanga, Antonio	Ordenanza
Artola Lacarra, Mireia	Auxiliar Administrativo
Beorlegui Gorritz, M ^a Pilar	Ordenanza
Burguete Lacalle, Juan	Ordenanza
Calvo Berdonces, José Ángel	Encargado Archivo
De Pablo Fernández, Juan	T.A.P. (R.J.)
Delgado Ramos, M ^a Jesús	Auxiliar Administrativo
Eder Jiménez, Inmaculada	Administrativo
Ganuzza Iriarte, Julián Antonio	Ordenanza
García Larrea, María José	Ordenanza
Goñi Moso, Nieves	Auxiliar Administrativo
Martinez Alejos, M ^a Carmen	Ordenanza
Martinez Aramburu, Esther	Auxiliar Administrativo
Melón Vital, Sagrario	Jefe de Sección
Pérez de Ciriza Amatriain, Javier	Administrativo
Serena Puig, Lorenzo	T.A.P. (R.J.)
Urdangarín Jiménez, Begoña	Jefe de Sección
Velasco González, M ^a Victoria	Personal de Servicios Generales

Gabinete Consejería y D.Generales

Erdociain Saralegui, Ana Belén	Aux. de Gabinete
Herce Echauri, Tatiana	Jefe de Gabinete
Zarraluqui Ortigosa, Luis	Consejero Gobierno
Zazu Piramuelles, Gloria	Secretaria Gabinete



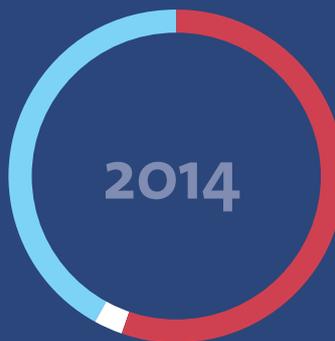
ANÁLISIS ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

198.738.563€

Inversión en infraestructuras
(miles de euros)

82.066 €
Conservación
y rehabilitación de
las infraestructuras
viarias



108.837 €
Nueva red
ferroviaria de
alta velocidad,
estudios
y proyectos

5.120 €
Ampliación
de la red viaria

LA DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y SU PARTICIPACIÓN EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DE NAVARRA

3,54%

Del total del
gasto consolidado
del Ejecutivo Foral

El análisis comparativo realizado entre los presupuestos de la Dirección General de Obras Públicas y del Gobierno de Navarra, confirma que el gasto consolidado (por capítulo económico no financiero) de la

Dirección General en 2014 supuso un 3,54 % del total del gasto consolidado del Ejecutivo Foral, tal y como se refleja en la tabla 1. En lo que se refiere a las inversiones directas, el porcentaje alcanzó el 62,04 %.

TABLA 1

Análisis comparativo de los presupuestos de la Dirección General de Obras Públicas y del Gobierno de Navarra

Gastos de funcionamiento

(%)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Gastos de Personal (capítulo 1)																		
1,30	1,30	1,20	1,10	1,10	1,00	0,90	0,86	0,82	0,69	0,62	0,56	0,51	0,47	0,47	0,37	0,33	0,31	0,29
Adquisición de Bienes y Servicios (capítulo 2)																		
1,60	1,50	1,30	1,20	1,20	1,10	0,90	0,92	1,62	1,24	0,98	7,63	9,06	8,26	6,98	8,38	9,99	10,57	10,01
Transferencias Corrientes (capítulo 4)																		
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,00	-	-	-	0,01
Total Gasto (capítulos 1, 2 y 4)																		
0,70	0,70	0,60	0,50	0,50	0,50	0,40	0,40	0,48	0,38	0,34	1,19	1,50	1,44	1,86	1,50	1,95	1,95	1,87

Inversiones y Transferencias de Capital

(%)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Inversiones directas (capítulo 6)																		
51,60	49,60	47,10	49,80	44,30	45,10	46,10	48,70	44,60	56,60	44,21	48,83	56,15	56,98	37,70	25,07	45,28	65,70	62,04
Transferencias de Capital (capítulo 7)																		
0,60	1,10	1,00	0,90	0,30	0,40	0,30	0,24	0,14	0,06	0,26	0,10	0,06	0,09	0,08	0,08	0,10	0,00	0,00
Total Gasto de Capital (capítulos 6 y 7)																		
25,60	24,60	21,90	25,60	21,50	23,40	20,70	21,66	18,40	17,62	11,08	14,08	17,19	20,18	12,21	7,48	16,89	30,52	26,80

Total

(%)

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
6,60	6,60	5,50	6,30	5,5	5,9	5,1	4,9	4,04	4,3	2,67	4,16	5,05	5,55	3,98	2,53	3,64	4,30	3,54

1,87%

Una cifra ligeramente inferior a la del ejercicio anterior

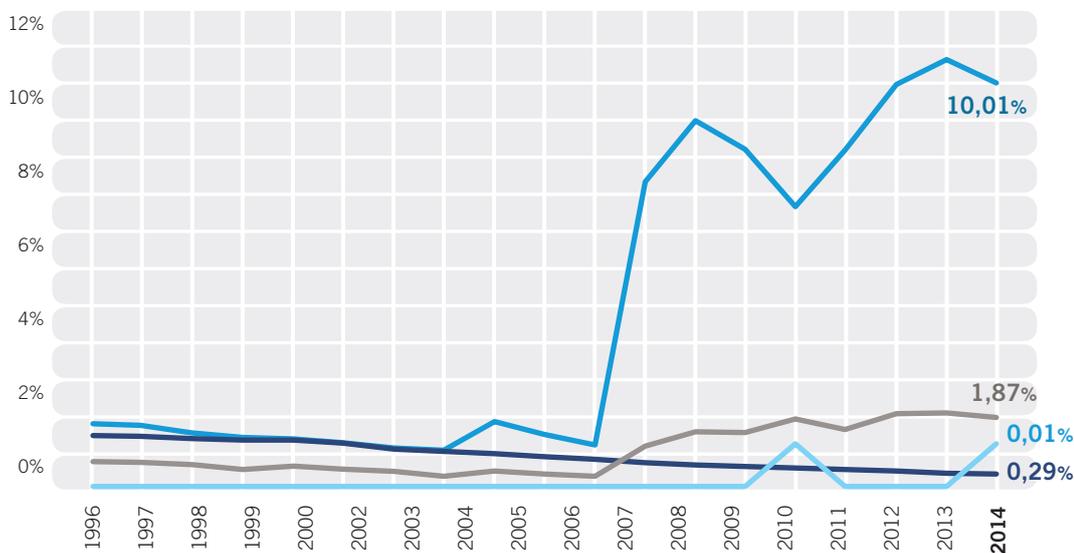
Gastos de Funcionamiento

La participación de la Dirección General de Obras Públicas en el presupuesto de gastos de funcionamiento del Gobierno de Navarra (gastos de personal, adquisición de bienes y servicios y transferencias corrientes), en el 2014 fue del 1,87% (gráfica 1), cifra ligeramente inferior que en el ejercicio anterior.



GRÁFICA 1

Gastos de funcionamiento (%)



- 1 Gastos de Personal (capítulo 1)
- 2 Adquisición de Bienes y Servicios. (capítulo 2)
- 3 Transferencias Corrientes (capítulo 4)
- 4 Total Gastos (capítulos 1, 2 y 4)



62,04%

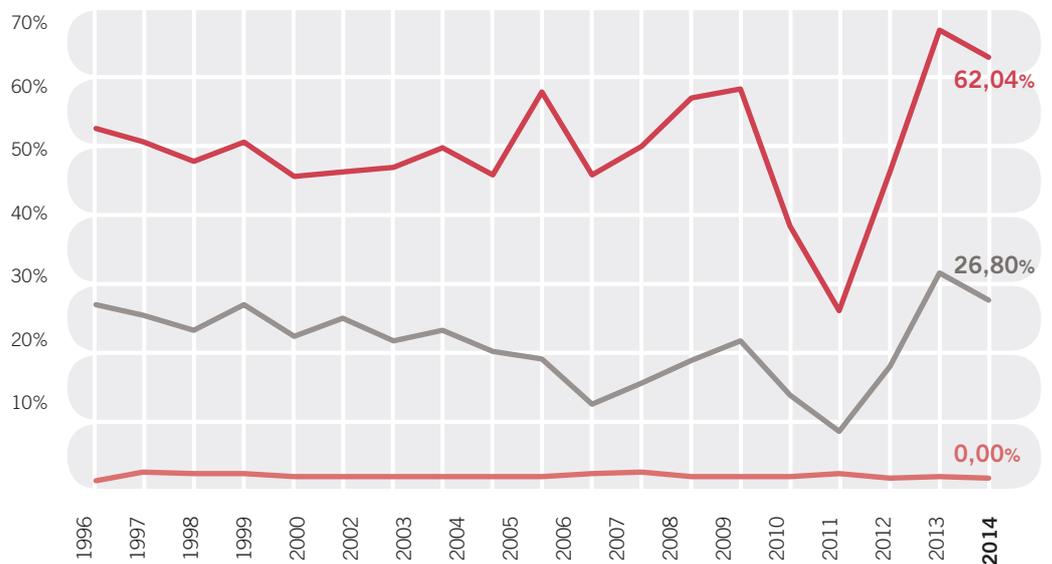
De la inversión directa ejecutada por el Gobierno de Navarra

Inversiones y Transferencias de Capital

Si continuamos analizando los datos de la **tabla 1**, vemos que la inversión realizada por la Dirección General de Obras Públicas representó el 62,04 % de la inversión directa ejecutada por el Gobierno de Navarra en 2014, lo cual implica una disminución de 3,66 puntos de peso relativo de la Dirección General en el total de inversiones respecto al año anterior (**gráfica 2**).

GRÁFICA 2
Inversiones y Transferencias de Capital (%)

- 1 Inversiones Directas (capítulo 6)
- 2 Transferencias de Capital (capítulo 7)
- 3 Total Gastos (capítulos 6 y 7)





2,08%

del Presupuesto de Gastos y de Inversión y Transferencias de Capital

Comparando el total del presupuesto de gastos no financieros del Gobierno de Navarra (sin incluir la aportación del Gobierno Central por el Convenio Económico) con las inversiones y transferencias de capital realizadas por la Dirección General de Obras Públicas en 2014, se comprueba que supusieron un 2,08 % (tabla 2).

TABLA 2

Participación del presupuesto de inversiones y transferencias de capital de la Dirección General de Obras Públicas en el presupuesto de gastos no financieros del Gobierno de Navarra

(millones de euros)

	Presupuesto Gastos no Financieros Gobierno de Navarra (sin convenio económico)		Presupuesto Inversión y Transferencias de Capital Dirección General de Obras Públicas		%
1996	1.360,00	-100,00	89,3	-100,00	6,60
1997	1.487,30	-109,36	98,7	-110,53	6,60
1998	1.619,20	-119,06	100,9	-112,99	6,20
1999	1.734,40	-127,53	123,1	-137,85	7,10
2000	1.894,20	-139,28	114,6	-128,33	6,10
2001	2.036,80	-149,76	134,8	-150,95	6,60
2002	2.166,50	-159,30	122,2	-136,84	5,60
2003	2.261,10	-166,26	124,69	-139,63	5,50
2004	2.296,07	-168,83	108,08	-121,03	4,70
2005	2.652,90	-195,07	128,06	-143,40	4,80
2006	2.833,33	-208,33	92,04	-103,07	3,20
2007	3.283,66	-241,45	187,45	-209,91	5,70
2008	3.642,32	-267,82	211,01	-236,29	5,80
2009	3.966,61	-291,66	222,16	-248,78	5,60
2010	3.854,41	-283,41	104,2	-116,69	2,70
2011	3.603,50	-264,96	48,98	-54,85	1,36
2012	3.145,78	-231,31	64,83	-72,60	2,06
2013	2.820,81	-207,41	82,16	-92,00	2,91
2014	2.810,87	-206,68	58,4	-65,40	2,08

58,4 M€

En Inversiones y transferencias

Ejecución Presupuestaria. Evolución de las inversiones

La cifra relativa a las inversiones y transferencias de la Dirección General de Obras Públicas ejecutadas en 2014 ha descendido significativamente respecto al ejercicio anterior, dado que ha supuesto 58,4 millones de euros, frente a los 82,16 millones de euros de 2013.

La evolución de los últimos años de las inversiones de la Dirección General de Obras Públicas en miles de euros, tanto corrientes, como constantes (con base en 1996) deflactadas con el IPC de Navarra, se muestra en la **gráfica 3**.

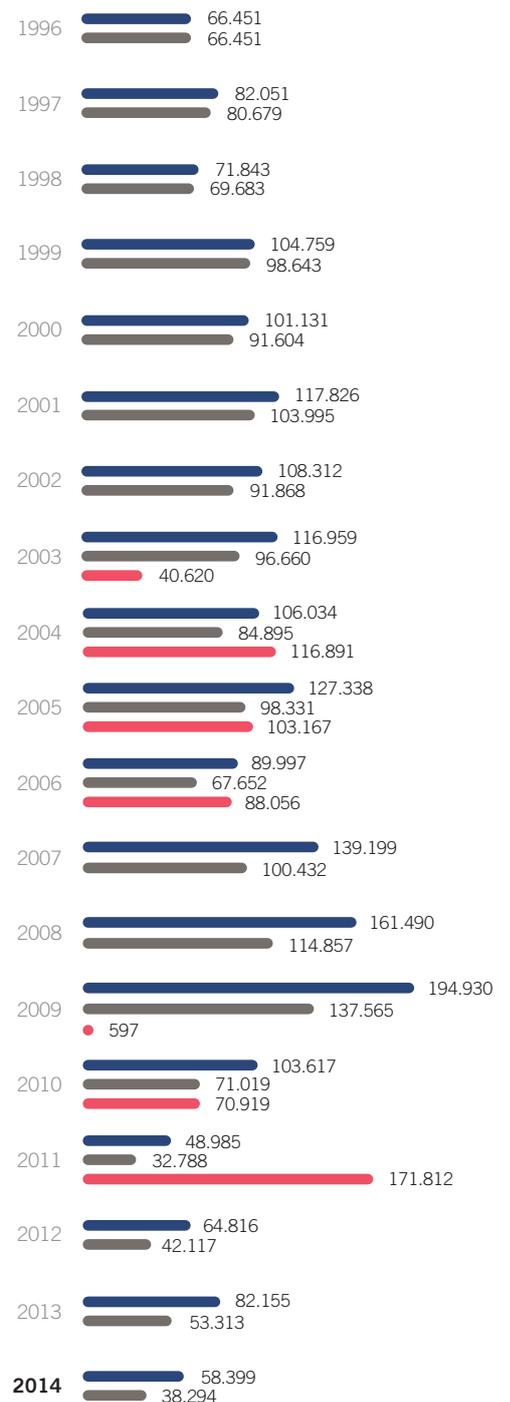


- 1 Unidad monetaria corriente
- 2 Unidad monetaria constante de 1996
- 3 Autovías A-12 y A-21 concesión

GRÁFICA 3

Obligaciones liquidadas en inversiones y transferencias de capital

(miles de euros realmente ejecutados)



57,4%

En Grado de Ejecución del Presupuesto de Inversiones

Grado de Ejecución del Presupuesto de Inversiones

El grado de ejecución del presupuesto de inversiones en el ejercicio 2014 se sitúa en el 57,4 %, porcentaje alejado del objetivo inicial de ejecución debido principalmente, como en el ejercicio anterior, a los retrasos en las obras del Tren de Alta Velocidad.

Todo ello, distribuido por Servicios se muestra en la **tabla 3**.

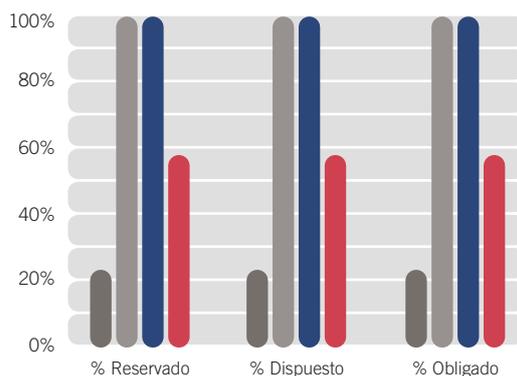
La inversión directa de la Dirección General de Obras Públicas en 2014 ha sido distribuida por los siguientes conceptos y cantidades: ampliación de la red viaria, 5.120.493 euros, Conservación, 82.066.401 euros; e inversiones en proyectos, infraestructura ferroviaria, geología y cartografía, 108.837.956 euros.



TABLA 3

Presupuesto de inversiones por Servicios

	Consolidado	Reservado	%	Dispuesto	%	Obligado	%
Estudios y Proyectos	108.837.956	26.523.097	24,4	26.523.097	24,4%	25.375.757	23,3
Construcción - Ampliación de la red viaria	5.120.493	5.120.421	100,0	5.120.421	100,0%	5.120.421	100,0
Conservación de la Red Viaria	82.066.401	82.058.027	100,0	82.058.027	100,0%	82.051.910	100,0
Dirección General de Obras Públicas	196.024.851	113.701.544	58,0	113.701.544	58,0%	112.548.088	57,4

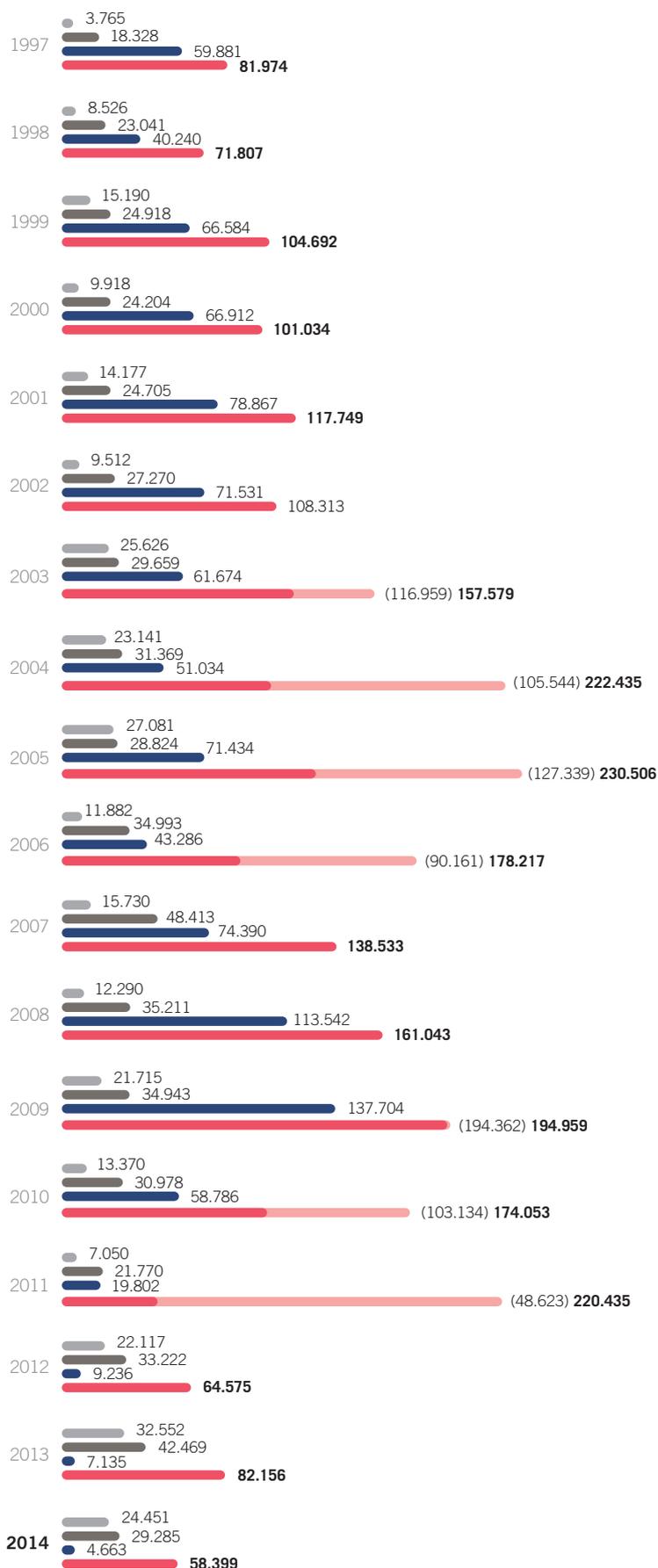


- 1 Estudios y Proyectos
- 2 Construcción Ampliación de la red viaria
- 3 Conservación de la Red Viaria
- 4 Dirección General de Obras Públicas

Se puede observar la evolución por tipo de inversión, desde una perspectiva temporal (gráfica 4) entre 1997 y 2014.



GRÁFICA 4
Evolución por tipo de inversión
(miles de euros)



- 1 Obras Hidráulicas, Geológicas, Infraestructuras Ferroviarias y Cartografía
- 2 Conservación Red Viaria
- 3 Ampliación Red Viaria
- 4 Total Ejecutado por la Dirección General de Obras Públicas
- 5 Total Ejecutado con A-12 Autovía del Camino y A-21 Autovía del Pirineo

GESTIÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

22.858.426,74€

Volumen de obra adjudicada

45.605.930,52€

Volumen de obra liquidada



GESTIÓN

El Departamento de Fomento elabora anualmente el **“Informe Anual de Adjudicación y Liquidación de contratos”** el cual recoge los datos sobre las adjudicaciones de obras y asistencias técnicas realizadas a lo largo del año por este Departamento, así como las liquidaciones de obra y de asistencias técnicas llevadas a cabo en dicho periodo y sirve como instrumento del control de la gestión llevada a cabo por el Departamento de Fomento.

Dentro de este documento, uno de sus datos más significativos mostrados, corresponde

a la **Desviación Media Anual** registrada en las obras liquidadas por el Departamento de Fomento, durante el año 2014, así como su evolución en los últimos años.

De los resultados del ejercicio 2014 y de toda la información registrada a lo largo del periodo 1996-2014, en materia de adjudicaciones y liquidaciones de obras y asistencias técnicas, de las distintas Direcciones Generales que conforman el Departamento de Fomento, se destacan a continuación como resultados y cifras relevantes, que forman parte del documento, los mostrados en la **tabla 1**.

TABLA 1

Adjudicaciones y liquidaciones de obras

Volumen de obra adjudicada 2014	Volumen de obra adjudicada 1996-2014
22.858.426,74€	1.978.042.114€ (incluyendo autovías A-12 y A-21 en concesión)
Volumen de obra liquidada 2014	Volumen de obra liquidada 1996-2014
45.605.930,52€	1.514.973.689,95€
Desviación-incremento medio obras liquidadas en 2014	Desviación-incremento medio obras entre 1997-2014
3%	+7,98%

Nº de contratos con desviación-incremento 2014

1 En liquidación superior al 10%

8 En liquidación inferior al 10%



Número de contratos adjudicados y liquidados

El número total de Contratos (Obras y Asistencias Técnicas) adjudicados y liquidados a lo largo del año 2014 da idea de la actividad desarrollada por el Departamento.

En la tabla 2 se muestra la evolución de estas cifras totales durante los últimos años.

TABLA 2
Número de contratos

	Contratos adjudicados	Contratos liquidados
1996	175	72
1997	202	110
1998	201	195
1999	228	239
2000	203	198
2001	205	196
2002	181	164
2003 ^(*)	147	168
2004	60	100
2005	95	102
2006	72	81
2007	91	105
2008	101	95
2009	64	66
2010	37	46
2011	31	24
2012	29	47
2013	40	46
2014	28	24

() Desde 2003 no se incluyen los contratos del Servicio de Telecomunicaciones, cuya actividad pasó a ser competencia de otro Departamento.*





Evolución de la adjudicación de obras

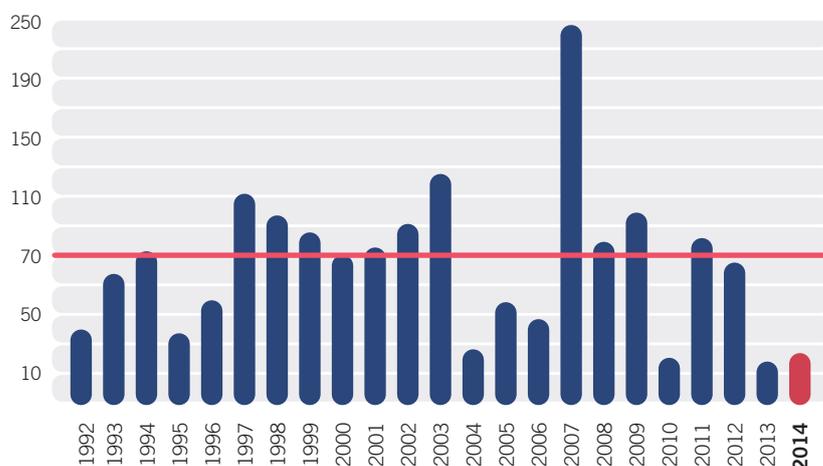
TABLA 3
Adjudicaciones de obras

Año	Importe
1996	52.975.315
1997	109.892.684
1998	94.741.809
1999	84.499.885
2000	68.060.283
2001	74.079.258
2002 <i>Con Autovía Pamplona-Logroño</i>	439.253.600
2002 <i>Sin Autovía Pamplona-Logroño</i>	90.383.880
2003	121.054.116
2004	24.069.417
2005	53.285.240
2006	45.574.527
2007	246.475.575
2008	74.755.129
2009 <i>Con A-21 Autovía del Pirineo</i>	286.462.870
2009 <i>Con A-21 Autovía del Pirineo</i>	95.010.180
2010	19.120.161
2011	80.905.635
2012	64.333.857
2013	15.644.317
2014	22.858.426,74



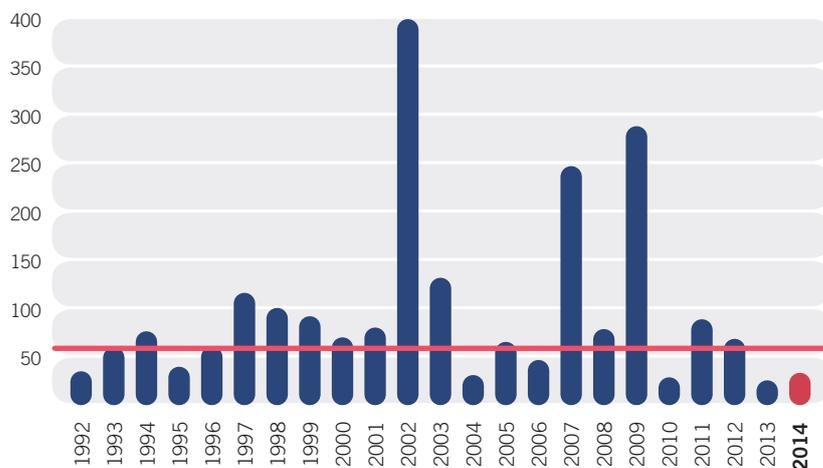
GRÁFICA 1

Importe de obra adjudicada sin incluir las obras de autovías en concesión (A-12 y A-21)
(miles de euros)



GRÁFICA 2

Importe de obra adjudicada incluyendo los contratos de obras en concesión (A-12 y A-21)
(miles de euros)





Volumen adjudicado en el periodo 1996–2014

En conjunto, el volumen de contratación de obras por el Departamento de Fomento en los últimos 19 años (1996-2014) ha ascendido a 1.978.042.114 euros incluyendo las Autovías A-12 y A-21 en concesión.

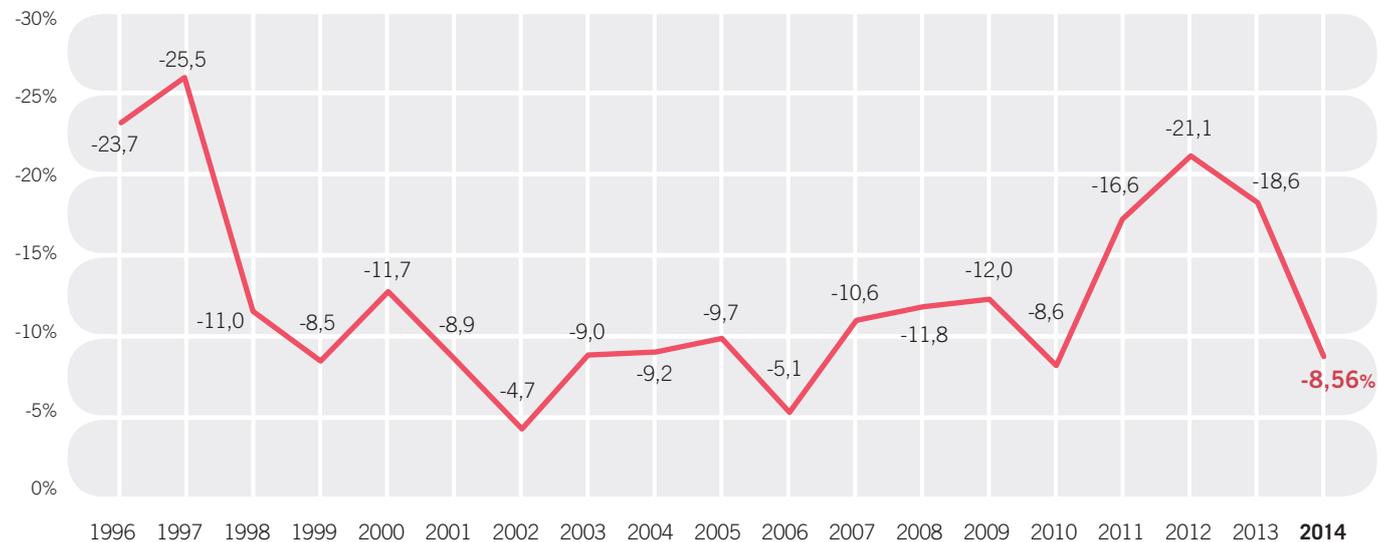


Baja media anual de adjudicaciones de obras

El porcentaje de Baja Media Anual en las Adjudicaciones de obra es también un dato representativo de la gestión de contratación. Se obtiene comparando el total de Presupuesto Adjudicado con los Presupuestos de Proyecto (Obra licitada) por el Departamento. Los datos referentes a esta Baja Media Anual se reflejan en la gráfica 3.



GRÁFICA 3
Baja media anual de adjudicaciones de obras (%)





Desviación media anual de liquidación de obras

En relación con los contratos de obra la desviación media anual es, sin duda, uno de los datos de mayor relevancia desde el punto de vista de gestión de la Administración. El objetivo que se persigue es que el incremento anual en el conjunto de las liquidaciones de obras que no rebase, como media, el 10% sobre la suma de los presupuestos de adjudicación de dichas obras.

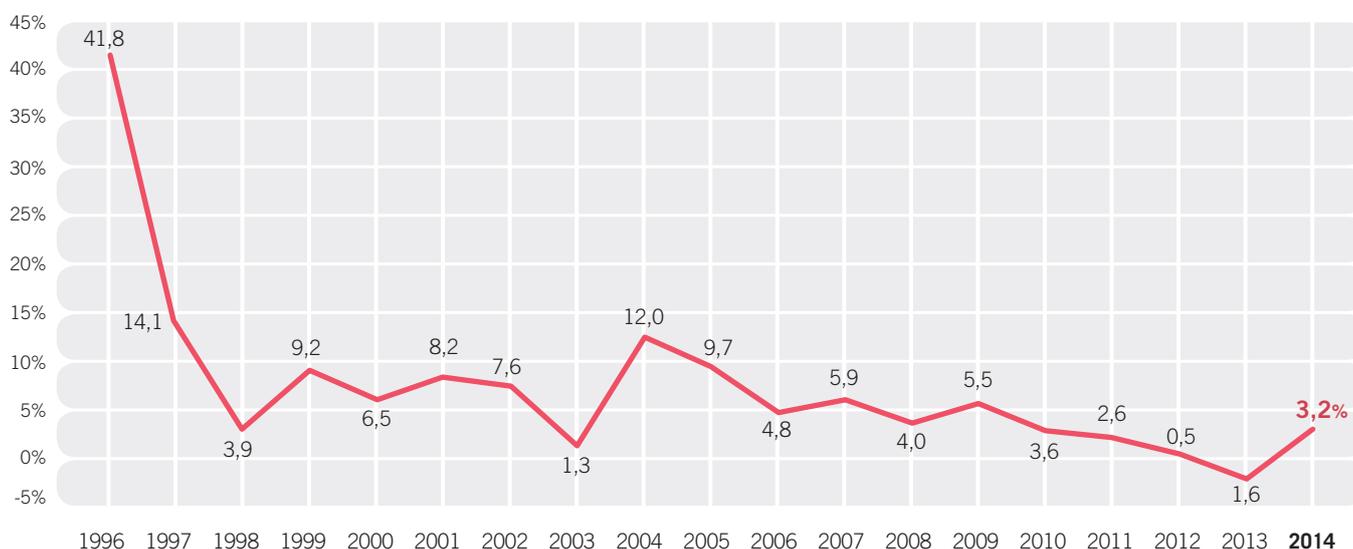
La evolución destacadamente positiva en este parámetro refleja el esfuerzo técnico y de gestión de la Administración, así como una importante colaboración por parte de las empresas contratadas.

El resumen de la evolución de este indicador se recoge en la tabla y en el gráfico adjunto. Tal y como se comprueba en dichos datos, en el año 2014 se ha registrado una desviación media anual de 3,14 % respecto de los importes de adjudicación.

TABLA 4
Desviación media anual de liquidación de obras

	Presupuesto de adjudicación de obra (€)	Importe liquidaciones de obra (€)	Desviación media anual
1996	66.020.394	93.589.281	41,76%
1997	66.993.293	76.448.450	14,11%
1998	80.008.300	83.096.964	3,86%
1999	75.001.785	81.878.740	9,17%
2000	91.453.041	97.409.236	6,51%
2001	42.395.177	45.856.212	8,16%
2002	42.602.329	45.832.157	7,58%
2003	42.855.015	43.418.763	1,32%
2004	147.878.282	165.577.732	11,97%
2005	102.369.038	112.296.973	9,70%
2006	35.197.673	36.883.193	4,79%
2007	140.873.029	149.137.832	5,87%
2008	86.649.297	90.092.457	3,97%
2009	86.771.437	91.561.714	5,52%
2010	76.710.856	79.480.639	3,61%
2011	56.869.513	58.363.290	2,63%
2012	102.291.911	102.825.125	0,52%
2013	15.866.297	15.618.514	-1,56%
2014	44.212.894	45.605.931	+3,15%

GRÁFICA 4
Desviación media anual de liquidación de obras (%)





A lo largo de los últimos 19 años, entre 1996 y 2014, se ha liquidado un importe total de **1.514.973.689,95€** con una desviación media final del **7,98%**



TABLA 5

Número de contratos de obra liquidados

	Más del 10% de desviación final	Menos del 10% de desviación final	Total contratos de obra liquidados
1996	11	61	72
1997	12	98	110
1998	7	88	95
1999	14	120	134
2000	9	89	98
2001	6	129	135
2002	2	109	111
2003	3	120	123
2004	10	45	55
2005	5	57	62
2006	1	49	50
2007	2	67	69
2008	0	64	64
2009	1	36	37
2010	0	25	25
2011	1	7	8
2012	1	27	28
2013	1	25	25
2014	0	8	8

TABLA 4

Relación completa de obras adjudicadas en 2014

Obra	Empresa entidad	Pres. adjudicación	Baja %	Servicio
1 Mejora de la incorporación en sentido norte de la Avda. Zaragoza a la Avda. de Navarra en la PA-31	Const. Luciano Elcarte, S.L.	64.318,68	-12,00	Construcción
2 Señalización turística de la red de carreteras de la Comunidad Foral de Navarra, Fase VIII	Lacroix Señalización, S.A.	43.719,50	-20,51	Conservación
3 Construcción de pasos canadienses en el enlace del PK 47+000 de la A-12 Autovía del Camino, en Urbiola.	Harinsa-Navasalt, S.A.	60.495,84	-26,64	Conservación
4 Conservación y rehabilitación de firmes de la Autovía del Ebro y de la carretera NA-128, Peralta-Carcastillo-Lte. Zaragoza, 2014	UTE Const. Boreste, S.A./Alvac, S.A.	1.789.998,68	-29,99	Conservación
5 Conservación integral de las carreteras del Centro de Conservación de Mugairi, 2015-2018	Const. Mariezcurrena, S.L.	14.900.000,00	-8,20	Conservación
6 Gestión Ambiental y Seguridad en la Red de Carreteras de Navarra, 2015-2018	Gestión Ambiental de Navarra, S.A.	5.996.627,04	-0,00	Estudios y proyectos
TOTAL		22.855.159,74	-8,56	

TABLA 5

Relación completa de obras liquidadas en 2014

Título de la obra	Fecha	Contratista adjudicatario	Pres. adjudicación	Pres. liquidación	%
1 Mejora de la incorporación en sentido norte de la Avda. Zaragoza a la Avda. de Navarra en la PA-31	16-07-14	Const. Luciano Elcarte, S.L.	64.318,68	64.318,68	+0,00
2 Plataforma corredor TAV: Tramo Castejón-Comarca de Pamplona, subtramo Cadreita-Villafranca	26-09-14	UTE COMSA, S.A.U./ Const. Mariezcurrena, S.L.	29.703.040,70	31.196.123,39	+5,03
3 Construcción de pasos canadienses en el enlace del PK 47+000 de la A-12 Autovía del Camino, en Urbiola.	22-10-14	Harinsa Navasfalt, S.A.	60.495,84	59.895,27	-0,99
4 Señalización turística de la red de carreteras de la Comunidad Foral de Navarra, Fase VIII	29-12-14	Lacroix Señalización, S.A.	55.000,00	54.999,90	-0,00
5 Conservación y rehabilitación de firmes de la Autovía del Ebro y de la carretera NA-128, Peralta.Carcastillo-Lte. Zaragoza, 2014	29-12-14	UTE Autovía del Ebro	1.789.998,68	1.789.263,50	-0,04
6 Conservación Integral de las carreteras del centro de conservación de Mugairi, 2011-2014	12-01-15	Const. Mariezcurrena, S.L.	11.053.383,69	11.053.139,58	-0,00
7 Gestión y mantenimiento de áreas de descanso, isletas, miradores y ajardinamientos de las carreteras de Navarra, año 2014	12-01-15	Gestión Ambiental de Navarra, S.A.	1.483.389,52	1.384.923,20	-6,64
SUMAS Y VALORES MEDIOS			44.209.627,11	45.602.663,52	+3,15

TABLA 6

Relación completa de asistencias adjudicadas en 2014

Título del trabajo de asistencia	Empresa entidad	Pres. adjudicación	Baja %	Servicio
1 Vuelo fotogramétrico digital de 45 cm/pixel, apoyo de campo, aerotriangulación, modelos digitales de elevaciones y ortofotografía 50 cm/pixel territorio CFN en el año 2014	Tracasa	133.004,80	-0,00	Estudios y proyectos
2 Comprobación de afecciones e identificación de propietarios afectados y modificaciones catastrales por proyectos de la DGOP en 2014	Tracasa	83.418,54	-0,00	Estudios y proyectos
3 Transformación cartografía SIG 1:5000 a modelo BTA y actualización de todo el territorio de la Comunidad Foral de Navarra 2014	Tracasa	236.415,54	-0,00	Estudios y proyectos
4 Generación del modelo digital de elevaciones a partir de los datos LIDAR de todo el territorio de la Comunidad Foral de Navarra	Tracasa	120.574,52	-0,00	Estudios y proyectos
5 Red. Estudios de Seguridad Vial en la Red de Carreteras de Navarra, año 2014	Geotecnia y Cimientos, S.A.	65.136,66	-3,50	Conservación
6 Red. Estudio de Alternativas para la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz en la N-121-A (Pamplona-Behobia)	Sers Consultores en Ingeniería y Arquitectura, S.A.	65.450,00	-23,00	Estudios y proyectos
7 Estudio técnico del funcionamiento de la Carretera de Interés General N-121-A, Pamplona-Behobia	UTE Leber, Planif. E Ing., S.A./Daniel Herrero Ing. S.L.P.	70.059,00	-29,94	Estudios y proyectos
8 Incorporación de la información de manantiales, simas y cuevas al Portal de Geología y al Sistema de Información Territorial de Navarra	Tracasa	10.361,92	-0,00	Estudios y proyectos
9 Consultoría y asistencia a las expropiaciones de bienes y derechos afectados por el TAV, tramo Castejón-Comarca de Pamplona, Castejón-Cadreita. Plataforma modificado	Tracasa	115.768,38	-0,00	Estudios y proyectos
10 Comprobación afecciones e identificación de propietarios afectados por proyectos de la DGOP de Fomento, año 2015 (R. 951/2014)	Tracasa	83.418,54	-0,00	Estudios y proyectos
TOTAL		983.607,90	-5,01	



TABLA 7

Relación completa de asistencias liquidadas en 2014

	Titulo del trabajo de asistencia	Fecha liq.	Contratista adjudicatario	Pres. adjudicación	Pres. liquidación	%	Servicio
1	Estudio de tráfico del entorno de la A-15, Ronda Oeste de Pamplona, A-12 (Autovía del Camino)	24-09-14	Saitec, S.A.	15.246,00	15.246,00	+0,00	Proyectos
2	Asistencia Técnica Dirección de obras Plataforma del Corredor TAV. Subtramo II: Cadreita-Villafranca	22-10-14	UTE LKS, Ing. Coop/ Paymacotas, S.A.U.	643.100,00	655.595,14	+1,94	Obras I
3	Vuelo fotogramétrico digital de 45 cm/pixel, apoyo de campo, aerotriangulación, modelos digitales de elevaciones y ortofotografía 50 cm/pixel territorio CFN en el año 2014	10-12-14	Tracasa, S.A.	133.004,80	133.004,80	+0,00	Cartografía
4	Generación del modelo digital de elevaciones a partir de los datos LIDAR de todo el territorio de la Comunidad Foral de Navarra	17-12-14	Tracasa, S.A.	120.574,52	120.574,52	+0,00	Cartografía
5	Transformación cartografía SIG 1:5000 a modelo BTA y actualización de todo el territorio de la Comunidad Foral de Navarra 2014	22-12-14	Tracasa, S.A.	236.415,54	236.415,54	+0,00	Cartografía
6	Asistencia Técnica Medioambiental para las obras del TAV en Navarra, año 2014	22-12-14	Gestión Ambiental de Navarra, S.A.	71.570,44	71.566,56	-0,01	Cartografía
7	Red. Estudios de Seguridad Vial en la Red de Carreteras de Navarra, año 2014	12-01-15	Geotecnia y Cimientos, S.A.	65.136,66	65.136,66	+0,00	Seguridad Vial y Centro de Control
8	Red. Estudio de Alternativas para la duplicación de los túneles de Belate y Almandoz en la N-121-A (Pamplona-Behobia)	12-01-15	Sers Consultores, S.A.	65.450,00	65.450,00	+0,00	Proyectos
9	Incorporación de la información de manantiales, simas y cuevas al Portal de Geología y al Sistema de Información Territorial de Navarra	13-01-15	Tracasa, S.A.	10.361,92	10.361,92	+0,00	Geología
10	Comprobación de afecciones e identificación de propietarios afectados y modificaciones catastrales por proyectos de la DGOP en 2014	15-01-15	Tracasa, S.A.	83.418,54	83.418,54	+0,00	Expropiaciones
11	Asistencia Técnica a la Dirección de Explotación de la Autovía A-12 del Camino de Santiago 2011-2014	20-01-15	Geotecnia y Cimientos, S.A.	295.200,00	288.249,11	-2,35	Conservación
SUMAS Y VALORES MEDIOS				1.739.478,42	1.745.018,79	+0,32	

III PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS 2010-2018

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

El Plan Director de Carreteras de Navarra 2010-2018 es el documento de planificación para el desarrollo y gestión de la Red de Carreteras de Navarra, entendida como una infraestructura pública determinante en el desarrollo económico de la Comunidad Foral, para su cohesión territorial y para el acceso de las empresas y ciudadanos a los lugares de actividad, trabajo, ocio, estudios y servicios públicos.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10.1 la Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, de Carreteras de Navarra, el Plan Director de Carreteras es el instrumento técnico y jurídico de planificación plurianual de las carreteras en el ámbito de la Administración de la Comunidad Foral.

El III Plan Director de Carreteras de Navarra 2010-2018 se ha enfrentado en el ejercicio 2014 a su quinto año de vigencia. El balance de ejecución es el siguiente: de las 225 actuaciones previstas, se han finalizado y puesto en servicio 13 obras, 4 de ellas con adelanto y se encuentran en construcción 6 obras.

Del resto de las 206 actuaciones, 6 han sido objeto de actuaciones previas a su construcción (redacción de estudio de alternativas o de estudio informativo, redacción del proyecto de construcción, información pública, aprobación provisional, aprobación definitiva, etc.).



En la siguiente tabla se muestra la situación de las actuaciones detallando los presupuestos totales y los desglosados según el tipo de financiación del III Plan Director de Carreteras de Navarra 2010-2018 y 2010-2014:

13

Obras nuevas puestas en servicio en 2014

TABLA 1

Actuaciones y ejecución presupuestaria

A 31 de diciembre de 2014

Tipo de ejecución de la obra	Número de obras	% sobre nº de obras	Presupuestos III Plan Director	% sobre presupuesto
I OBRAS EJECUTADAS CON ADELANTO	4	1,78%	11.650.000 €	1,03%
Presupuesto ordinario (A)	4	1,78%	11.650.000 €	1,03%
II OBRAS EJECUTADAS EN PLAZO	9	4,00%	267.280.000 €	23,74%
Presupuesto ordinario (A)	5	2,22%	29.450.000 €	2,62%
Convenio con SPRIN (C)	1	0,44%	2.330.000 €	0,21%
Peaje Sombra (D)	1	0,44%	232.100.000 €	20,61%
Financiación por terceros (E)	2	0,89%	3.400.000 €	0,30%
III OBRAS EN EJECUCIÓN CON ADELANTO	0	0,00%	0	0,00%
Presupuesto ordinario (A)	0	0,00%	0	0,00%
IV OBRAS EN EJECUCIÓN EN PLAZO	5	2,22%	19.100.000 €	1,70%
Presupuesto ordinario (A)	5	2,22%	19.100.000 €	1,70%
V OBRAS EN EJECUCIÓN CON RETRASO	1	0,44%	18.000.000 €	1,60%
Presupuesto ordinario (A)	1	0,44%	18.000.000 €	1,60%
VI OBRAS NO INICIADAS CON RETRASO	30	13,33%	287.420.000 €	25,53%
Presupuesto ordinario (A)	27	12,00%	267.460.000 €	23,76%
Financiación por terceros (E)	3	1,33%	19.960.000 €	1,77%
VII OBRAS NO INICIADAS EN PLAZO	176	78,22%	522.460.000 €	46,40%
Presupuesto ordinario (A)	167	74,22%	450.170.000 €	39,98%
Financiación por terceros (E)	9	4,00%	72.290.000 €	6,42%
TOTAL 2010 - 2018	225	100,00%	1.125.910.000 €	100,00%
Presupuesto ordinario (A)	209	92,89%	795.830.000 €	70,68%
Convenio con SPRIN (C)	1	0,44%	2.330.000 €	0,21%
Peaje Sombra (D)	1	0,44%	232.100.000 €	20,61%
Financiación por terceros (E)	14	6,22%	95.650.000 €	8,50%
TOTAL 2010 - 2014	19	100,00%	316.030.000 €	100,00%
Presupuesto ordinario (A)	15	78,94%	78.200.000 €	24,74%
Convenio con SPRIN (C)	1	5,26%	2.330.000 €	0,737%
Peaje Sombra (D)	1	5,26%	232.100.000 €	73,44%
Financiación por terceros (E)	2	10,52%	3.400.000 €	1,075%



SEGUIMIENTO DEL
**III PLAN DIRECTOR DE
CARRETERAS DE NAVARRA
2010-2018**

A 31 DE DICIEMBRE DE 2014

Datos de cada una de las obras contempladas en el III Plan Director de Carreteras de Navarra 2010-2018, así como su **grado de ejecución y cumplimiento**



AUTOVIAS DUPLICACIONES DE CALZADA

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1 Ziordia-Olazagutía	A	1.300.000									
2 Acceso Sur Altsasu/Alsasua	A	1.800.000									
3 Conexión A-12 con futura A-68 en La Rioja	A	18.000.000									
4 Nuevo enlace de Tafalla	E	7.090.000									
5 Límite Provincia de Navarra Tudela (Enlace AP-15)	A	52.000.000									
6 Tramo 3: Izco-Venta de Judas	C	2.330.000									
7 Tramos 4 y 5: Venta de Judas-Límite de provincia (incluida mejora de conexión con Sangüesa)	D	232.100.000									
8 Semienlace de Lodosa	A	3.000.000									

PAMPLONA - MADRID

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
9 Accesos a Cintruénigo	A	1.000.000									

PAMPLONA - VALLE DEL EBRO

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
10 Enlace de acceso a Barasoain y Garinoain	A	4.000.000									
11 Intersecciones de Pitillas y Murillo el Cuende	A	1.000.000									
12 Variante y mejora intersección de Los Abetos	A	6.000.000									
13 Variante de Caparrosó	A	16.000.000									

PAMPLONA - JACA - HUESCA

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
14 Rehabilitación del puente de Liédena	A	500.000									

Obras ejecutadas
■ Ejecutada
■ Ejecutada con adelanto

Obras en ejecución
■ En ejecución en plazo
■ En ejecución con adelanto
■ En ejecución con retraso

Obras no iniciadas
■ No iniciada en plazo
■ No iniciada con retraso

F Financiación

PAMPLONA - FRANCIA POR ZUBIRI

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
15 Túnel de Erro	A	70.350.000									
16 Túnel de Mezkiritz	A	12.800.000									
17 Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad	A	4.000.000									

PAMPLONA - FRANCIA POR VELATE

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
18 Túnel de Ezkaba - enlace Oricain	A	2.250.000									
19 Variante de Ostiz - Etuláin	A	15.000.000									
20 Variante de Olagüe - Ventas de Arraitz (incluida Vte. de Arraitz)	A	26.250.000									
21 Accesos sur a Bera	A	1.200.000									
22 Enlace de Sunbilla	A	3.000.000									
23 Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad	A	4.000.000									

PAMPLONA - FRANCIA POR DANTXARINEA

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
24 Variante de Irurita - Elizondo	A	11.080.000									
25 Variante de Dantxarinea	A	5.000.000									
26 Travesía de Dantxarinea	A	1.000.000									

TUDELA-TARAZONA

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
27 Accesos a Murchante	A	3.660.000									

Obras ejecutadas
■ Ejecutada
■ Ejecutada con adelanto

Obras en ejecución
■ En ejecución en plazo
■ En ejecución con adelanto
■ En ejecución con retraso

Obras no iniciadas
■ No iniciada en plazo
■ No iniciada con retraso

F Financiación

PAMPLONA - IRURTZUN

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
28 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (I)	A	5.040.000									
29 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (II)	A	3.060.000									

RED DE INTERÉS DE LA COMUNIDAD FORAL

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
30 Mendavia-Agoncillo	A	15.000.000									
31 Tafalla - Peralta	A	8.720.000									
32 Peralta - Rincón de Soto	A	5.560.000									
33 Rotonda de acceso al Polígono Industrial de Rocaforte en Sangüesa	E	400.000									
34 Caparroso - Mélida	A	7.700.000									
35 Carcastillo - Límite provincia de Zaragoza (incluidas variantes)	A	5.000.000									
36 Sesma - Lodosa	A	3.000.000									
37 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad	A	2.000.000									
38 Variante de Mendavia	A	4.850.000									
39 Variante de Lodosa	A	5.380.000									
40 Variante de Azagra	A	10.940.000									
41 Variante de Milagro	A	6.710.000									
42 Variante de Valtierra y Arguedas	A	9.240.000									
43 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad (Eugui)	A	700.000									
44 Conjunto de actuaciones para la mejora funcionalidad: Auritz/Burquete - Ezcároz - Ochagavía - Isaba	A	6.000.000									
45 Murillo de Lónguida - Villaveta	A	4.400.000									
46 Desdoblamiento tramo: Huarte - Egüés	A	7.500.000									
47 Conjunto de actuaciones para la mejora de la funcionalidad	A	2.000.000									
48 Rotonda de acceso a Lumbier	E	400.000									

Obras ejecutadas

- Ejecutada
- Ejecutada con adelanto

Obras en ejecución

- En ejecución en plazo
- En ejecución con adelanto
- En ejecución con retraso

Obras no iniciadas

- No iniciada en plazo
- No iniciada con retraso

F Financiación

RED DE INTERÉS DE LA COMUNIDAD FORAL

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
49 Desdoblamiento tramo: Enlace A-68 - AP-68	E	17.000.000									
50 Acceso al Polígono Industrial de Cintruénigo	A	2.500.000									
51 Accesos a Tudela	A	2.000.000									
52 Accesos Valles Pirenaicos. Reforma Puerto Iso (I) - Orradre	A	3.500.000									
53 Actuaciones puntuales de mejora del tramo Domeño - Navascués	A	1.600.000									
54 Campanas - Yárnoz	A	3.760.000									
55 Cáseda - Carcastillo	A	6.600.000									
56 Puente la Reina - Mendigorriá	A	3.000.000									
57 Mendigorriá - Larraga	A	5.160.000									
58 Peralta - Altos de Peralta	A	3.500.000									
59 Altos de Peralta - Andosilla	A	3.580.000									
60 Venta de Arlás - Marcilla	A	2.000.000									
61 Puente de Marcilla	A	2.000.000									
62 Allo - Sesma	A	4.290.000									
63 Enlace de Arazuri (A-15) - Etxauri	A	2.400.000									
64 Actuaciones puntuales de mejora de la funcionalidad	A	3.000.000									

RED LOCAL

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
65 Caparroso - Traibuenas - Santacara	A	6.020.000									
66 Arce - Auritz/Burguete	A	4.660.000									
67 Mejora de intersección de Lusarreta	A	500.000									
68 Irurita - Eugui	A	5.600.000									
69 Cuatro Bordas - Irati	A	7.070.000									
70 Itoiz-Garralda. Tramo: Oroz-Betelu - NA-140	A	1.480.000									

Obras ejecutadas

- Ejecutada
- Ejecutada con adelanto

Obras en ejecución

- En ejecución en plazo
- En ejecución con adelanto
- En ejecución con retraso

Obras no iniciadas

- No iniciada en plazo
- No iniciada con retraso

F Financiación

RED LOCAL

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
71 Cruce NA-2101 - Cruce de Imirizaldu	A	1.360.000									
72 Cruce NA-150 - NA-2101	A	500.000									
73 Accesos a Sansoain	A	720.000									
74 Accesos a Zabalza (Urraúl Alto)	A	220.000									
75 Accesos al Monasterio de Leyre	A	800.000									
76 Accesos a Azpa	A	400.000									
77 Accesos a Mendióroz	A	360.000									
78 Accesos a Yelz	A	480.000									
79 Accesos a Uroz	A	240.000									
80 Accesos a Redín	A	980.000									
81 Accesos a Lerruz	A	480.000									
82 Accesos a Beortegui	A	940.000									
83 Accesos a Irure	A	200.000									
84 Accesos a Ardaiz	A	480.000									
85 Accesos a Aintztoa	A	940.000									
86 Accesos a Esnotz	A	820.000									
87 Accesos a Mezkiritz	A	200.000									
88 Accesos a Osteriz	A	500.000									
89 Accesos a Ilarratz	A	400.000									
90 Setoain - Errea	A	2.060.000									
91 Accesos a Akerreta	A	350.000									
92 Accesos a Cemboriain	A	400.000									
93 Accesos a Unciti	A	360.000									
94 Accesos a Najurieta	A	800.000									
95 Accesos a Alzórriz	A	960.000									
96 Accesos a Oscáriz	A	180.000									
97 Accesos a Loizu	A	360.000									
98 Iriso - Tabar	A	6.600.000									

Obras ejecutadas
 Ejecutada
 Ejecutada con adelanto

Obras en ejecución
 En ejecución en plazo
 En ejecución con adelanto
 En ejecución con retraso

Obras no iniciadas
 No iniciada en plazo
 No iniciada con retraso

F Financiación

RED LOCAL

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
99 Puente sobre el río Irati entre NA-150 y el cruce de San Vicente (Urraúl Bajo)	A	1.300.000									
100 Accesos a Inbuluzketa	A	800.000									
101 Iragi - Urtasun	A	700.000									
102 Accesos a Usetxi	A	1.900.000									
103 Accesos a Leranotz	A	90.000									
104 Accesos a Zilbeti	A	7.000.000									
105 Cascante - Ablitas	A	1.140.000									
106 Mejora del puente sobre la AP-68	A	1.500.000									
107 Accesos a Arano	A	1.200.000									
108 Accesos a Arantza	A	2.160.000									
109 Urrotz - Saldías	A	3.600.000									
110 Belzunce - Usi	A	930.000									
111 Arístregui - Osinaga	A	1.340.000									
112 Jauntsaratz - Beruete	A	1.200.000									
113 Accesos a Eltzaburu	A	1.200.000									
114 Gorrontz - Olano	A	640.000									
115 Gulina - Aróstegui	A	4.120.000									
116 Valle de Imotz	A	2.740.000									
117 Leitza - Goizueta (Mejora de curvas)	A	1.500.000									
118 Ollacarizqueta - Nuin	A	1.350.000									
119 Accesos a Anotz	A	1.330.000									
120 Accesos a Urdax	A	500.000									
121 Bera - Lizuniaga	A	1.520.000									
122 Accesos a Torres de Elorz	A	3.000.000									
123 Carrascal - Verja de Bariain	A	2.110.000									
124 Garinoain - Leoz	A	2.730.000									
125 Pueyo - Alto de Lerga	A	2.990.000									

Obras ejecutadas

- Ejecutada
- Ejecutada con adelanto

Obras en ejecución

- En ejecución en plazo
- En ejecución con adelanto
- En ejecución con retraso

Obras no iniciadas

- No iniciada en plazo
- No iniciada con retraso

F Financiación

RED LOCAL

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
126 Accesos a Leache	A	1.280.000									
127 Accesos a Moriones	A	950.000									
128 Accesos a Solchaga	A	1.500.000									
129 Accesos a Amatriain	A	2.250.000									
130 Accesos a Sansoain	A	400.000									
131 Accesos a Buñuel	A	620.000									
132 Buñuel. Accesos puente	A	620.000									
133 Accesos a Gallipienzo	A	1.710.000									
134 Cáseda - Gallipienzo	A	1.490.000									
135 Mejora del Puente sobre el río Aragón entre Mélida y Santacara	A	6.000.000									
136 Cizur Menor - Campanas	A	2.740.000									
137 Eskirotz - Noáin	A	2.000.000									
138 Noáin - Salinas de Pamplona	A	590.000									
139 Arlegui - Beriain	A	920.000									
140 Salinas de Pamplona - Esparza de Galar	E	700.000									
141 Beriain - Subiza	A	1.240.000									
142 Accesos a Úcar	A	180.000									
143 Accesos a Biurrún (Ondarra - Sanatorio)	A	1.260.000									
144 Carrascal - Artajona	A	2.720.000									
145 Artajona - Tafalla	A	2.180.000									
146 Accesos a Olcoz	A	300.000									
147 Cruce de Artajona - Venta de Arlas	A	4.340.000									
148 Mendavia - La Barca	A	950.000									
149 Peralta - Funes - Marcilla	A	1.690.000									
150 Vía Romana	A	2.680.000									
151 Cascante - N-113	A	4.650.000									
152 N-113 - Fitero	A	1.240.000									

Obras ejecutadas

- Ejecutada
- Ejecutada con adelanto

Obras en ejecución

- En ejecución en plazo
- En ejecución con adelanto
- En ejecución con retraso

Obras no iniciadas

- No iniciada en plazo
- No iniciada con retraso

F Financiación

RED LOCAL

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
153 Fitero - Valverde	A	2.180.000									
154 Accesos a Ugar	A	330.000									
155 Mejora de accesos al Valle de Yerri por Grocin	A	3.180.000									
156 Irurtzun - Ororbia	A	9.360.000									
157 Accesos a Zabalza	A	200.000									
158 Puente la Reina-NA-700	A	1.800.000									
159 Beasoain	A	60.000									
160 Eguillor	A	300.000									
161 Puerto de Lizarraga - Arbizu	A	1.420.000									
162 Accesos a Dorrao	A	230.000									
163 Accesos a Lerate	A	1.400.000									
164 Améscoa Alta	A	2.550.000									
165 Accesos a Baríndano	A	150.000									
166 Accesos a Echávarri	A	480.000									
167 Accesos a Zudaire (colonia escolar)	A	150.000									
168 Accesos a Ecala	A	240.000									
169 Artaza - Urra	A	900.000									
170 Accesos a Baquedano (incluido puente)	A	3.000.000									
171 Accesos a Gollano	A	400.000									
172 Aguilar de Codés	A	900.000									
173 Acceso a Nazar	A	1.400.000									
174 Viana - Aras	A	4.200.000									
175 Accesos a Galbarra en el Valle de Lana	A	3.500.000									
176 Accesos a Asarta	A	200.000									
177 Accesos a Arteaga	A	900.000									
178 Accesos a Etayo	A	400.000									
179 Oco - Otiñano (P.K. 10,0 a 12,6)	A	800.000									

Obras ejecutadas

- Ejecutada
- Ejecutada con adelanto

Obras en ejecución

- En ejecución en plazo
- En ejecución con adelanto
- En ejecución con retraso

Obras no iniciadas

- No iniciada en plazo
- No iniciada con retraso

F Financiación

RED LOCAL

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
180 Accesos a Labeaga	A	330.000									
181 Accesos a Arbeiza	A	250.000									
182 Irurtzun - Madotz - Lekunberri	A	4.340.000									
183 Nueva carretera y nuevo puente en Sangüesa (NA-5410)	A	15.000.000									
184 Puente de Zangitu. Altsasu/Alsasua (NA-2410)	A	2.000.000									
185 Enlace de Galar en la A-12 - Gazólaz (A-12/NA-7015)	E	3.000.000									

VARIANTES DE POBLACIÓN

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
186 Variante de Fustiñana	A	10.500.000									
187 Variante de Cabanillas	A	9.000.000									
188 Variante de Marcilla	A	3.000.000									
189 Variante Sur de Tafalla	A	8.000.000									
190 Variante de Ororbia	A	8.000.000									
191 Variante de Lesaka	A	7.500.000									
192 Variante de Ribaforada	A	3.000.000									
193 Variante de Cortes	A	4.400.000									
194 Variante de Cascante	A	7.500.000									
195 Variante de Irurtzun	A	1.500.000									
196 Variante de Viana	A	3.000.000									
197 Variante Norte de Estella	A	8.800.000									

Obras ejecutadas

- Ejecutada
- Ejecutada con adelanto

Obras en ejecución

- En ejecución en plazo
- En ejecución con adelanto
- En ejecución con retraso

Obras no iniciadas

- No iniciada en plazo
- No iniciada con retraso

F Financiación

COMARCA DE PAMPLONA

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
198 Desdoblamiento: Olaz - Olloqui	A	19.070.000									
199 Desdoblamiento: Olloqui - Túneles de Ezcaba	A	4.300.000									
200 Rotonda de Sarriguren. FASE I	A	1.420.000									
201 Rotonda de Sarriguren. FASE II	A	2.000.000									
202 Rotonda de Berriozar	A	6.000.000									
203 Rotonda de Noáin	A	1.000.000									
204 Semienlace de Mutiloa	A	2.000.000									
205 Enlace de la Estación del Tren de Alta Velocidad	E	12.000.000									
206 Enlace de la Ikastola San Fermín	E	6.000.000									
207 Desdoblamiento tramo: San Jorge - puente de Landaben	A	6.500.000									
208 Desdoblamiento tramo: Variante de Orcoyen - enlace de Arazuri	A	2.300.000									
209 Rotonda de Huarte	E	3.000.000									
210 Reforma Talluntxe - Aeropuerto - Noáin	A	2.000.000									
211 Labiano - Aranguren	A	3.000.000									
212 Variante de Eskirotz	E	13.300.000									
213 Vial: A-12 - Zizur Mayor - Eskirotz (una calzada)	A	5.000.000									
214 Vial: A-12 - Zizur Mayor - Eskirotz (desdoblamiento)	E	7.500.000									
215 Puente Barañain - Landaben	A	2.600.000									
216 Guendulain - Enlace de Arazuri	E	12.000.000									
217 Vial RVP8	E	6.260.000									
218 Accesos sur a Pamplona - Vial Donapea	A	5.000.000									
219 Accesos Sur a Barañain y enlace N-111 - A-15	E	7.000.000									
220 Desarrollo Estudio Informativo Super-Rondas de Pamplona	A	1.000.000									

Obras ejecutadas

- Ejecutada
- Ejecutada con adelanto

Obras en ejecución

- En ejecución en plazo
- En ejecución con adelanto
- En ejecución con retraso

Obras no iniciadas

- No iniciada en plazo
- No iniciada con retraso

F Financiación

VARIOS

Actuación	F	Presupuesto	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
221 Adecuación de los Túneles de Carretera a la Directiva Comunitaria de Seguridad en túneles. FASE I	A	1.600.000									
222 Adecuación de los Túneles de Carretera a la Directiva Comunitaria de Seguridad en túneles. FASE II	A	9.580.000									
223 Plan de acción de aplicación de la Ley de Ruidos	A	10.000.000									
224 Adecuación de pasos de fauna en infraestructuras en servicio	A	3.000.000									
225 Estudios sobre la conexión Pamplona - Francia por Luzaide/Valcarlos	A	320.000									
TOTAL		1.125.910.000									
	Presupuesto ordinario (A)	795.830.000									
	Convenio con SPRIN (C)	2.330.000									
	Peaje Sombra (D)	232.100.000									
	Financiación por terceros (E)	95.650.000									

RESUMEN DE LA SITUACIÓN DE LAS ACTUACIONES DEL III PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS DE NAVARRA 2010 - 2018

A 31 de diciembre de 2014

Actuación	Cantidad	Presupuesto
I Obras ejecutadas con adelanto	4	11.650.000 €
II Obras ejecutadas en plazo	9	267.280.000 €
III Obras en ejecución con adelanto	0	0
IV Obras en ejecución en plazo	5	19.100.000 €
V Obras en ejecución con retraso	1	18.000.000 €
VI Obras no iniciadas con retraso	30	287.420.000 €
VII Obras no iniciadas en plazo	176	522.460.000 €
TOTAL 2010 - 2018	225	1.125.910.000 €
TOTAL 2010 - 2014	19	316.030.000 €

Obras ejecutadas
 Ejecutada
 Ejecutada con adelanto

Obras en ejecución
 En ejecución en plazo
 En ejecución con adelanto
 En ejecución con retraso

Obras no iniciadas
 No iniciada en plazo
 No iniciada con retraso

Financiación

PROYECTOS

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS



VARIANTE SUR DE TAFALLA

FASE 2

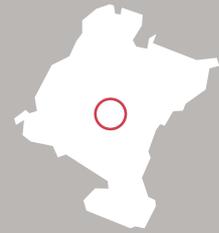
El proyecto de la variante sur de Tafalla de la carretera NA-132, carretera de Estella a Sangüesa, desarrolla la alternativa seleccionada en el Estudio Informativo aprobado en marzo de 2011 con alguna modificación consecuencia de considerar las alegaciones que se hicieron al proyecto en la primera información pública.

El itinerario completo de la variante se divide en dos fases o proyectos, correspondiendo el presente a la Fase 2, en la que se define el tramo de variante que discurre de forma paralela a la autopista de Navarra AP-15 desde el actual enlace con la N-121 hasta la conexión con la carretera NA-132 existente, al este del núcleo urbano de Tafalla. La longitud de este tramo es de 1.660 metros. Además el proyecto contempla un nuevo ramal de salida para los vehículos que proceden de Pamplona por la autopista y se dirigen hacia Sangüesa por la carretera NA-132.

La variante proyectada tiene una sección bidireccional de dos carriles de 3,50 metros y arcenes de 1,50 metros. Tiene su inicio en el enlace "Tafalla Sur", donde se proyecta una intersección entre dos de los ramales del enlace actual y la nueva carretera. La nueva intersección se trata de una glorieta en la que se interrumpe la circulación giratoria en un punto para aumentar la fluidez de tráfico.

Tras su inicio en la glorieta, la variante se dirige hacia el norte disponiéndose de forma paralela a la calzada sentido Pamplona de la autopista, y eleva su rasante con una pendiente del 5% para cruzar sobre la línea de ferrocarril Castejón – Alsasua mediante una estructura, salvando igualmente dos caminos existentes localizados a ambos lados de la infraestructura ferroviaria. Tras cruzar dicha línea, la traza continúa paralela a la autopista con pendientes suaves y rasante próxima al terreno natural. Hacia el final, la traza comienza a separarse ligeramente de la autopista para conectar con la nueva glorieta proyectada en la conexión con la carretera NA-132 actual. Esta glorieta tiene conexión con la autopista mediante un ramal que dará acceso a la calzada sentido Pamplona, que permitirá aumentar la accesibilidad del núcleo urbano de Tafalla a la autopista. También evita un mayor recorrido a aquel tráfico que procedente de Sangüesa tenga como destino Pamplona. A su vez, se prevé la conexión del futuro polígono industrial previsto al este de la autopista a esta glorieta.

En la otra margen de la autopista, se ha previsto un ramal de salida para los vehículos que proceden de Pamplona por la autopista y quieren salir dirección Sangüesa. Este ramal entronca con la carretera NA-132, resolviéndose la intersección con la misma y caminos mediante una glorieta cerrada.



DATOS DE LA OBRA

En el 2014 se aprobó definitivamente este proyecto.

CONSULTOR

AZIERTA INGENIERÍA S.L.

FECHA DE APROBACIÓN PROVISIONAL

O.F. 90/2013 de 15 de julio / B.O.N. nº153 de 9 de agosto de 2013

FECHA DE APROBACIÓN DEFINITIVA

O.F. 33/2014, de 29 de abril, del Consejero de Fomento /B.O.N. nº 93 de 15 de mayo de 2014

PRESUPUESTO DE LA OBRA PROYECTADA

6.534.794,09 € (IVA excluido)



PROYECTO DE MEJORA DE LA INTERSECCIÓN DE LAS CARRETERAS N-121 (PAMPLONA-TUDELA)

P.K. 26+480 Y LA NA-8601 (ACCESO A GARÍNOAIN)

Durante el 2014 se le encomendó a CINTEC, S.L., la redacción de “Proyecto de mejora de la intersección de las carreteras N-121 (Pamplona-Tudela), P.K. 26+480 y la NA-8601 (Acceso a Garínoain)” por un importe de 7.260,00€ (IVA incluido).

El proyecto trata de resolver los problemas que se han detectado en la carretera N-121 (Pamplona-Tudela) Km 26,5, en la intersección con la carretera NA-8601 (Travesía de Barásóain-Garínoain). La problemática se presenta en la incorporación de los vehículos de grandes dimensiones (pesados y autobuses) desde la carretera NA-8601, a la circulación en sentido sur (Tudela) de la carretera N-121. El giro a derechas desde la NA-8601 para la incorporación a la circulación en sentido norte (Pamplona) no puede realizarse por motivos de espacio para los vehículos pesados, y sólo se permite a los vehículos ligeros.

La configuración de la intersección en forma de “V” muy cerrada, implica que, los vehículos pesados, principalmente autobuses, deben ubicarse de forma paralela a la

carretera N-121, y ocupar longitudinalmente toda la intersección. En este posicionamiento longitudinal, el conductor no puede visar correctamente la aproximación de vehículos desde el sentido norte de la carretera N-121, y además debe atender a la circulación procedente del sentido sur.

La solución adoptada es la de un carril central de espera (carril de aceleración y espera) en la N-121 para la incorporación en sentido sur (Tudela), y un carril de deceleración para incorporación directa desde la N-121 a la NA-6801. Con este carril central el conductor podrá realizar el giro a izquierdas o incorporación a la N-121 en dos fases, por un lado sólo debe preocuparse de la circulación sentido norte, y se posiciona en el carril central, y una vez realizada esta maniobra, incorporarse al carril sentido sur, acelerando en el carril central y mirando la circulación proveniente del norte.

El proyecto está aprobado definitivamente y el presupuesto de las obras proyectadas es de 328.025,34 € (IVA excluido).

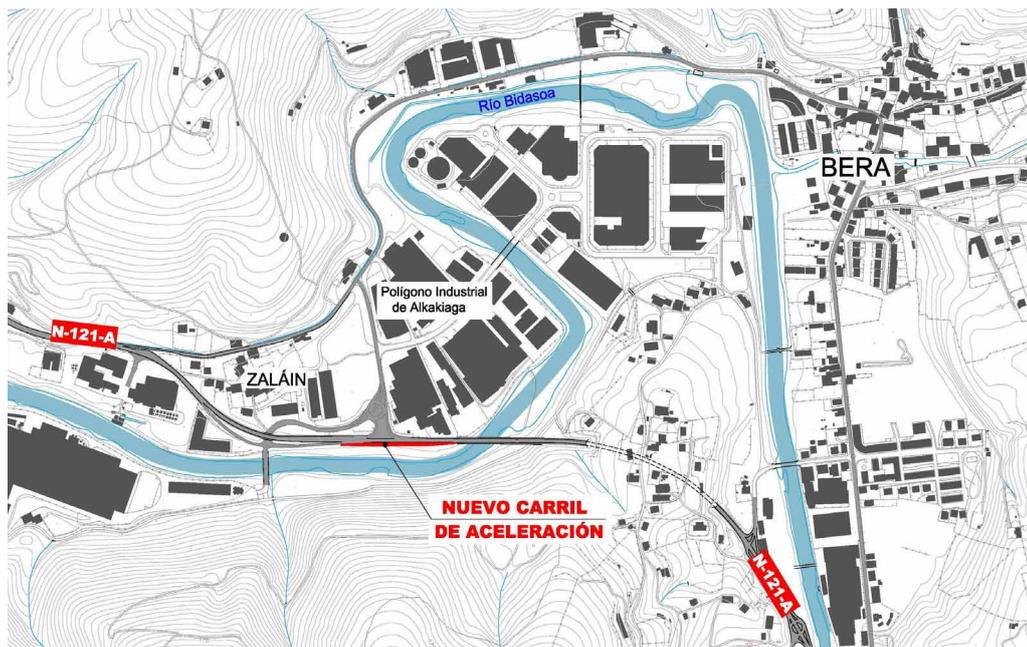
2



DATOS DE LA OBRA

CONSULTOR
CINTEC S.L.

PRESUPUESTO DE LA OBRA PROYECTADA
329.025,34 € (IVA excluido)



PROYECTO DE MEJORA DEL ENLACE DE ZALAIN DE LA CTRA. N-121-A EN BERA: ALARGAMIENTO DEL CARRIL DE ACELERACIÓN SENTIDO PAMPLONA (P.K. 64+700)

El Departamento de Fomento, está llevando a cabo una serie de actuaciones puntuales a lo largo de la carretera N-121A, con el objeto de mejorar la seguridad vial de la misma. En este contexto se encuadra la redacción de este Proyecto de Mejora de la Seguridad Vial en el Enlace de Zalain, en Bera, mediante la prolongación del carril de aceleración de la conexión del ramal proveniente de Zalain con la N-121A, sentido Pamplona. Este proyecto ha sido redactado por SERTECNA S.A.

El enlace de Zalain está situado en el PK 64+700 de la Ctra. N-121 A y da acceso a Bera y a su polígono industrial. En el ramal de incorporación a la N-121A, sentido Pamplona, hay un tramo de unos cien metros encajados entre la carretera y el río Bidasoa hasta llegar a la altura de la N-121-A, donde se hace la incorporación a la calzada principal en un tramo en cuña con una longitud de 30 m., que resulta corto para el tráfico existente y con un acuerdo vertical bastante brusco.

Para mejorar la seguridad vial de este enlace, se va a prolongar la longitud del citado ramal en un tramo de aproximadamente 200 m., ampliando el ancho de la plataforma de la

Ctra. N-121-A con un nuevo carril de aceleración, que finalice antes del puente sobre el río Bidasoa.

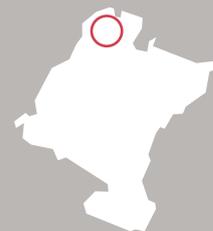
El objeto del Proyecto consiste en ampliar la calzada para poder realizar un carril de aceleración, con la longitud suficiente para que cumpla la Normativa L=200 m.

Esta ampliación obliga a realizar alguna medida de contención en el lado situado junto al río Bidasoa, ya que en la primera parte del tramo (L≈120 m.), el talud cae con fuerte pendiente hacia el río. Posteriormente, existe un ensanchamiento en la plataforma que permite el apoyo y la realización de la parte final del citado carril de aceleración.

El diseño de la estructura necesaria para la ampliación de la calzada está condicionado por dos limitaciones:

- La línea de flujo preferente, que no debe ser traspasada, requisito impuesto por la Confederación Hidrográfica del Norte.
- El tipo de terreno existente para la cimentación. Este terreno, según los resultados del estudio geotécnico, obliga a una cimentación profunda.

3



DATOS DE LA OBRA

CONSULTOR
CINTEC S.L.

PRESUPUESTO DE
LA OBRA PROYECTADA
329.025,34 € (IVA excluido)



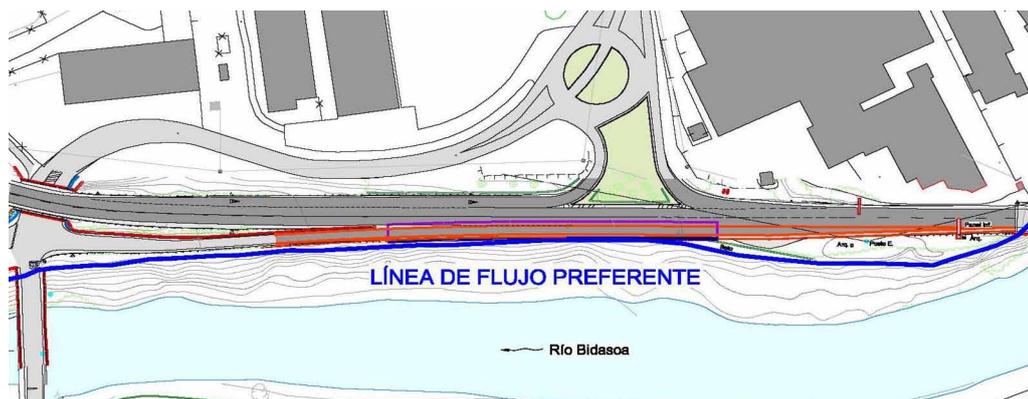
Para la realización de estas obras se estudiaron varias alternativas:

ALTERNATIVA 1: Muro de Contención

La realización de un muro de contención es la primera solución que se ha estudiado, pero se ha visto enseguida que tenía muchos problemas, ya que el cauce del río se encuentra a mucha altura (8-10 m.) y la cimentación debe ser a base de pilotes, ya que el estrato rocoso está a bastante profundidad (a unos 5 m. bajo el cauce) y, además, la línea de flujo preferente obligaría a que el muro fuera casi vertical, por lo que habrá que desechar un muro de escollera.

de los pilotes y, por último, se hormigonaría el alzado del muro. Esta solución implica la realización de una pantalla provisional en la zona interior del talud, a base de perfiles metálicos para contener las tierras de la zona de calzada (hay que recordar que existe mucho tráfico en esta carretera).

Un problema adicional es la realización de esta bancada, ya que la maquinaria de obra (de pilotaje, hormigonado, excavación de



El coste económico sería muy alto y además se afectaría a toda la vegetación de arbolado existente en la zona de talud entre el cauce y la carretera y asimismo se afectaría también de manera importante al cauce del río Bidasoa.

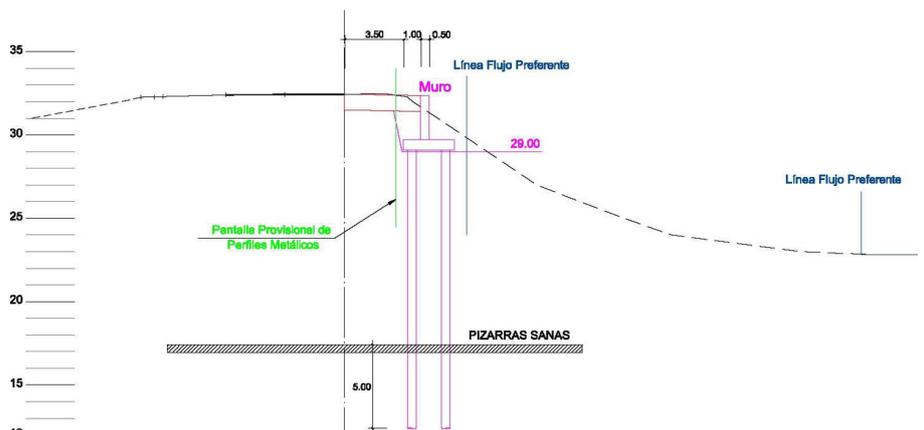
La ejecución de las obras resultaría muy complicada con posibilidad de corte total de la carretera.

tierras, etc.) debe entrar y salir por el mismo lado (y volver marcha atrás).

La ventaja de esa solución es que no se afecta tanto a la zona del talud y que se puede realizar la ampliación de la calzada sin llegar a la línea de flujo preferente, y tampoco se afecta al cauce del río.

ALTERNATIVA 2: Muro a media altura pilotado

Al tener que llevar la cimentación hasta el estrato rocoso, se ha pensado en una segunda solución, en la cual el muro tendría bastante menos altura, ya que se colocaría a unos 3 m. de la cota de rasante de la carretera. A esa altura se realizaría una berma o bancada en la zona de talud y allí se realizarían los pilotes para la cimentación del muro. Posteriormente, se realizaría el encepado de unión



ALTERNATIVA 2a: Muro a media altura sin pilotaje

Se ha estudiado también una alternativa parecida a la anterior pero sin cimentación profunda, con el objetivo de reducir el coste de las obras (hay que recordar que la longitud de los pilotes es grande).

La tensión sobre el terreno no resulta muy elevada (~ 1-1,5 Kg/cm), pero el problema radica en que las tensiones máximas están cerca del talud del río y en ese caso sería necesario un estudio detallado a nivel geotécnico para validar esta solución.

Según los resultados de los sondeos, el terreno existente es un relleno bastante heterogéneo con variaciones de consistencia, por lo que esta solución necesitaría de un estudio geotécnico más completo para ser tenida en cuenta.

ALTERNATIVA 3: Losas en vuelo con apoyos en la calzada (pilotaje y anclaje)

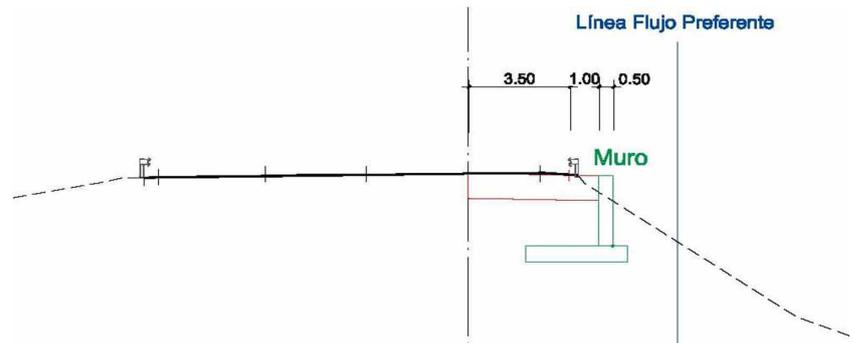
Siguiendo el mismo criterio que en la Alternativa 2, se ha buscado otra solución a base de colocar dos zunchos en la zona de la carretera y obtener la ampliación de la calzada mediante una losa de hormigón en vuelo (tipo las losas en vuelo de los puentes de carretera).

Esta losa se unirá y anclará a dos zunchos, de los cuales el exterior (hacia el vuelo) se pilotará (trabaja a compresión) y el interior (situado lo más lejos posible) se anclará con anclajes oblicuos en el estrato rocoso, para resistir la tracción del momento flector de vuelo.

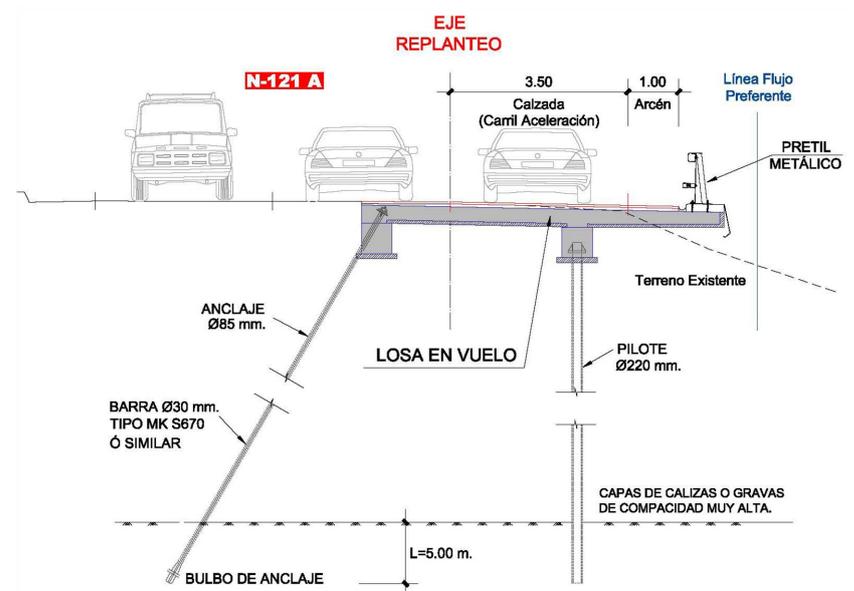
En el exterior de la losa se colocará un pretil metálico, según la Normativa vigente.

Esta solución sería algo más barata que la Alternativa 2, ya que el coste del pilotaje y anclaje sería menor que en la Alternativa 2, y, además, no habría que realizar la bancada a media altura, lo que supone una ventaja importante desde el punto de vista ambiental, ya que no se afecta a la vegetación existente ni tampoco al cauce del río. El plazo de ejecución de las obras también podría ser más corto.

La construcción de la losa implica la necesi-



dad de realizar un desvío provisional hacia el otro lado de la calzada, pero en este caso existe la ventaja de la existencia de carriles adicionales de entrada y salida del Enlace de Zalain y únicamente habrá que demoler un pequeño tramo de la mediana existente para realizar una zona pavimentada que permita que el tráfico de ese carril pueda tener continuidad.



ALTERNATIVA ELEGIDA

A la vista de las diferentes alternativas, el Departamento de Fomento ha elegido la Alternativa 3 “Losas en vuelo con apoyos en la calzada (pilotaje y anclaje)”, ya que conlleva una mayor seguridad (por cimentarse en el terreno rocoso), una mayor facilidad en la ejecución de las obras y una mínima afectación, tanto al cauce del río como a la vegetación existente. Esta alternativa ha sido la que se ha desarrollado en el proyecto.

El proyecto está aprobado definitivamente y presenta un presupuesto de las obras proyectadas es de 632.888,58 € (IVA excluido).



ESTUDIO DE ALTERNATIVAS PARA LA DUPLICACIÓN DE LOS TÚNELES DE BELATE Y Almandoz

EN LA CARRETERA N-121-A (PAMPLONA-BEHOBIA)

El documento define y compara las diversas alternativas de duplicación de los túneles de Belate y Almandoz en la carretera N-121-A (Pamplona-Behobia), y selecciona y propone la que mejor resultado ha obtenido en un análisis multicriterio (funcional, económico y medioambiental). Además incluye las posibles actuaciones a realizar en los actuales túneles, la definición y valoración de la campaña de trabajos geotécnicos a realizar en fase de proyecto y un estudio de financiación de la obra.

La Comunidad Foral de Navarra se encuentra situada en una posición geográfica, al norte de la Península Ibérica, que le debe servir para posicionarse como una de las áreas de mayor potencial para el desarrollo de las comunicaciones viarias de largo recorrido en las relaciones con Europa, así como a lo largo del Valle del Ebro. La mejora de la posición estratégica de Navarra, en materia de comunicaciones por carretera es, sin duda, una de las condiciones más eficaces para favorecer el desarrollo futuro de la Comunidad Foral, para garantizar la accesibilidad de sus habitantes de forma equilibrada en todo el territorio, y para favorecer las relaciones con las comunidades y territorios vecinos.

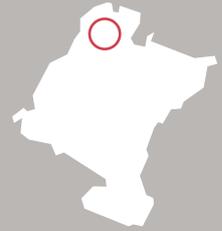
La carretera N-121-A se trata de uno de los Ejes Estratégicos que permite a Navarra la

comunicación con Francia y Europa. Los túneles de Belate y Almandoz, forman parte de este Eje Pamplona – Baztán – Francia por Belate. El diseño de este Eje se concibió en su momento como una Vía de Gran Capacidad, en base a amplios parámetros de diseño, pero sin considerar su transformación en Autovía. Teniendo en cuenta estas estrategias de comunicación, se lleva actuando en dicho eje desde el año 1990, habiéndose ejecutado la construcción de los túneles de Belate y Almandoz que entraron en servicio el 28 de noviembre de 1997. Presentan longitudes de 2,96 y 1,22 km respectivamente.

En la actualidad, el tramo de la carretera N-121-A donde se encuentran situados los túneles tiene una sola calzada para los dos sentidos de circulación, de tal forma que los tubos presentan un tráfico bidireccional. Los requisitos que se exigen hoy en día a los modernos túneles de carretera en cumplimiento de las normativas vigentes en materia de seguridad, son diferentes a los que estaban en vigor cuando se proyectaron los túneles existentes.

Por otro lado, la N-121-A, en el tramo objeto de estudio, soporta actualmente una intensidad media de vehículos de 7.500 veh/día, con un porcentaje de vehículos pesados del orden del 30%.

4



DATOS DE LA OBRA

**FECHA DE PUBLICACIÓN
EN EL PORTAL
DE CONTRATACIÓN**
22-04-2014

IMPORTE LICITACIÓN
70.247,93 (IVA excluido)

**PLAZO DE EJECUCIÓN DEL
ESTUDIO**
5 meses

ADJUDICACIÓN
3-07-2014

ADJUDICATARIO
SERS Consultores en
Ingeniería y arquitectura S.A.

IMPORTE DE ADJUDICACIÓN
54.090,91 (IVA excluido)

FIRMA DEL CONTRATO
29-07-2014

**RECEPCIÓN
DE LOS TRABAJOS**
18-12-2014

Por las razones expuestas, desde el Gobierno de Navarra, se considera fundamental la construcción de un nuevo tubo para cada uno de los dos túneles citados. En consecuencia, es por lo que se ha llevado a cabo este estudio inicial.

Como ya se ha comentado anteriormente, los túneles de Belate y Almandoz quedan ubicados en la carretera N-121-A, en el tramo comprendido entre Ventas de Arraitz y Zozaia. La longitud de los túneles es de 2.960 metros el de Belate y de 1.220 metros el de Almandoz. El tramo de carretera a cielo abierto entre los dos túneles tiene una longitud de unos 2 km. A estos tramos hay que añadir dos zonas más donde se define el trazado de los puntos de conexión entre la nueva calzada duplicada y la existente, siendo los actuales enlaces existentes a ambos lados con la carretera del puerto, los puntos óptimos de conexión. En el lado Sur hay tres carriles, dos de subida y uno de bajada y en el lado Norte existen actualmente cuatro carriles por lo que ya está realizada la transición. En consecuencia, se tiene una longitud total aproximada del tramo objeto del Estudio de 7,7 km (PP.KK. 27,0 a 34,7).

Establecido el ámbito del Estudio, su desarrollo se divide en tres fases bien diferenciadas:

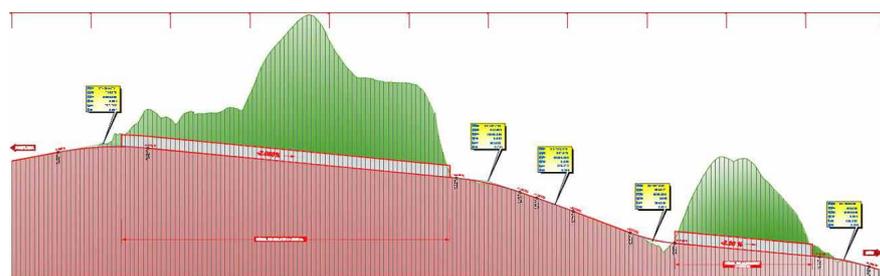
- **FASE A**
Estudio Zonal.
- **FASE B**
Definición y comparación de alternativas.
- **FASE C**
Desarrollo de la alternativa seleccionada.

En el Estudio Zonal se obtienen los datos del estado actual que permite caracterizar el territorio y la carretera existente. En esta fase se establecen las opciones posibles que resuelven la duplicación y se descartan aquellas que desde puntos de vista funcional y medioambiental resultan claramente inferiores. Culmina con la selección de las alternativas a desarrollar en la siguiente fase. Se desarrolla a escala 1/5000.

En la **FASE B**, en primer lugar, se definen los trazados de las alternativas sobre cartografía 1:1000. Se estudia desde puntos de vista técnicos, ambientales y territoriales, se valoran económicamente y se someten a comparación mediante método multicriterio, culminando con la propuesta de una alternativa ganadora.

En la **FASE C** se profundiza en esta alternativa concretando aspectos técnicos y económicos de cara a su posterior desarrollo.

El documento incluye, una Memoria, Planos y Valoraciones económicas que siguen este esquema de desarrollo. Por su parte, los anejos que completan la memoria se definen por contenido temático, ordenándose cada uno, al igual que el resto de documentos, según las tres fases de desarrollo del trabajo.



Concepción global de la alternativa seleccionada

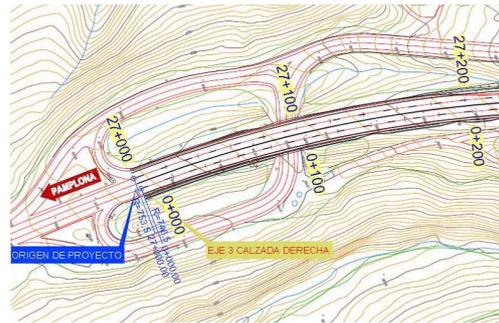
Del análisis multicriterio desarrollado, ha resultado seleccionada una alternativa. Esta alternativa consta de una nueva calzada situada a la izquierda (oeste) de la actual carretera, comenzando en el P.K. 27+000 y finalizando en el P.K. 34+647, totalizando una longitud de 7.647 m.

En su desarrollo se distinguen claramente 5 tramos:

- Tramo a cielo abierto previo al túnel de Belate (P.K. 27 a 28).
- Túnel de Belate (28 a 31).
- Tramo entre túneles (31 a 33).
- Túnel de Almandoz (33 a 34).
- Tramo final (34,2 a 34,65).

Comienza el proyecto en la intersección existente con la carretera antigua que sube al puerto de Belate, donde existen cuatro carriles que pasan a tres hasta el túnel (dos de subida y uno de bajada). Se produce un ripado hacia la derecha para evitar un deslizamiento existente en 27+500 y dar espacio a dos calzadas de 7 m, arcenes de 1,50 exteriores y 1,00 interiores, y mediana de 1 m con barrera rígida y caz de recogida de aguas. Se precisa de un muro de pie de terraplén en el P.K. 27+600 para evitar el alcance del río Ultzama.

El Estudio incluye, una Memoria, Planos y Valoraciones económicas según las tres fases de desarrollo del trabajo



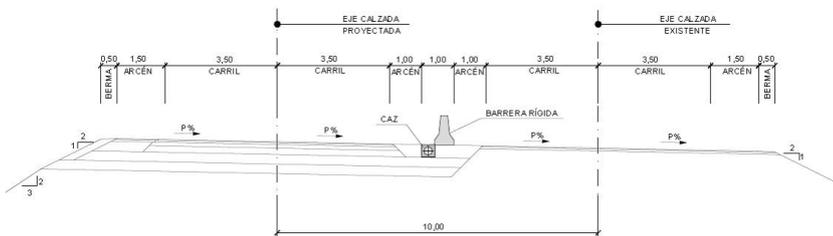
El nuevo túnel de Belate se posiciona de forma divergente al actual, con separaciones entre 29 y 150 m. Tiene una longitud de 2.893 m (67 m menos que el actual).

El emboquille sur se produce a 29 m del actual (medidos entre ejes), mientras que en el norte la separación alcanza casi los 100 m, condicionado por la presencia del centro de control y una pronunciada ladera lateral con una acusada problemática geotécnica que motivó la modificación del proyecto original (luego surgieron otra serie de problemas en el interior del túnel que se hubiesen evitado muy probablemente de seguir el trazado de proyecto).

Se han previsto cinco galerías de conexión entre túneles cada 500 m, resultando de las longitudes siguientes: 40-66-93-120-142. La central permite el paso de vehículos pesados y las otras 4 de vehículos ligeros.

A la salida del túnel de Belate, cambiando aquí el trazado del estudio de alternativas, el eje busca rápidamente la aproximación a la actual carretera, evitando un terraplén de gran altura que salía inicialmente. Se mantienen adosadas en un tramo de 1,3 Km, aprovechando parte de la actual plataforma y limitando el derrame de terraplén mediante muros de escollera.

SECCIÓN TIPO CALZADA ADOSADA EN CURVA
ESCALA 1:100



En 32+100 conecta la reposición de un acceso a fincas que se ha considerado necesario respetar. Se proyecta una rampa al 16% (igual a la existente) ascendiendo por el terraplén existente, en un primer tramo, y en banqueta sobre el nuevo terraplén en un segundo tramo. En 32+840 emboquilla el túnel de Almozoz de 1.212 m medidos a clave (20 m más que el actual), planteado en paralelo al actual a una distancia entre ejes de 30 m. Se prevén dos galerías de conexión separadas 400 m entre ellas y entre boca y galería.

El tramo final es una transición hasta quedar sobre la plataforma actual de 4 carriles en la intersección norte con la carretera antigua.

Se ha determinado el paquete de afirmado según el tráfico previsto; se ha estudiado el drenaje del tramo, proyectando las obras longitudinales y transversales necesarias.

En lo referente a estructuras se prevé la prolongación de un cajón bajo el que cruza un camino en 34+300. Se prevé más de un kilómetro de muros de escollera a pie de terraplén, con alturas de hasta 20 m.

Se han repuesto los caminos afectados (los indicados en el tramo entre túneles más un camino paralelo en 34+300 a 34+400 por donde discurre el Camino de Santiago del Baztán). Se han estudiado y previsto las correspondientes afecciones a servicios. Por último, dentro del Estudio Ambiental elaborado se han previsto los impactos y las medidas correctoras necesarias.



Valoración económica

Según lo expuesto en el Documento nº 3 de Valoraciones Económicas del documento el presupuesto base de licitación de las obras de la alternativa seleccionada asciende a 86.784.327,07€.

El desglose por capítulos es el que se expone a continuación:

1	Alternativa seleccionada	74.814.075,06 €
01.01	Movimiento de tierras	1.474.888,52 €
01.02	Afirmado	2.018.833,33 €
01.03	Drenaje	492.695,08 €
01.04	Estructuras	1.970.793,00 €
01.05	Túneles	64.452.710,00 €
01.05.01	Túnel de Belate	43.939.690,00 €
01.05.01.01	Obra civil	30.402.690,00 €
01.05.01.02	Instalaciones	13.537.000,00 €
01.05.02	Túnel de Almandoz	20.513.020,00 €
01.05.02.01	Obra civil	13.920.020,00 €
01.05.02.02	Instalaciones	6.593.000,00 €
01.06	Señalización, balizamiento y defensas	124.416,00 €
01.07	Reposiciones	333.990,00 €
01.08	Medidas correctoras de impacto ambiental	927.249,13 €
01.09	Gestión de residuos	1.500.000,00 €
01.10	Seguridad y salud	740.000 €
01.11	Varios	778.500,00 €
Presupuesto ejecución material		74.814.075,06 €
16% Gastos generales + beneficio industrial		11.970.252,01 €
Presupuesto base de licitación de la obra		86.784.327,07 €

Actuaciones en túneles existente

En el túnel de Belate y Almandoz existente se han valorado dos opciones, una que consiste básicamente en ir a mínimos y otra que prevé el revestimiento de ambos túneles.

Así, en la primera opción, de acuerdo con el seguimiento de la auscultación realizado hasta la fecha y los informes emitidos sobre las medidas de la instrumentación del túnel, las actuaciones sobre el sostenimiento se centran en las zonas de medición de convergencias (PP.KK. 29+559, 29+569, 29+584, 29+588, 29+607, 29+615 y 29+621). Se plantean las siguientes actuaciones:

- **Fase 1.** Saneamiento superficial y colocación de bulones Ø25 y 2 m. de longitud, anclados con resina con una disposición en malla 1,00x1,00 m sobre mallazo galvanizado de simple torsión con Ø de hilo 3 mm.
- **Fase 2.** Retirada de mallazo colocado en fase 1, saneamiento de hormigón existente y ejecución de nueva capa de gunita u hormigón proyectado de 15 cm. de espesor mínimo sobre mallazo electrosoldado 150x150x6 mm.

resistente al fuego, principalmente para las instalaciones de ventilación.

El conjunto de estas actuaciones tiene una valoración en ejecución material de 1.306.614,59 €, de los cuales 823.400,00 € corresponden al túnel de Belate y 483.214,59 € al túnel de Almandoz, en conjunto 1.515.672,93 €, base de licitación.

En cuanto a la segunda opción se ha valorado el desmontaje de instalaciones y paneles, el revestimiento del túnel (hormigón + lámina PVC + geotextil), la instalación de caz con arquetas sifónicas, la ampliación de aceras, el montaje de las instalaciones desmontadas y montaje de nuevo cableado resistente al fuego, el cambio en las instalaciones por paso a unidireccional de los túneles con la unidad, las actuaciones de automatización en sendos túneles y la inspección de la bóveda en ambos túneles y realización de actuaciones preventivas. Además en el túnel de Belate se contemplan actuaciones puntuales de refuerzo mediante instalación de bulones, saneamiento de hormigón existente, co-

En los túneles de Belate y Almandoz se debe de realizar una **inspección de la bóveda, y adecuar las instalaciones** para el cambio del sentido a unidireccional



En ambos túneles se debe de realizar una inspección de la bóveda, adoptando las medidas preventivas necesarias, y realizar la adecuación de las instalaciones para el cambio del sentido a unidireccional. Además, se ha estimado la necesidad de cambio del cableado existente a uno tipo afumex

locación de mallazo y nueva proyección de hormigón. En total la valoración estimada de ejecución material de las actuaciones en túneles existentes asciende a 6.227.416,00 € en Belate y 2.523.163,20 € en Almandoz, 8.750.579,20 € en su conjunto que ascienden a 10.150.671,87 € en licitación (sin IVA).

1
Túnel de Belate



Estudio económico financiero

El sobrecoste es moderado, del orden de un 30% en el caso del pago aplazado (método alemán), mientras que en el caso del peaje en la sombra es muy elevado.

Por otro lado la elevada tarifa unitaria que debería ser pagada por cada vehículo en el caso de peaje en la sombra (0,52 €/veh/km en ligeros y 0,90 €/veh/km en los pesados), muy superior a las tarifas unitarias de los peajes usuales (inferiores en general a 0,20 €/veh/km para ligeros), daría lugar a que la concesión computara a efectos de déficit público, perdiendo una de sus principales ventajas.

En el caso de del peaje pagado por el usuario, el TIR del proyecto obtenido para la tarifa de máximos ingresos es del 6,95%, inferior al umbral mínimo de rentabilidad exigido por los inversores (8%), por lo que para que la concesión fuera atractiva para el concesionario debería obtener adicionalmente a los ingresos de peaje una subvención por parte de la Administración.

Un problema añadido en el caso de peaje pagado por el usuario, es la reducción del tráfico que usaría la vía, con la consiguiente reducción de la rentabilidad social de la inversión. Además, las tarifas unitarias a pagar por los usuarios (0,79 €/veh/km en ligeros y 1,38 €/veh/km en los pesados) son muy superiores a los valores usuales de peajes en tramos con túneles (en general no superiores a 0,20 €/veh/km), por lo que se podrían producir problemas de aceptación social, especialmente entre los usuarios de relaciones las comarcas del Baztán y Cinco Villas, para los que la N-121-A es su única vía de acceso a Pamplona.

TABLA 1

Valor Actual Neto (VAN) de los Pagos a realizar por la Administración para cada uno de los sistemas analizados

Sistema de financiación	VAN de los pagos de la Administración descontados al 4% (base 2015)
Pagos por Administración	76.570.048 €
Método alemán pago en 5 años tras la puesta en servicio	98.083.208 €
Método alemán pago en 10 años tras la puesta en servicio	100.195.028 €
Peaje en la sombra concesión a 40 años	315.733.130 €
Peaje pagado por el usuario	-

En resumen, debido a los altos costes de inversión que tiene la actuación en estudio, no resultan indicados los métodos de peaje en la sombra ni de peaje por el usuario. En caso de ir a un fórmula mixta de Colaboración Público Privada (peaje pagado por usuario y subvención de la Administración), se tendría que habilitar una subvención muy elevada por parte de la administración. Teniendo en cuenta que la tarifa a cobrar al usuario debería establecerse en un máximo de 0,20 €/veh/km para ligeros y 0,35 €/veh/km para pesados y que se produce una reducción de tráfico entre el 5% y el 10% respecto al que existiría libre de peaje, para garantizar la rentabilidad de la concesión, la Administración debería subvencionar el 64% de la obra o alternatively pagar al Concesionario un peaje adicional al cobrado a los usuarios de 0,34 €/veh/km para ligeros y 0,59 €/veh/km para pesados.



ESTUDIO TÉCNICO DEL FUNCIONAMIENTO DE LA CARRETERA DE INTERÉS GENERAL N-121-A

PAMPLONA-BEHOBIA

El objeto del estudio es mejorar el conocimiento de esta vía de comunicación en cuanto a su funcionalidad y seguridad vial, realizar un estudio de la circulación e interacción con el resto de la red de carreteras y proponer aquellas mejoras que resuelvan o reduzcan las deficiencias encontradas.

El contrato se articula en cuatro partes diferenciadas:

- **Parte I.** Estudio del funcionamiento y la Seguridad Vial.
- **Parte II.** Análisis de circulación. Estudio de Tráfico.
- **Parte III.** Propuestas de diseño
- **Parte IV.** Estudio de la interacción de la N-121-A con otras vías de alta capacidad de la Cuenca de Pamplona (A-10, A-12, A-21, PA-30 y A-15)

Estudio del funcionamiento y la Seguridad Vial

El análisis previo se centra en inventariar toda la infraestructura afectada en su conjunto teniendo en cuenta los trazados en planta y alzado, su sección transversal, el perfil longitudinal y la tramificación.

A continuación un estudio de las velocidades a las que se circula en esta carretera. Para ello se ha registrado en seis recorridos distintos, tres por cada sentido, la velocidad a la que se puede circular con el flujo de circulación, es decir, siguiendo la corriente circulatoria normal, lo que se denomina “coche flotante”.

Estas velocidades se han registrado en un receptor GPS que permite representar en una gráfica las distancias y velocidades a las que se circula. Sobre estas gráficas se plasman igualmente las velocidades señalizadas en la carretera para apreciar el grado en que se ajustan las velocidades a la señalización.

Posteriormente un análisis de la accidentalidad ocurrida entre los años 2009-2014 en el que se localizan los tramos de accidentalidad elevada TAE y se indican las recomendaciones para la mejora de la Seguridad Vial.

4



DATOS DE LA OBRA

**FECHA DE PUBLICACIÓN
EN EL PORTAL
DE CONTRATACIÓN**
13-05-2014

IMPORTE LICITACIÓN
82.644,63 euros (IVA excluido)

**PLAZO DE EJECUCIÓN DEL
ESTUDIO**
8 meses

ADJUDICACIÓN
Resolución 639/2014, de 11 de septiembre, a Leber, Planificación e Ingeniería, S.A. y Daniel Herrero Ingeniería, S.L.P.

IMPORTE DE ADJUDICACIÓN
57.900,00 euros (IVA excluido)

FIRMA DEL CONTRATO
03-10-2014

**RECEPCIÓN
DE LOS TRABAJOS**
Todavía no se ha tramitado la liquidación

Análisis de circulación. Estudio de Tráfico

El estudio de tráfico del conjunto de la red viaria afectada se hace por medio del programa de simulación determinística Transmodeler.

Análisis del diseño

El análisis de diseño ha consistido en concretar las actuaciones que son necesarias realizar para la resolución de los problemas que se han identificado en los análisis previos y en el Estudio de Tráfico, así como establecer las características físicas por menorizadas que permitan que un nudo o tramo funcione con un nivel de Servicio adecuado, bajo unas condiciones de Seguridad Vial admisibles y teniendo en cuenta la topografía de la zona. Se ha estimado un presupuesto básico aproximado de cada una de las soluciones óptimas que se planteen y se ha realizado un estudio de Coste-Eficacia de otras posibles opciones.

Estudio de interacción del tráfico

El estudio de la interacción del tráfico de paso por Pamplona que utiliza la N-121-A, con las Autovías de la Barranca (A-10), del Camino de Santiago (A-12) y la del Pirineo (A-21); así como con las Rondas de Pamplona (PA-30) y la de Pamplona Este (A-15) por medio de encuestas pantalla mediante lectura de matrículas, con objeto de determinar las actuaciones que son necesarias realizar para potenciar el uso de las mismas de estos movimientos con objeto de evitar que el tráfico de paso circule por el centro de Pamplona.

Valoración y conclusiones

De los análisis realizados se extraen las conclusiones respecto de las características de la N-121-A:

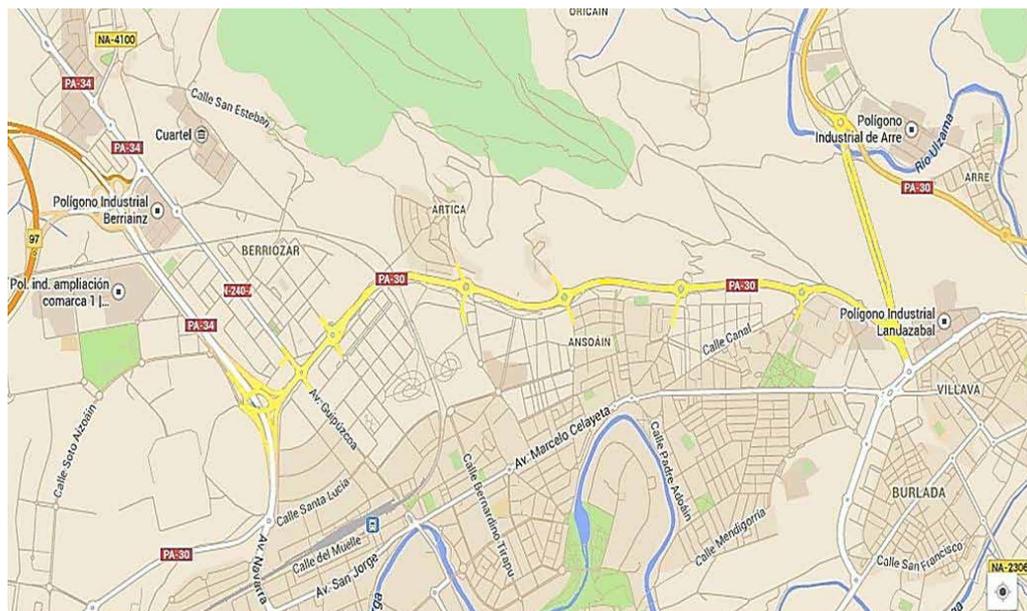
- Tiene una doble función de alta capacidad para vehículos de paso y carretera vertebradora del Norte de Navarra para conectar con la capital.
- Tiene un exceso de accidentalidad.
- Tiene un Nivel de Servicio aceptable.
- Exceso de intersecciones con posibilidad de giros a la izquierda de caminos rurales, zonas industriales y carreteras secundarias.
- Heterogeneidad en los nudos.
- Circula un exceso de vehículos pesados (>20%).
- La velocidad es elevada y sobrepasa con creces la velocidad señalizada.
- El tráfico de largo recorrido no atraviesa Pamplona si no que utiliza las vías de alta capacidad externas, fundamentalmente las del Este.

Propuestas de actuación

Las propuestas de actuación han consistido en

- Homogeneización de las intersecciones a nivel existentes con las carreteras secundarias anulando los cayados actuales y reconvirtiéndolas en intersecciones en T con terceros carriles para giros a la izquierda.
- Creación de puntos de cambio de sentido a lo largo de toda la vía con la creación de miniglorietas en las patas secundarias de las intersecciones en T anteriormente referidas.
- Reconversión de la carretera de un carril por sentido con carriles para vehículos lentos en puntos singulares, en una vía de alta capacidad tipo 2+1, con la correspondiente modificación del concepto carril de vehículos lentos por el carril de vehículos rápidos y la correcta señalización en cuanto a la longitud de cada tramo con posibilidad de adelantamiento y la distancia hasta el siguiente una vez finalizado cada uno de ellos. Se prevé que los tramos tengan un máximo en torno a los 2 km y un mínimo de 500 metros.
- Mejoras de la señalización en cuanto al recordatorio de la velocidad permitida en cada uno de los tramos situados a continuación de intersecciones con indicación de reducción de velocidad.
- Aumento del tramo periurbano en el extrarradio de Pamplona modificando las intersecciones actuales en los 3 primeros kilómetros para reconvertirlas en glorietas cerradas anulando todos los giros a la izquierda.
- Modificación de dos zonas industriales con carácter periurbano en zonas urbanas: una en el extremo norte y otra en su parte central, mediante iluminación, aceras y la modificación de las intersecciones existentes. Se baraja la posibilidad de reconvertirlas en semiglorietas unidas mediante una mediana distantes 1 km aproximadamente.

El estudio de tráfico de la N-121-A Pamplona-Behobia se hace por medio del programa de simulación determinística Transmodeler



ESTUDIO TÉCNICO DEL FUNCIONAMIENTO DE LA VÍA DESDOBLADA PA-30-3

RONDA DE PAMPLONA TRAMO DEL P.K. 12+700 Y EL 18+800

Este es un estudio interno del Servicio de Estudios y Proyectos, realizado por Juan Miguel Martínez Luri, ICCP especializado en tráfico. La realización del mismo parte de la preocupación por la alta siniestralidad registrada y los problemas de circulación observados en este tramo de infraestructura durante las horas punta del día.

Con este estudio se ha pretendido evaluar la situación actual de la PA-30 en lo referente al nivel y calidad de servicio que percibe el usuario, a la capacidad de la infraestructura para atender a la demanda así como a la seguridad vial. Posteriormente se ha valorado la necesidad de actuaciones que pudieran subsanar las carencias encontradas y por último se han planteado propuestas concretas de actuación.

Para plantear el presente estudio técnico resulta necesario en primer lugar acotar su ámbito.

El tramo estudiado se ha dividido en tres partes diferenciadas:

- Zona urbana.
- Zona periurbana.
- Túnel y zona de influencia.

El estudio se centra en analizar la situación actual de la infraestructura para evaluar el estado en el que se encuentra, en lo referente

a su capacidad (ver si la infraestructura es capaz o no de atender a toda la demanda), el nivel de servicio que presta (la calidad con la que atiende a la demanda) la seguridad vial con la que se circula. Para ello se justifica la hora de diseño que se adopta (que estará comprendida entre la hora 30 y la hora 150, s/ Norma 3.1-IC)

El análisis se centra fundamentalmente en los nudos viarios y en su zona de influencia, que son siempre los elementos más críticos de la red viaria tanto por capacidad como por seguridad vial.

El procedimiento de trabajo seguido es el siguiente:

- **Paso 1:** Diseño geométrico nudos. Caracterización y evaluación.
- **Paso 2:** Seguridad de la circulación en nudos. Caracterización y evaluación.
- **Paso 3:** Infraestructura en su conjunto. Aspectos generales. Evaluación.
- **Paso 4:** Establecer la hora de análisis y el objetivo de nivel de servicio.
- **Paso 5:** Aforos. Intensidad real y demanda.
- **Paso 6:** Estado del tráfico. Análisis de circulación.
- **Paso 7:** Valoración y conclusiones.

5



De los diferentes tipos de modelos que se utilizan en la actualidad para análisis de circulación (empíricos, analíticos, simulación), se ha optado por elegir un modelo de tipo analítico microscópico utilizado por SIDRA para el análisis de glorietas.

Todos los nudos viarios presentes en la infraestructura son de tipo glorieta. Para cada una de ellas se ha elaborado una ficha donde se muestran los aspectos geométricos más influyentes en la capacidad, nivel de servicio y seguridad vial

A la hora de estudiar las condiciones de circulación además de analizar cada elemento viario por separado se ha analizado la infraestructura como un conjunto. Para ello se han evaluado:

- Uniformidad y consistencia de un itinerario.
- Idoneidad de los nudos de acuerdo a la IMD de la PA-30 y de las vías secundarias.
- Idoneidad de los nudos de acuerdo a las particularidades del entorno.
- Siniestralidad de la PA-30.

El procedimiento para la realización de los aforos necesarios para el Estudio ha sido el siguiente:

- Paso 1: Acotar las horas de mayor intensidad a lo largo del año.
- Paso 2: Hora de análisis y niveles de servicio más adecuados.
- Paso 3: Diseño del aforo.
- Paso 4: Resultados obtenidos.

La información obtenida de los aforos se ha utilizado como dato de partida para realizar un análisis de circulación en glorietas mediante el programa informático SIDRA INTERSECTION 5.0 de la empresa Sidra Solutions.

De los análisis realizados se extraen las conclusiones definidas por los siguientes aspectos:

- Demanda actual en la PA-30 tramo 3 y vías adyacentes, determinada a partir de los aforos realizados.
- Capacidad y nivel de servicio, determinada a partir de un análisis de circulación empleando un modelo analítico de carácter microscópico (Sidra Intersection 5.1).
- Seguridad vial y siniestralidad, condicionada por el diseño geométrico de la vía y su estado de conservación, el tipo de usuario predominante, la ausencia o existencia de usuarios vulnerables (ciclistas y peatones), y las características del tráfico y el comportamiento de los conductores.

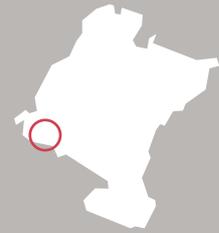
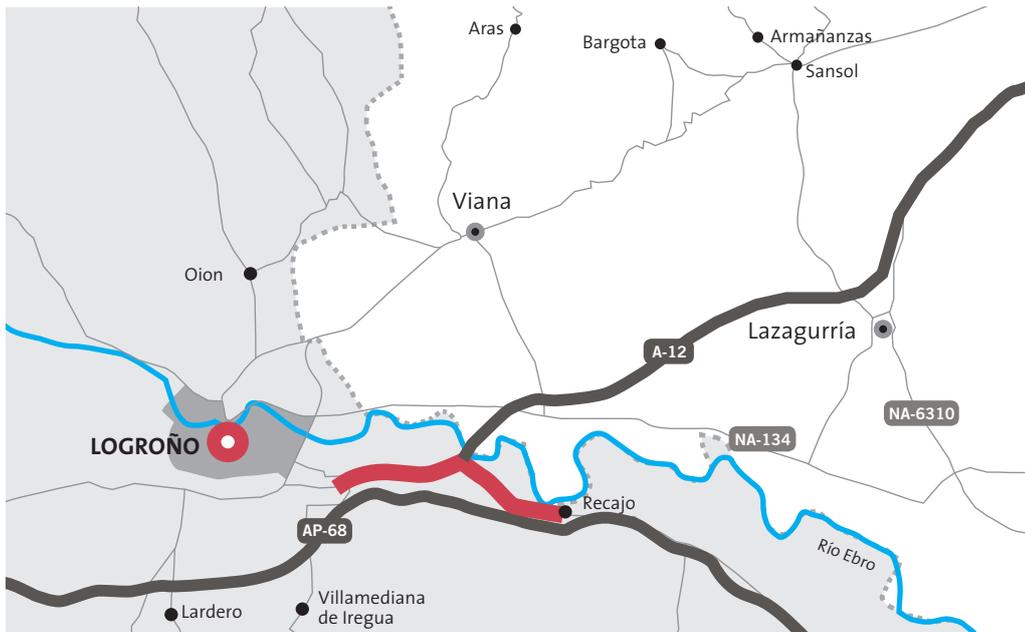
Las propuestas de actuación han consistido en:

- Cambio de una glorieta cerrada circular por una intersección en cruz semaforizada con carriles centrales para giros a la izquierda en las patas con circulación predominante del tramo considerado urbano.
- Modificación de las cuatro glorietas circulares del tramo periurbano por glorietas tipo espiral en la dirección de la circulación predominante.



OBRAS EN EJECUCIÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS



CONEXIÓN DE LA A-12 AUTOVÍA DEL CAMINO CON LA RIOJA

Tras la construcción de la Autovía del Camino (A-12) faltaban 6,5 kilómetros que correspondían al Estado para su conexión con La Rioja.

El convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra el 8 de enero de 2009, recoge:

- La prolongación de la autovía LO-20, de 4 kilómetros de longitud, que será una alternativa mucho más rápida y segura para los más de 15.000 vehículos que diariamente transitan por la carretera N-232 entre el enlace de Recajo y el polígono industrial de la Portalada, en las proximidades de Logroño.
- La conexión con el tramo navarro de la autovía del Camino de Santiago (A-12), de 2,5 kilómetros, que supondrá un enlace más eficiente para el tráfico de largo recorrido entre La Rioja y Navarra. En esta conexión se sitúa un nuevo viaducto sobre el río Ebro.
- La conexión de la N-232 y de la autovía LO-20 con la autopista Vasco-Aragonesa (AP-68) desde el enlace de Recajo.

Inversión de 103 millones de euros

La Autovía del Camino es una infraestructura clave para la vertebración del territorio, obra esencial e importante para las dos Comunidades. A 31 de diciembre de 2014, la obra está ejecutada en un 85%.

Esta actuación, recogida en el convenio de colaboración, contempla una inversión de 103 millones de euros para la construcción de los citados 6,5 kilómetros de autovía.

Las obras permitirán conectar, mediante un nuevo puente sobre el río Ebro, la Autovía del Camino (A-12), que en Navarra está en servicio hasta Pamplona, con la autovía LO-20 en La Rioja. Actualmente la Autovía del Camino desemboca cerca del límite entre Navarra con La Rioja en una carretera autonómica de un único carril por sentido, que posteriormente atraviesa zonas industriales de Logroño, con numerosas glorietas. Por ello, la nueva conexión supondrá un camino mucho más atractivo para el tráfico de largo recorrido que se dirija desde La Rioja hacia Navarra.

DATOS DE LA OBRA

EMPRESA ADJUDICATARIA
UTE IC CONSTRUCCIÓN Y ACCIONA

PRESUPUESTO DE LICITACIÓN
82.916.446,83 €

PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN
80.279.219,12 €

INICIO OBRAS
8 de enero de 2010

FIN PREVISTO
abril de 2015





1
Vista de los trabajos

Estado de las obras

Las obras, que comenzaron en 2010, avanzan actualmente a buen ritmo. Se han repuesto prácticamente la totalidad de los servicios afectados (líneas eléctricas, telefónicas, gas y reposiciones de acequias).

Se ha puesto en servicio la calzada norte de la LO-20, autovía de circunvalación de Logroño, sentido Zaragoza-Logroño, enmarcada también en el convenio de colaboración suscrito por el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento el 8 de enero de 2009 para conectar la A-12 con La Rioja. La obra ejecutada en la Comunidad Foral pasará a formar parte de la Red de Carreteras de Navarra.

Por lo que respecta al tramo navarro, la obra se encuentra prácticamente terminada a falta de la extensión de la capa de rodadura y la colocación de la señalización, balizamiento y defensas. La parte clave de la obra de conexión, el viaducto sobre el río Ebro, está prácticamente terminada a falta de la colocación del pretil metálico en el borde

exterior, las juntas de dilatación y la realización de la prueba de carga del puente. En lo referente al puente arco, se han ejecutado las cimentaciones de los apoyos de ambas márgenes del río y los dos alzados, tanto del lado navarro como del riojano.

Colocación del tablero del puente sobre el río Ebro que conectará la A-12 con La Rioja

En abril de 2014 se inició la colocación del tablero que constituirá la futura calzada de la vía en el límite entre las comunidades de Navarra y La Rioja.

Las obras de conexión de la Autovía del Camino (A-12) con La Rioja finalizarán en abril de 2015. La construcción del puente finalizará para octubre, según las previsiones actuales, si bien el tramo, en su conjunto, no entrará en servicio hasta primavera del próximo año.

2
Un responsable de las obras explica a las autoridades la actuación que se está realizando



Puente sobre el río Ebro

El puente, una de las principales actuaciones contempladas en estas obras, tiene 120 metros y estará conectado en la margen navarra a un viaducto de aproximación recientemente construido, de 290 metros de longitud, cuyo coste ha ascendido a 5,06 millones de euros. Así, el puente en su conjunto (arco más viaducto) medirá 353 metros, de los cuales 290 estarán en territorio navarro y los 63 restantes, en suelo riojano. Su coste de 9 millones de euros, es sufragado al 50% por los gobiernos central y navarro.

Las obras del puente-arco se encuentran avanzadas, habiéndose completado ya la construcción y el montaje del tablero metálico en la margen derecha del río (lado La Rioja).

La prolongación de la autovía LO-20, de 3,3 kilómetros, será una alternativa más rápida y segura para los entre 20.000 y 15.000 vehículos que diariamente transitan por la carretera N-232 entre el enlace de Recajo y el polígono industrial de la Portalada, en las proximidades de Logroño.

También se construye un enlace con la carretera NA-134, que permite acceder a Logroño y Mendavia, un paso inferior para reponer el trazado de la cañada real Pasada Principal del Ebro y un paso superior para cruce de camino agrícola.

Prolongación LO-20 hasta Recajo

Se inicia en el polígono industrial de la Portalada y en los primeros metros discurre sobre el corredor de la N-232, ampliando la plataforma existente y salvando la afección a la línea del ferrocarril mediante la construcción de un muro.

Después el trazado se despega del corredor actual de la N-232 tomando dirección nordeste para cruzar sobre las vías del ferrocarril, tanto convencional como las del futuro AVE, lo que requiere la construcción de una pérgola de grandes dimensiones que coincida con el cauce del arroyo Valsalado.

En el punto kilométrico 1+700 se cruza sobre el camino Viejo de Calahorra, que coincide con la vía pecuaria del Ebro, así como la antigua calzada romana en el itinerario Calahorra - Varea.



3 Futuro puente que unirá, salvando el río Ebro, los tramos navarro y riojano de la A-12



4 Un momento de la visita a las obras

A continuación se sitúa la conexión de la autovía LO-20 con la autovía A-12, que se realizará de tal forma que permita todos los movimientos posibles entre ambas autovías. Tras dicha conexión, se levanta un nuevo paso sobre la antigua calzada romana y sobre el ferrocarril, con una nueva pérgola sobre la vía del futuro AVE y el ferrocarril convencional.

Finalmente, la LO-20 se aproxima al trazado de la N-232 en el enlace de Recajo, donde se modifican los dos ramales existentes con el fin de conectarlos a la nueva autovía y se amplía la glorieta situada al sur de la N-232.



PLAN NAVARRA 2012 ACTUACIÓN PRIORITARIA

Proyecto de construcción de plataforma del corredor cantábrico-mediterráneo de alta velocidad (TAV)

TRAMO CASTEJÓN-COMARCA DE PAMPLONA

SUBTRAMO CASTEJÓN-CADREITA

El trazado de este subtramo 1.1. Castejón – Cadreita tiene una longitud de 6.195 metros, entre los PK 100+000 y PK 106+195 del corredor.

El trazado en planta consta de dos alineaciones rectas y una circular de radio 14.250 metros; y una pendiente máxima de 15 milésimas.

En este primer tramo, la LAV discurre casi paralelo a la AP-15, los cuatro primeros Kilómetros en Terraplén, por encima de la cota de avenida de 500 años del río Ebro con un resguardo de 2 metros; cruzándose con la actual carretera N-113 mediante una estructura metálica, y varios cruces con los caminos existentes mediante Pasos Inferiores en los PK 101+400, PK 103+100, y en el PK 103+900 que pasa por encima de la Cañada Real Pasada Principal de Ebro.

Hasta cruzar por debajo de la carretera NA-134 mediante un cajón hormigonado in situ, a partir del cual la rasante pasa a discurrir en desmonte.

En el PK 105+150 la LAV cruza el Valle del Cuarto Chico, mediante un Falso Túnel artificial de 135 metros de longitud.

Por último, ya conectando con el subtramo 1.2. Cadreita – Villafranca, se cruza por encima del LAV un camino agrícola con continuidad sobre la AP-15, que se resuelve mediante un Paso Superior en PK 106+000.

Se producen importantes afecciones con líneas de alta tensión de REE, líneas eléctricas, gasoducto, oleoducto, telefonía móvil, abastecimiento y riegos.



2



DATOS DE LA OBRA

AUTOR DEL PROYECTO
SAITEC

PRESUPUESTO DE LICITACIÓN
40.659.170,00 €

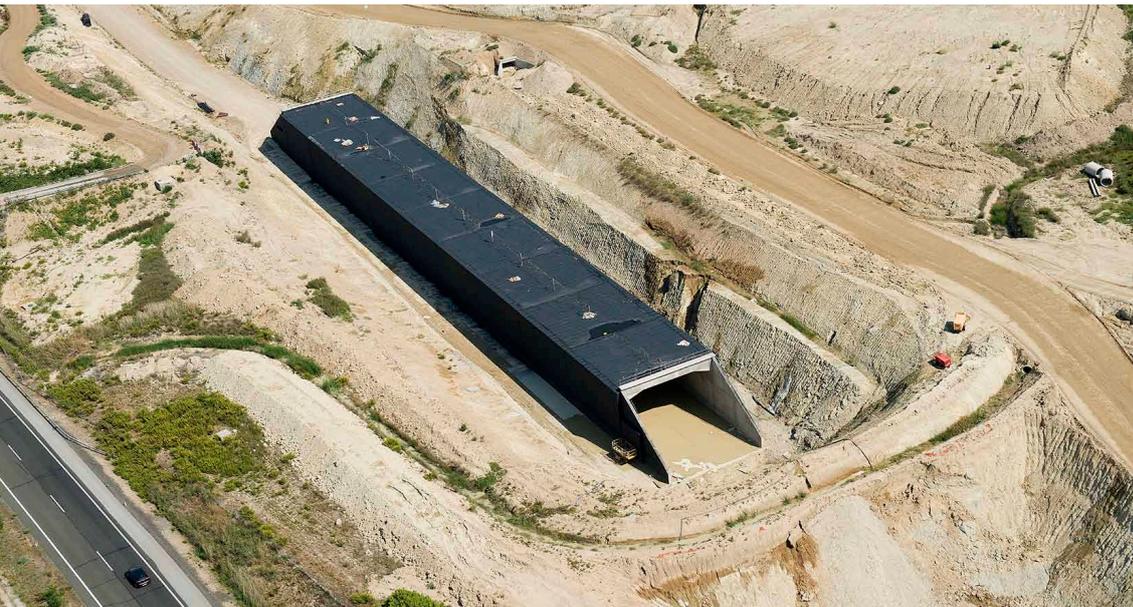
PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN
28.461.419,27 €

INICIO OBRAS
7 de septiembre de 2012

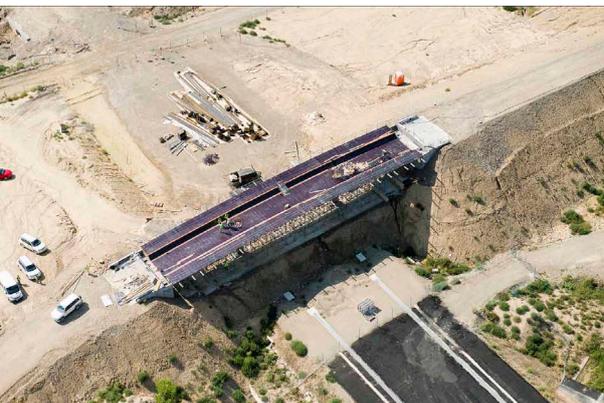
PLAZO EJECUCIÓN ACTUAL
34 meses

FIN PREVISTO
7 de julio de 2015

EMPRESA ADJUDICATARIA
TAV Castejón-Cadreita, UTE
(Constituida por:
ACCIONA, S.A. y
OBENASA, S.L.)



TRAMO CASTEJÓN-
COMARCA DE PAMPLONA
**SUBTRAMO
CASTEJÓN
-CADREITA**



OBRAS FINALIZADAS

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

1

PLAN NAVARRA 2012 ACTUACIÓN PRIORITARIA

Proyecto de construcción de plataforma del corredor cantábrico-mediterráneo de alta velocidad (TAV)

TRAMO **CASTEJÓN-COMARCA DE PAMPLONA**

SUBTRAMO CADREITA-VILLAFRANCA

2

MEJORA DE LA
INCORPORACIÓN SENTIDO NORTE

DE LA AVENIDA DE ZARAGOZA A LA AVENIDA DE NAVARRA EN LA PA-31

1



OBRAS FINALIZADAS

PLAN NAVARRA 2012 ACTUACIÓN PRIORITARIA

Proyecto de construcción de plataforma del corredor cantábrico-mediterráneo de alta velocidad (TAV)

TRAMO **CASTEJÓN-COMARCA DE PAMPLONA**

SUBTRAMO CADREITA-VILAFRANCA

Se sitúa entre los PP.KK. 106+195 y PK 114+773 del corredor. Tiene una **longitud de 8.578 metros**. Su trazado, calculado para **350 km/h** de velocidad máxima, tiene **6.500 metros** de radio mínimo en planta y **14,5 milésimas** de pendiente máxima en alzado.





PLAN NAVARRA 2012 ACTUACIÓN PRIORITARIA

Proyecto de construcción de plataforma del corredor cantábrico-mediterráneo de alta velocidad (TAV)

TRAMO CASTEJÓN-COMARCA DE PAMPLONA

SUBTRAMO CADREITA-VILAFRANCA

Comienza al Norte de Cadreita, aproximadamente junto al PK-17 de la AP-15 y discurre prácticamente en paralelo al Este de la citada autopista. En su parte inicial atraviesa el Valle de Valfondo donde se ha construido una obra de drenaje transversal de sección 2 x (5 x 2,5).

Dispone de un Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET) dotado de una galería transversal para servicios.

En los PP.KK. 107+980 y 110+110 la plataforma cruza las vías pecuarias “Travesía 5” y “Ramal 13”, respectivamente, mediante sendos pasos inferiores.

Entre los PP.KK. 110+500 y 111+100 discurre por un parque solar.

En los PP.KK. 111+120 y 112+800 cruza sendos caminos agrícolas para cuya reposición se han ejecutado pasos inferiores.

En el P.K. 111+580, para el cruce del Barranco Salado y los caminos que discurren paralelos al mismo, se ha realizado un viaducto.

Al final del subtramo, entre los PP.KK. 114+000 y 114+773 la plataforma se aproxima a la autopista AP-15, debido a lo cual se ha ejecutado un muro de 320 m de longitud.

De entre las estructuras realizadas destaca el Viaducto sobre el Barranco Salado de 133 metros (vanos de 40-53-40 m) de longitud. Se ha ejecutado, además, cuatro pasos inferiores de 8,00 metros de anchura y un paso superior de 45,40 metros de longitud, para el cruce de caminos existentes, y una pasarela para el paso de fauna sobre la autopista AP-15, de 80 metros de longitud.

Para dar continuidad transversal al drenaje y al paso de fauna se han ejecutado 26 obras de fábrica con un total de 762,78 metros de longitud, de diversa tipología y sección (marcos unicelulares de 10x4,5; 8x3,5; 8x5; bicelulares de 2x(5,0x2,5)...)...



DATOS DE LA OBRA

AUTOR DEL PROYECTO
SAITEC

EMPRESA ADJUDICATARIA
UTE Cadreita-Villafranca
(Constituida por: COMSA, S.A.U. y CONSTRUCCIONES MARIEZCURRENA, S.L.)

PRESUPUESTO DE LICITACIÓN
42.426.854,31 €

PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN
29.703.040,70 €
(Baja del 29,99%)

INCREMENTO POR SUBIDA DEL TIPO DE IVA (2-12-2013)
654.784,39 €

INICIO OBRAS
4 de noviembre de 2011

PLAZO DE EJECUCIÓN
30 meses

FIN DEL PLAZO
4 de mayo de 2014

RECEPCIÓN DE LA OBRA
28 de julio de 2014

IMPORTE DE LA CERTIFICACIÓN FINAL
31.196.123,39 €
(2,76% de desviación)



TRAMO **CASTEJÓN-
COMARCA DE PAMPLONA**
**SUBTRAMO
CADREITA-
VILAFRANCA**



**Principales actuaciones
en 2014**

Extendido y compactación de las capas de forma y de subbalasto.

Acabados de estructuras (impermeabilización, barreras, pruebas de carga, etc.).

Finalización de las cunetas de guarda y de borde de plataforma.

Revestimiento de las bermas de desmonte.

Disposición de barreras opacas para la fauna.

Pasarela para la fauna.

Paso definitivo sobre el Barranco Salado para continuidad de los caminos.

Instalaciones ferroviarias (canaletas, cruces y arquetas).

Recuperación ambiental de los préstamos/vertederos.

Siembras, hidrosiembras y plantaciones.

Cerramiento perimetral e hitos de deslinde.

Afirmado, señalización y barreras en caminos.

Riego bituminoso de protección del subbalasto.

- 1 Viaducto sobre el Barranco Salado
- 2 Pasarela para la fauna
- 3 Paso sobre la AP-15
- 4 Recuperación ambiental
- 5 Pasarela tras la siembra y plantaciones
- 6 Corredor ecológico



2



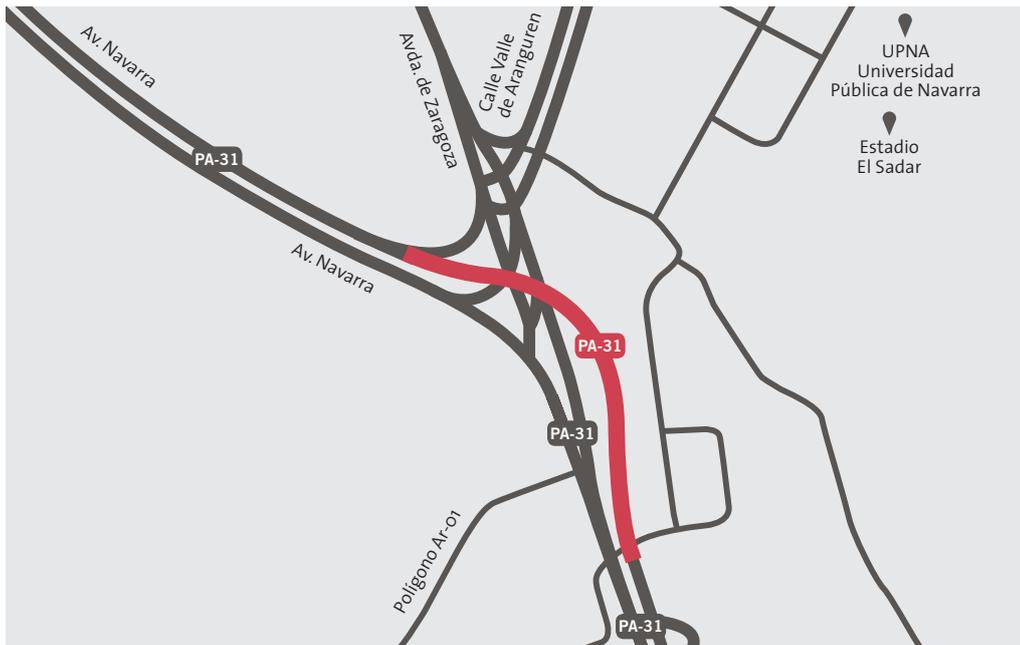
OBRAS FINALIZADAS

MEJORA DE LA INCORPORACIÓN SENTIDO NORTE

DE LA AVENIDA DE ZARAGOZA A LA AVENIDA DE NAVARRA EN LA PA-31

El fin de esta actuación es la de obtener una mayor fluidez de circulación en este tramo y eliminar los atascos que se producen en horas punta.





MEJORA DE LA INCORPORACIÓN SENTIDO NORTE

DE LA AVENIDA DE ZARAGOZA A LA AVENIDA DE NAVARRA EN LA PA-31

Inicialmente, en este punto de la PA-31 existían tres carriles principales con anchuras variables: dos en la margen izquierda que continuaban su trazado por la Avenida de Zaragoza hacia el centro de la ciudad (con 3,4 y 3 metros de ancho respectivamente), y uno situado en la margen derecha para la incorporación a la Avenida de Navarra (con 2,6 metros). Además, en la incorporación a la Carretera de Zaragoza existía un cuarto carril de 2 metros de ancho.

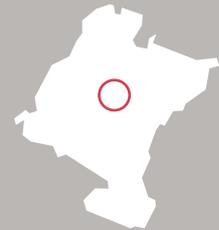
El fin de esta actuación es la de obtener una mayor fluidez de circulación en este tramo y eliminar los atascos que se producen en horas punta. Para ello se permitirá la incorporación a la Avenida de Navarra por medio de un segundo nuevo carril, siendo por lo tanto necesario realizar una ampliación de la calzada existente en este tramo inicial de la Avenida de Navarra. Conviene resaltar que de este modo se le da continuidad a la sección existente en la Avenida de Navarra ya que a unos cien metros de esta incorporación, la calzada ya presenta una sección con dos carriles, lugar donde finaliza la actuación.

Dado que en el tramo inicial la anchura de los carriles existentes era variable y de

pequeñas dimensiones en el caso del carril del centro y margen derecha, se proyecta un ajuste del número y anchura de los mismos mediante un fresado y reposición del firme de la calzada existente. Para ello ha sido necesario eliminar el pequeño carril de 2 metros de ancho de acceso a la Carretera de Zaragoza que se efectuará desde el carril de la margen derecha. La nueva disposición presenta tres carriles con anchura de 3,50 metros: el situado en la margen izquierda continua hacia la Avenida Zaragoza y posteriormente al centro de la ciudad; el del centro posibilita dos opciones, continuar a la Avenida Zaragoza o la incorporación a la Avenida de Navarra mediante el segundo nuevo carril objeto de esta actuación; y el situado en la margen derecha permite también la incorporación a la Avenida de Navarra o a la Carretera de Zaragoza.

Por lo tanto, en la actuación se pueden diferenciar dos zonas en función de los trabajos a realizar. La primera o inicial que iría hasta el P.K. 0+096 del eje de replanteo y que consiste mayoritariamente en un fresado y reposición del firme existente y la segunda o final que consiste en una ampliación hacia la margen izquierda y refuerzo de la calzada existente.

2



DATOS DE LA OBRA

AUTORES DEL PROYECTO

VS. INGENIERÍA
Y URBANISMO

EMPRESA ADJUDICATARIA

Construcciones
Luciano Elcarte S.L.

PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN

64.318,68 €

INICIO OBRAS

23 de mayo de 2014

FINALIZACIÓN OBRAS

Junio de 2014

RECEPCIÓN DE LA OBRA

28 de julio de 2014

LONGITUD DE LA ACTUACIÓN

200 metros

MEMORIA DE CONSERVACIÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

30 M€

para la conservación de carreteras
e infraestructuras,
reparación de la red viaria, explotación,
y mejora seguridad vial en Navarra



CONSERVACIÓN

El Servicio de Conservación lleva a cabo las siguientes funciones: la conservación integral de la red de carreteras de Navarra; la explotación y defensa de la red, la tramitación de autorizaciones y de expedientes sancionadores; la gestión del Catálogo de Carreteras de Navarra y del Inventario de Travesías, así como su actualización, y también todas aquellas otras funciones que le son encomendadas dentro del ámbito de su actividad.

El mantenimiento de la red viaria de Navarra se realiza mediante un sistema mixto, en el que los trabajos son efectuados por empresas privadas, adjudicatarias de contratos de conservación o de obras específicas, tras su correspondiente concurso público. La gestión y el control de las obras lo lleva siempre a cabo personal técnico propio.

De los 3.828,84 kilómetros que tiene la red viaria de Navarra, 111,95 corresponden a autopistas, 220,71 a autovías, 25,60 a vías desdobladas, 50,77 a carreteras de altas prestaciones, 232,34 a la red de interés general, 1.021,04 a carreteras de interés de la Comunidad Foral y 2.166,43 kilómetros a carreteras locales. Dicha red de carreteras está distribuida en siete centros de conservación para su mantenimiento: Pamplona, Aoiz, Tafalla, Tudela, Estella, Irurtzun y Mugairi.

Toda la labor que se realiza desde este Servicio va dirigida y enfocada a velar por la mejora de seguridad vial y del estado de las carreteras.

En 2014, la inversión ha sido la siguiente:

Denominación	Presupuesto invertido en 2014
Seguridad Vial: señalización y balizamiento	3.100.000,00€
Conservación de la red viaria y Centro de Control	26.004.617,98€
Seguridad Vial: eliminación de TCAs y puntos peligrosos	125.191,46€
Seguridad Vial: Estudios y seguimiento, Maquinaria y equipos, Edificios, Material diverso, Informática	1.462.565,43€
Total principales partidas de inversión	30.692.374,87€

1

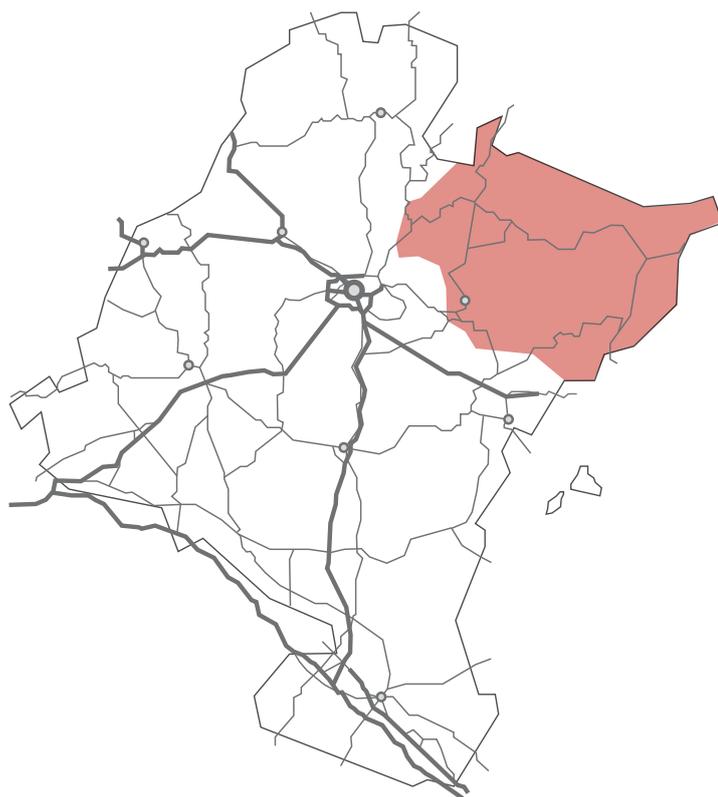


MEMORIA DE CONSERVACIÓN

ACTUACIONES SIGNIFICATIVAS DE CONSERVACIÓN 2014

El alcance de las **126 actuaciones** llevadas a cabo en 2014 se detalla a lo largo de las siguientes páginas





- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros

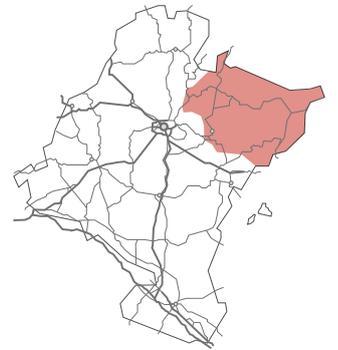


NAVARRA CENTRO-NORTE DISTRITO AOIZ

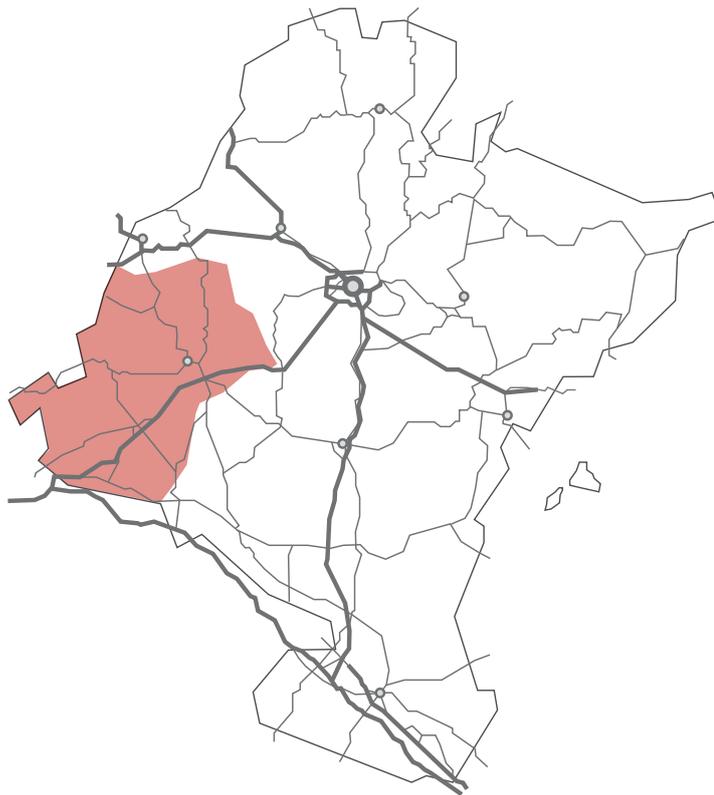
Denominación de Carretera y Tramos				Presupuesto
1	N-135	Pamplona-Francia por Valcarlos	Ejecución de escolleras en N-135	116.216,15
2	Varias	Carreteras Distrito de Aoiz	Desbroces, podas y talas de vegetación	715.712,63
3	NA-137	Burgui-Isaba-Francia	Sujección de talud en Burgui	30.408,55
4	Varias	Carreteras Distrito de Aoiz	Fresado y reposición de firme en Burgui, Uztárroz, Isaba	412.984,65
5	Varias	Carreteras Distrito de Aoiz	Reparación de bionda y balizamiento	238.121,60
6	Varias	Carreteras Distrito de Aoiz	Ejecución de escolleras	115.143,67
7	Varias	Carreteras Distrito de Aoiz	Reposición de señalización vertical	56.777,18
8	Varias	Carreteras Distrito de Aoiz	Vialidad invernal	1.304.569,14
9	Varias	Carreteras Distrito de Aoiz	Limpieza de drenajes	568.075,46
				3.558.009,03



- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



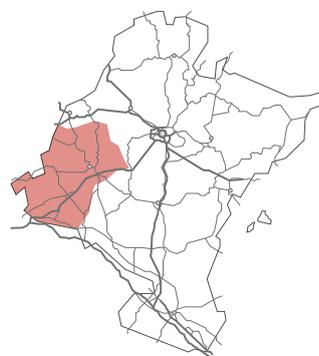
- 1 Ejecución de escolleras en N-135
- 2 Desbroces, podas y talas de vegetación
- 3 Sujeción de talud en Burgui
- 4 Fresado y reposición de firme en Burgui, Uztárroz, Isaba
- 5 Reparación de bionda y balizamiento
- 6 Ejecución de escolleras
- 7 Reposición de señalización vertical
- 8 Vialidad invernal
- 9 Limpieza de drenajes

**NAVARRA OESTE ESTELLA**

Denominación de Carretera y Tramos				Presupuesto
1	NA-120	PK 6+000 Abárzuza	Escollera y saneo	533.092,16
2	NA-132B	PK 1+000 Igúzquiza	Desmonte	36.761,61
3	NA-7122	PK Varios Iurre	Saneos y aglomerado	48.600,67
4	NA-134	Mendavia PK 95 al 98	Refuerzo	53.466,54
5	NA-7203	PK Varios Názar	Drenaje y cunetas	27.170,36
6	NA-718	PK 5+500 Artavia	Muro	12.289,26
7	NA-718	PK 15+500 y 13+500 Zudaire	Saneos, escollera, zuncho y aglomerado	54.367,52
8	NA-7410	Piedramillera PK 3+500	Drenajes	26.086,62
9	NA-7410	Guirguillano PK 8+500	Escollera	54.536,55
10	NA-1110	PK 40+000 Ayegui	Drenajes	23.328,30
11	NA-1110	PK 47+000 Urbiola	Obra de fábrica	9.299,99
12	NA-700	PK Varios Casetas	Saneos	66.174,65
13	NA-7320	PK Varios Lácar	Saneos y cuneta	35.147,61
14	NA-700 y NA-7320	PK	Aglomerado	70.295,23
15	NA-1110	PK 41+000 y 45+000	Pasos canadienses	38.319,38
16	NA-666	Sesma Varios PK	Saneos y pavimentación	418.255,67
17			Desbroces	391.411,00
18			Podas	325.568,00
				2.224.171,12



- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



- 1 Escollera y saneo
- 2 Desmonte
- 3 Saneos y aglomerado
- 4 Refuerzo
- 5 Drenaje y cunetas
- 6 Muro
- 7 Saneos, escollera, zuncho y aglomerado
- 8 Drenajes
- 9 Escollera
- 10 Drenajes
- 11 Obra de fábrica
- 12 Saneos



13



16



14



17

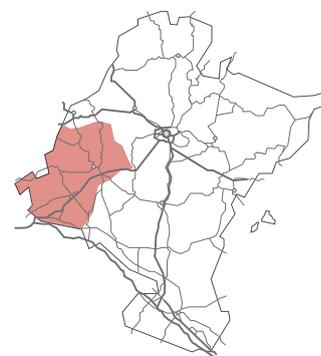


15



18

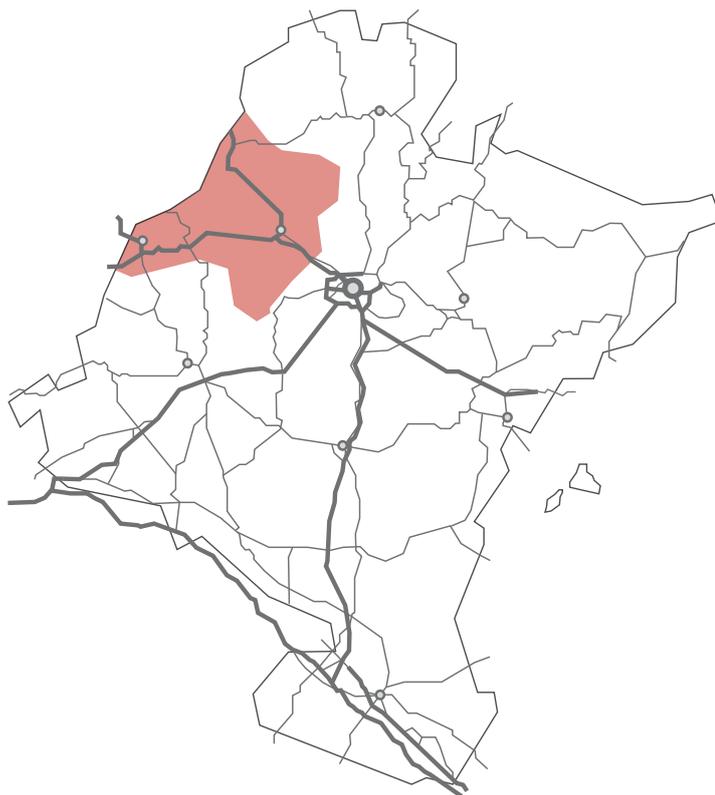
- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



- 13 Saneos y cuneta
- 14 Aglomerado
- 15 Pasos canadienses
- 16 Saneos y pavimentación
- 17 Desbroces
- 18 Podas



NAVARRA OESTE ESTELLA
 Saneos y pavimentación de la NA-666 en varios PK de Sesma que costaron 418.255,67 euros

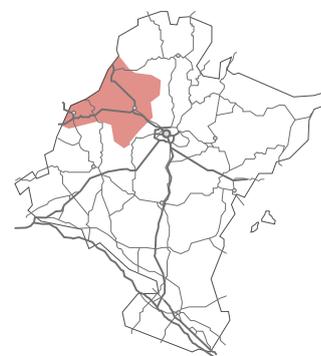


3 NAVARRA OESTE DISTRITO DE IRURTZUN

Denominación de Carretera y Tramos			Presupuesto
1	Carreteras Distrito Irurtzun	Limpieza de cuneta de hormigón	156.302,32
2	Carreteras Distrito Irurtzun	Vialidad invernal	243.941,04
3	Carreteras Distrito Irurtzun	Poda	158.777,22
4	Carreteras Distrito Irurtzun	Limpieza de cuneta de tierra y rebaje de bermas	68.937,03
5	Carreteras Distrito Irurtzun	Recolocación de señalización	27.019,52
6	Carreteras Distrito Irurtzun	Repintado de la Red Local	64.769,17
7	Carreteras Distrito Irurtzun	Fresado y reposiciones de firmes	305.871,16
8	Carreteras Distrito Irurtzun	Desbroces	257.025,97
9	Carreteras Distrito Irurtzun	Barridos de calzada	40.661,52
10	Carreteras Distrito Irurtzun	Colocación y recolocación de barrera bionda	97.655,89
11	Carreteras Distrito Irurtzun	Hincas con zuncho de arriostramiento y empalizadas en taludes	42.449,03
12	Carreteras Distrito Irurtzun	Limpieza de obras de fábrica	11.361,31
13	NA-4109 Arístegui - Osinaga	Saneamiento y drenaje profundo en NA-4109 4+200	40.906,84
14	NA-7512 Gaintza	Escollera en NA-7512 0+200	13.121,98
15	NA-1300 Irurtzun - L. Guipúzkoa	Escollera en NA-1300 2+800	11.069,99
16	NA-411 A-15 - Ostiz	Escollera en NA-411 12+000	12.304,25
17	NA-4114 Orokieta -Saldías	Escolleras en río en NA-4114 entre los pk 0+800 al 2+800	11.972,05

Denominación de Carretera y Tramos			Presupuesto
18	NA-7510 San Miguel	Refuerzo de firme en San Miguel de Aralar NA-7510	56.943,26
19	Irurtzun	Demolición de naves y retirada de cubiertas de fibrocemento en instalaciones de GN en Irurtzun	25.877,26
20	NA-1300 Irurtzun - L. Guipúzkoa	Saneo y reparación de barrera estática en NA-1300 39+000	26.302,73
21	NA-120 Estella - Beasain	Limpieza de hastiales de túneles, repintado y reparación de captafaros (túnel Lizarraga)	23.333,36
22	NA-411 A-15 - Ostiz	Drenaje y cuneta de hormigón en NA-411 5+500	7.332,72
			1.703.935,61

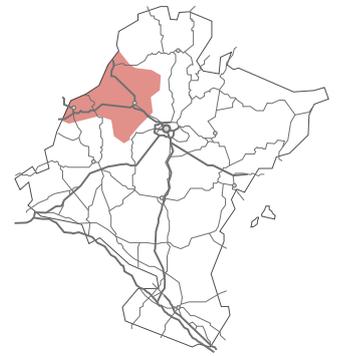
- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



- 1 Limpieza de cuneta de hormigón
- 2 Vialidad invernal
- 3 Poda
- 4 Limpieza de cuneta de tierra y rebaje de bermas
- 5 Recolocación de señalización
- 6 Repintado de la Red Local



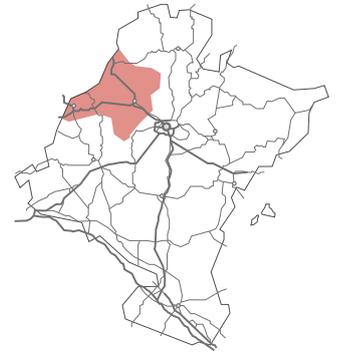
- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



- 5 Recolocación de señalización
- 6 Repintado de la Red Local
- 7 Fresado y reposiciones de firmes
- 8 Desbroces
- 9 Barridos de calzada
- 10 Colocación y recolocación de barrera bionda
- 11 Hincas con zuncho de arriostamiento y empalizadas en taludes
- 12 Limpieza de obras de fábrica
- 13 Saneamiento y drenaje profundo en NA-4109 4+200
- 14 Escollera en NA-7512 0+200
- 15 Escollera en NA-1300 2+800
- 16 Escollera en NA-411 12+000
- 17 Escolleras en río en NA-4114 entre los PK 0+800 al 2+800
- 18 Refuerzo de firme en San Miguel de Aralar NA-7510



- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



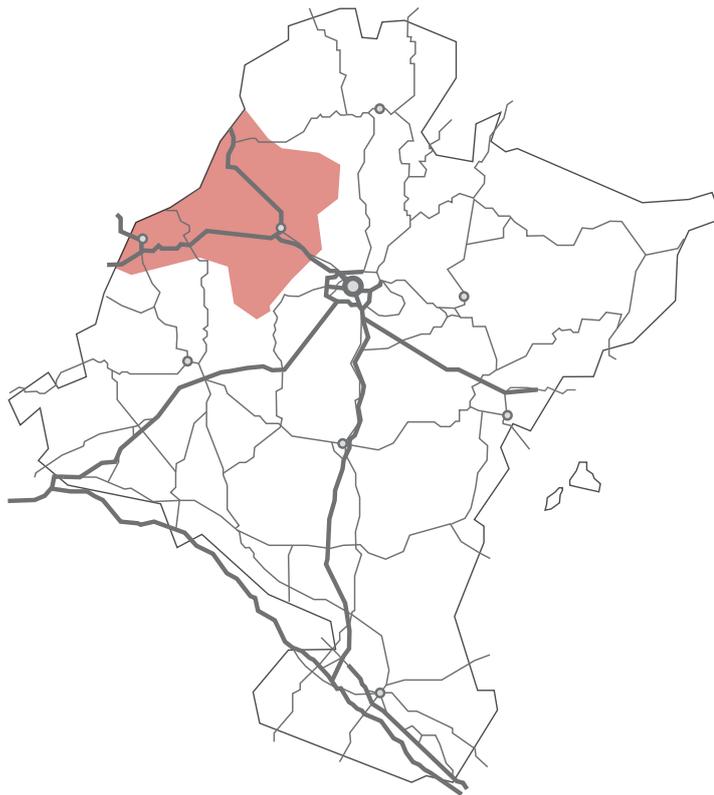
19
Demolición de naves y retirada de cubiertas de fibrocemento en instalaciones de GN en Irurtzun

20
Saneo y reparación de barrera estática en NA-1300 39+000

21
Limpieza de hastiales de túneles, repintado y reparación de captafaros (túnel Lizarraga)

22
Drenaje y cuneta de hormigón en NA-411 5+500

NAVARRA OESTE
DISTRITO DE IRURTZUN
Limpieza de hastiales de túneles, repintado y reparación de captafaros en el túnel Lizarraga, en la NA-120 Estella - Beasain

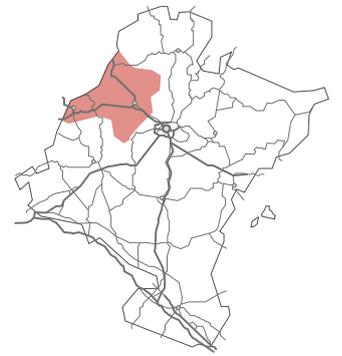


NAVARRA OESTE AUTOVÍAS DE IRURTZUN

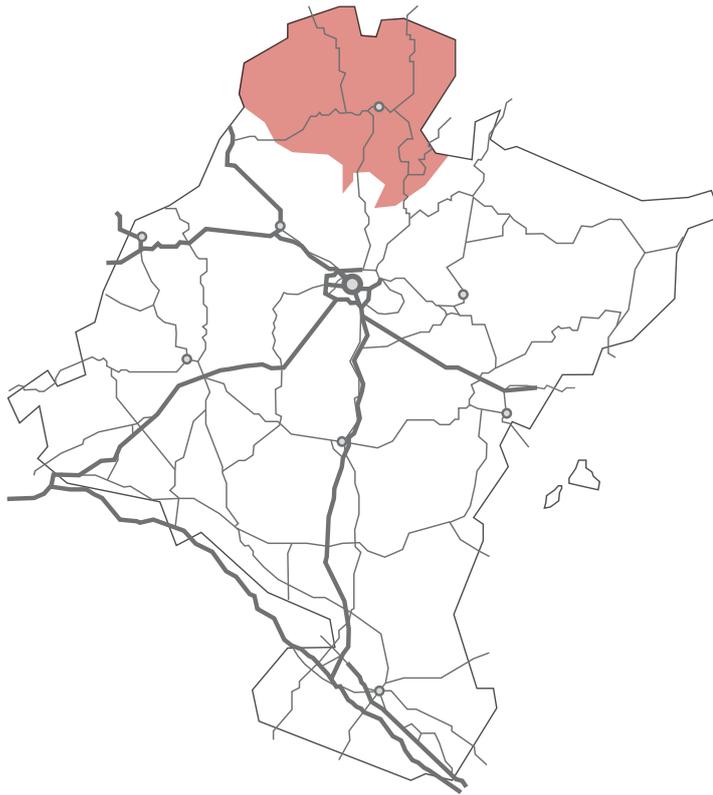
Denominación de Carretera y Tramos			Presupuesto	
1	A-15 y A-10	Autovía de Leitzaran y Autovía de la Barranca (varios tramos)	Extendido de slurri	459.439,52
2	A-15, A-10 y A-1	Autovía de Leitzaran, Autovía de la Barranca y Autovía del Norte	Vialidad Invernal	401.331,35
3	A-15, A-10 y A-1	Autovía de Leitzaran, Autovía de la Barranca y Autovía del Norte (varios tramos)	Fresados y reposición del aglomerado existente	386.895,41
4	A-15, A-10 y A-1	Autovía de Leitzaran, Autovía de la Barranca y Autovía del Norte	Reposición y recolocación de barrera de seguridad	239.750,04
5	A-15	Autovía de Leitzaran (varios tramos)	Colocación de bionda sobre New Jersey	149.759,63
6	A-15, A-10 y A-1	Autovía de Leitzaran, Autovía de la Barranca y Autovía del Norte	Barrido de márgenes de calzada	103.748,50
7	A-15, A-10 y A-1	Autovía de Leitzaran, Autovía de la Barranca y Autovía del Norte	Reposición de hitos de arista	74.153,87
8	A-15, A-10 y A-1	Autovía de Leitzaran, Autovía de la Barranca y Autovía del Norte	Desbroce de márgenes	45.392,42
				1.860.470,73



- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



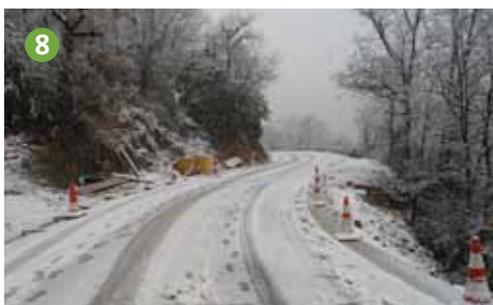
- 1 Extendido de slurry
- 2 Vialidad Invernal
- 3 Fresados y reposición del aglomerado existente
- 4 Reposición y recolocación de barrera de seguridad
- 5 Colocación de bionda sobre New Jersey
- 6 Barrido de márgenes de calzada
- 7 Reposición de hitos de arista
- 8 Desbroce de márgenes



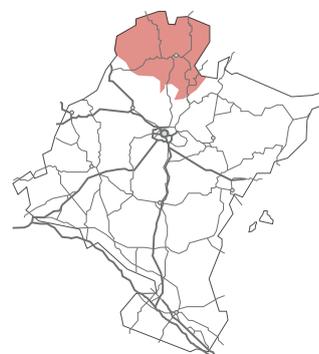
- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros

**MUGAIRI**

Denominación de Carretera y Tramos			Presupuesto	
1	N-121-A	Pamplona - Behobia fresado y reposición + capa en Bera	Fresado y reposición del firme por tramos	134.559,60
2	N-121-A	N-121-A PK-67; N-121-B PK-44	Slurry	59.790,75
3	N-121-A	Puentes	Reparación juntas dilatación	84.621,61
4	N-121-A	Desprendimiento Túnel Almándoiz	Reparación desprendimiento en bóveda	44.616,92
5	Carreteras Distrito Mugairi		M.B.C. en pequeñas actuaciones	147.824,94
6	Carreteras Distrito Mugairi		Obras de fábrica realizadas	129.280,54
7	Carreteras Distrito Mugairi		Cuneta hormigonada	6.322,33
8	Carreteras Distrito Mugairi		Vialidad invernal	306.579,54
9	Carreteras Distrito Mugairi		Desbroce de taludes	232.482,94
10	Carreteras Distrito Mugairi		Limpieza cunetas hormigón	130.306,08
11	Carreteras Distrito Mugairi		Limpieza cunetas tierra	58.163,64
12	Carreteras Distrito Mugairi		Limpieza de O.F.	20.809,20
13	Carreteras Distrito Mugairi		Señalización vertical	38.283,61
14	Carreteras Distrito Mugairi		Señalización horizontal	48.029,32
15	Carreteras Distrito Mugairi		Barrera de seguridad colocada	141.151,56
16	Carreteras Distrito Mugairi		Escolleras	32.869,63
17	Carreteras Distrito Mugairi		Poda	42.272,50
18	Carreteras Distrito Mugairi		Salidas de emergencia	79.857,14
				1.737.821,85



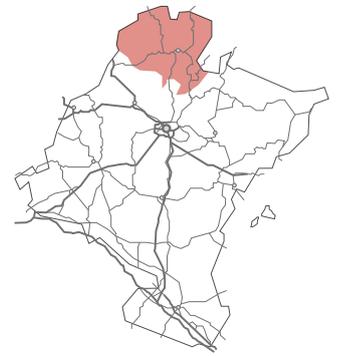
- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



- 1 Fresado y reposición del firme por tramos
- 2 Slurry
- 3 Reparación juntas dilatación
- 4 Reparación desprendimiento en bóveda
- 5 M.B.C. en pequeñas actuaciones
- 6 Obras de fábrica realizadas
- 7 Cuneta hormigonada
- 8 Vialidad invernal
- 9 Desbroce de taludes
- 10 Limpieza cunetas hormigón
- 11 Limpieza cunetas tierra
- 12 Limpieza de O.F.



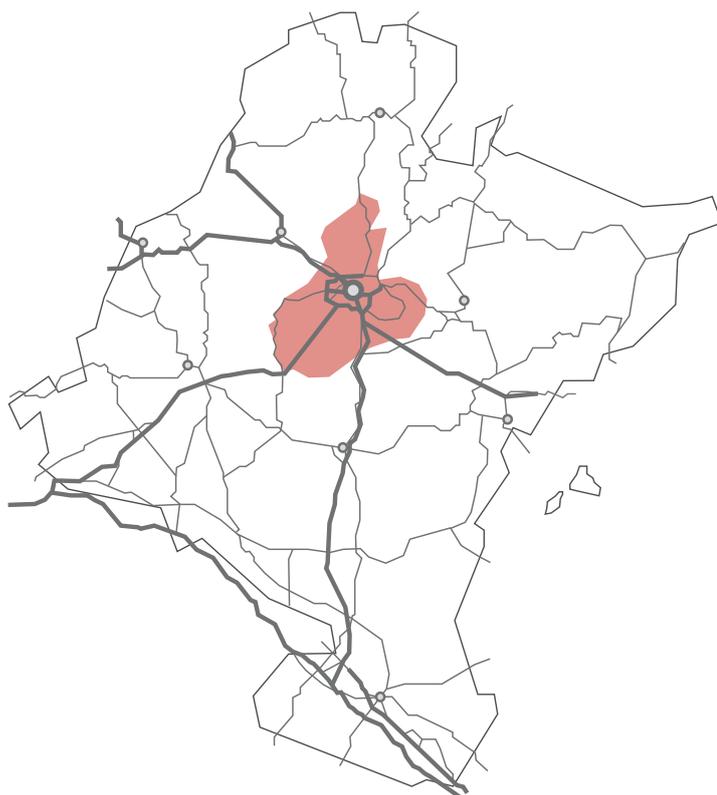
- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



- 13 Señalización vertical
- 14 Señalización horizontal
- 15 Barrera de seguridad colocada
- 16 Escolleras
- 17 Poda
- 18 Salidas de emergencia



MUGAIRI
 Fresado y reposición del firme en la N-121-A Pamplona - Behobia



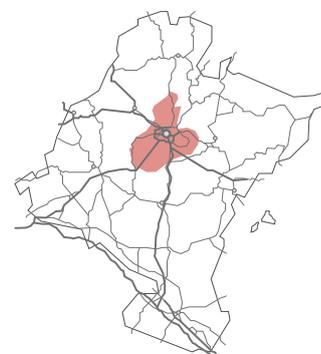
- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros

**CENTRO NORTE PAMPLONA**

Denominación de Carretera y Tramos				Presupuesto
1	N-121A	Travesía de Olave PK 10+550	Modificación Travesía de Olave	148.383,30
2	NA-7017	NA-7017 Zabalza y NA-7015 PK 10+460	Renovación paso inferior y Carretera de Zabalza NA-7017	157.685,22
3	NA-4221	Osácar	Escollera y murete	67.184,15
4	NA-2303	NA-2303 y PA-30 Mutilva	Limpieza y ampliación de drenajes en Badostain y Mutilva	18.339,90
5	Varias	Ctras. Dist. Pamplona	Parcheos con miniextendora	351.320,39
6	Varias	NA-411 Guerdian, NA-7015 Larraya, PA-30 PK 1, NA-4230 Iraizotz, NA-4251 Azoz, NA-2523 Lantz PK 0 y PK 1, PA-30 Norte	Reparación de puentes y pasarelas	87.201,60
7	Varias	Ctras. Dist. Pamplona	Ejecución escolleras y empalizadas	34.465,00
8	Varias	Ctras. Dist. Pamplona	Señalización horizontal	87.010,00
9	Varias	Ctras. Dist. Pamplona	Limpieza desprendimientos	43.956,00
10	Varias	N-121A, PA-30, N-121, NA-4221 Osácar, NA-6001	Fresado y reposición de capa rodadura con MBC	68.024,00
11	Varias	PA-30, NA-30, N-121A	Lechadas bituminosas y sellado de grietas	89.216,29
12	Varias	N-121 Beriain, NA-6000 Campanas, NA-6001 Imarcoain, NA-234 Yarnoz, NA-5001 Ciudad Transporte, NA-30	Reposición de juntas de puentes, armadas y elásticas	81.523,85

Denominación de Carretera y Tramos				Presupuesto
13	Varias	Carreteras Distrito de Pamplona	Limpieza de drenajes: cunetas, arcenes, sumideros, obras de fábrica	179.614,00
14	Varias	Ctras. Dist. Pamplona	Poda y tala de arbolado	147.972,00
15	Varias	Carreteras Distrito de Pamplona	Desbroce de márgenes manual y con tractores	258.770,00
16	Varias	Carreteras Distrito de Pamplona	Mantenimiento de la señalización vertical y el balizamiento	104.241,00
17	Varias	Carreteras Distrito de Pamplona	Mantenimiento de la barrera de seguridad bionda	85.993,00
18	Varias	Carreteras Distrito de Pamplona	Limpieza de basuras y eliminar pancartas y pintadas	17.266,40
19	PA-30	PA-30 Ronda de Pamplona	Limpieza de rotondas con detergente y agua a presión	16.724,00
20	Varias	PA-30, PA-31, PA-32, PA-33, PA-34, PA-35, PA-36, N-121-A, N-121, NA-150, NA-2310, NA-6001	Barridos de calzada, arcenes y medianas	50.737,00
21	NA-411	Ctras. Dist. Pamplona	Vialidad invernal	161.332,36
				2.256.959,46

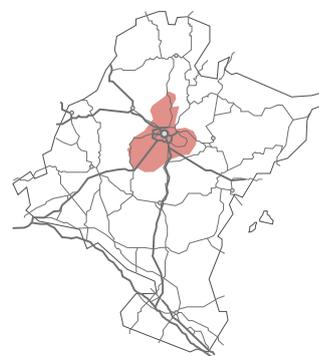
- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



- 1 Modificación Travesía de Olave
- 2 Renovación paso inferior y Carretera de Zabalza NA-7017
- 3 Escollera y murete
- 4 Limpieza y ampliación de drenajes en Badostain y Mutilva



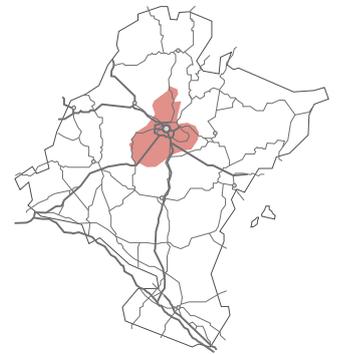
- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



- 5 Parcheos con miniextendedora
- 6 Reparación de puentes y pasarelas
- 7 Ejecución escolleras y empalizadas
- 8 Señalización horizontal
- 9 Limpieza desprendimientos
- 10 Fresado y reposición de capa rodadura con MBC
- 11 Lechadas bituminosas y sellado de grietas
- 12 Reposición de juntas de puentes, armadas y elásticas
- 13 Limpieza de drenajes: cunetas, arcenes, sumideros, obras de fábrica
- 14 Poda y tala de arbolado
- 15 Desbroce de márgenes manual y con tractores
- 16 Mantenimiento de la señalización vertical y el balizamiento



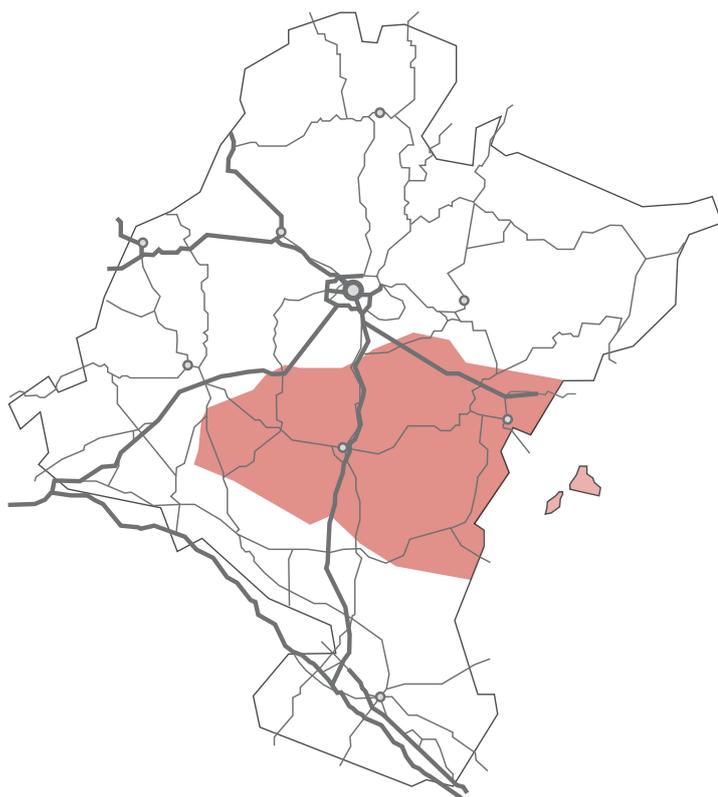
- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



- 17**
Mantenimiento de la barrera de seguridad bionda
- 18**
Limpieza de basuras y eliminar pancartas y pintadas
- 19**
Limpieza de rotondas con detergente y agua a presión
- 20**
Barridos de calzada, arcenes y medianas
- 21**
Vialidad invernal



CENTRO NORTE PAMPLONA
Reparación del puente en la NA-2523 Lantz PK 0 y 1



- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros

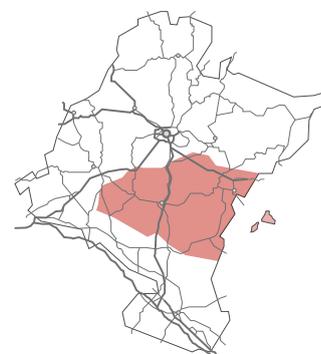


SUR TAFALLA

Denominación de Carretera y Tramos			Presupuesto
1	NA-132	Escollera NA-132 PK 65+850 M.I. Escollera para contención de talud con desprendimiento	28.117,20
2	NA-115	Escollera NA-115 PK 8+200 M.I. Escollera para contención de talud con desprendimiento	25.097,42
3	NA-115 y NA-132	Reparación de puente en NA-115 PK 3+280 y NA-132 PK 67+840 Reparación de estructuras por daños en paramentos y armaduras	5.844,30
4	NA-2346	NA-2346 PK 1+680 a 2+070 MD Ejecución de cuneta pisable de hormigón	13.980,76
5	Varias	En silos del centro Adaptación de silos de sal con escaleras y plataformas	21.875,94
6	NA-5110	NA-5110 PK 10+270 a 12+970 Ejecución de cuneta de hormigón en tramos alternos	16.593,95
7	Varias	NA-5100 PK 13+720 a 15+020, NA-5161 PK 4+560 a PK 7+430, NA-5162 (completa), NA-5163 (completa) Refuerzo y saneo de aglomerado y slurry en varios tramos	163.042,74
8	NA-601 y NA-6130	NA-601 PK 31+530 a PK 32+560, NA-6130 PK 0+000 a 0+210 Saneo de diverso baches con soleras de hormigón y aglomerado	46.180,68
9	NA-128	NA-128 PK 14+300 a 16+000 Refuerzo y saneo de aglomerado	183.553,22
10	NA-5300	NA-5300 PK 0+510 a PK 3+000 Refuerzo y saneo de aglomerado	124.641,76
11	NA-6030	NA-6030 PK 0+660 a PK 7+500 Refuerzo y saneo de aglomerado	183.553,79

Denominación de Carretera y Tramos			Presupuesto
12	Varias	En todas las carreteras del centro	Bacheo con extendidora 277.756,39
13	Varias	En todas las carreteras del centro	Desbroce de márgenes (hasta 2 metros) 269.097,49
14	Varias		Repintado red local 94.037,07
15	Varias	En carreteras del centro	Limpieza cunetas en tierras y hormigón 447.979,47
16	Varias	En todas carreteras del centro	Vialidad invernal 123.389,32
17	Varias	En todas carreteras del centro	Limpieza pantallas, talas y podas de arbolado 137.346,63
18	Varias	En carreteras del centro	Reposición de barreras de seguridad y empalizadas 73.562,16
			2.235.650,29

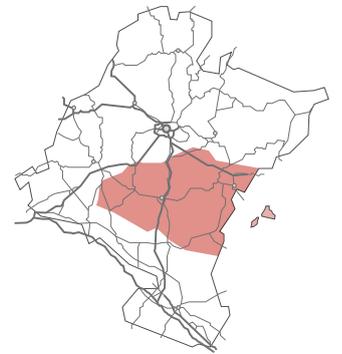
- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



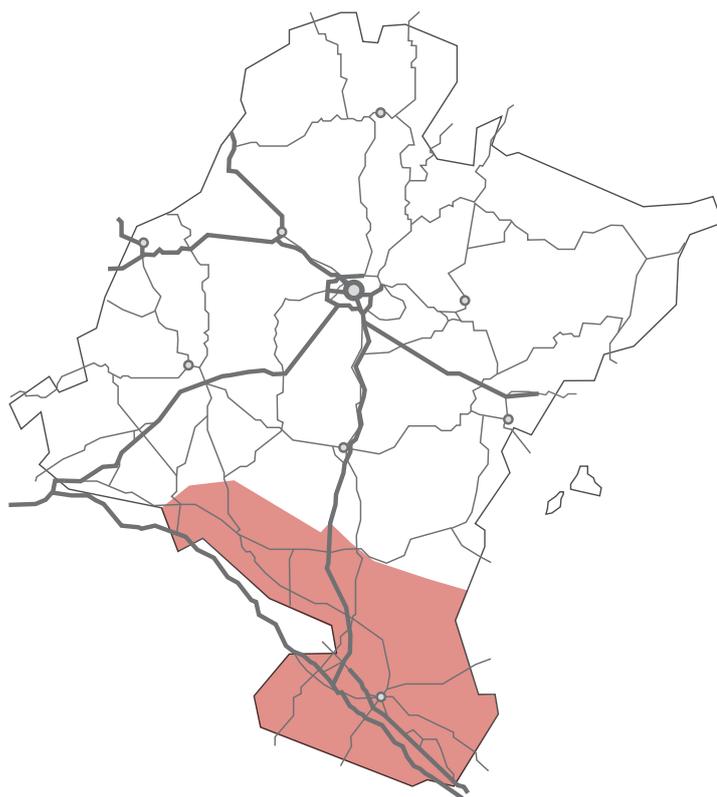
- 1 Escollera para contención de talud con desprendimiento
- 2 Escollera para contención de talud con desprendimiento
- 3 Reparación de estructuras por daños en paramentos y armaduras
- 4 Ejecución de cuneta pisable de hormigón
- 5 Adaptación de silos de sal con escaleras y plataformas
- 6 Ejecución de cuneta de hormigón en tramos alternos



- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



- 7** Refuerzo y saneo de aglomerado y slurry en varios tramos
- 8** Saneo de diverso baches con soleras de hormigón y aglomerado
- 9** Refuerzo y saneo de aglomerado
- 10** Refuerzo y saneo de aglomerado
- 11** Refuerzo y saneo de aglomerado
- 12** Bacheo con extendedora
- 13** Desbroce de márgenes (hasta 2 metros)
- 14** Repintado red local
- 15** Limpieza cunetas en tierras y hormigón
- 16** Vialidad invernal
- 17** Limpieza pantallas, talas y podas de arbolado
- 18** Reposición de barreras de seguridad y empalizadas

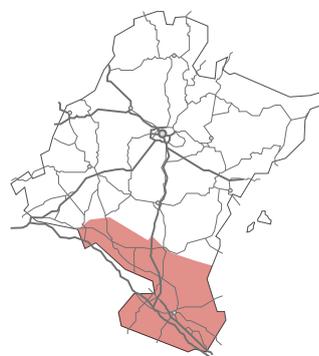


SUR TUDELA

Denominación de Carretera y Tramos				Presupuesto
1	Varias	N-113, N-121 C, NA-125, NA-134	Tramos de refuerzo con mezcla bituminosa en caliente	609.286
2	N-121-C	Tudela - Tarazona	Tramos de rehabilitación con slurry	99.516
3	N-113	Pamplona - Madrid	Reposición de juntas	41.790
4	NA-125	Tudela - Ejea	Ejecución de 300 ml de cuneta hormigonada	12.600
5	N-121-C	Tudela - Tarazona	Ejecución de glorieta en el PK 6+000	178.944
6	Varias	En las carreteras del centro	Bacheo con extendidora	530.355
7	Varias	En todas las carreteras del centro	Desbroce de márgenes (hasta 2 metros)	317.190
8	Varias	En las carreteras del centro	Repintado red local	165.321
9	Varias	En las carreteras del centro	Limpieza cunetas en tierras y hormigón	258.272
10	Varias	En todas las carreteras del centro	Vialidad invernal	21.938
11	Varias	En las carreteras del centro	Limpieza pantallas, talas y podas de arbolado	66.713
12	Varias	En las carreteras del centro	Señalización y balizamiento	157.224
				2.459.150,78



- Autopista o Autovía
- Carretera nacional
- Autonómica 1^{er} nivel
- Carreteras distritos y centro urbano
- Varias
- Otros



- 1 Tramos de refuerzo con mezcla bituminosa en caliente
- 2 Tramos de rehabilitación con slurry
- 3 Reposición de juntas
- 4 Ejecución de 300 ml de cuneta hormigonada
- 5 Ejecución de glorieta en el PK 6+000
- 6 Bacheo con extendedora
- 7 Desbroce de márgenes (hasta 2 metros)
- 8 Repintado red local
- 9 Limpieza cunetas en tierras y hormigón
- 10 Vialidad invernal
- 11 Limpieza pantallas, talas y podas de arbolado
- 12 Señalización y balizamiento

2



MEMORIA DE CONSERVACIÓN

OTRAS OBRAS SINGULARES



OTRAS OBRAS SINGULARES

Reparación del firme de la carretera NA-128 Peralta-Carcastillo-Límite Zaragoza

Los trabajos acometidos en la NA-128, Peralta-Carcastillo-Límite Zaragoza, vía de interés de la Comunidad Foral con una longitud de 40,45 kilómetros, se han dividido en dos fases y tienen por objetivo rehabilitar un asfalto que se encontraba deteriorado, haciéndose necesario en algunos puntos su reposición y en otros la rehabilitación del firme cuarteado.

En la primera fase previa al inicio del verano, las actuaciones consistieron en el fresado y reposición del firme en blandones (firme deteriorado), roderas (lo mismo que el blandón pero en una superficie mayor) y deflexiones (pavimento deformado) con

mezcla bituminosa en caliente y en el refuerzo mediante 5 centímetros de aglomerado en caliente de la rodadura del tramo de la NA-128 entre los puntos kilométricos 14,300 al 16,100 y del 21,450 al 21,850.

En la segunda fase se ha procedido al extendido de una capa de rodadura de refuerzo del firme de todo el trazado, previo saneo puntual mediante fresado de las zonas más deterioradas, del punto kilométrico 32,390 al límite provincial con Zaragoza, punto kilométrico 40,750.

Los trabajos en la NA-128 Peralta-Carcastillo-Límite Zaragoza suponen una inversión de:

470.000€

1
Máquina trabajando en la NA-128



Asistencia técnica en las autovías del Camino de Santiago y del Pirineo

El Gobierno de Navarra acordó destinar 960.000 euros para la asistencia técnica a la dirección de explotación de las autovías del Camino de Santiago (A-12) y del Pirineo (A-21), que incluye el análisis de los indicadores de calidad y la contratación del personal técnico especializado. En concreto, están presupuestados 360.000 euros para la autovía A-12 y 600.000 para la autovía A-21.

Los indicadores de calidad son, entre otros, coeficiente de rozamiento, limpieza del firme drenante, calidad de la señalización y balizamiento, estado del cerramiento, atención a incidentes y accidentes, y seguridad vial.

Por lo que respecta al personal técnico especializado, se encargará básicamente del control de aforos, del control de la vialidad invernal (disposición de equipos, fundentes y medios exigidos), seguimiento de las labores de conservación habitual, y elaboración de estudios especializados ante incidentes y emergencias.

Cabe recordar que ambas vías se explotan mediante la modalidad de “peaje en sombra”, por el que la Administración vela por



2
Centro de Conservación
de la A-21
Autovía del Pirineo

el cumplimiento de todos los requisitos recogidos en el contrato de concesión, tanto en lo que afecta a la propia infraestructura (conservación y mantenimiento), como en lo que respecta a la seguridad vial de los usuarios (estado del pavimento, adherencia, regularidad, drenaje), además de la necesaria verificación permanente del aforo de tráfico de la vía.

3
Vista de la A-21
Autovía del Pirineo





En la actualidad, la N-121-A, Pamplona-Behobia, es una vía de Altas Prestaciones **con una intensidad media de 10.000 vehículos al día**, un porcentaje de vehículos pesados del orden del 28%

Estudio de alternativas para duplicar los túneles de Belate y Almándoiz

Con un gasto de 65.450 euros, se adjudicó a la empresa Sers Consultores en Ingeniería y Arquitectura, S.A. el contrato de “Redacción del Estudio de Alternativas para la duplicación de los túneles de Belate y Almándoiz en la carretera N-121-A (Pamplona-Behobia)”, con un plazo de ejecución de cinco meses.

El objeto de este estudio es definir las opciones de trazado técnicamente viables para el desdoblamiento de los túneles de Belate y Almándoiz en la carretera N-121-A, la duplicación del tramo de carretera a cielo abierto entre los dos túneles y los tramos de trazado que se deberán realizar para conectar la calzada existente con la nueva calzada duplicada en el inicio y final del tramo.

De la alternativa seleccionada se realizará un estudio económico sobre posibles formas de financiación, y una propuesta y valoración de la campaña geotécnica que será necesaria en la redacción del proyecto constructivo.

Debilidades y fortalezas

Por otra parte, con un presupuesto de licitación de 100.000 euros (IVA incluido) y un plazo de ejecución previsto de 8 meses, se está realizando un estudio para identificar las debilidades de esta carretera, para posteriormente poder desarrollar los proyectos constructivos correspondientes y con estos proyectos aprobados construir las obras. En concreto, la relación de los trabajos que va a incluir este estudio son: concretar las debilidades y fortalezas de la vía en cuanto a su

funcionalidad y su seguridad vial; estudio de la circulación o estudio de tráfico; definición del conjunto de propuestas de diseño para mejorar las deficiencias encontradas, y, por último, se presentará un estudio de la interacción del tráfico de esta vía con las Autovías de la Barranca (A-10), del Camino de Santiago (A-12) y la del Pirineo (A-21); y de la Rondas de Pamplona (PA-30) y de la de Pamplona Este (A-15).



También es preciso tener en cuenta la importancia que tiene esta carretera como eje estratégico de comunicación hacia Francia, no sólo del tráfico con origen-destino en la Comunidad Foral, sino también de las rutas que conectan las distintas regiones de la península con Navarra. Asimismo, la información relativa a la interconexión que el tráfico que circula por esta vía tiene con las principales vías de tráfico y transporte de Navarra como son las rondas, las autopistas y las autovías es necesaria para el planteamiento del viario de la zona de influencia de la Cuenca de Pamplona.

4
Túnel de Almándoiz



5

Autovía A-68

Rehabilitación de firme en la A-68

El proyecto ha sido dotado con un presupuesto de aproximadamente 1.700.000,00 euros, IVA incluido y un plazo de ejecución de 45 días.

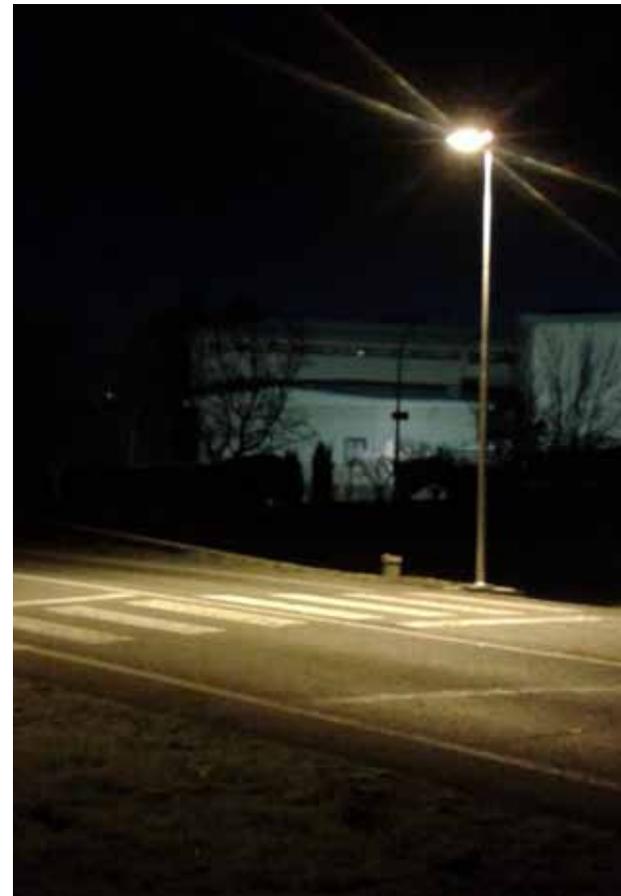
Con estos trabajos se rehabilitó el firme de la Autovía del Ebro, A-68.

La actuación consistió en la eliminación puntual de los baches, roderas y deflexiones más significativos entre los PK 84 y 92. Incluyó, además, el extendido de una capa de rodadura de mezcla bituminosa caliente como refuerzo del firme entre el PK 93 y el 97 (Variante de Tudela) tras el saneo, mediante fresado, de las zonas más deterioradas.

Iluminación del paso peatonal de la N-7027 próximo al Colegio Mayor Santa Clara y refuerzo de señalización

En febrero de 2014 se realizó el refuerzo de la señalización con el repintado y la instalación de más bandas transversales de alerta (BTA) como sistema de reducción de velocidad, además de incrementar la correspondiente señalización vertical de preaviso y la instalación del alumbrado público con una luminaria de doble nivel, con reducción de flujo luminoso, en el paso peatonal existente en la carretera N-7027, con el fin de mejorar la seguridad del tránsito nocturno de peatones.

Cabe destacar que el camino, que discurre paralelo a la N-7027 y que une las localidades de Pamplona y Cizur, es muy utilizado por peregrinos del Camino de Santiago, peatones y ciclistas, además de por las residentes del colegio. La Carretera de la Universidad es una vía interurbana con una longitud de 650 metros, con inicio en el término municipal de Pamplona y fin en la intersección con la carretera NA-6000, Echavacoiz-Campanas. Estos trabajos han tenido un coste total de ejecución de 5,383 euros.



6

Nuevo punto de luz en el paso de peatones de la N-7027

Construcción de pasos canadienses en el enlace del PK 47+000 de la A-12 Autovía del Camino, en Urbiola

El Servicio de Conservación elaboró el Proyecto de “Construcción de Pasos Canadienses en el enlace del PK 47+000 de la Autovía A-12 “Urbiola” como consecuencia del aumento de la siniestralidad motivada por la presencia de animales en la calzada de la Autovía del Camino A-12, y dado que en su construcción no se contempló otra medida de limitación del acceso de la fauna al tronco de la Autovía, que la implantación de un vallado perimetral, se ha considerado la necesidad de ejecutar 4 pasos canadienses para impedir

el acceso de la fauna a través de los ramales de acceso existentes en el enlace de Urbiola, PK 47+000 de la Autovía A-12.

En dichas obras no se contemplan bienes y derechos afectados, ni es necesario tramitar ninguna expropiación, al tratarse básicamente de ejecutar 4 pasos canadienses en los propios ramales de entrada y salida del enlace situado en el PK 47+000 de la Autovía del Camino A-12, cuya titularidad corresponde al Gobierno de Navarra.

La actuación fue adjudicada a la empresa Harinsa-Navasfalt, S.A., por un importe de 60.495,84 euros, IVA incluido, y un plazo de ejecución de 2 meses.



EXTRAORDINARIO

Obras de emergencia producidas por las históricas inundaciones registradas en Baztán

El Gobierno de Navarra, a través de la Dirección General de Administración Local, ha ejecutado todas las obras declaradas “de emergencia” como consecuencia de las fuertes lluvias e inundaciones que se produjeron en Baztán el día 4 de julio de 2014.

Para la declaración de emergencia, se tuvo en cuenta aquellas obras necesarias para reponer y permitir el paso a zonas habitadas inhabilitadas por la riada. También se incluyeron determinadas infraestructuras cuyos daños representaban un peligro inminente para las personas o aquellas en las que era necesario restaurar el servicio, en el caso de las infraestructuras hidráulicas.

El Ayuntamiento de Baztán en los días 7 y 9 de julio declaró de emergencia dichas actuaciones, conforme al criterio técnico (permitir el paso a zonas habitadas inhabilitadas; actuación en daños en infraestructuras con peligro inminente para las personas; o restauración de infraestructuras hidráulicas).

Con posterioridad, en base a dicho criterio, el Ayuntamiento de Baztán, con fecha 31 de julio presentó a la Dirección General de Administración Local, la relación de obras y sus correspondientes memorias valoradas, de todas aquellas actuaciones declaradas de emergencia.

El presupuesto para reparar los daños ascendió a **1.586.135 euros**



7

Calle de Elizondo durante las inundaciones del 4 de julio de 2014

Desbroce de márgenes en las carreteras navarras

El objetivo de la actuación que se lleva a cabo todos los años y en todos los centros de conservación entre los meses de junio y julio, es mejorar la visibilidad y minimizar los riesgos de incendio. Los medios empleados para esta actuación son 26 tractores desbrozadores y 52 operarios (entre desbroce manual y señalización) y el importe destinado a estos trabajos ascendió en 2014 a 1.174.800 euros (IVA incluido).

Las labores de desbroce consisten en la eliminación de la vegetación herbácea y arbustiva mediante medios mecánicos y manuales, (donde la complejidad o la accesibilidad dificulta el desbroce mecánico) de las zonas anexas a las carreteras en una anchura media de dos metros.

El objetivo de estos trabajos es evitar que el crecimiento de la vegetación en los márgenes reduzca la visibilidad de los conductores o favorezca la propagación de incendios si se queda en su superficie algún vidrio (que puede tener efecto lupa) o si se arrojan cigarrillos mal apagados desde los vehículos, algo que, tal y como se recuerda, está sancionado, además de suponer un importante riesgo para la seguridad.

Se desbroza la red completa de carreteras de Navarra cuya longitud es de 3.599,17 kilóme-

tros, repartidos en las siguientes tipologías de carretera: autovías, 102,99 kilómetros; vías desdobladas, 25,60 kilómetros; carreteras de altas prestaciones, 51,78 kilómetros; red de interés general, 231,33 kilómetros; red de interés de la Comunidad Foral, 1.021,04 kilómetros, y red de interés local, 2.166,43 kilómetros. No están incluidas la Autopista de Navarra, AP-15, 98,88 kilómetros; la Autovía del Camino, A-12, 72,30 kilómetros, ni la Autovía del Pirineo, A-21, 45,42 kilómetros, cuyo desbroce se gestiona a través de su concesión.

El criterio de prioridad en el orden del desbroce de cada Centro de Conservación se basa en el estado de la hierba, que varía anualmente, comenzando por aquellas zonas en las que la hierba se encuentra más alta y priorizando aquellas carreteras de menor sección, sin arcén o con un trazado con más curvas en las que la eliminación de la vegetación incide en mayor medida en la seguridad y comodidad de los usuarios.

Por otra parte, en los ejes con mayor intensidad media diaria de tráfico de las proximidades de Pamplona se actúa a finales de junio o primera semana de julio para que el segado sea más reciente de cara a la mayor afluencia de visitantes en Sanfermines.

8

Tractor desbrozador



3,6

millones de euros,
es el importe total
de las actuaciones
de la campaña de
vialidad invernal

Campaña de vialidad invernal 2013-2014

La temporada invernal 2013-2014, en comparación con las de años anteriores, especialmente la pasada 2012-2013, fue más suave que en años anteriores, con una cantidad de precipitaciones notablemente menor, y un relativamente escaso número de incidencias en carretera, con un total de 71 días de intervención por episodios de hielo o nieve.

El importe total de las actuaciones de la campaña de vialidad invernal ascendió a 3,6 millones de euros, frente a los 5,2 millones de la campaña 2012-2013, y se consumieron un total de 14.370 toneladas de sal, mientras que en la campaña anterior se utilizaron 19.516 toneladas. En las distintas contrataciones de la campaña intervinieron 351 personas y 219 vehículos entre quitanieves, turbofresas y otro tipo de vehículos.

Una característica de este invierno ha sido que la cota de nieve se ha mantenido en niveles altos. En resumen, se puede hablar de un invierno “amable” en cotas por debajo de los 1.000 metros, donde se sitúa la mayor parte de la red y las intensidades medias diarias (IMD) de tráfico más elevadas (consecuentemente las afecciones a los usuarios de la red de carreteras y las incidencias han sido significativamente inferiores a otras temporadas).

Puerto de Belagua

En esta campaña, el Puerto de Belagua se mantuvo cortado por nieve, ventiscas o riesgo de aludes (relacionado este último con las características de la nieve y especialmente con los espesores acumulados) 55 días, frente a los 61 días del invierno 2012-2013. De esos 55 días, 14 fueron por riesgo de



aludes, 20 por ventisca y los 21 restantes, por nieve. Siempre que se corta la carretera por riesgo de alud se hace previo informe de un nivólogo que trabaja para el Departamento de Fomento y que se desplaza al lugar para hacer las mediciones oportunas. En cuanto a la ventisca, se trata de un fenómeno que impide la limpieza de carretera y la hace impracticable aunque no nieve, porque el viento combinado con la nieve existente hace que la carretera quede sepultada una y otra vez aunque se limpie.

El presupuesto invertido exclusivamente en el mantenimiento invernal del puerto de Belagua en la temporada 2013-2014 fue de 606.993 euros. La media de vehículos que van en un día laborable a El Ferial es de 26, y el fin de semana (promedio sábado y domingo), de 219. La media de vehículos que continúan en un día laborable hasta la Contienda o siguen hasta Arette es de 35, y el fin de semana, de 376.



3



MEMORIA DE CONSERVACIÓN

SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA

El Gobierno de Navarra contrató la renovación de señales turísticas viales en varios puntos de interés de la Comunidad Foral durante 2014





1
Señalización turística
instalada

SEÑALIZACIÓN TURÍSTICA

Se destinaron 55.000 euros a reposición de carteles estropeados de lugares como el Embalse de Leurtza y la colocación de nuevos, como en Infernuko Errota.

El Gobierno de Navarra acometió en 2014 la colocación y renovación de señalización turística en un total de 17 puntos de interés de la Comunidad Foral. El objetivo de los trabajos, realizados de manera conjunta entre los departamentos de Fomento y Cultura, Turismo y Relaciones Institucionales, es mejorar el acceso a los puntos turísticos desde las carreteras renovando la cartelería deteriorada y colocando nueva.

Concretamente, se procedió a la colocación de lámina antivandálica en todos los carteles que se sustituyan de color morado (lugares de interés monumental o cultural), para evitar que vuelvan a cuartearse por la exposición al sol y la limpieza, así como el mantenimiento y reposición de la señalización turística realizada en fases anteriores. La empresa encargada de realizar los trabajos fue Lacroix Señalización, S.A.

Los 17 puntos donde se mejora la señalización existente, tanto en enclaves naturales como en conjunto histórico-monumentales,

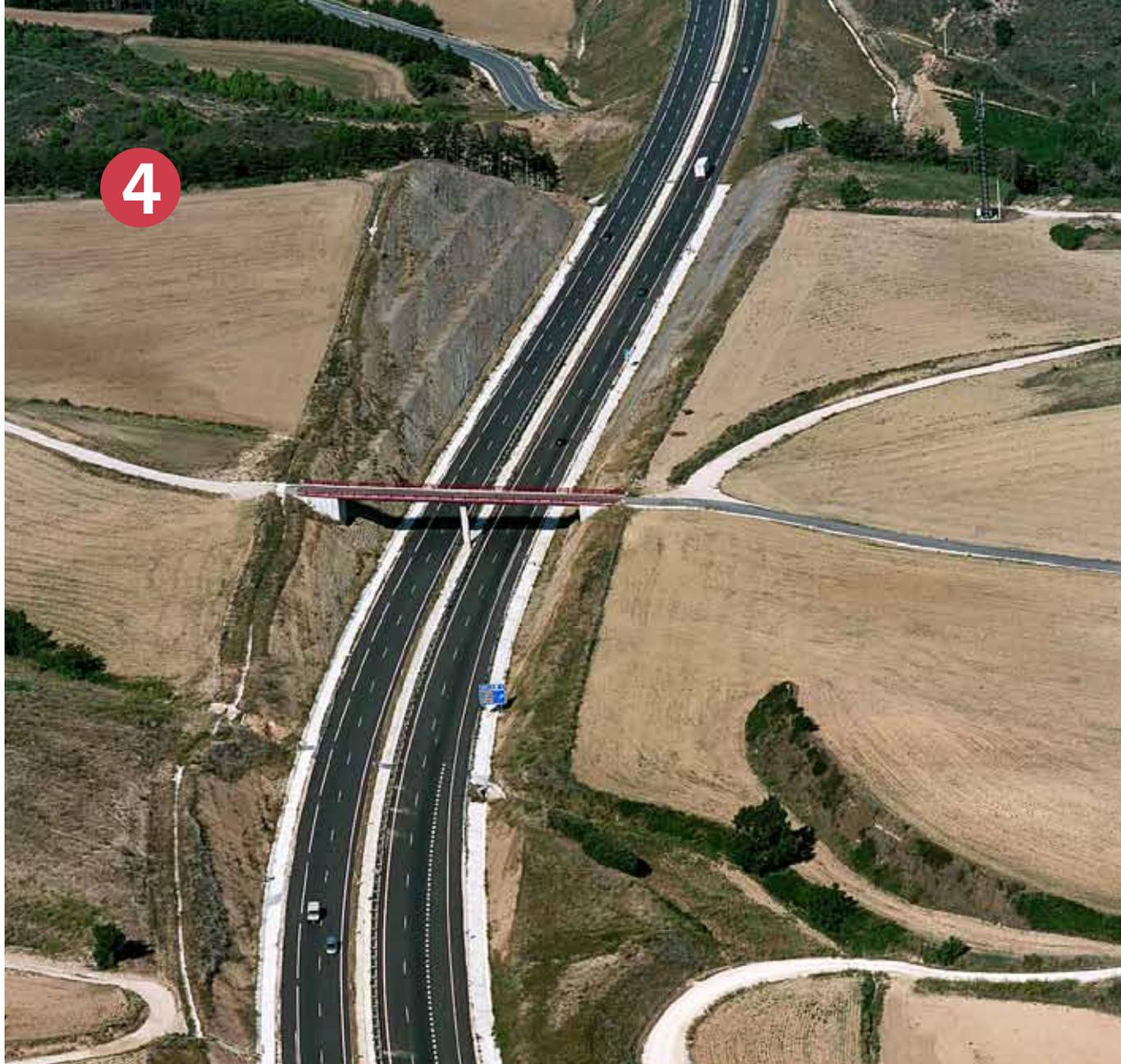
fueron el Embalse de Leurtza, Laguna de Las Cañas y Observatorio de Aves, Bardenas Reales (El Paso), Sorogain, Camino de Santiago (Puente la Reina), Recinto amurallado de Rada, Sangüesa Monumental y la Cueva de Mendukilo. Los hitos que se señalan por primera vez son: Mirador Barranco de Peñalen, Mirador de Fitero, Mirador de Gallipienzo, Infernuko Errota (molino del infierno, Baztán), Mirador de Larra-Belagua, Mirador Balcón de Pilatos, Mirador de Ujué, Iglesia de San Esteban (Yesa) y Palacio de Mencos.

Además de estos puntos mencionados, se ha señalado el acceso a la Vía Romana de Liédena desde la A-21 (se encontraba ya indicada pero desde la carretera) y el Mirador de la Foz de Lumbier desde este mismo punto.

Todas las señales turísticas adoptan el diseño propuesto en el Manual de Señalización Turística de Navarra e introducen como elemento común la aparición del anagrama de la marca turística Reino de Navarra en la esquina inferior derecha. Esta señalización utiliza, además, junto al texto, el pictograma y el color que identifica al tipo de recurso turístico de que se trate.

Se destinaron
55.000 euros
a reposición
de carteles

4



MEMORIA DE CONSERVACIÓN

SEGURIDAD VIAL Y CENTRO DE CONTROL



Durante el año 2014 la actividad de la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control ha consistido en la gestión de un total de:

12 contratos de conservación y mejora de la infraestructura por un importe total de

5.295.264,25€

84 contratos, de consumo eléctrico por un importe de

1.118.155,42€

5.746 incidentes en la Red de Carretera de Navarra

4.027 llamadas al teléfono de información gratuita

160 expedientes

La inversión total por los contratos de conservación y mejora de la infraestructura gestionada por la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control ascendió en el año 2014, se desglosa de la manera siguiente:

Mantenimiento Centro de Control iluminación y semáforos (2013-2016)	1.850.000,00
Reposición y mantenimiento de barrera de seguridad	600.000,00
Mantenimiento de marcas viales Zona oeste	500.000,00
Mantenimiento de marcas viales Zona sur	500.000,00
Mantenimiento de marcas viales Zona norte	500.000,00
Señalización vertical Grupo I	500.000,00
Señalización vertical Grupo II	500.000,00
Asistencia técnica explotación Autovía del Camino A-12	90.000,00
Redacción de estudios de seguridad vial	67.500,00
Plan de aforos de tráfico	80.000,00
Implantación y conservación de lazos magnéticos	10.000,00
Asistencia técnica Centro Control	97.764,25
Total	5.295.264,25



De los 12 contratos gestionados:

- 7 son contratos de obras relacionados con la conservación y mejora de la carretera, tales como colocación y reposición de barreras, señales y pintura, mantenimiento de instalaciones en túneles, alumbrado y semáforos.
- 4 son estudios de Seguridad Vial y tráfico.
- 1 es de Asistencia Técnica al Centro de Control.

Se han realizado estudios de Seguridad Vial, donde se identifican los tramos de concentración de accidentes (TCAs) y otros con alto potencial de mejora (TAPMs), en la totalidad de la Red de Carreteras de Navarra y se proponen las medidas correctoras necesarias, que pueden ser de dos tipos:

- Medidas de bajo coste, que supone la modificación o el refuerzo de la señalización existente.
- Medidas de alto coste que requieren la modificación del trazado o reordenación del tráfico en un determinado punto, lo que supone la elaboración de un proyecto y la realización de una obra.

Este año en el XIV Plan de Actuación en los puntos de Tramos de Concentración de Accidentes se han localizado 7 **Tramos de Concentración de accidentes** (TCAs) con una longitud total de 7,600 kms y son:

- **PA-30. Ronda de Pamplona.**
Variante de Ansoain - Artica
- **PA-30. Ronda de Pamplona.**
Polígono Talluntxe
- **PA-30. Ronda de Pamplona.**
Rotonda Decathlon
- **N-113 Tudela - Madrid.**
Variante de Cintruénigo
- **NA-138 Pamplona - Francia.**
Tramo de Saigots a Urtazun
- **NA-6001 Esquíroz - Imarcoain.**
Acceso a la AP-15.
- **NA-1110. Galar - Viana** en el cruce de Bargota

Igualmente, se han detectado 9 Tramos con un Alto Potencial de Mejora (TAPMs) con una longitud de 11 Kms.

En los estudios de Seguridad Vial se elaboran también los análisis de la evolución de la accidentalidad en estos puntos para comprobar la eficacia de la actuación o, en el caso de que la accidentalidad no disminuya, proponer otro tipo de actuaciones.

12

contratos de conservación y mejora de la infraestructura



Otro capítulo, de gran trascendencia, ha sido el mantenimiento de las instalaciones, gestión, seguimiento y optimización del coste de la energía eléctrica consumida en los túneles, alumbrado público, semáforos, cámaras del circuito de cerrado de televisión y paneles de mensajes variables existentes. Se trata de un total de 12.000 puntos de luz con 84 puntos de enganche a la red general. El importe de las facturas abonadas a las empresas distribuidoras y comercializadoras de electricidad, por todos estos conceptos ascendió a 979.077,62 euros.

En 2014 se ha dado continuidad a la campaña de ahorro de consumo realizada en las instalaciones de alumbrado de intersecciones y túneles que se venía desarrollando desde 2011, y se ha continuado igualmente con la política de revisión y ajuste de los contratos eléctricos de diferentes instalaciones al objeto de reducir el término fijo de la facturación eléctrica mediante el ajuste de la potencia contratada a la demanda real de servicio. Así, desde que en 2013 se establecieran de manera más sistemática dichas revisiones, se ha conseguido alcanzar ya en 2014 un ahorro de más de 20.000€ mensuales en facturación de suministro eléctrico exclusivamente con la adecuada gestión de los contratos.

Centro de Control, en 2014 se ha lanzado el proyecto de renovación integral de la gestión de túneles de la red de carreteras de Navarra



Se trata de un proyecto estratégico para sustituir el software actual que gestiona los túneles y sus sistemas de seguridad, que ha sido siempre de tipo propietario, por una plataforma abierta.

El objetivo es superar la histórica dependencia tecnológica del proveedor del software propietario y todas las dificultades asociadas a esta situación, para así mejorar las prestaciones de la aplicación actual, eliminar barreras de entrada a adjudicatarios y alcanzar una mayor autonomía y flexibilidad tecnológicas, entre otras ventajas.

La formación y consiguientes pruebas realizadas en 2014 por personal de la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control permitirán que el desarrollo del marco completo o base de la plataforma adaptada a las necesidades del Centro de Control, y el proyecto piloto del primer túnel, sea llevado a cabo con personal propio con la colaboración del personal de la Asistencia Técnica al contrato del Centro de Control (Nasertic). Dicho marco y el proyecto piloto tienen fecha prevista de ejecución en 2015.

Otra actuación reseñable ha sido la actualización del software de telegestión de la red de instalaciones de alumbrado público de carreteras que permite su operación (encendido, apagado y programación del encendido y apagado) y supervisión (lectura de parámetros eléctricos) en remoto desde el Centro de Control. La nueva versión tiene como una de sus principales prestaciones la posibilidad de programar alarmas de comunicación automática para detectar averías por falta de suministro, caída de fases o protecciones, tensión de suministro inadecuada, etc., permitiendo optimizar las actuaciones de mantenimiento y los recursos a ello dedicados. Con dicha actualización del software se ha aprovechado también

para aumentar en 10 el número de intersecciones telegestionadas (hasta un total de 40 aproximadamente), la mayoría de ellas en la Ribera, mediante la instalación de nuevos terminales de telegestión más modernos con conexión gprs en lugar de gsm como tenían los instalados previamente.

En 2014 también se acometieron dos nuevas renovaciones tecnológicas:

- Unificación de todos los videograbadores de túneles al modelo más avanzado instalado, con mejores prestaciones de grabación, visualización y optimización de ancho de banda.
- Sustitución por cámaras domo de todas las cámaras móviles exteriores de túneles que aún quedaban con tecnología antigua.

A lo largo del año 2014 se han atendido y gestionado desde el Centro de Control un total de **5.746 incidentes en la Red de Carreteras de Navarra**, cuyo desglose por Distritos es el siguiente:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Distrito de Pamplona	855	874	925	1.085	1.385	1.375
Distrito de Aoiz	188	253	216	370	356	304
Distrito de Mugairi	560	715	760	872	1.035	861
Distrito de Irurtzun	627	677	652	863	968	857
Distrito de Estella	387	356	388	324	766	930
Distrito de Tafalla	291	382	402	523	982	679
Distrito de Tudela	466	480	501	702	910	740
TOTAL	3.374	3.737	3.844	4.739	6.505	5.746

Como puede observarse, el Distrito de Pamplona destaca sobre el resto en el número de incidencias, lo que es debido a la atención de las Rondas en Pamplona.

Como puede observarse, el Distrito de Pamplona destaca sobre el resto en el número de incidencias, lo que es debido a la atención de las Rondas en Pamplona.

En cuanto al tipo de incidentes, estos son de muy variada índole, entre los que destacan, por número de incidencias atendidas:

- Accidentes en carretera
- Presencia de animales u objetos en la calzada
- Incidencias en túneles
- Afecciones por vialidad invernal y por temporales.

En el teléfono de información sobre el estado de la carretera se han recibido un total de 4.027 llamadas, con una duración media de 66.07 segundos, destacando los meses de febrero, marzo y diciembre. Esta importante variación del número de llamadas es debido a que en estos meses hubo problemas de nieve y hielo. El mes con menos llamadas fue noviembre con 84. El descenso de llamadas total ha sido muy significativo, el 43% con respecto al año 2013 debido a que este servicio ha dejado de ser gratuito.

En lo referente a llamadas recibidas desde los postes SOS, se observa la escasa aplicación y uso de este servicio, ya que se han recibido un total de 18 llamadas en todo el año 2014, con un máximo de 4 llamadas en el mes de agosto.

La baja utilización de este servicio, que sigue la tendencia ya observada en los últimos años se debe, sin duda, al uso masivo del teléfono móvil, por lo que cualquier incidencia es resuelta por el automovilista mediante este sistema, no acudiendo al uso del poste SOS salvo en zonas de mala cobertura de su teléfono móvil.

A lo largo de 2014 se han recibido y tramitado en la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control un total de 160 expedientes, procedentes de Ayuntamientos, particulares u organismos públicos, referentes a necesidades de señalización, tanto vertical como horizontal, colocación de barrera, semáforos, alumbrado, etc.

Por el Negociado de Aforos se han analizado los datos obtenidos de las 301 estaciones de aforo existentes en la Red de Carreteras de Navarra, con los que se ha elaborado el Mapa de Tráfico de Navarra.

Estas estaciones de aforo se distribuyen en la Red de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra, de la siguiente manera:

Estaciones permanentes	66
Estaciones semipermanentes	32
Estaciones primaria	54
Estaciones de cobertura	149
TOTAL	301

Con estos datos de tráfico se obtendrá información de toda la red de carreteras, Autopistas, Autovías y carreteras de la Red Principal.

Con respecto a las cifras relativas a la seguridad vial en la Red de Carreteras de la Comunidad Foral, se ha obtenido un ascenso respecto años anteriores, tanto en accidentes con víctimas como en víctimas mortales. Las cifras son las siguientes:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Accidentes con víctimas	359	874	925	1.085	1.385	1.375
Accidentes con muertos	28	253	216	370	356	304
Fallecidos	31	715	760	872	1.035	861

Con estos datos de accidentes y los obtenidos en los estudios de tráfico se elabora el libro de Tráfico y Accidentes del decenio 2005-2014 en el que se presenta un resumen estadístico del tráfico y los accidentes en las carreteras de la Comunidad Foral de Navarra durante los diez últimos años.

EXPLOTACIÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

2.557

expedientes recibidos en 2014

2.293

(89,67% del total) son resueltos



EXPLOTACIÓN

La Sección de Explotación ha seguido desarrollando a lo largo del año 2014 las funciones encomendadas, prestando especial atención en las autorizaciones concedidas, a fin de que las obras que se realicen como consecuencia de dichas autorizaciones no afecten, o afecten lo menos posible, a la actual seguridad vial de las carreteras, así como a su conservación a futuro, o si es caso, a que ambas características se mejoren.

El personal integrado en los Centros de Conservación y Explotación (Jefes de Centro, Auxiliares Técnicos y Vigilantes) se ha concienciado de la importancia de las labores de explotación que se realizan desde cada Centro, dedicando una mayor atención tanto a la resolución de expedientes como al seguimiento de las obras autorizadas.





Expedientes tramitados

A lo largo del año 2014, se han recibido 1.173 expedientes, lo que supone un descenso del 13,87% respecto a los 1.362 expedientes recibidos en el año 2013.

De los 1.173 expedientes recibidos (dejados aparte los 327 expedientes de daños a las carreteras) y de los cuales se han resuelto 953, es decir el 81,24%, 406 son expedientes a tramitar mediante Autorización, con posterior Resolución, (5 de ellas son autorizaciones de ocupación temporal de bienes adscritos al Departamento de Fomento), mientras que 547 son expedientes tramitados mediante Informe.

Se han recibido 194 Actas de Inspección, de las cuales se han tramitado en este año 150, es decir, el 77,31%

Asimismo, se han tramitado 327 expedientes por daños en las carreteras, de los cuales, se ha cobrado de las aseguradoras un importe de 242.399,42 euros, correspondientes a 192 expedientes, es decir, se ha cobrado en el 54,85% de los tramitados durante el año 2014, por un importe que supone el 57,8% del total a cobrar.

TABLA 1

Cuadro resumen de expedientes tramitados por daños 2014

Año	Exptes. Tramitados		Exptes. Cobrados		Juzgados (cobrados)		Exptes. Anulados		Apremio	Pendientes de cobro		
	Nº	Importe	Nº	Importe	Nº	Importe	Nº	Importe		Nº	Importe	
2006	1	653,80	-	-	1	653,80	-	-	-	-	-	-
2011	3	2.074,03	-	-	3	2.074,03	-	-	-	-	-	-
2012	2	622,70	-	-	-	-	1	235,49	1	387,21	-	-
2013	127	160.113,28	57	70.397,88	2	496,08	1	463,74	26	34.367,20	41	54.388,38
2014	194	203.736,97	109	107.246,18	8	7.461,34	7	8.327,66	-	-	70	80.701,79
TOTAL	327	367.200,78	166	177.644,06	14	10.685,25	9	9.026,89	27	34.754,41	111	135.090,17



Modificación de glorieta cerrada para paso de transportes especiales en la carretera NA-1720, p.k. 7+580, en Aoiz.

Asimismo, se ha de llevar un control de las Sentencias por reclamaciones patrimoniales.

También se han informado 34 expedientes a solicitud de la Sección de Régimen Jurídico de Medio Ambiente y Agua sobre los daños ocasionados en vehículos por atropellos a la fauna cinegética en las Autovías.

Por tanto, como resumen del año 2014, se constata que se han recibido 2.557 expedientes, y se han resuelto bien mediante autorización o mediante informe, 948, que junto a los 327 expedientes resueltos en daños a la carretera, y 863 de transportes especiales, supone que se han resuelto 2.293 expedientes, el 89,67% de los expedientes que se han registrado.

Estos expedientes tramitados se clasifican tal y como muestra la **tabla 2**.

TABLA 2

Expedientes tramitados

Autorizaciones de Obras Públicas (AOP)	401
Autorizaciones de ocupación temporal	5
A resolver mediante informe	547
Actas de Inspección	150
Daños a la carretera	327
TOTAL	1.430
Transportes especiales	863
TOTAL	2.293

La distribución de los expedientes tramitados en estos últimos 6 años es la siguiente:

TABLA 3

Distribución de expedientes tramitados

Solicitudes / Años	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Resolución del Director General	541	546	566	503	367	406
Informes	458	526	507	494	848	547
Actas de Inspección	151	243	211	236	147	150
Daños a la carretera	83	162	253	541	350	327
TOTAL	1.247	1.486	1.545	1.774	1.712	1.430

Asimismo, también se han solicitado informes desde el Departamento de Economía, Hacienda, Industria y Empleo, sobre líneas eléctricas o telefónicas.

Por otra parte, llegan solicitudes de información de particulares que quieren realizar alguna actividad que afecta a alguna de las carreteras de la Red de Carreteras de Navarra y necesitan conocer los requisitos para solicitar o no autorización al Departamento de Obras Públicas.

Cruce subterráneo para fuerza eléctrica a cielo abierto en el p.k. 0+880 de la NA-8702, Travesía de Peralta, expte. AOP 2014 / 212





Construcción de vivienda en margen izda. del p.k. 1+300 en la NA-3040, en Barillas, expte. AOP 2014/151.



Adecuación de acceso a en la margen izquierda del p.k. 13+840 de la carretera NA-160, expte. AOP 2014/142, en Cintruénigo.

En este año 2014 se ha seguido produciendo una escasa utilización del registro electrónico por parte de los particulares, a pesar de que en la página web del Gobierno de Navarra se encuentran las instrucciones a seguir para solicitar las autorizaciones necesarias para obras o instalaciones en la zona de protección de las carreteras que forman parte de la Red de Carreteras de Navarra. En este sentido, muchos particulares siguen solicitando ser recibidos en el Servicio para poder detallar en entrevista personal las actividades solicitadas y poder recibir verbalmente la información solicitada.

No obstante, este año 2014 ya se ha recibido una cantidad reseñable de instancias por parte de Ayuntamientos a través del registro telemático, que ha supuesto una cantidad cercana a la mitad del total de registros realizados por parte de estas Entidades Locales.

Asimismo, se han mantenido las visitas de particulares con motivo de requerimientos que se les han enviado como consecuencia de un acta de inspección, habiéndose presentado en persona para preguntar qué debían hacer para subsanar el motivo que originó los requerimientos a ellos enviados.

Cabe destacar un aumento en el número de llamadas telefónicas recibidas relativas a las dudas surgidas en entidades locales con respecto a la necesidad o no de solicitud de autorizaciones.

89,67%

expedientes
resueltos de un
total de 2.577
registrados
en el 2014



Solicitudes solventadas mediante Resolución

La Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, de Carreteras de Navarra, expresa que las obras que se ejecuten en zona urbana y afecten a la realidad física de la carretera, así como las que se ejecuten en zona no urbana, su autorización corresponderá a este Departamento.

De los 948 expedientes tramitados, 401 se han finalizado mediante Resolución del Director General de Obras Públicas, (AOP) las cuales se distribuyen de la siguiente manera:

Autorizando	Denegando
349 (92,1%)	9 (2,2%)
Prorrogando	Legalizando
2 (0,5%)	21 (5,2%)

Esas 401 autorizaciones realizadas en el año 2014 suponen el 17,16% del total de expedientes tramitados, siendo 34 autorizaciones más que las realizadas en el año 2013 (367), lo que supone un incremento del 9,26% respecto al año pasado.

Por otra parte, señalar que aunque los expedientes hay que resolverlos por orden de entrada en el Registro General, siguen habiendo algunos expedientes cuya resolución resulta más urgente que el resto, porque ya han empezado las obras, porque hay peligro para la seguridad vial, por averías de urgente reparación, por comunicación verbal previa, etc., por lo que la Ley Foral 5/2007 permite adelantar su tramitación, como así ha ocurrido en varias ocasiones.

La tipología de las principales autorizaciones (AOP's) concedidas en el año 2014 es la que sigue, señalizándose entre paréntesis el porcentaje que supone cada tipo de autorización respecto al año 2013:

Cabe destacar que en una Resolución se pueden incluir dos o más Autorizaciones de obra a realizar (por ejemplo: construcción de un edificio, acceso al mismo y cierre de finca).

El apartado "Otros" contiene, entre otros, los siguientes tipos de expedientes:

TABLA 4

La tipología de las principales autorizaciones

Accesos a fincas	53	171%
Acopios de madera	25	250%
Cierres de finca (zócalo y malla o tipo ganadero)	17	89%
Cruces de carretera con paralelismo	17	63%
Construcción nuevas edificaciones (no urbanas)	12	86%
Cortes de tráfico	5	71%
Cruces de carretera subterráneos con zanja	49	169%
Cruces aéreos de energía y telefonía	7	70%
Cruces de carretera subterráneos con "hinca"	3	50%
Construcción intersección en T	2	200%
Estación de servicio	2	200%
Denegaciones	9	90%
Instalación de servicios en paralelismo a la carretera	18	180%
Legalización obras realizadas	21	300%
Pasos peatonales sobreelevados	4	50%
Prórrogas	2	25%
Plantaciones	4	133%
Señalizaciones	32	89%
Obras de higiene y ornato	4	100%
Riego por aspersión	9	31%
Otros	55	71%
Varios conceptos en la misma autorización	36	180%

- Entubación de cunetas
- Badenes
- Reconstruir muro
- Caminos en paralelo a carretera
- Derribo casetas
- Nivelación de fincas
- Acondicionamiento de fincas
- Extracciones Materiales
- Acequias de regadío
- Desvío provisional
- Edificación, acceso y cierre
- Pavimentación en zonas de dominio
- Derribo de edificaciones
- Podas
- Ocupaciones temporales de bienes de dominio público



Solicitudes resueltas mediante informe

Del total de 547 informes tramitados, 443 se han resuelto mediante informe del Servicio de Conservación, bien por corresponder la autorización a la Entidad Local correspondiente (Art. 64.1 de la Ley Foral 5/2007), o porque solo requiere informe previo para definir las obras a realizar.

Asimismo, se han redactado 157 informes solicitados desde la Dirección General de Vivienda y Ordenación del Territorio, así como otros informes para el resto de Departamentos, y para varios Ayuntamientos, en relación con el Planeamiento Municipal, que se informan desde el Servicio de Estudios y Proyectos, y desde el Servicio de Conservación en un informe conjunto (143 de los 157).

Los particulares también solicitan información para realizar alguna actividad que afecta a tramos de carreteras de la Red de Carreteras de Navarra, y necesitan conocer los requisitos, para posterior solicitud de autorización o no al Departamento.

Dichas solicitudes, contestadas mediante informe de la Sección de Explotación, corresponden, las más importantes, a las siguientes variedades, señalizándose entre paréntesis el porcentaje que supone cada tipo de informe respecto al año 2013:

El total de 547 informes realizados se obtiene como consecuencia de que en un informe se pueden incluir dos o más expedientes a autorizar (por ejemplo: Cruce subterráneo, cruce subterráneo mediante hinca, y paralelismo; construcción de edificación con acceso y cierre de finca, etc.).

Se recibieron, además de los referidos, solicitudes de informe de los siguientes Servicios de otros Departamentos:

TABLA 5

Variedades de solicitudes resueltas mediante informe

Ordenación del Territorio	157	151%
Solicitud de información de particulares	55	81%
Zona Urbana (Art. 64.1)	44	116%
Devolución de fianza	27	77%
Pruebas deportivas (DGT)	25	76%
Cortes puntuales o temporales de tráfico	41	241%
Señalización	5	83%
Denegaciones	8	33%
Construcción de nuevas edificaciones	4	100%
Petición de datos	6	200%
Zona urbana (otros artículos)	3	150%
Cruces aéreos ó subterráneos	4	125%
Archivado sin más trámite	29	74%
Daños por atropellos a animales	34	121%
Denuncias	6	-
Actas de inspección	194	-
Prueba ciclista	12	-
Varios	36	72%
Otros Departamentos	33	143%

- Servicio de Energía, Minas y Seguridad Industrial
- Servicio de Ordenación del Territorio
- Servicio de Estructuras Agrarias
- Servicio de Patrimonio
- Servicio de Conservación de la Biodiversidad
- Servicio de Turismo
- Servicio de Desarrollo de las Políticas de Seguridad
- Sección de Régimen Jurídico de Medio Ambiente y Agua
- Dirección General de Tráfico



Actas de Conformidad

Antes de levantar un Acta de Conformidad, se comprueba que la actividad autorizada se ha realizado de conformidad con las determinaciones establecidas en la Resolución correspondiente, se confirma que las obras realizadas son correctas y a continuación se redacta el Acta de Conformidad, tomando fotografías para dejar constancia de ello en el expediente.

En caso de que la actuación no sea conforme a lo autorizado, se levantará Acta de Inspección para poder enviar un requerimiento al interesado, de forma que subsane las deficiencias o variaciones introducidas sin permiso. Si se han producido daños a la

carretera, a sus elementos, o al resto de la explanación de la misma, se hace una valoración de los daños, a fin de retener la parte correspondiente de la fianza depositada, hasta que se subsane el daño, destinando esa cantidad a reponer el daño causado.

El interesado, para obtener el Acta de Conformidad, debe requerir al Jefe del Centro de Conservación correspondiente para “levantar” dicha Acta de Conformidad en cuanto terminen las obras, ya que es a partir de esta fecha cuando comienza el plazo de garantía de un año para la devolución de la fianza, si ésta se ha depositado.



Nuevo acceso a finca



Cierre metálico y balsa en margen izquierda del p.k. 18+030 de la carretera NA-6900, expte. AOP 2014/168.



Pasos peatonales sobreelevados

De conformidad con lo establecido en la Normativa Técnica para la Instalación de Pasos Peatonales Sobreelevados en las travesías de la Red de Carreteras de Navarra, aprobada por Orden Foral 787/2001 de 10 de Septiembre, se han tramitado 4 Resoluciones del Director General de Obras Públicas, que han supuesto la instalación de 8 pasos peatonales sobreelevados.

Por razones de seguridad vial, los pasos peatonales sobreelevados han de instalarse en zonas que efectivamente cumplen su función de paso peatonal, disponiendo de aceras a ambos lados. Esta exigencia lleva consigo la reducción en el número de instalaciones.

En cuadro adjunto se representa la evolución en la instalación de pasos peatonales sobreelevados en los últimos seis años.

Año	Pasos peatonales sobreelevados
2009	13
2010	9
2011	9
2012	17
2013	8
2014	4



Cierre de finca en la margen derecha en torno al p.k. 1+090 de la carretera NA-3040, en Barillas, expte. AOP 2014/79



Colocación de aspersores para riego en la NA-5300, p.k. 8



Acceso y salida a unidad de suministro de carburantes en la NA-135, p.k. 40+800, m. izda., AOP 2014 / 131



Actas de Inspección

A lo largo del año 2014, a la vista de los resultados producidos por los requerimientos realizados una vez levantadas las Actas de Inspección, se han iniciado tres expedientes sancionadores y se han resuelto todos los expedientes sancionadores iniciados en años anteriores habiéndose archivado 33 actas de inspección correspondientes al año 2013, tras haber cumplido con los requerimientos realizados.

En el año 2014 se han tramitado 153 (3 del año 2013) Actas de Inspección de las 194 levantadas (78,76%), la mayoría de ellas de carácter preventivo, por cuanto el presunto infractor finalmente regularizó la situación. Dicha cifra supone un incremento del 4,08% con respecto a las 147 actas de inspección levantadas en el año 2013.

De las 153 Actas de Inspección tramitadas, 24 se han archivado como consecuencia de que los inspeccionados han dado cumplimiento al requerimiento o han solicitado la autorización correspondiente, además, se han archivado otras 33 actas de inspección del año 2013 por atender al requerimiento enviado a los presuntos infractores.

Las Actas de Inspección han sido motivadas, entre otras causas, por:

- Realización de obras sin disponer de la preceptiva autorización.
- Realización de obras sin ajustarse a lo dispuesto en la autorización concedida.
- Instalación de pasos peatonales sobreelevados sin autorización o no ajustarse a la normativa técnica para su instalación.
- Instalación de publicidad en zonas de protección.
- Caminos que sacan agua y barros a la calzada.
- Establecimiento de diversos elementos en zonas de protección de la carretera sin disponer de autorización.
- Aspersores que sacan agua a la calzada y casetas de riego a menor distancia de la prevista en la Ley Foral de Carreteras.

TABLA 6

Tramitación de actas de inspección en el año 2014

(a 31 de diciembre de 2014)

Distrito	Requerimientos enviados pendientes de cumplimiento	En trámite	Archivadas: cumplimiento requerimiento	TOTAL
Aoiz	9	5	3	17
Estella	46	17	4	67
Irurtzun	14	2	3	19
Mugairi	6	2	1	9
Pamplona	8	0	5	13
Tafalla	22	2	7	31
Tudela	21	16	1	38
TOTAL	126	44	24	194



Cruce subterráneo en el p.k. 53+875 de la carretera NA-140, en Uztarroz.



Planes Urbanísticos

Informes

En relación con los Planes Urbanísticos y de Ordenación del Territorio, el Servicio de Conservación y el de Estudios y Proyectos, de este Departamento, han seguido manteniendo una estrecha colaboración encaminada a la resolución de los expedientes registrados mediante un único informe conjunto, a solicitud de informes bien desde Ayuntamientos, particulares o desde otros Departamentos del Gobierno de Navarra, sobre todo desde la Dirección General de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda.

Respecto al tiempo de tramitación de estos expedientes conjuntos, hay que destacar el importante aumento del tiempo necesario para su tramitación, que ha pasado de los 35 días de media en el año 2013, a los 56 días necesarios para su tramitación en este año 2014.

Estos expedientes afectan a la Ordenación del Territorio, siendo presentados por el Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo o por las Entidades Locales.

Durante el año 2014 se han informado conjuntamente con el Servicio de Estudios y Proyectos, 143 solicitudes de informe en relación a Planes Urbanísticos, con el objeto de dar cumplimiento a lo establecido en la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo, suponiendo un incremento del 37,5% respecto a los 104 informados en el año 2013. Además habría que añadir a los informes elaborados en 2014, los que se recibieron por correo electrónico y que no pasaron por Registro que no se han computado como expedientes tramitados.

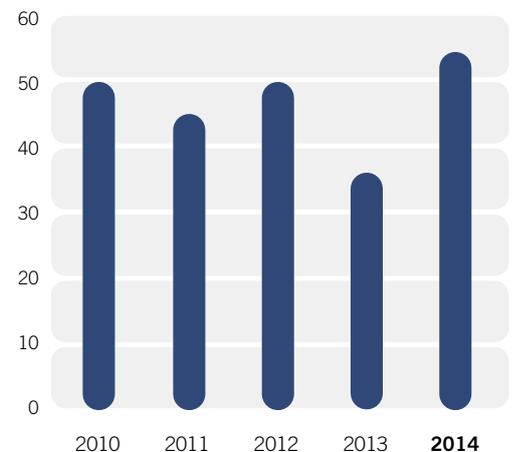
Dichos informes incluyen, al tratarse de la planificación, proyecto y propuestas de adecuación a la estructura y características de Carreteras de Navarra, referencia expresa a la Ley Foral 5/2007, de Carreteras de Navarra, así como referencias a la afección que supone la actuación solicitada respecto a las grandes infraestructuras previstas o en construcción.

Se representan los datos comparativos de los últimos 5 años:

TABLA 7
Expedientes conjuntos

Año	Plazo medio de contestación (días)
2010	50
2011	45
2012	52
2013	35
2014	56

GRÁFICA 8
Tiempo de tramitación



Tiempos de respuesta

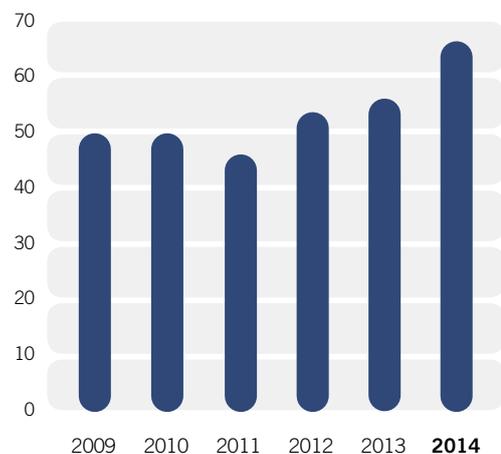
Durante el año 2014, se ha incrementado el plazo de tramitación de los expedientes de autorización, que si en el año 2011 se estableció en 45 días, se incrementó ligeramente hasta los 52 días de media en el año 2012, siendo de 56 días en el año 2013, y alcanzando los 66 días en este año 2014, que suponen un incremento de 10 días más de media, en la tramitación de cada expediente.

En el siguiente cuadro y gráfico se indican los tiempos medios de respuesta a las solicitudes recibidas en los 6 últimos años. Durante el año 2014 se han incrementado ligeramente los tiempos de respuesta respecto al año 2013, como consecuencia de la dificultad de algunos expedientes así como la minoración del personal de plantilla para poder tramitarlos e informarlos.

TABLA 9
Expedientes conjuntos

Año	Plazo medio de contestación (días)
2009	50
2010	50
2011	45
2012	52
2013	56
2014	66

GRÁFICA 10
Tiempo de tramitación



Desafecciones

de Travesías y tramos de carreteras

Desde la Sección de Explotación se han realizado los trámites oportunos para que, desde la Dirección General de Patrimonio, se cedan a los Ayuntamientos respectivos las travesías y tramos de carreteras que nos solicitan. El Servicio de Patrimonio está estudiando la forma de llevar a efecto la entrega de dichos tramos de carreteras a los Ayuntamientos correspondientes y mientras tanto, se ha seguido adelante con la tramitación de expedientes de desafección de las travesías y tramos de la Red de Carreteras.

En este año 2014 se ha recibido solicitud para desafección de 5 tramos urbanos de carreteras situadas en 5 localidades (Oteiza de Berrioplano, Larragueta, Artica, Zizur Mayor y Mendavia). Se han iniciado los



trámites para la desafección de 2 de ellos (Zizur Mayor y Mendavia), hasta la solicitud de generación de la cédula parcelaria a Tracasa, tal y como se observa en la tabla siguiente. En los otros tres casos (Oteiza de Berrioplano, Larragueta y Artica), tras comprobar que conforme al Catálogo de Carreteras de 2012 esos tramos ya no son carretera, pero continúan siendo propiedad de la Comunidad Foral de Navarra, se está elaborando informe favorable desde este Departamento para enviar al Servicio de Patrimonio y solicitar proceda a su cesión.

TABLA 11

Tramos de Carreteras desafectadas o en trámite de desafección, año 2014

Nº EXPE.	Localidad	Long.	Carretera	Tramo	Solicitada Cédula (en espera)	F. envío a Patrimonio	F. Desafectada. Resolución o Acta.Gob.	Enviada a Registro	Registrada
2014/322015	Zizur Mayor	880 m.	NA-8108	P.K. 0+000 al P.K. 0+880	27/06/2014	-	-	-	-
2014/527088	Mendavia	1703m	NA-8411	P.K. 0+972 al P.K.2+675	27/10/2014	-	-	-	-
2014/305839	Artica	-	Ya no es carretera	Parcelas 323, 324 y 325, pol 1 de Berrioplano	-	-	-	-	-
2014/305629	Larragueta Berrioplano	-	NA-7066, una parte ya no es carretera	Parcela 252	-	-	-	-	-
2014/305629	Oteiza Berrioplano	Pol-8, Berrioplano	Ya no es carretera, antigua NA-4508	P.K. 0+730 al P.K.0+820	-	-	-	-	-

Por tanto, a fecha 31 de diciembre de 2014, los tramos de Carreteras desafectadas o en trámite de desafección son:

TABLA 12

Nº EXPE.	Localidad	Long.	Carretera	Tramo	Solicitada Cédula (en espera)	F. envío a Patrimonio	F. Desafectada. Resolución o Acta.Gob.	Enviada a Registro	Registrada
No existe nº Expte	Abinzano	40 m	NA-5101	Los ult. 40 m	-	03/08/1998	Acuerdo de Gobierno	-	-
Ac.Gobierno	Adios	160 m	NA-6011	Los últ. 160 m.	-	09/11/1998	Ac Gobierno 2/11/1998	-	-
2002/11798	Aintzua	205 m	NA-2332	P-18- Parcela 36	08/02/2006	29/12/2006	Ac Gobierno 2/4/2007	-	-
O.F.1243/2002	Alsasua	880 m	NA-8505	P.K. 0+240 al P.K. 1+120	14/04/2010	28/07/2010	Resolución 152/2010 D.G.Patrimonio	15/10/2010	-
O.F.1243/2002	Alsasua	435 m	NA-7184-Estación	P.K. 0+000 al P.K. 0+435	14/04/2010	28/07/2010	Resolución 152/2010 D.G.Patrimonio	15/10/2010	-
663/82 - 1915/82	Ancin	300 m	Carretera la Estación	Toda	-	14/10/1982	Ac Diputación Foral 14/10/1982	-	-
No existe nº Expte	Arbizu		NA-7100	P.K. 6+935 al P.K. 7+100	-	07/06/1999	Ac. Gobierno de Navarra	-	-
2002/11798	Ardaitz	70 m	Final NA-2331	Tramo Final P-19 Parcela 44	08/02/2006	29/12/2006	Ac. Gobierno 2/4/2007	-	-
2002/141519 2003/37938	Ardanaz	404 m	Final NA-2315	Tramo Final P-19 Parcela 385	08/02/2006	29/12/2006	Ac. Gobireno 2/4/2007	-	-
No existe nº Expte	Arguedas	1.100 m	NA-134a	Toda la travesía	-	10/05/1999	D.F.154/1999	-	-
No existe nº Expte	Arlegui-Berriain	-	NA-6007	Desde C.Antiguo (P.K. 2+793)	-	14/06/1999	Acuerdo de Gobierno	-	-

Nº EXPE.	Localidad	Long.	Carretera	Tramo	Solicitada Cédula (en espera)	F. envío a Patrimonio	F. Desafectada. Resolución o Acta.Gob.	Enviada a Registro	Registrada
13-9/97 y 46617/2002	Arlegui	170 m	6009	Ramal	03/04/2002	28/07/1997	Desafectada por A. Gobierno 28/7/97	-	-
Resol. 387/2010	Arizkun	1.058 m	NA-2601	P.K. 0+730 al P.K. 1+788	10/10/2010	08/02/2011	Resolución 23/2011 D.G. Patrimonio	16/02/2011	-
2002/226.720	Arre	957 m	NA-2517	P.K. 1+087 al P.K. 2+054	22/09/2009	26/11/2009	Resolución 232/2009 D.G.Patrimonio	-	19/07/2010
2007/438.529	Arraioz	715 m	NA-8302	P.K.0+040 al P.K.0+755	19/11/2009	17/12/2009	Resolución 247/2009 D.G.Patrimonio	25/11/2010	-
2010/17315	Arroniz	1.015 m	NA-7400	P.K. 0+630 al P.K. 1+645	17/06/2010	11/11/2010	Resolución 229/2010 D.G.Patrimonio	15/10/2010	-
2014/305839	Artica	-	Ya no es carretera	Parcelas 323, 324 y 325, pol 1 de Berrioplano	-	-	-	-	-
2007/229262	Ayegui	1.005 m	NA-1110	P.K. 38+440 al P.K. 39+445	03/11/2010	27/01/2011	Resolución 13/2011 D.G.Patrimonio	07/02/2011	-
No existe nº Expte	Azagra	2.120 m	NA-134B	Toda la travesía	-	10/05/1999	D.F.154/1999	-	-
No existe nº Expte	Azagra	550 m	NA-6510	Toda la travesía	-	10/05/1999	D.F.154/1999	-	-
2004/224866	Azoz (Ezcabarte)		NA-4251	Tramo Parcela 539-P-12	-	02/04/2007	Acuerdo de Gobierno	-	-
2004/444907	Azparren	190 m	Final NA-2045	Tramo final	08/02/2006	29/12/2006	Ac.Gobierno de 2/4/2007	-	-
5718/99	Beriain	-	NA-6003	Desde N-121 Hasta Casco Antiguo	-	-	Ac G.Navarra de 14/6/1999	-	-
2003/17742	Berrioplano	670 m	NA-4107	P.K. 0+000 al P.K. 0+670	26/11/2010	21/02/2011	Resolución 41/2011 D.G.Patrimonio	-	-
2006/383478	Berrioplano - Oteiza	90 m	NA-4508	P.K. 0+730 al P.K. 0+820	27/01/2011	-	Pendiente contestación por Patrimonio	01/03/2011	-
2003/349856	Berrioplano - Larragueta	-	NA-7066	Parcela-252 P-8	08/02/2006	29/12/2006	Ac Gobierno 2/4/2007	-	-
2013/206605 (relacionada con 2012/211736)	Bizkarreta - Gerendiain	520 m	NA-8203	P.K. 0+000 al P.K. 0+520	06/05/2013	23/05/2013	Resolución 190/2013 D.G.Presupuesto	-	-
2006/222.534	Buñuel	1.634 m	NA-8707	Travesía	19/11/2009	17/12/2009	Resolución 246/2009	15/10/2010	-
No existe nº Expte	Burlada	Conv. Colab.	-	N-121-A (Vte. Burlada)	-	B.O.N nº 72	O.F. 2230/1997	-	-
No existe nº Expte	Cadreita	1.320 m	NA-134-C	Desafectada toda la Travesía	-	10/05/1999	D.F.154/1999	-	-
2004/176406	Carcar	830 m	NA-6231	P.K. 0+040 al P.K. 0+870	17/01/2011	-	Pendiente contestación por Patrimonio	-	-
2007/136573	Cizur menor	570 m	NA-6053	P.K. 0+670 al P.K. 1+240	13/08/2012	11/09/2012	Resolución 356/2012 D.G.Presupuesto	06/11/2012	-

Nº EXPE.	Localidad	Long.	Carretera	Tramo	Solicitada Cédula (en espera)	F. envío a Patrimonio	F. Desafectada. Resolución o Acta.Gob.	Enviada a Registro	Registrada
2007/136573	Cizur menor	680 m	NA-6000	P.K. 1+110 al P.K. 1+790	13/08/2012	11/09/2012	Resolución 356/2012 D.G.Presupuesto	06/11/2012	-
2005/64175	Corella	390 m	NA-6911	P.K. 0+000 al P.K. 0+390	02/12/2010	-	Resolución 49/2011 D.G.Patrimonio	07/03/2011	-
2009/188.290	Eneriz	1.170 m	NA-8105	P.K. 0+173 al P.K. 1+343	09/12/2009	05/10/2010	Resolución 188/2010	15/10/2010	-
2008/432386	Etxarri Aranz	1.080 m	NA-2410-Antigua carretera	P.K. 20+230 al P.K. 21+310	09/03/2011	06/10/2011	Resolución 61/2011 D.G.Presupuestos	27/10/2011	-
2008/432386	Etxarri Aranz	250 m	NA-120-Antigua carretera	P.K. 39+250 al P.K. 39+400	09/03/2011	06/10/2011	Resolución 61/2011 D.G.Presupuestos	27/10/2011	-
2011/218930	Fitero	450 m	NA-6941	P.K. 0+000 al P.K. 0+450	23/11/2012	31/12/2012	Resolución 599/2012 D.G.Presupuesto	06/11/2012	-
2005/187455	Fontellas	610 m	N-232	P-2 Parcela-587	-	25/05/2007	Resolución 132/2007	-	-
2002/46617	Galar	-	NA-6009	-	-	-	-	-	-
2005/225.438	Gazolaz	230 m	NA-8100	Travesía de Gazolaz	28/04/2010	09/06/2010	Resolución 109/2010 D.G. Patrimonio	15/10/2010	-
No existe nº Expte	Gorriti	45 m	NA-4011	Los últimos 45 m.	-	2/8/1999	Acuerdo de Gobierno	-	-
-	Huarte	2.630 m	NA-4200 S.Engracia-Villava	P.K. 4+780 al P.K. 7+410	-	07/10/2002	Acuerdo Gobierno	15/10/2010	-
-	Huarte	600 m	NA-2302 El Calvario	P.K. 0+000 al P.K. 0+600	-	07/10/2002	Acuerdo Gobierno	15/10/2010	-
-	Huarte	1.280 m	NA-2301-Olaz- Chipi	P.K.0+000 al P.K.1+280	-	07/10/2002	Acuerdo Gobierno	15/10/2010	-
-	Huarte	1.280 m	NA-32-Ronda Este	P.K. 0+290 al P.K. 1+570	-	07/10/2002	Acuerdo Gobierno	15/10/2010	-
-	Imarcoain	1.870 m	NA-5008- Imarcoain-Torres de Elorz	Final de carretera	-	02/08/1999	Acuerdo Gobierno	-	-
2006/215.553	Labiano	880 m	NA-2317	P.K. 0+020 al P.K. 0+900	02/10/2009	23/12/2009	Resolución 262/2009 D.G.Patrimonio	15/10/2010	-
2006/215.553	Labiano	240 m	NA-2320	P.K. 0+000 al P.K. 0+370	02/10/2009	23/12/2009	Resolución 262/2009 D.G.Patrimonio	15/10/2010	-
2014/305629	Larragueta- Berrioplano	-	Parte ya no es carretera.	-	-	-	-	-	-
NA-7066.	Parcela-252	-	-	-	-	-	-	-	-
pol-8, Berrioplano	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2007/133.034	Larrasoaña	569 m	NA-8204	P.K. 0+026 al P.K. 0+595	02/02/2010	25/02/2010	Resolución 37/2010 D.G.Patrimonio	15/10/2010	-
2002/11798	Lintzoain	70 m	Final NA-2584	-	08/02/2006	29/12/2006	Acuerdo de Gobierno	-	-
-	Lorca	440 m	La Travesía	P.K. 0+150 al P.K. 0+590	-	-	Entregada por el D.O.P.T.C	-	-

Nº EXPE.	Localidad	Long.	Carretera	Tramo	Solicitada Cédula (en espera)	F. envío a Patrimonio	F. Desafectada. Resolución o Acta.Gob.	Enviada a Registro	Registrada
2014/527088	Mendavia	1703 m	NA-8411	P.K. 0+972 al P.K. 2+675	-	-	-	-	-
2006/455591	Mendavia - La Barca	3.160 m	NA-6361	P.K. 0+000 al P.K. 3+160	25/08/2010	-	Resolución 56/2011 D.G.Patrimonio	07/03/2011	-
2002/11798	Mezquiriz	280 m	Final NA-2334	-	08/02/2006	29/12/2006	Ac Gobierno 2/4/2007	-	-
2006/215.553	Mutilva Alta	376 m	NA-2305	P.K. 1+024 al P.K. 1+400	22/09/2009	23/12/2009	Resolución 262/2009 D.G.Patrimonio	15/10/2010	-
2006/215.553	Mutilva Baja (polígono industrial)	450 m	NA-2310	P.K. 1+780 al P.K. 2+230	22/09/2009	23/12/2009	Resolución 262/2009 D.G.Patrimonio	15/10/2010	-
2006/215.553	Mutilva Baja	656 m	NA-2304	P.K. 1+504 al P.K. 2+160	22/09/2009	23/12/2009	Resolución 262/2009 D.G.Patrimonio	15/10/2010	-
2007 / 110466	Noain	1.180 m	NA-8102	P.K.0+000 al P.K. 1+118	09/12/2009	24/06/2010	Resolución 124/2010	15/10/2010	-
2007 / 110466	Noain	210 m	NA-6002	P.K. 0+000 al P.K. 0+210	09/12/2009	24/06/2010	Resolución 124/2010	15/10/2010	-
2007 / 110466	Noain	230 m	NA-8106	P.K. 0+000 al P.K. 0+230	09/12/2009	24/06/2010	Resolución 124/2010	15/10/2010	-
2007 / 110466	Noain	239 m	PA-31 - Accesos Pamplona Sur	P.K. 3+591 al P.K. 3+830	09/12/2009	24/06/2010	Resolución 124/2010	15/10/2010	-
No existe nº Expte	Obanos	450 m	NA-6061	P.K. 0+800 al P.K.1+250	-	18/01/1999	Ac Gobierno 18/1/1999	-	-
13/4748814	Olagüe	920 m	NA-8104	P.K. 0+300 al P.K.1+220	24/10/2013	15/11/2013 y 31/12/2013	-	-	-
2002/263691 2004/9484	Orcoyen	1.500 m	NA-700	P.K. 2+783 al P.K. 4+367	22/09/2009	17/12/2009	Resolución 248/2009 D.G.Patrimonio	-	19/07/2010
2013/426232	Oroz-Betelu	230 m	NA-2045	P.K. 0+000 al P.K. 0+230	Se archiva sin desafectar, el Ayuntamiento no quiere todo ese tramo	-	-	-	-
2008/114.869	Oteiza	1.730 m	NA-8403	P.K. 0+050 al P.K. 1+780	21/01/2010	08/03/2010	Resolución 40/2010 D.G.Patrimonio	18/04/2011	-
2014/305629	Oteiza (de Berrioplano)	-	Antigua NA-4508	P.K. 0+730 al P.K. 0+820	-	-	-	-	-
2008/497361	Sangüesa	1.200 m	NA-8603	P.K. 1+710 al P.K. 2+910	17/01/2011	06/10/2011	Resolución 59/2011 D.G.Patrimonio	27/10/2011	-
2008/497361	Sangüesa	360 m	NA-5410	P.K. 0+000 al P.K. 0+360	17/01/2011	06/10/2011	Resolución 59/2011 D.G.Patrimonio	27/10/2011	-
2007/226350	Sesma	830 m	NA-6344	P.K. 0+230 al P.K. 1+060	12/03/2010	28/10/2010	Resolución 209/2010 D.G.Patrimonio	17/11/2010	-
2007/226350	Sesma	1.465 m	NA-8404	P.K. 0+075 al P.K. 1+540	12/03/2010	28/10/2010	Resolución 209/2010 D.G.Patrimonio	17/11/2010	-

Nº EXPE.	Localidad	Long.	Carretera	Tramo	Solicitada Cédula (en espera)	F. envío a Patrimonio	F. Desafectada. Resolución o Acta.Gob.	Enviada a Registro	Registrada
2014/527088	Mendavia	1703 m	NA-8411	P.K. 0+972 al P.K. 2+675	-	-	-	-	-
2006/455591	Mendavia - La Barca	3.160 m	NA-6361	P.K. 0+000 al P.K. 3+160	25/08/2010	-	Resolución 56/2011 D.G.Patrimonio	07/03/2011	-
2002/11798	Mezquiriz	280 m	Final NA-2334	-	08/02/2006	29/12/2006	Ac Gobierno 2/4/2007	-	-
2006/215.553	Mutilva Alta	376 m	NA-2305	P.K. 1+024 al P.K. 1+400	22/09/2009	23/12/2009	Resolución 262/2009 D.G.Patrimonio	15/10/2010	-
2006/215.553	Mutilva Baja (polígono industrial)	450 m	NA-2310	P.K. 1+780 al P.K. 2+230	22/09/2009	23/12/2009	Resolución 262/2009 D.G.Patrimonio	15/10/2010	-
2006/215.553	Mutilva Baja	656 m	NA-2304	P.K. 1+504 al P.K. 2+160	22/09/2009	23/12/2009	Resolución 262/2009 D.G.Patrimonio	15/10/2010	-
2007 / 110466	Noain	1.180 m	NA-8102	P.K.0+000 al P.K. 1+118	09/12/2009	24/06/2010	Resolución 124/2010	15/10/2010	-
2007 / 110466	Noain	210 m	NA-6002	P.K. 0+000 al P.K. 0+210	09/12/2009	24/06/2010	Resolución 124/2010	15/10/2010	-
2007 / 110466	Noain	230 m	NA-8106	P.K. 0+000 al P.K. 0+230	09/12/2009	24/06/2010	Resolución 124/2010	15/10/2010	-
2007 / 110466	Noain	239 m	PA-31 - Accesos Pamplona Sur	P.K. 3+591 al P.K. 3+830	09/12/2009	24/06/2010	Resolución 124/2010	15/10/2010	-
No existe nº Expte	Obanos	450 m	NA-6061	P.K. 0+800 al P.K.1+250	-	18/01/1999	Ac Gobierno 18/1/1999	-	-
13/4748814	Olagüe	920 m	NA-8104	P.K. 0+300 al P.K.1+220	24/10/2013	15/11/2013 y 31/12/2013	-	-	-
2002/263691 2004/9484	Orcoyen	1.500 m	NA-700	P.K. 2+783 al P.K. 4+367	22/09/2009	17/12/2009	Resolución 248/2009 D.G.Patrimonio	-	19/07/2010
2013/426232	Oroz-Betelu	230 m	NA-2045	P.K. 0+000 al P.K. 0+230	Se archiva sin desafectar, el Ayuntamiento no quiere todo ese tramo	-	-	-	-
2008/114.869	Oteiza	1.730 m	NA-8403	P.K. 0+050 al P.K. 1+780	21/01/2010	08/03/2010	Resolución 40/2010 D.G.Patrimonio	18/04/2011	-
2014/305629	Oteiza (de Berrioplano)	-	antigua NA-4508	P.K. 0+730 al P.K.0+820	-	-	-	-	-
2008/497361	Sangüesa	1.200 m	NA-8603	P.K. 1+710 al P.K. 2+910	17/01/2011	06/10/2011	Resolución 59/2011 D.G.Patrimonio	27/10/2011	-
2008/497361	Sangüesa	360 m	NA-5410	P.K. 0+000 al P.K. 0+360	17/01/2011	06/10/2011	Resolución 59/2011 D.G.Patrimonio	27/10/2011	-
2007/226350	Sesma	830 m	NA-6344	P.K. 0+230 al P.K.1+060	12/03/2010	28/10/2010	Resolución 209/2010 D.G.Patrimonio	17/11/2010	-
2007/226350	Sesma	1.465 m	NA-8404	P.K. 0+075 al P.K.1+540	12/03/2010	28/10/2010	Resolución 209/2010 D.G.Patrimonio	17/11/2010	-

Nº EXPE.	Localidad	Long.	Carretera	Tramo	Solicitada Cédula (en espera)	F. envío a Patrimonio	F. Desafectada. Resolución o Acta.Gob.	Enviada a Registro	Registrada
2006/215.553	Tajonar	1.400 m	NA-2311	P.K. 0+040 al P.K. 1+440	02/10/2009	23/12/2009	Resolución 262/2009 D.G.Patrimonio	15/10/2010	-
No existe nº Expte	Tudela	1.612 m	NA-160	1+832 de la N-232 A a 1+612	-	-	-	-	-
No existe nº Expte	Tudela	1.727 m	N-121-C	2+740 de la N-232-A a 1+727	-	16/03/1998	Convenio Coop. Tudela y G.Navarra	-	-
No existe nº Expte	Tudela	1.552 m	NA-134	3+462 de la N-232-A a 1+552	-	-	-	-	-
No existe nº Expte	Tudela	6.520 m	N-232-A	92+600 de la N-232-A a 98+750	-	-	-	-	-
No existe nº Expte	Torres Elorz	1.870 m	NA-5001	Toda la Carretera	-	02/08/1999	Acuerdo de Gobierno	-	-
No existe nº Expte	Uhici	45 m	NA-4011	Los 45 últ. M.	-	02/08/1999	Aguerdo de Gobierno	-	-
2010/215438	Urdax-antiguo tramo n-121-b	250 m	Antigua N-121-B	P.K. 72+480 al P.K. 72+730	27/04/2011	07/06/2011	Reso.D.G. Patrimonio 135/2011	Nov-2012	-
No existe nº Expte	Urdax	70 m	NA-4402	Los últ. 70 m	-	22/06/1998	Ac. Gobierno 22/6/1998	-	-
No existe nº Expte	Villava	Conv. Colab	N-121-A	Term. M. Villava	-	B.O.N. nº 88	O.F 2305/1998	-	-
2010/486343	Zizur Mayor	570 m	NA-7015	P.K. 1+000 al P.K. 1+570	No se puede desafectar por incumplir Art. 68.1 de la Ley 5/2007 de 23 de marzo de carreteras de Navarra			-	-
2014/322015	Zizur Mayor	880 m	NA-8108	P.K. 0+000 al P.K. 0+880	-	-	-	-	-
2006/215.553	Zolina	880 m	NA-2319	P.K. 0+020 al P.K. 0+900	02/12/2009	23/12/2009	Res. DG Patrimonio 262/2009	15/10/2010	-



Tasas y Fianzas

En concepto de tasas, durante el año 2014 se recaudaron, aproximadamente, 15.373 euros, cantidad que supone un incremento del 5,3% respecto a la recaudada en el año 2013, que fue de 14.602 euros.

La **tabla 9** muestra la evolución por ingreso de tasas en los últimos 6 años:

Respecto a las fianzas que se imponen en las Resoluciones de autorización a los particulares, para resarcir los posibles daños causados a las carreteras por la ejecución incorrecta de las obras que se autorizan, durante al año 2014 la cantidad de fianzas impuestas ha ascendido a 234.373 euros, cantidades que se devuelven a los interesados pasado un año de tiempo, a contar desde la firma del Acta de Conformidad, y junto a un informe positivo al respecto de cada jefe de Centro de Conservación y Explotación.

Catálogo de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra

En la Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, se incluye como Anexo I, el Catálogo de Carreteras de la Comunidad Foral, según la nueva denominación de las mismas, con el resultado de 3.886,44 km en el momento de su aprobación, y 3.828,84 km a fecha 14 de septiembre de 2012 (-57,60 km) una vez puestas en servicio diversas obras programadas y desafecciones de tramos de carreteras realizadas.

El resumen de kilómetros por carreteras, se muestra en la siguiente tabla.

GRÁFICA 13

Evolución de la recaudación por tasas y fianzas (%)

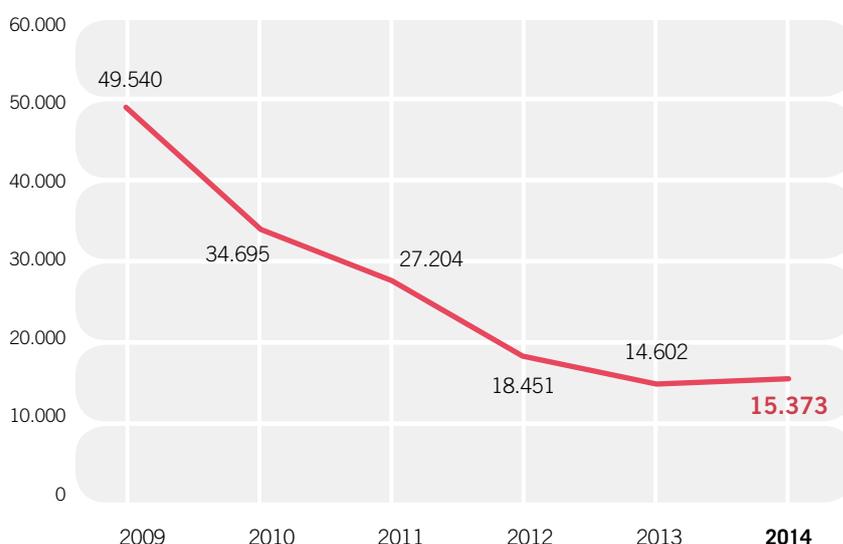


TABLA 14

Resumen de kilómetros por carreteras

Tipo de carretera	Kms a 23 de marzo de 2007	Kms a 31 de diciembre de 2008	Kms a 14 septiembre de 2012
Autopistas	111,95	111,95	111,95
Autovías	171,46	197,42	220,71
Vías Desdobladas	24,05	23,78	25,60
Carreteras de Altas Prestaciones	39,45	39,88	50,77
Total Vías de Gran Capacidad	346,91	373,03	409,03
Carretera de Interés General	300,92	270,28	232,34
Carretera de Interés de la Comunidad Foral	1.035,83	1.036,36	1.021,04
Carreteras Locales	2.202,78	2.241,95	2.166,43
Total Carreteras Convencionales	3.539,53	3.548,59	3.419,81
TOTAL Red de Carreteras de Navarra	3.886,44	3.921,62	3.828,84

Catálogo de Travesías de la Comunidad Foral de Navarra

En la Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, se incluye como Anexo I, el Catálogo de Travesías de la Comunidad Foral, según la nueva denominación de las mismas, con el resultado de 256,89 km en el momento de

su aprobación, y 235,68 km. a fecha 12 de septiembre de 2012 (-21,21 km), una vez puestas en servicio las obras programadas y realizadas desafecciones de tramos de carreteras.

El resumen de kilómetros por Travesías, es el siguiente:

TABLA 15
Resumen de kilómetros por travesías

Tipo de Red	Kms a 23 de marzo de 2007	Kms a 31 diciembre de 2008	Kms a 12 septiembre de 2012
Red de Interes General	22,71	19,37	16,06
Red de Interes de la Comunidad Foral	76,71	74,10	58,94
Red Local	157,67	188,03	160,68
Longitud total de travesias (KM)	256,89	261,50	235,68

863

expedientes de solicitudes para la emisión de informes vinculantes sobre transportes especiales

Transportes Especiales

Se han tramitado a lo largo del año 2014 un total de 863 expedientes de solicitudes para la emisión de informes vinculantes sobre transportes especiales a petición de la Sección de Tráfico y Seguridad Vial del Departamento de Presidencia, Justicia e Interior.

Estos 863 informes suponen un descenso del 5,16% respecto a los 910 del año 2013, para la autorización de transportes especiales por la Red de Carreteras de Navarra.

El resultado de estos expedientes ha sido el siguiente:

- 745 solicitudes fueron positivas (86,3%)

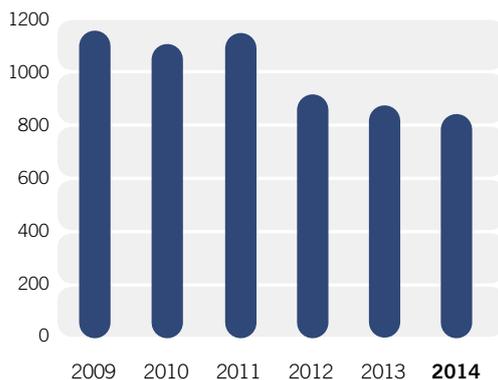
- 59 solicitudes se informaron negativamente (6,8%) en base a los esfuerzos que el transporte transmitía a las estructuras situadas en el itinerario.
- El peso medio de los transportes solicitados fue de 94,4 Tn. El peso máximo solicitado fue de 233 Tn. y el peso mínimo fue de 5,3 Tn.
- 59 solicitudes se anularon a petición del solicitante por errores en la solicitud, o con posterioridad al no presentar la garantía exigida para circular por el itinerario solicitado, en previsión de los daños o perjuicios que pudiese ocasionar a las vías o por la no presentación del estudio de cargas o de viabilidad exigido.

En los siguientes cuadro y gráfico podemos observar el histórico del número de solicitudes recibidas en los 6 últimos años.

GRÁFICA 16

Historial del número de solicitudes

Año	Nº de solicitudes
2009	1.164
2010	1.115
2011	1.160
2012	941
2013	910
2014	863



TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

2,4%

de aumento

en el incremento del tráfico diario con respecto al año anterior.

+6

millones de €

invertidos en diferentes contratos para mejorar la seguridad vial.

5,9%

de media

en el índice referente a la peligrosidad de la última década

1



TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

SEGURIDAD VIAL Y CENTRO DE CONTROL

En 2014 el incremento de tráfico ha sido de **2.4%**, desglosado en **2.6%** en vehículos ligeros y un **0.8%** en vehículos pesados.



+6**millones de euros invertidos
en diferentes contratos**

Durante el año 2014 la actividad de la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control ha consistido en la gestión de un total de:

**Inversión en 12 contratos de conservación
y mejora de la infraestructura
2014**

5.295.264,25€

**Inversión en 84 contratos de consumo
eléctrico
2014**

1.118.155,42€

**Incidentes en la Red de Carreteras de Navarra
2014**

5.746

**Llamadas al teléfono de información gratuita
2014**

4.027

**Espedientes
2014**

160

La inversión total por los contratos de conservación y mejora de la infraestructura gestionada por la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control ascendió en el año 2014, a más de 5 millones de euros, tal y como aparece desglosado en la **tabla 1**.

De los 12 contratos gestionados:

- 7 son contratos de obras relacionados con la conservación y mejora de la carretera, tales como colocación y reposición de barreras, señales y pintura, mantenimiento de instalaciones en túneles, alumbrado y semáforos.
- 4 son estudios de Seguridad Vial y tráfico.
- 1 es de Asistencia Técnica al Centro de Control.

TABLA 1

Inversión total por contratos de conservación y mejora de la infraestructura

Denominación del contrato	Importe
Mantenimiento Centro de Control iluminación y semáforos (2013-2016)	1.850.000,00
Reposicion y mantenimiento de barrera de seguridad	600.000,00
Mantenimiento de marcas viales zona oeste	500.000,00
Mantenimiento de marcas viales zona sur	500.000,00
Mantenimiento de marcas vial zona norte	500.000,00
Señalización vertical grupo I	500.000,00
Señalización vertical grupo II	500.000,00
Asistencia técnica explotación autovía del camino A-12	90.000,00
Redacción de estudios de seguridad vial	67.500,00
Plan de aforos de tráfico	80.000,00
Implantación y conservación de lazos magnéticos	10.000,00
Asistencia técnica centro control	97.764,25
TOTAL	5.295.264,25





Estudio de tramos de concentración de accidentes (tcas), tramos con un alto potencial de mejora (tapms)

Se han realizado estudios de Seguridad Vial, donde se identifican los tramos de concentración de accidentes (TCAs) y otros con alto potencial de mejora (TAPMs), en la totalidad de la Red de Carreteras de Navarra y se proponen las medidas correctoras necesarias, que pueden ser de dos tipos:

- Medidas de bajo coste, que supone la modificación o el refuerzo de la señalización existente.
- Medidas de alto coste que requieren la modificación del trazado o reordenación del tráfico en un determinado punto, lo que supone la elaboración de un proyecto y la realización de una obra.

Se denomina Tramos de Concentración de Accidentes (TCAs), aquel tramo de carretera de 1 Km de longitud en el que tanto el número de accidentes con víctimas en los últimos 5 años como el índice de peligrosidad medio en ese período sea superior a la media respectiva de todos los tramos de características similares (categoría e IMD equivalentes) más la desviación media de los mismos.

Las actuaciones en la Red se traducen en:

- Ejecución y modificación de intersecciones.
- Ejecución de rotondas.
- Ampliaciones de calzada.
- Reordenación de intersecciones a nivel, isletas, cebreados etc
- Ejecuciones de carriles centrales de espera.
- Actuaciones en señalización vertical y balizamiento.
- Refuerzo de señalización horizontal, bandas sonoras etc.
- Señalización luminosa etc.

Este año en el XIV Plan de Actuación en los puntos de Tramos de Concentración de Accidentes se han localizado 7 Tramos de Concentración de accidentes (TCAs) con una longitud total de 7,600 kms. y son:

TABLA 2

Tramos de Concentración de accidentes (TCAs)

TCA	Vía	Tramo
62	N113 - Tudela - Madrid	Variante Cintruénigo (Pk 90,6 a 91,6)
106	PA-30 - Ronda de Pamplona	Polígono Tallunche (Pk 0,0 a 1,0)
41	NA-6001- Esquiroz a Imarcoain	Desvío Esquiroz (Pk 1, a 2,3)
115	PA-30 - Ronda de Pamplona	Rotonda Decathlon
126	PA-30 - Ronda de Pamplona	Variante Ansoain Artica (Pk 16,1 a 17,4)
136	NA-138 - Pamplona a Francia	Saigots - Urtasun (Pk 2,5 a 3,5)
128	NA-1110 - Galar a Viana	Cruce Bargota (Pk 64,5 a 65,5)

Igualmente, se han detectado 9 Tramos con un Alto Potencial de Mejora (TAPMs) con una longitud de 11 Kms:

TABLA 3

Tramos con un Alto Potencial de Mejora (TAPMs)

TCA	Vía	Tramo
16	N-121A Pamplona - Behobia	Mugairi - Sunbilla (47,0 a 48,0)
96	N-121A Pamplona - Behobia	Entrada Bera N (66,9 a 67,9)
137	NA-160 Tudela - Fitero	Polígono Industrial Tudela (1,2 a 3,5)
142	N-121A Pamplona - Behobia	Cruce después de Almandoz (35,0 a 36,0)
13	N-121 Pamplona - Tudela	Tafalla Sur – Olite (38,0 a 39,0)
15	N-121A Pamplona - Behobia	Cruce de Lizaso (24,2 a 25,2)
130	N-121C Tudela - Tarazona	Entorno Hospital Reina Sofía (1,9 a 3,0)
126	PA-30. A - Ronda de Pamplona	Variante Ansoain Artica (Pk 16,1 a 17,4)
143	N-135 Pamplona - Francia	Antes cruce Zilbeti (23,2 a 24,2)

+20M€

ahorrados mensuales en facturación de suministro eléctrico

En los estudios de Seguridad Vial se elaboran también los análisis de la evolución de la accidentalidad en estos puntos para comprobar la eficacia de la actuación o, en el caso de que la accidentalidad no disminuya, proponer otro tipo de actuaciones.

Otro capítulo, de gran trascendencia, ha sido el mantenimiento de las instalaciones, gestión, seguimiento y optimización del coste de la energía eléctrica consumida en los túneles, alumbrado público, semáforos, cámaras del circuito de cerrado de televisión y paneles de mensajes variables existentes. Se trata de un total de 12.000 puntos de luz con 84 puntos de enganche a la red general. El importe de las facturas abonadas a las empresas distribuidoras y comercializadoras de electricidad, por todos estos conceptos ascendió a 979.077,62 euros.

En 2014 se ha dado continuidad a la campaña de ahorro de consumo realizada en las instalaciones de alumbrado de intersecciones y túneles que se venía desarrollando desde 2011, y se ha continuado igualmente con la política de revisión y ajuste de los contratos eléctricos de diferentes instalaciones al objeto de reducir el término fijo de la facturación eléctrica mediante el ajuste de la potencia contratada a la demanda real de servicio. Así, desde que en 2013 se establecieron de manera más sistemática dichas revisiones, se ha conseguido alcanzar ya en 2014 un ahorro de más de 20.000€ mensuales en facturación de suministro eléctrico exclusivamente con la adecuada gestión de los contratos.

En relación con el Centro de Control, en 2014 se ha lanzado el proyecto de renovación integral de la gestión de túneles de la red de carreteras de Navarra. Se trata de un proyecto estratégico para sustituir el software actual que gestiona los túneles y sus sistemas de seguridad, que ha sido siempre de tipo propietario, por una plataforma abierta. El objetivo es superar la histórica dependencia tecnológica del proveedor del software propietario y todas las dificultades asociadas a esta situación, para así mejorar las prestaciones de la aplicación actual, eliminar barreras de entrada a adjudicatarios y alcanzar una mayor autonomía y flexibilidad tecnológicas, entre otras ventajas. La formación y consiguientes pruebas realizadas en 2014 por personal de la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control permitirán que el desarrollo del marco completo o base de la plataforma adaptada a las necesidades del Centro de Control, y el proyecto piloto del primer túnel, sea llevado a cabo con personal propio con la colaboración del personal de la Asistencia Técnica al contrato del Centro de Control (Nasertic). Dicho marco y el proyecto piloto tienen fecha prevista de ejecución en 2015.

Otra actuación reseñable ha sido la actualización del software de telegestión de la red de instalaciones de alumbrado público de carreteras que permite su operación (encendido, apagado y programación del encendido y apagado) y supervisión (lectura de parámetros eléctricos) en remoto desde el Centro de Control. La nueva versión tiene como una de sus principales prestaciones la posibilidad de programar alarmas de comunicación automática para detectar averías por falta de suministro, caída de fases o protecciones, tensión de suministro inadecuada, etc., permitiendo optimizar las actuaciones de mantenimiento y los recursos a ello dedicados. Con dicha actualización del software se ha aprovechado también para aumentar en 10 el número de intersecciones telegestionadas (hasta un total de 40 aproximadamente), la mayoría de ellas en la Ribera, mediante la instalación de nuevos terminales de telegestión más modernos con conexión gprs en lugar de gsm como tenían los instalados previamente.



En 2014 también se acometieron dos nuevas renovaciones tecnológicas:

- Unificación de todos los videograbadores de túneles al modelo más avanzado instalado, con mejores prestaciones de grabación, visualización y optimización de ancho de banda.
- Sustitución por cámaras domo de todas las cámaras móviles exteriores de túneles que aún quedaban con tecnología antigua.

A lo largo del año 2014 se han atendido y gestionado desde el Centro de Control un total de 5.746 incidentes en la Red de Carreteras de Navarra, cuyo desglose por Distritos es el siguiente (tabla 4):

TABLA 4

Incidencias atendidas en 2014

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Distrito de Pamplona	855	874	925	1.085	1.385	1.375
Distrito de Aoiz	188	253	216	370	356	304
Distrito de Mugairi	560	715	760	872	1.035	861
Distrito de Iruztzun	627	677	652	863	968	857
Distrito de Estella	387	356	388	324	766	930
Distrito de Tafalla	291	382	402	523	982	679
Distrito de Tudela	466	480	501	702	910	740
TOTAL	3.374	3.737	3.844	4.739	6.505	5.746



Como puede observarse, el Distrito de Pamplona destaca sobre el resto en el número de incidencias, lo que es debido a la atención de las Rondas en Pamplona.

En cuanto al tipo de incidentes, estos son de muy variada índole, entre los que destacan, por número de incidencias atendidas:

- Accidentes en carretera.
- Presencia de animales u objetos en la calzada.
- Incidencias en túneles.
- Afecciones por viabilidad invernal y por temporales.

En el teléfono de información sobre el estado de la carretera se han recibido un total de 4.027 llamadas, con una duración media de 66.07 segundos, destacando los meses de febrero, marzo y diciembre. Esta importante variación del número de llamadas es debido a que en estos meses hubo problemas de nieve y hielo. El mes con menos llamadas fue noviembre con 84. El descenso de llamadas total ha sido muy significativo, el 43% con respecto al año 2013 debido a que este servicio ha dejado de ser gratuito.

En lo referente a llamadas recibidas desde los postes SOS, se observa la escasa aplicación y uso de este servicio, ya que se han recibido un total de 18 llamadas en todo el año 2014, con un máximo de 4 llamadas en el mes de agosto.

La baja utilización de este servicio, que sigue la tendencia ya observada en los últimos años se debe, sin duda, al uso masivo del teléfono móvil, por lo que cualquier incidencia es resuelta por el automovilista mediante este sistema, no acudiendo al uso del poste SOS salvo en zonas de mala cobertura de su teléfono móvil. Por ello, y teniendo en cuenta el alto coste de la implantación de postes SOS y el de su mantenimiento posterior, conviene reflexionar sobre la conveniencia de su implantación.

A lo largo de 2014 se han recibido y tramitado en la Sección de Seguridad Vial y Centro de Control un total de 160 expedientes, procedentes de Ayuntamientos, particulares u organismos públicos, referentes a necesidades de señalización, tanto vertical como horizontal, colocación de barrera, semáforos, alumbrado, etc.

Por el Negociado de Aforos se han analizado los datos obtenidos de las 301 estaciones de aforo existentes en la Red de Carreteras de Navarra, con los que se ha elaborado el Mapa de Tráfico de Navarra.

Estas estaciones de aforo se distribuyen en la Red de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra, tal y como se muestra en la **gráfica 1** y **tabla 5**.

Tabla 5
Tipo de estaciones

Permanentes	66
Semipermanentes	32
Primarias	54
De cobertura	149
TOTAL	301

GRÁFICA 1
Estaciones de aforo permanentes 2014



Con estos datos de tráfico se obtendrá información de toda la red de carreteras, Autopistas, Autovías y carreteras de la Red Principal. Se estima que la IMD que se obtenga sea entorno al 2% mayor respecto al del 2013.

Con respecto a las cifras relativas a la seguridad vial en la Red de Carreteras de la Comunidad Foral, se ha obtenido un ascenso respecto años anteriores, tanto en accidentes con víctimas como en víctimas mortales. Las cifras son las siguientes:

Tabla 6
Cifras relativas a la seguridad vial

	2010	2011	2012	2013	2014
Accidentes con víctimas	359	313	315	293	316
Accidentes con muertos	28	24	25	21	29
Fallecidos	31	24	32	24	36

Con estos datos de accidentes y los obtenidos en los estudios de tráfico se elabora el libro de Tráfico y Accidentes del decenio 2005-2014 en el que se presenta un resumen estadístico del tráfico y los accidentes en las carreteras de la Comunidad Foral de Navarra durante los diez últimos años.



TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

ESTUDIO DE TRÁFICO 2014

En 2014 el incremento de tráfico ha sido de **2,4%**, desglosado en **2,6%** en vehículos ligeros y un **0,8%** en vehículos pesados.



2,4%

de aumento en el incremento de tráfico diario con respecto el año anterior

Durante el año 2014 por una parte se han tomado datos de tráfico en los diferentes puntos de las carreteras de la Comunidad Foral de Navarra y a comienzos del año 2015 se ha realizado el estudio de tráfico. En 2014 ha habido un pequeño incremento de vehículos en carretera obteniendo resultados similares a los de 2012.

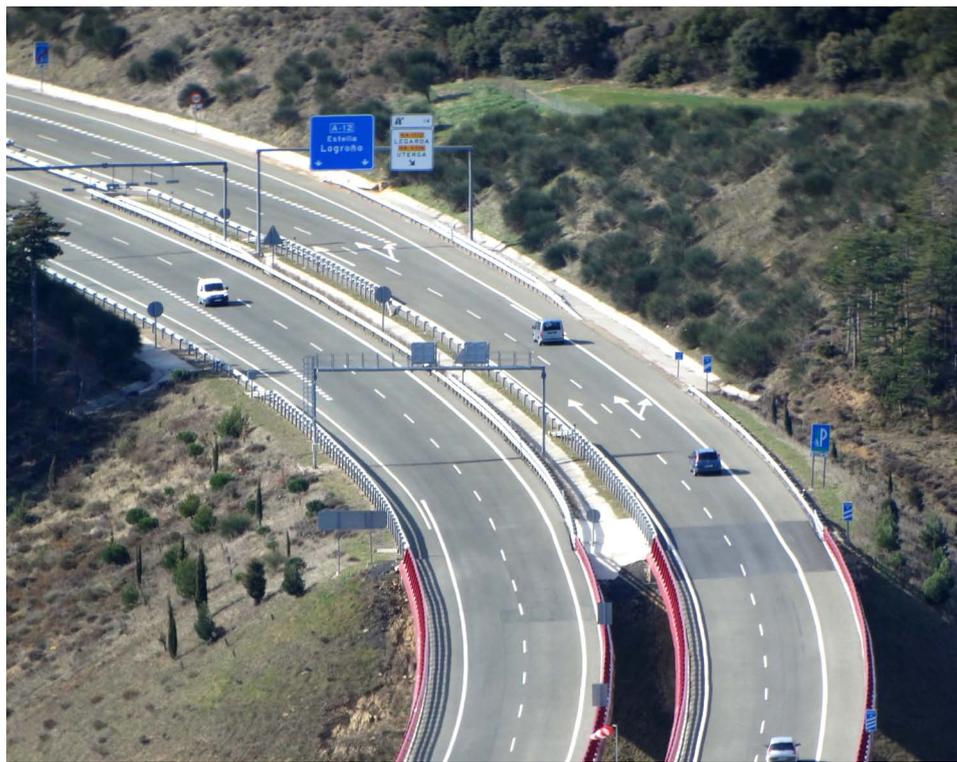
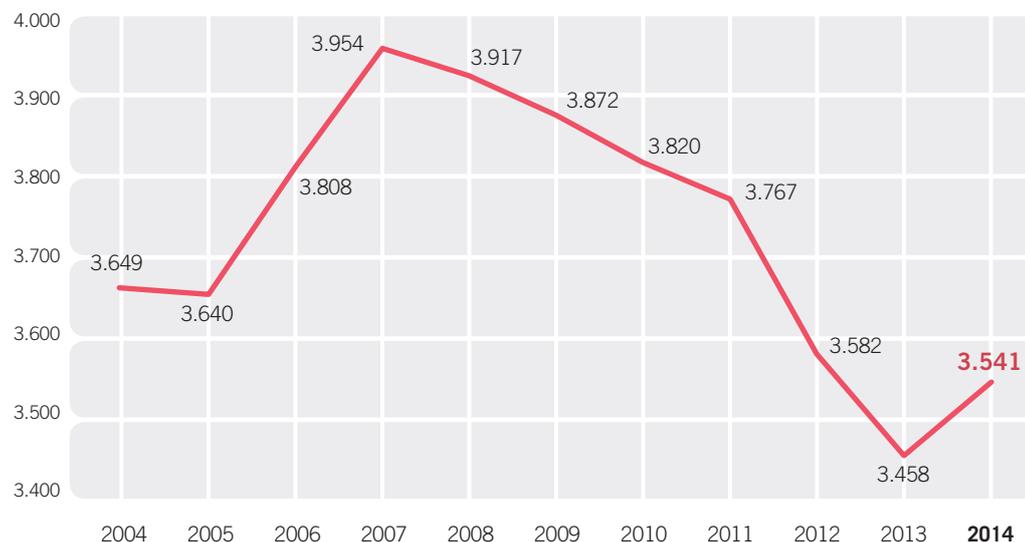


Tabla 7
Incremento del tráfico anual

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
I.M.D.	3.649	3.640	3.808	3.954	3.917	3.872	3.820	3.767	3.582	3.458	3.541
Incremento anual	-	-0,2%	4,6%	3,8%	-0,9%	-1,1%	-1,3%	-1,4%	-4,9%	-3,5%	-1,1%
Incremento acumulado	-	-0,2%	4,4%	8,2%	7,3%	6,1%	4,8%	3,4%	-1,5%	-5,0%	-2,7%

GRÁFICA 2
Variación del I.M.D.
(vehículos/día)





Variación de la I.M.D. total de la red.(vehículos/día) 2004-2014

Analizando el tipo de tráfico en función del tipo de vía se observa que ha habido un ligero descenso en la Red de Interés General y el mayor aumento de tráfico en la Red de Altas Prestaciones N-121-A.

Con todo ello la variación de tráfico y la intensidad media diaria registrada en nuestras carreteras fue la siguiente:

Tabla 8

Variación de los datos de I.M.D. año 2013-2014

Red	Longitud	2013	2014	Variación Tráfico
Autopistas	111,95	17.570	17.780	1,20%
Autovías	220,71	11.924	12.185	2,19%
Vías desdobladas	25,60	29.038	29.182	0,50%
Carreteras de Altas Prestaciones	50,77	8.339	9.055	8,59%
Total Vías de Gran Capacidad	409,03	14.095	14.392	2,11%
Carreteras de Interés General	232,34	4.480	4.479	-0,02%
Carreteras de Interés de la Comunidad Foral	1.021,04	1.709	1.766	3,34%
Carreteras Locales Aforadas	1.012,48	691	732	5,93%
Total Carreteras Locales	2.166,00	691	732	5,93%
Total de Carreteras Convencionales	3.419,81	1.252	1.295	3,43%
Total	3.828,84	2.624	2.694	2,67%
I.M.D. Total Red Aforada	2.674,89	3.458	3.541	2,40%





Fijándonos en los ejes principales, en la Red de Autopistas, Autovías y Vías Desdobladas ha habido un aumento generalizado en todas las carreteras salvo en la PA-33 y PA-34.

La PA-30, Ronda de Pamplona, principal arteria que rodea la Cuenca este año se mantiene el nivel de tráfico con un ligero aumento de 79 vehículos por día.

Tabla 9

Variación de los datos de I.M.D. años 2008-2014

Carretera	Longitud	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Pesados 2014
A-15	13,07	34.008	33.898	35.065	34.979.	33.083	32.568	32.598	4.163
AP-15	98,88	18.954	18.126	18.024	17.723	16.128	18.587	15.821	3.413
AP-68	36	12.013	12.128	10.477	9.936	8.729	8.244	8.402	669
A-1	13,77	21.532	21.187	18.628	18.145	15.867	15.731	16.228	4.972
A-10	29,17	16.640	15.880	15.581	15.622	14.565	14.205	14.294	1.785
A-12	72,29	12.224	12.300	12.283	12.189	11.550	11.401	11.693	1.212
A-15	27,61	15.971	14.854	14.354	13.670	13.635	12.730	13.205	1.733
A-21	45,42	-	-	-	-	7.206	7.194	7.444	364
A-68	32,44	16.203	15.772	16.596	16.628	15.519	15.359	15.440	5.457
PA-30	17,71	37.407	34.347	32.341	31.667	30.418	30.432	30.588	1.932
PA-31	3,59	-	38.083	38.742	34.477	32.462	29.930	33.401	806
PA-33	0,87	-	17.474	17.329	20.681	20.771	20.907	20.266	1.058
PA-34	2,69	-	20.147	22.851	22.403	21.916	21.301	17.176	2.261
N-121 A	62,87	7.698	7.107	9.058	8.8370	8.759	8.339	9.055	2.340

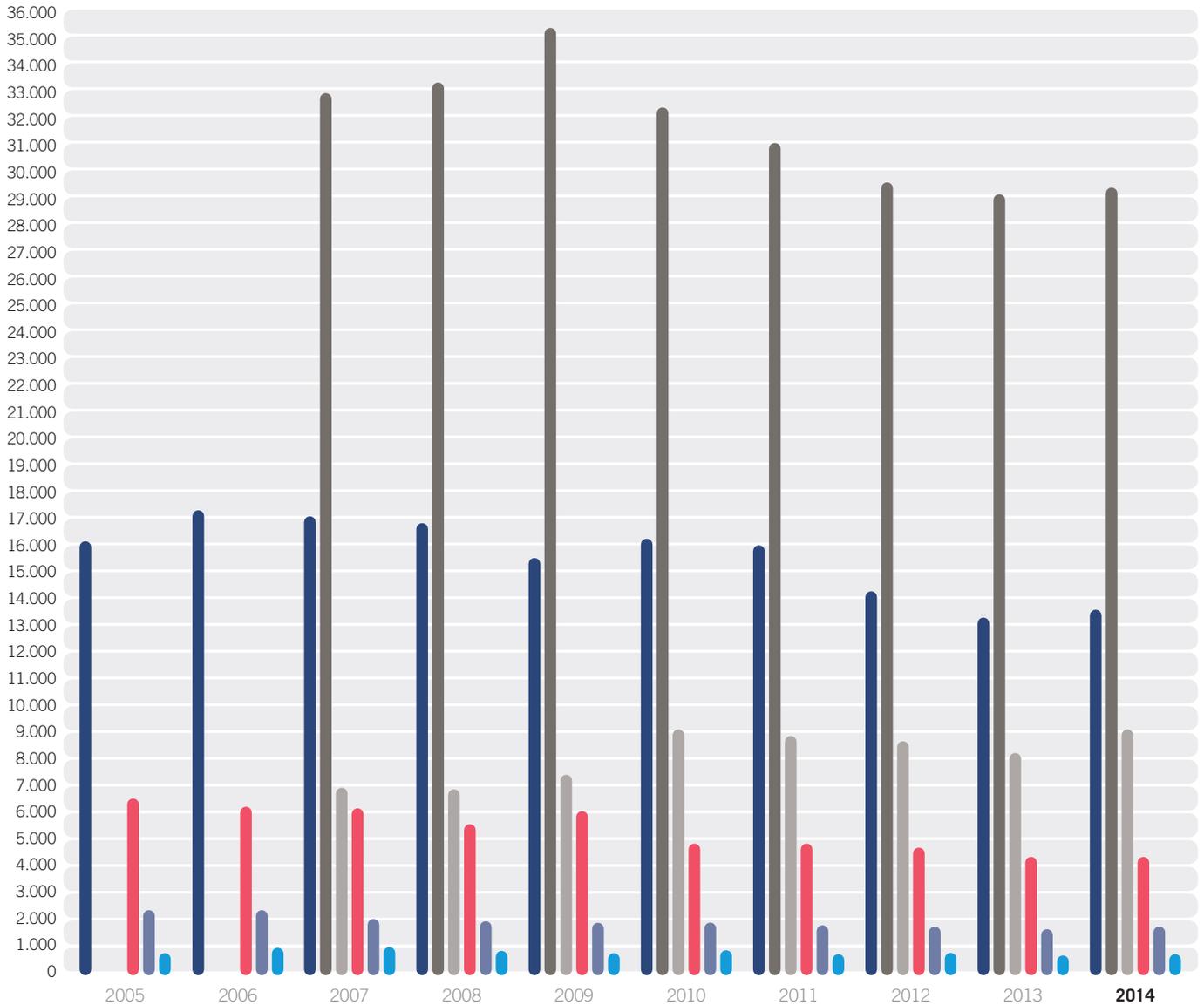
En esta red los valores de Intensidad Media Diaria son muy similares a los de años anteriores en todas las vías.

Tabla 10

Variación de los datos de I.M.D. años 2008-2014

Carretera	Longitud	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Pesados 2014
N-111	4,91	6.865	7.821	6.901	5.342	5.187	5.196	5.360	208
N-113	25,31	5.291	5.023	4.616	4.620	4.367	4.198	4.433	1.217
N-121	59,04	6.198	5.556	5.735	5.431	5.609	5.446	5.477	754
N-121 B	32,04	2.921	3.055	2.860	2.925	2.838	2.963	2.889	167
N-121 C	12,96	7.402	7.230	6.988	6.829	6.441	6.280	6.218	225
N-135	59,14	1.909	2.054	1.309	1.670	1.645	1.640	1.812	104
N-240 A	16,27	6.782	6.725	7.669	7.184	6.835	6.867	6.744	465
PA-30	5,78	30.040	17.016	16.403	14.928	14.981	14.5210	14.053	2.444

GRÁFICA 3
Datos de las distintas redes
(vehículos/día)



- 1 Autopistas - Autovías
- 2 Desdobladas
- 3 Altas Prestaciones
- 2 Interes General
- 3 Interes Comunidad Foral
- 2 Local (aforada)

Uno de los puntos más importantes para realizar un estudio de la actividad económica nacional es la A-68 Autovía del Ebro, en la cual **el tráfico pesado en 2014 ha aumentado un 1,43 %.**



Parque de vehículos

La cifra del parque de vehículos de la Comunidad Foral ha descendido al igual que año anterior, esta vez el descenso ha sido más pronunciado que el año anterior. Este descenso subraya el cambio de tendencia que se inició el año anterior. Por otra parte la proporción de vehículos respecto a la totalidad de la comunidades se ha mantenido en el 1,4%.

En la **tabla 11** se muestra el progreso en el parque de vehículos en Navarra, que ha crecido de los 371.000 vehículos de 2004 a los 431.904 registrados en el año 2013, un aumento en esta década del 11,6%.

1,4%
de proporción
de vehículos
respecto a la
totalidad de
comunidades

TABLA 11

Progreso en el parque de vehículos de Navarra

Comunidad	vehíc/1.000 habit	Total parque	% Nacional
Andalucía	647	5.357.622	17,17%
Aragón	634	833.943	2,67%
Asturias	635	668.931	2,14%
Balears (Illes)	836	914.765	2,93%
Canarias	707	1.495.346	4,79%
Cantabria	687	397.546	1,27%
Castilla y León	698	1.731.601	5,55%
Castilla-La Mancha	707	1.449.500	4,65%
Cataluña	687	5.025.372	16,11%
C. Valenciana	662	3.318.101	10,63%
Extremadura	708	766.977	2,46%
Galicia	704	1.922.466	6,16%
C. Madrid	670	4.277.904	13,71%
R. de Murcia	664	980.890	3,14%
C.F. Navarra	698	435.732	1,40%
País Vasco	615	1.309.104	4,20%
Rioja (La)	634	197.877	0,63%
Ceuta y Melilla	779	119.526	0,38%
Media Nacional	675	31.203.203	100,00%

GRÁFICA 4

Evolución del parque de vehículos en Navarra

(miles de euros)





11,6%

de aumento
del parque de
vehículos en
esta década

TABLA 12

Parque de vehículos

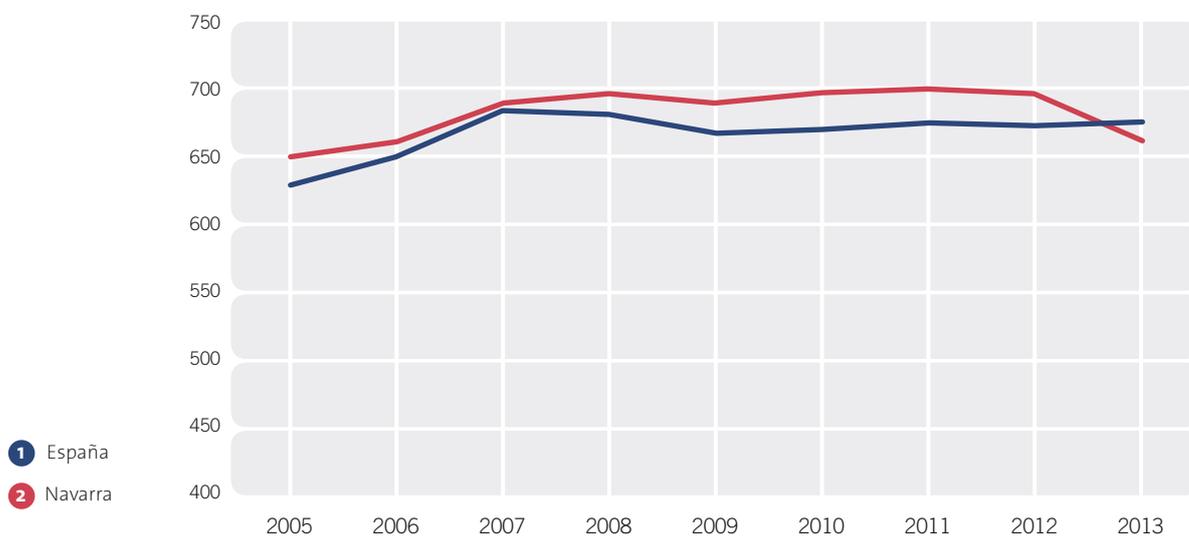
(Miles)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Incre. 2005-13
España	27.657	28.531	30.318	30.969	30.443	31.086	31.269	31.203	30.917	-0,9%
Navarra	382	392	413	423	426	431	436	436	432	-0,9%

GRÁFICA 5

Evolución del parque de vehículos. Navarra - España

(Motorización = Vehículos cada 1.000 habitantes)



- 1 España
- 2 Navarra

TABLA 13

Motorización. Navarra - España

(Vehículos cada 1.000 habitantes)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Incre. 2005-13
España	636	649	685	684	673	676	678	675	676	0,1%
Navarra	651	661	692	698	695	698	701	698	662	-5,2%

3



TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

EVOLUCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD EN NAVARRA

Se mantiene el número de heridos y accidentes con víctimas y se rompe la tendencia en número de fallecidos.



5,9%

es la media del índice de peligrosidad en la última década

Los accidentes de tráfico que se han producido en la Red de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra desde el año 1992, son los que se exponen la **tabla 14**. En él se expresan los datos generales de accidentalidad así como el desglose de víctimas producidas por la totalidad de los siniestros.

Este ha habido un aumento en el número de fallecidos, rompiendo la tendencia de los últimos años, este incremento en parte es debido ha que ha habido varios accidentes con más de un víctimas mortal. El numero total de heridos y el número de accidentes con víctimas se mantiene respecto a otros años.

TABLA 14

Accidentes de tráfico producidos en la Red de Carreteras de la C. Foral de Navarra

Año	I.M.D.	Nº accidentes con víctimas	Nº víctimas (muertos y heridos)	Nº muertos
1992	2.129	591	1.087	84
1993	2.147	526	938	101
1994	2.334	587	1.056	63
1995	2.431	552	1.011	72
1996	2.539	405	755	69
1997	2.656	433	815	77
1998	2.858	515	963	97
1999	3.034	531	932	98
2000	3.195	463	914	99
2001	3.325	454	819	86
2002	3.462	415	767	79
2003	3.479	428	663	70
2004	3.649	362	608	62
2005	3.640	360	577	76
2006	3.808	253	403	42
2007	3.954	236	360	37
2008	3.917	289	439	35
2009	3.872	409	585	35
2010	3.820	359	564	31
2011	3.767	313	472	24
2012	2.772	315	489	32
2013	3.458	293	480	24
2014	3.541	316	484	36





Índice de peligrosidad de la red viaria

En el análisis por Redes de los accidentes con víctimas se observan un descenso claro en la Red de Altas Prestaciones y en la Red de Vías Desdobladas y un aumento en la Red de local e Interés de la Comunidad.

En la gráfica que se muestra a continuación se observa que en todas los tipos de vías se ha roto la tendencia de los últimos años.

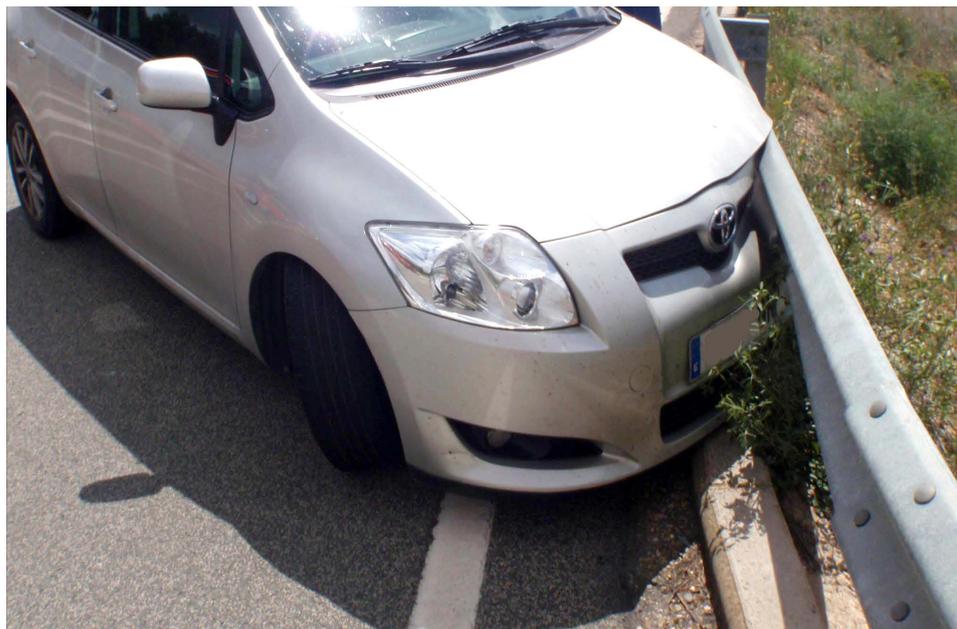
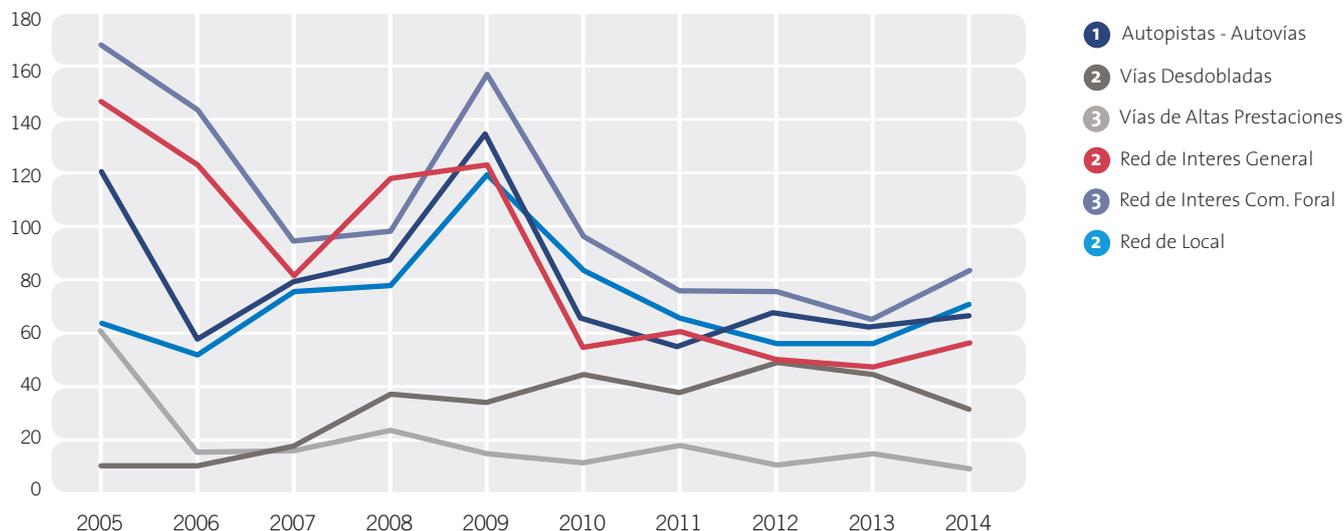


TABLA 15
Accidente con víctimas en las distintas vías

Tipo de vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Media
Autopistas y autovías	122	58	80	87	135	67	56	69	62	68	80
Vías Desdobladas	11	11	17	35	34	45	38	52	47	30	32
Vías de Altas Prestaciones	63	15	16	23	15	12	17	10	14	8	19
Red de Interés general	146	122	80	118	122	55	61	52	49	56	86
Red de Interés de la Com Foral	169	144	90	98	159	97	75	75	64	83	105
Red Local	66	53	77	78	120	83	66	57	57	71	73
Total	577	403	360	439	585	359	313	315	293	316	396

GRÁFICA 6
Accidente con víctimas en las distintas vías



La Red de Interés General y la Red de Interés de la Comunidad son las que mayor aumento de accidentes mortales han sufrido respecto al año 2012, en el resto de redes se mantienen los valores del año anterior.

En la siguiente gráfica se muestra que el número de víctimas mortales ha disminuido en los 10 últimos años pero no se puede deducir ninguna tendencia función del tipo de vía.

El Gobierno de Navarra se ha propuesto un nuevo objetivo que es reducir a la mitad el número total de víctimas mortales para 2020 a partir de 2010, repitiendo así el compromiso de la década anterior. Este año 2014 no se ha cumplido el objetivo.

GRÁFICA 7

Accidente con víctimas mortales en distintas vías

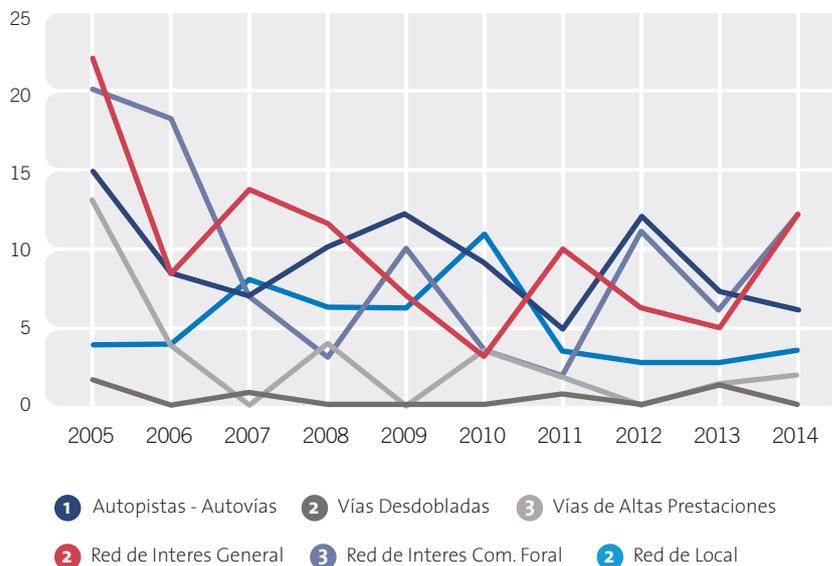


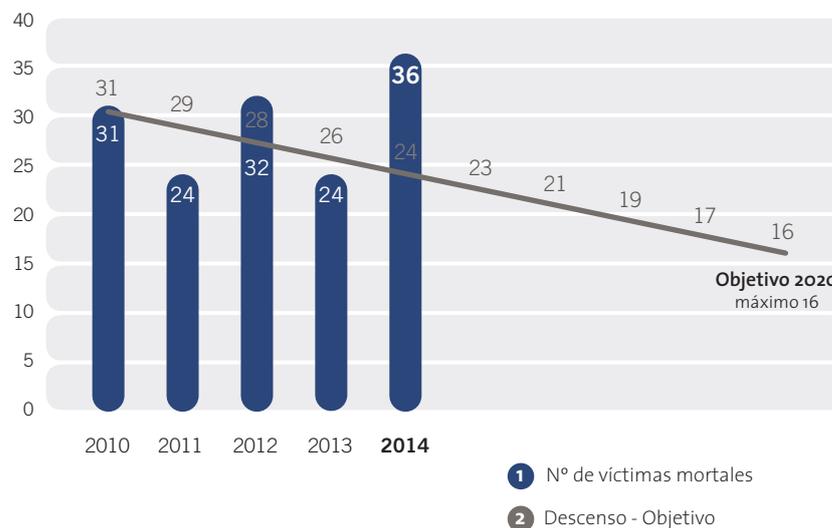
TABLA 16

Accidentes mortales en las distintas vías

Tipo de vía	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Media
Autopistas y autovías	15	8	7	10	12	9	5	12	7	6	9
Vías Desdobladas	2	0	1	0	0	0	1	0	2	0	1
Vías de Altas Prestaciones	13	4	0	4	0	4	2	0	1	2	3
Red de Interés general	22	8	14	12	7	3	10	6	5	12	10
Red de Interés de la Com Foral	20	18	7	3	10	4	2	11	6	12	9
Red Local	4	4	8	6	6	11	4	3	3	4	5
Total	76	42	37	35	35	31	24	32	24	36	37

GRÁFICA 8

Cumplimiento del objetivo de reducción de víctimas mortales en la red de carreteras de Navarra





Relación entre tráfico y accidentes

El índice de peligrosidad relaciona el número de accidentes con víctimas con el tráfico en determinado tramo de vía y en un período de tiempo marcado, generalmente un año.

Este año aumenta el índice de peligrosidad respecto años anteriores, siendo el segundo más alto de la década.

TABLA 17

Índice peligrosidad y víctimas mortales

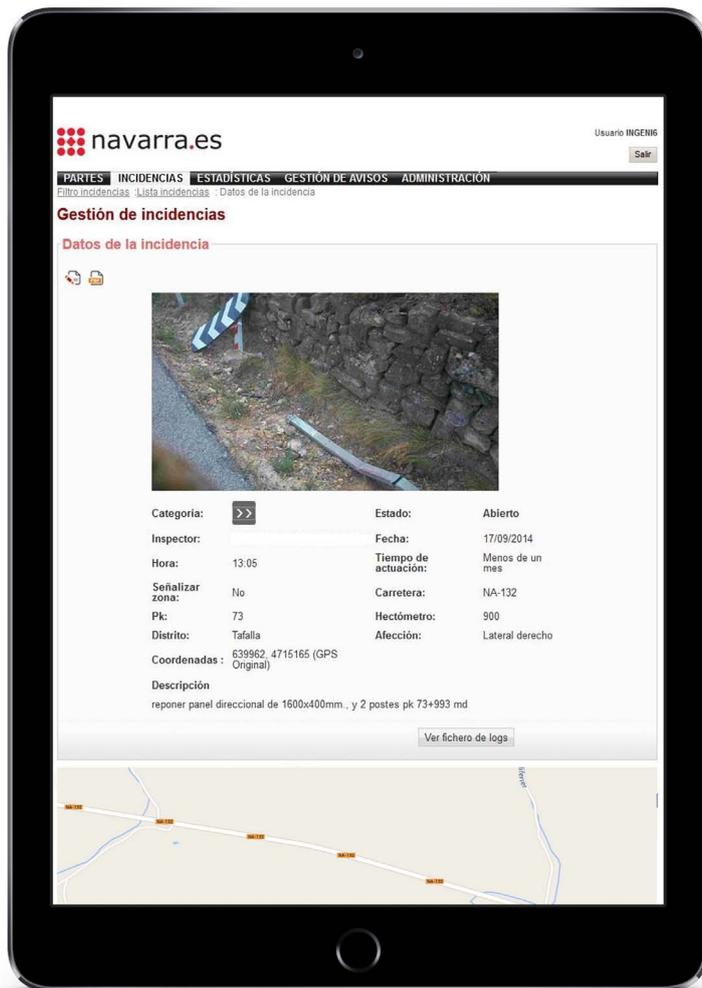
Año	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Media
Longitud (Km)	3.743	3.926	3.930	3.932	3.961	3.966	3.966	3.829	3.829	3.829	3.891
Tráfico	3.640	3.808	3.954	3.917	3.872	3.820	3.767	3.582	3.458	3.541	3.736
Accidentes con víctimas	360	253	236	288	409	359	313	315	293	316	314
Índice peligrosidad	7,1	4,6	4,2	4,8	7,4	6,5	5,7	6,3	5,9	6,4	5,9
Accidente con muertos	68	40	32	29	31	28	24	25	21	29	33
Víctimas mortales	76	42	37	35	35	31	24	32	24	36	37
Índice mortalidad	1,5	0,8	0,6	0,5	0,6	0,5	0,4	0,6	0,5	0,7	0,7

GRÁFICA 9

Índices de peligrosidad y víctimas mortales en Navarra

(%)





Una aplicación web permite a Fomento transmitir al momento las incidencias detectadas en la red de carreteras

El sistema, conocido como SINCA, comunica de forma detallada y con gran rapidez los problemas, lo que facilita su abordaje y gestión.

El Departamento de Fomento dispone de un nuevo Sistema de Gestión de Incidencias de Carretera (SINCA) que permite registrar y transmitir on line los desperfectos hallados en la vía, de forma que el personal dedicado a la conservación de la red de carreteras recibe la comunicación de forma audiovisual y al momento.

La aplicación ha sido desarrollada e implantada por el Servicio de Conservación de Carreteras del Departamento de Fomento conjuntamente con la Dirección General de Informática y Telecomunicaciones y la empresa Geoactio.

El SINCA permite el registro y comunicación de las incidencias de conservación, seguridad vial y explotación de carreteras detectadas en las tareas de vigilancia mediante el empleo de smartphones Android, y su posterior gestión y consulta a través de un centro de control web. Se trata de un sistema que ya están empleando 52 trabajadores de Fomento.

Sustituye a los partes de vigilancia manual que el personal del Servicio de Conservación de Carreteras realizaba hasta ahora. Además de la mejora en rapidez y detalle de la comunicación de la incidencia, el nuevo sistema permite registrar todos los problemas detectados, por pequeños que sean.

De hecho, se puso en marcha en el mes de mayo y desde entonces se han tramitado más de 3.400 incidencias. Se está desarrollando una nueva versión, que incluye mejoras funcionales (obtención automática de la carretera-punto kilométrico, acceso a la ortofoto, descripción de carreteras...) y la posibilidad de recoger más datos en cada ficha.

Esta solución informática permite registrar las incidencias a pie de vía, indicando el tipo (por ejemplo, en el caso de Conservación puede ser una incidencia de pavimento, señalización vertical, limpiezas, taludes, drenajes...) y la ubicación, realizando fotos, y enviando toda esa información en tiempo real a un sistema central que, según la importancia del aviso, comunica automáticamente las incidencias a los responsables para que tomen las decisiones oportunas. De hecho, esta información permite, además, gestionar y planificar las actuaciones de conservación de carreteras, al poder visualizar en cada momento las incidencias que siguen abiertas, las que están en trámite y aquellas que ya han sido cerradas.

Entre las mejoras que el SINCA introduce en la gestión de las carreteras destacan las siguientes: aplicar los avances tecnológicos a la administración pública; facilitar el trabajo de los operadores encargados de la vigilancia de las carreteras; sustituir los partes anuales de vigilancia por la información de registro realizado desde el móvil; disponer de una información más detallada y fiable de las incidencias (coordenadas GPS y fotos); mejorar la comunicación a los responsables y equipos involucrados, generando avisos en función del tipo y la urgencia en el momento en el que se registre la incidencia, y disponer de informes de las actuaciones de los centros de conservación para atender las reparaciones pendientes en las carreteras.

El Gobierno foral aconseja el uso de una aplicación para móviles con información sobre normas de tráfico de la UE

Informa sobre temas que tienen un mayor riesgo de accidentes, como los límites de velocidad y de alcoholemia, en distintos países europeos

El Gobierno de Navarra recomienda el uso de una nueva aplicación para dispositivos móviles, denominada **Going Abroad** (Salir al extranjero), que contiene información sobre la normativa de tráfico de los distintos países que integran la Unión Europea, en sus desplazamientos en coche por Europa.

La herramienta, que es gratuita, permitirá responder fácilmente, dondequiera que se esté, a preguntas como cuál es el límite de velocidad en las autopistas francesas, si hay que llevar casco cuando se circula en bicicleta por Holanda o qué equipo de seguridad se debe llevar en el vehículo al conducir por Portugal.

La aplicación informa sobre los temas que presentan un mayor riesgo de accidentes, incluidos los límites de velocidad y de alcoholemia, los semáforos o la obligación de llevar cinturones de seguridad en los automóviles y cascos de seguridad en bicicletas y motocicletas.

La herramienta debe consultarse en los descansos o por los pasajeros, para quienes contiene, además, un juego de seguridad vial y un juego de memoria, de manera que puedan entretenerse durante los largos viajes.

La aplicación, desarrollada por la Unión Europea, ha entrado en servicio con motivo de las vacaciones estivales, que coinciden con los meses de mayor mortalidad en las carreteras europeas, con cerca de un 50% más de muertes que en febrero, considerado el mes más seguro.

Going Abroad está disponible para dispositivos móviles con sistemas operativos **iOS** (iPhone e iPad), **Android** y **Microsoft Windows**.



SEGURIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN Y CONTROL DE CALIDAD

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

La Sección de Seguridad en la Construcción y Control de Calidad sufrió cambios durante 2012, ya que se incorporaron a la misma las actividades que hasta entonces se desarrollaban en la Sección de Geología y Geotecnia que ha sido suprimida y que de momento quedan bajo la dirección de la jefatura de la Sección.

La estructura orgánica de la Sección, permanece por tanto inalterada por el momento en sus tres Negociados, pero con las funciones de la Sección de Geología y Geotecnia.

Estructura Orgánica de la Sección de Seguridad en la Construcción y Control de Calidad

NEGOCIADO DE
**SEGURIDAD EN
LA CONSTRUCCIÓN**

NEGOCIADO DE
**CONTROL
DE CALIDAD**

NEGOCIADO DE
**ENSAYOS Y
LABORATORIO**



SEGURIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN Y CONTROL DE CALIDAD

SEGURIDAD Y CONTROL DE CALIDAD

Resolución de los problemas de los
**desprendimientos de rocas y deslizamientos de
tierras** y en la **conservación de las carreteras**





Geología y Geotécnia

Durante 2014, las actividades en materia de geología y geotecnia se han centrado principalmente en la colaboración con los otros Servicios de la Dirección General de Obras Públicas para la resolución de los problemas de los desprendimientos de rocas y deslizamientos de tierras y otros problemas que se van planteando en la conservación de las carreteras.

Asimismo se han realizado numerosos informes sobre los desprendimientos y otros movimientos del terreno ocurridos en poblaciones de la Comunidad a requerimiento del Departamento de Administración Local.

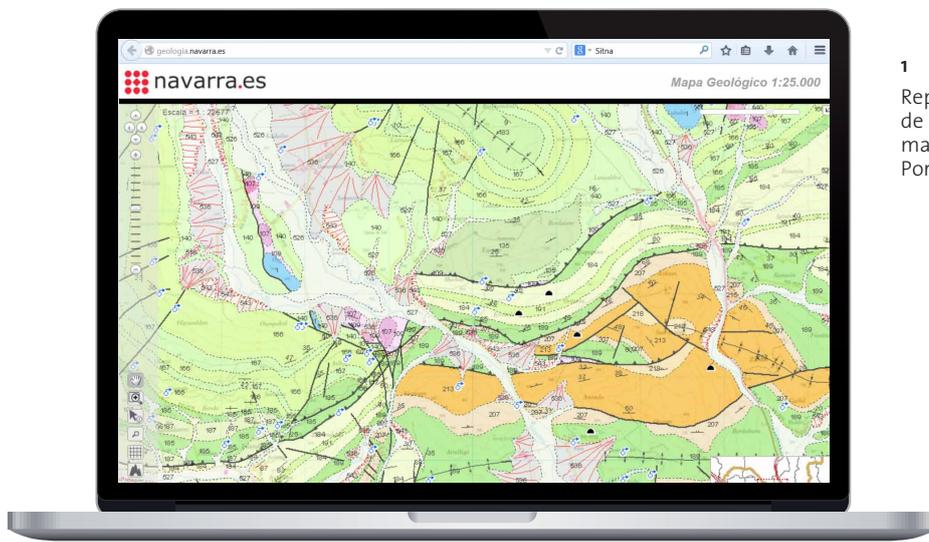
Se ha reducido, sin embargo la actividad en materia de infraestructura geológica, debido en gran parte a que ya ha finalizado la actualización de la Cartografía geológica y geomorfológicas de todo el territorio y se ha incorporado casi totalmente al SITNA (Sistema de Información Territorial de Navarra) a falta de algunas bases de datos. La Cartografía geológica de Navarra realizada a escala 1/25.000 se puede visualizar de forma continua en el Portal de Geología y en IDENA.

Durante 2014 se han incorporado a estos sistemas las bases de datos georeferenciadas de cuevas y manantiales, de forma que se pueden visualizar al consultar la cartografía con su posición.

En la figura se representa la forma en que se puede consultar la base de datos y cuevas en el Portal de Geología, donde las cuevas se identifican con un semicírculo negro y los manantiales con un círculo azul con una flecha y permiten la apertura de una ficha con sus características.

También se encuentra disponible en la Tienda de Cartografía, asimismo visible en la página web de la Dirección General de Obras Públicas, pero no en forma continua sino en las distintas hojas del Mapa Topográfico Nacional a escala 1/25.000, que incluyen los cortes geológicos, una leyenda estratigráfica de todas las formaciones que aparecen en cada hoja, gráficos de correlaciones y otros esquemas ilustrativos. Están disponibles también las hojas correspondientes a la cartografía geomorfológicas y las memorias geológicas correspondientes a cada hoja.

Una completa base de datos disponible en el **Portal de Geología** y en **IDENA**



1
Representación de simas y manantiales en el Portal de Geología



Trabajos realizados para el Departamento de Fomento

2014 no ha sido un año especialmente lluvioso, por lo que no se han producido tantos movimientos de tierras como desprendimientos y deslizamientos en la red de carreteras de la Comunidad como ocurrió en 2013. Concretamente se han realizado actuaciones en las carreteras donde se han producido afecciones.

BURUTAIN

Se trata de un tramo de la carretera NA-121-A a la salida de la variante de Ostiz que sufre frecuentes asentamientos a la altura de Burutain. En 2013 se perforó un sondeo de reconocimiento y en 2014 se ha instalado un inclinómetro para controlar posibles movimientos laterales. Con objeto de mantener en servicio la carretera por el importante trastorno que supone el corte de una carretera con tráfico intenso, se ha planteado la inyección de lechada de cemento desde un talud lateral mediante perforaciones horizontales.

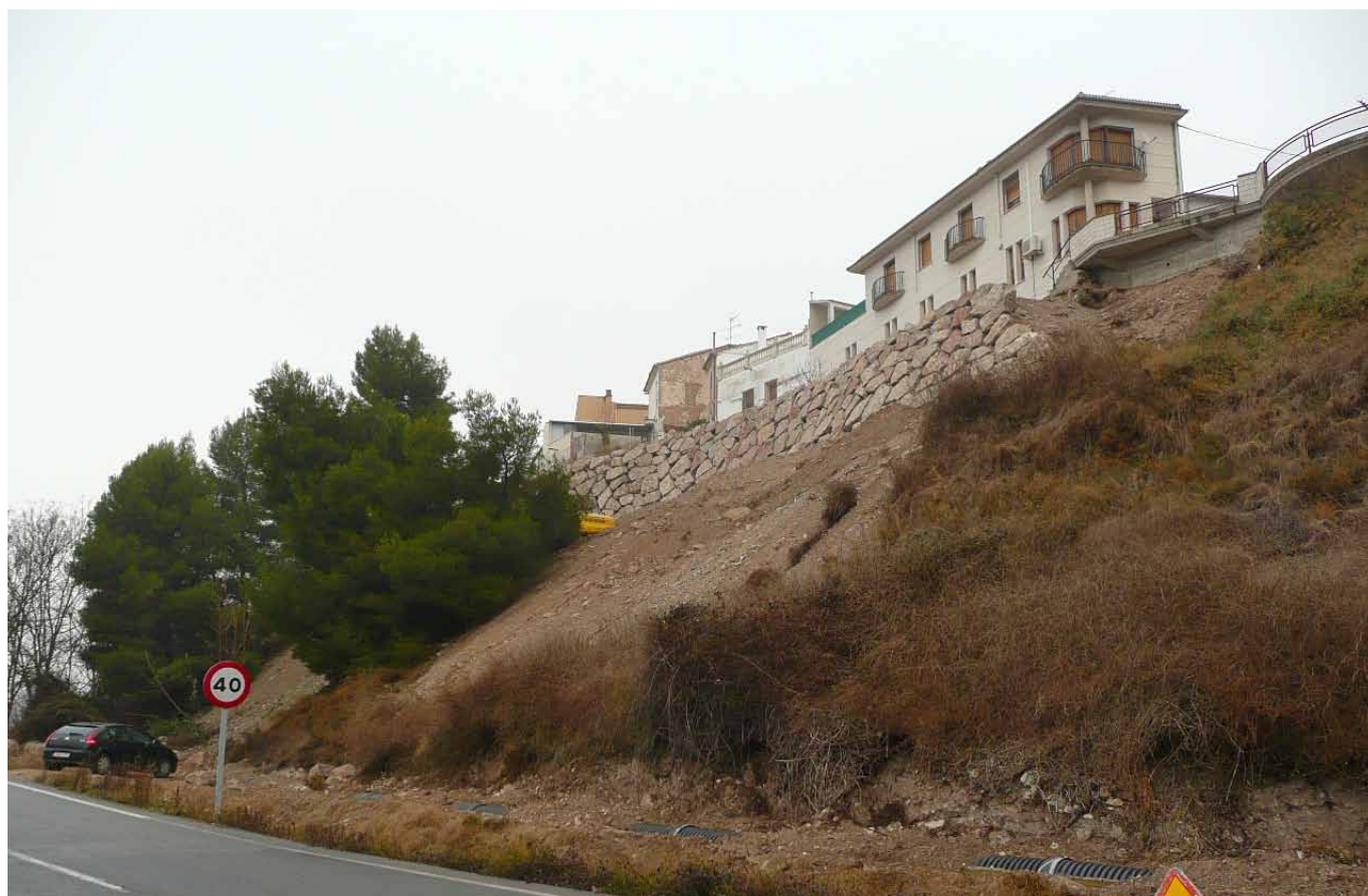
SARTAGUDA

Se produjeron algunos hundimientos de la cabecera de un talud en el tramo en que se realizaron obras en la carretera, con hundimiento parcial de alguna vivienda. Se redactó el proyecto de estabilización y la contratación y dirección de las obras, que han consistido en la construcción de una escollera en la cabecera del talud en el tramo afectado. Estas obras comenzaron en 2013 y han finalizado a principios de 2014.

OSACAR

Se ha realizado un sondeo de reconocimiento y un informe para analizar las causas del hundimiento que se produce en la entrada a la población, planteándose una solución de escollera en la base del talud.

2
Escollera en
Sartaguda



**ELIZONDO**

De la misma forma se ha estudiado el problema de un movimiento del terreno en la salida de la variante de Elizondo en Baztan. Para su estudio se han realizado dos perforaciones comprobándose la presencia de un nivel freático a poca profundidad.

SARRIGUREN

Se realizó una investigación del terreno con ensayos de materiales para el proyecto de construcción de una pasarela.

BERA

Igualmente se ha realizado una investigación de los terrenos en que se está redactando el proyecto de mejora de acceso a la carretera N-121-A desde el Polígono de Alkaiaga en Bera mediante ampliación de la rampa de subida que requiere la construcción de un muro que se debe cimentar junto al río Bidasoa.

GARINOAIN

Se trata de otra investigación del terreno para la redacción de un proyecto de mejora del acceso a Garinoain desde la N-121.

3

Sondeo en deslizamiento de Elizondo



Asesoramiento a entidades de población

ERRO

El Ayuntamiento solicitó asesoramiento para analizar la posibilidad de un proyecto de encauzamiento del río Erro en una en la que se infiltra y vuelve a aparecer aguas debajo de la población, planteando problemas de eliminación de aguas residuales en los estiajes. Asimismo se planteó la necesidad de perforar sondeos de reconocimiento en dos deslizamientos.

VILLAFRANCA Y VIANA

Se ha continuado con el seguimiento del control de humedades en sendos muros de piedra que se encuentran en las dos localidades donde hace algunos años se hicieron obras de saneamiento del terreno para estabilizarlos. Se ha observado una ligera mejoría con descenso de la humedad en el muro de Villafranca, pero no en la muralla de Viana.

BERBINZANA

Se trata de un asentamiento en una calle que linda con la margen derecha de la llanura de inundación del río Arga donde se produjeron grietas de consideración en 2013 que obligaron a construir un refuerzo, pero parece que el asentamiento actual es muy puntual y no ofrece peligro.

PERALTA

Se solicitó inspección por el Ayuntamiento para inspeccionar unas grietas de grandes dimensiones en la cabecera del talud de la peña que verdaderamente amenazan con un desprendimiento, pero imposible de predecir en el tiempo ya que se desconoce desde cuando existen, No parece que constituyan una amenaza inminente, pero sí existe el riesgo. La estabilización es difícil, pero se recomendó el sellado de las grietas para evitar la entrada de agua.

4

Grietas en talud en Peralta





Trabajos realizados por el equipo de sondeos

MENDAZA

Se han realizado dos sondeos de reconocimiento en Mendaza a petición del Departamento de Administración Local para evaluar las posibilidades de construcción de un nuevo pozo para garantizar el abastecimiento de varias poblaciones de la Mancomunidad de Montejurra.

Los dos sondeos se han perforado hasta una profundidad de 155 y 165 metros, atravesándose materiales conglomeráticos del terciario continental hasta los 100 metros

aproximadamente en que se encuentran las calcarenitas del Cretacico Superior que constituyen el acuífero.

SARRIGUREN

Se han perforado dos sondeos para conocer las características del terreno para el proyecto de “Pasarela Peatonal sobre la Ctra. NA-2300 que une la Glorieta de Sarriguren (PA-30) con Burlada”. En ambos sondeos se encontraron margas grises sanas y compactas, prácticamente desde el inicio de la perforación.

5
Perforación de sondeo en Sarriguren



6
Extracción de testigo en sondeo de Mendaza

GRÁFICA 1

Ficha de la columna del sondeo de Oscar

 Gobierno de Navarra Departamento de Fomento	Ciente	Servicio de Conservación	SONDEO	FOLIO
	Obra	Osacar. NA-4221, Pk: 2+080	1	
	Localidad	Osacar X: 603.461; Y: 4.752.067		
	Fecha Inicio	9 Abril 2014	Fecha Final	9 Abril 2014
			El geólogo Esteban Faci	

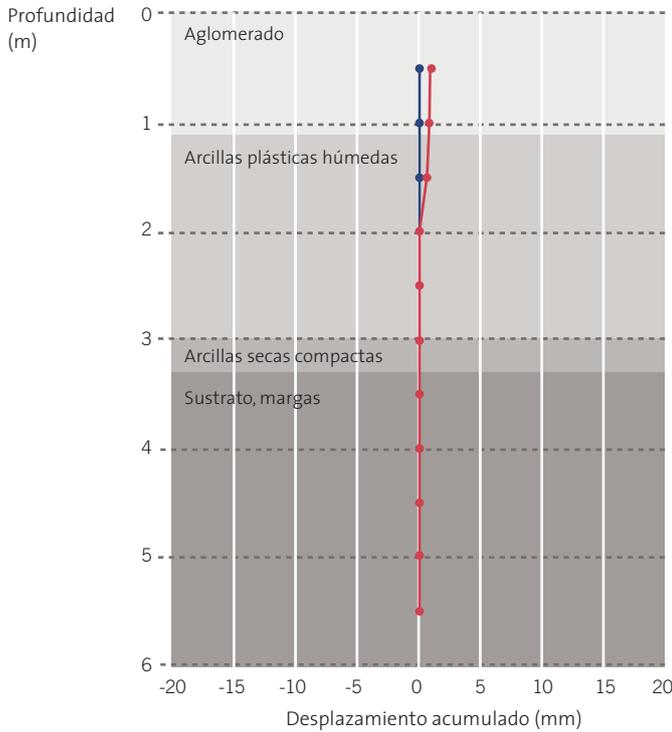
Escala 1:50	Foto	Estratigrafía	Descripción	Profundidad	Nivel freático	Muestra	Testificación	Pozo	S.P.T.
							20 40 60 80		10 20 30 40
1			Aglomerado asfáltico	0.30					
2			Relleno de fragmentos de rocas, ladrillos, tejas, etc... sin consolidar con huecos abundantes						
3			Arcillas color marrón con poca humedad con intercalación de arenisca que puede ser un fragmento suelto. Bastante compactas.	3.80					
4			Margas grises compactas. Perforado en seco hasta 6,50 m y el resto con agua.	6.30					
5									
6									
7									
8									
9									
10				8.70					

OSACAR

Se perforó un sondeo con recuperación de testigo en la carretera a la entrada del pueblo, encontrándose terrenos de relleno con

fragmentos de escombro hasta los 3,5 metros de profundidad en que aparecen arcillas consolidadas.

GRÁFICA 2
Datos del inclinómetro de Burutain
 (mm)



- 1 0ª medida 04/07/14
- 2 1ª medida 29/01/15

BURUTAIN

Perforación de 1 sondeo en arcén de la carretera NA-121-A donde se producen frecuentes hundimientos para instalación de un inclinómetro para conocer la existencia de movimientos laterales. Profundidad 8,5 metros. Se atravesaron unas arcillas muy plásticas y húmedas hasta los 3,5 metros en que se encuentran las margas consolidadas.



ELIZONDO

Dos sondeos en un deslizamiento en la salida de la variante en Elizondo se han encontrado arcillas muy plásticas y saturadas hasta 8 y 10 metros de profundidad.

BERA

Se han perforado dos sondeos para conocer las características del terreno para la redacción de un proyecto de mejora del acceso de la salida del Polígono Alkaiaga a la carretera N-121-A en sentido Pamplona. Se encontraron arcillas y gravas hasta una profundidad de 8 metros en que aparecen las pizarras del sustrato.

7
 Caja de testigos en el sondeo de Bera



Otras actividades de la Sección

La Sección tiene representación activa en la Comisión Nacional de Geología, que regula las actividades en materia de cartografía geológica a nivel Nacional y en el Comité Nacional de Geotecnia Vial, que se ocupa de la revisión y validación de las nuevas normativas en materia de geotecnia y organización de jornadas técnicas y eventos relacionados con problemas geotécnicos.

Durante 2014 se ha iniciado un “Proyecto integral de geología del Pirineo” integrado en el “Programa de Cooperación Territorial España-Francia-Andorra 2007-2013” (POC-TEFA). Este programa constituye la cuarta generación de apoyo financiero comunitario destinado a reforzar la integración económica y social de la zona fronteriza España-Francia-Andorra. El Gobierno de Navarra se integrará en dos grupos de trabajo Cartografía geológica y movimientos del terreno.



En la Sección se ostenta la Delegación en Navarra de la Comisión Mixta de Amojonamiento entre España y Francia y durante 2014 se ha participado conjuntamente con el Centro Geográfico del Ejército (CGE) y el Instituto Geográfico Nacional (IGN) en la dotación de coordenadas de precisión a mojones de la frontera con Francia continuando con la campaña iniciada en 2013.

También se ha procedido al **desenterramiento** y **recolocación** del mojón 196 en Luzaide/Valcarlos, que se encontraba totalmente enterrado y es un punto de interés histórico.

En diciembre se celebró la Comisión Internacional de los Pirineos (CIP) donde se aprobaron, con el consenso de la Delegación francesa, las coordenadas de las dos campañas que incluyen los mojones 1 al 113, así como la definición de la línea de frontera entre los 24 al 25 y 66 al 67.

8
Recolocación del mojón 196 en Luzaide/Valcarlos



Apoyo financiero para la cooperación territorial **España-Francia-Andorra**

9
Obtención de coordenadas precisas en mojón 87



La frontera entre Navarra y Francia cuenta ya con delimitación precisa en un tercio de su longitud

Retomando la labor iniciada el pasado año, especialistas españoles y franceses han colocado antena GPS a un total de 42 mojones en esta campaña

Especialistas en cartografía y topografía españoles y franceses recorrieron durante el mes de junio la frontera entre Navarra y Francia para continuar la labor que se inició el año pasado de delimitar con exactitud la muga geográfica entre países, separados de manera natural por los Pirineos, hasta completar aproximadamente un tercio de la longitud de la muga.

El único referente escrito de la frontera está en el Tratado de Bayona (1856) y en la posterior Acta de Amojonamiento (1858), textos que establecen la separación, pero de manera imprecisa, habiendo producido no pocos conflictos a lo largo del tiempo.

La frontera está señalizada por una serie de mojones (piedras paralelepípedas) dispuestas a lo largo de ella.

Los técnicos han retomado el trabajo donde se dejó el verano anterior, cuando se empezó en el mojón 1 (a la altura de Endarlatsa) y se terminó en el 73 (zona de Urdax), y han terminado en el 113, colocando antena GPS a un total de 40 señales (40+2 que no se encontraron el año pasado). De esta manera, la situación de la frontera consigue ser geográficamente exacta, dando coordenadas con una precisión de 10 centímetros.

En Navarra hay un total de 272 mojones y se calcula que serán necesarias dos o tres temporadas más de trabajo para finalizar la inspección de todos ellos.

Una vez obtenidos los datos de campo, los resultados se consensúan con los técnicos del Instituto Geográfico Nacional francés antes de que las coordenadas y el trazado definitivo de la línea de frontera sea aprobado por los dos estados. Se trata éste de un proyecto aprobado por la Comisión Internacional de los Pirineos.



Dificultad de localizar y acceder a los mojones

La colocación de las antenas es una labor costosa, puesto que muchos de los mojones están en lugares difícilmente accesibles tanto en vehículo como a pie. A ello se añade que muchas de estas piedras son complicadas de ubicar, puesto que el Acta de Amojonamiento en ocasiones es imprecisa o hace referencia a elementos del terreno que ya no existen, o bien están destruidos. Además, también hay que delimitar la línea entre mojones, cuya distancia entre uno y otro puede ser de entre 50 y 300 metros.

Así, por ejemplo, la ubicación del mojón 24, ubicado en Larrun, se indica de este modo en el tratado: “A 312 metros en Gazteluchurico-malda, y 68 metros antes (sic) de llegar al pie (sic) de la peña de Larrun.

En el vértice de ésta, que es inaccesible por su cara occidental, existe una ermita arruinada, por medio de la cual pasa la línea internacional, lo escabroso del terreno no permite medir la distancia de la ermita al mojón inmediato anterior”. Se trata de una ermita que en el año 1858 estaba en ruinas, por lo que esos restos ya han desaparecido, lo que motivó que los técnicos tuviesen que hacer un importante trabajo de estimación para encontrar el punto al que se refería el texto. Como dato curioso, el mojón número 81, que es uno de los que han sido antenados este año, está ubicado en medio de un crómlech, monumento megalítico compuesto por piedras dispuestas en círculo.

El mojón número 81, antenado este año, está ubicado en medio de un crómlech, monumento megalítico compuesto por piedras dispuestas en círculo

2



SEGURIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN Y CONTROL DE CALIDAD

SEGURIDAD Y LABORATORIO

Un laboratorio propio en proceso de **constante**
mejora y actualización





10
Ensayo de placa
de carga



La calidad en los materiales de construcción

El Departamento, entonces de Obras Públicas, asumió en 1988 las competencias relativas al control de calidad de los materiales que se emplean en sus obras, tanto en la fase de construcción como de conservación. En sus primeros momentos, el Laboratorio de Control de Calidad se tuvo que apoyar en contratos de Asistencias Técnicas con Laboratorios externos para solventar la limitación de medios. Superada esta fase inicial, el centro se ha ido dotando progresivamente de un laboratorio propio, con los recursos materiales y humanos necesarios, en un proceso de constante mejora y actualización.

Hoy en día, el Laboratorio de Control de Calidad se ha transformado en un **servicio moderno, de referencia obligada en la Comunidad Foral**. Además de contar con un personal altamente cualificado y con un avanzado equipamiento técnico, el Laboratorio de Control de Calidad acredita como valor añadido una amplia experiencia acumulada.

El Laboratorio de Control de Calidad del Departamento de Fomento del Gobierno de Navarra, desarrolla su función en las obras

gestionadas por la Dirección General de Obras Públicas y se complementa, cuando es necesario, con la colaboración y asistencia de laboratorios externos.

El control de calidad exige la ejecución de una serie de actividades encaminadas a la **realización de ensayos para la evaluación de las características técnicas de los materiales que se emplean en la construcción de infraestructuras, características reglamentadas según normativa**. Estas normativas son básicamente el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes (PG-3) y la Instrucción del Hormigón Estructuras (EHE-08).

Los ensayos se llevan a cabo siguiendo las normas UNE o NLT indicadas en las normativas anteriores.

En función del tipo de material a ensayar se pueden diferenciar: suelos, materiales granulares y áridos por un lado, así como mezclas bituminosas, betunes y emulsiones por otro. A parte están los hormigones y armaduras y finalmente otros materiales como pinturas viales.



11
Densidad máxima de
mezclas bituminosas

Los ensayos se llevan a cabo siguiendo las normas **UNE o NLT**

5.616

ensayos para controlar la calidad de los materiales en obras de infraestructuras

A lo largo del año 2014 se han realizado un total de 5.616 ensayos destinados al control de obras de construcción y conservación del Departamento, contraste en las dos obras del LAV y en diversas reparaciones de firmes y laderas que las inclemencias meteorológicas de ese mismo año han hecho necesarias, como en la N-121-A y la escollera de Arre.

Por su volumen en número de ensayos e importancia, cabe destacar la labor que el Laboratorio ha venido realizando en las obras de Línea de Alta Velocidad (LAV) en los tramos: Villafranca – Cadreita y Cadreita – Castejón. El tramo Villafranca-Cadreita finalizó en junio del 2014, permaneciendo actualmente en ejecución el otro tramo. En ambas obras la función del Laboratorio es de contraste con respecto a los laboratorios de Control contratados por las empresas adjudicatarias. Este contraste se realiza verificando mediante los mismos ensayos y en muestras similares, que los resultados no presentan una determinada dispersión. De este modo se han controlado suelos, cuñas de transición, material tratado con cemento, capa de forma, subbalasto, zahorra artificial, hormigones, armaduras, etc.

En el caso de **materiales granulares** los ensayos han abarcado desde la identificación de materiales (destacando ensayos granulométricos, límites de Atterberg, valores de Próctor, CBR, colapso, hinchamiento y los químicos: determinación de materia orgánica, yesos, y sulfatos) a su control en ejecución, controlando la compactación de las capas por medio del ensayo de placa de carga, y de forma más habitual, por el método nuclear, controlando así la humedad y la densidad del terreno.

Como ensayos que habitualmente no se realizan en obras de carreteras y sí en obras ferroviarias, destacan el **ensayo de Micro Deval Húmedo**, realizado para controlar tanto la capa de forma como el subbalasto y que indica la fragilidad de un suelo y el Desgaste de Los Ángeles, necesario para ver la resistencia de los áridos.

El Servicio de Conservación ha llevado a cabo trabajos de **refuerzo y rehabilitación de firmes** en diversas carreteras de los distritos de Pamplona, Irurtzun, Mugaire, Aoiz, Estella, Tafalla y Tudela consistentes en el extendido y compactado de diferentes mezclas bituminosas en caliente, principalmente rodadura (AC 16) de ofita, drenantes (PA 16) y microaglomerados.

12

Toma de muestra en catas





13
Determinación de granulometría de suelos y zahorras

Las mezclas bituminosas deben cumplir con lo indicado en el Mercado CE. Para ello, se determinan: granulometría de los áridos, contenido de betún en mezcla, contenido de huecos, ensayo de sensibilidad al agua para medir la adhesividad árido – ligante, y el ensayo en pista o rodadura para determinar la deformación de la mezcla.

Durante la ejecución, el control de su puesta en obra se ha llevado a cabo a través de ensayos de extracción de betún y granulométricos.

En 2014 se llevó a cabo un estudio interlaboratorios en la zona norte sobre la caracterización de una mezcla bituminosa discontinua BBTM 11 A con betún modificado BM-3c y árido ofítico y calizao. En el mismo han tomado parte 17 laboratorios entre los que se encuentra el Laboratorio de Control de Calidad de Obras Públicas. Estos estudios aportan muchos datos de interés sobre los ensayos realizados a la mezcla y facilitan una autoevaluación en la ejecución de los protocolos de ensayo.

TABLA 1

Ensayos de calidad en 2014

Tipo de Ensayos

Granulometría de suelos, zahorras	314
Equivalente. de arena	47
Carbonatos	9
Humedad	8
Próctor modificado	72
Próctor normal	3
Límites de Atterberg	73
Ensayo de C.B.R.	49
Colapso de suelos	1
Hinchamiento libre edómetro	1
Materia orgánica	62
Sales solubles	60
Yesos	60
Sulfatos solubles	55
Ensayo de placa con carga	69
Compactaciones en suelos	1.987
Los Angeles	22
Micro-Deval húmedo	23
Granulometría áridos	3
Limpieza superficial	1
Índice de lajas	3
Caras de fractura	3
Coefficiente curvatura	3
Coefficiente uniformidad	3
Factor de corrección hormo	5
Extracción betún mezcla bituminosa	324
Granulometría mezcla bituminosa	324
Testigos aglomerado	38
Densidad máxima	10
Porcentaje huecos M.B.	11
Sensibilidad al agua	10
Ensayo en pista de laboratorio	19
Penetración de betún	5
Índice penetración	4
Reblandecimiento anillo-bola	5
Destilación de emulsiones	4
Consistencia hormigón	149
Probetas de hormigón	1.022
Periodo trabajabilidad	2
Tiempo compactación	2
Testigos suelo-cemento	6
Retroreflexión	738
Geometría barras corrugadas	7
TOTAL ENSAYOS	5.616



Primer estudio estatal de interlaboratorios EILA 14

A lo largo de este pasado año 2014, se ha realizado el primer estudio estatal de interlaboratorios EILA 14. Éste ha sido promovido por la SACE (Subdirección Administrativa para la Calidad de la Edificación) y la CICE (Comité de Infraestructuras de la Calidad de la Edificación).

Uno de los requisitos exigidos a los laboratorios para el control de la calidad de la edificación está indicado en el Real Decreto 410/2010, y es tener implantado un sistema de gestión de la calidad de acuerdo a la norma UNE-EN ISO/IEC 17025. Una de las actividades para comprobar el aseguramiento de la calidad de los resultados de ensayos es la participación en comparaciones interlaboratorios.

Con este objetivo se realizaron dos fases de ensayos: una primera para materiales y otra para hormigón fresco.

- 1 En la primera se ensayaron la características geométricas de barras corrugas, granulometría de un suelo, límites de Atterberg, sales solubles en suelos, próctor modificado, heladicidad de ladrillos y densidad de morteros.

- 2 En la segunda se realizó un estudio sobre hormigón fresco fabricado en central. Para ello, todos los laboratorios participantes se congregaron en la central para la toma de muestra y elaboración de las probetas de hormigón y determinación de la consistencia del mismo. Posteriormente se determinó la densidad de las probetas y su resistencia a compresión a 7 y 28 días.

Los resultados obtenidos por cada comunidad fueron tratados estadísticamente y se realizaron comparativas entre todos los laboratorios estatales participantes. Se emitieron unos informes globales con todo el estudio que se encuentran a disposición pública en la página: http://www.codigo-tecnico.org/web/recursos/registro/registroent/texto_0003.html

En nuestra Comunidad tomaron parte en este estudio siete laboratorios de control de la edificación y los resultados obtenidos en todos los ensayos están en la clasificación de satisfactorios.

Asegurar la calidad de los resultados de ensayos



14
Ensayo interlaboratorios EILA 14

3



SEGURIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN Y CONTROL DE CALIDAD

SEGURIDAD Y SALUD EN OBRAS Y PROYECTOS

El objetivo prioritario es el cumplimiento
de la legislación vigente



15

En todos los proyectos se ha designado un coordinador de seguridad y salud con formación en materia de seguridad y salud y específicamente en coordinación de seguridad.



30 actuaciones supervisadas, redactadas y coordinadas durante 2014

En todo lo concerniente a la seguridad y salud de los proyectos y obras gestionados por la Dirección General de Obras Públicas del Departamento de Fomento del Gobierno de Navarra durante el año 2014, todos ellos han contado con su correspondiente Estudio de Seguridad y Salud, el cual ha sido supervisado por los técnicos dependientes de la Sección de Seguridad en la Construcción y Control de Calidad.

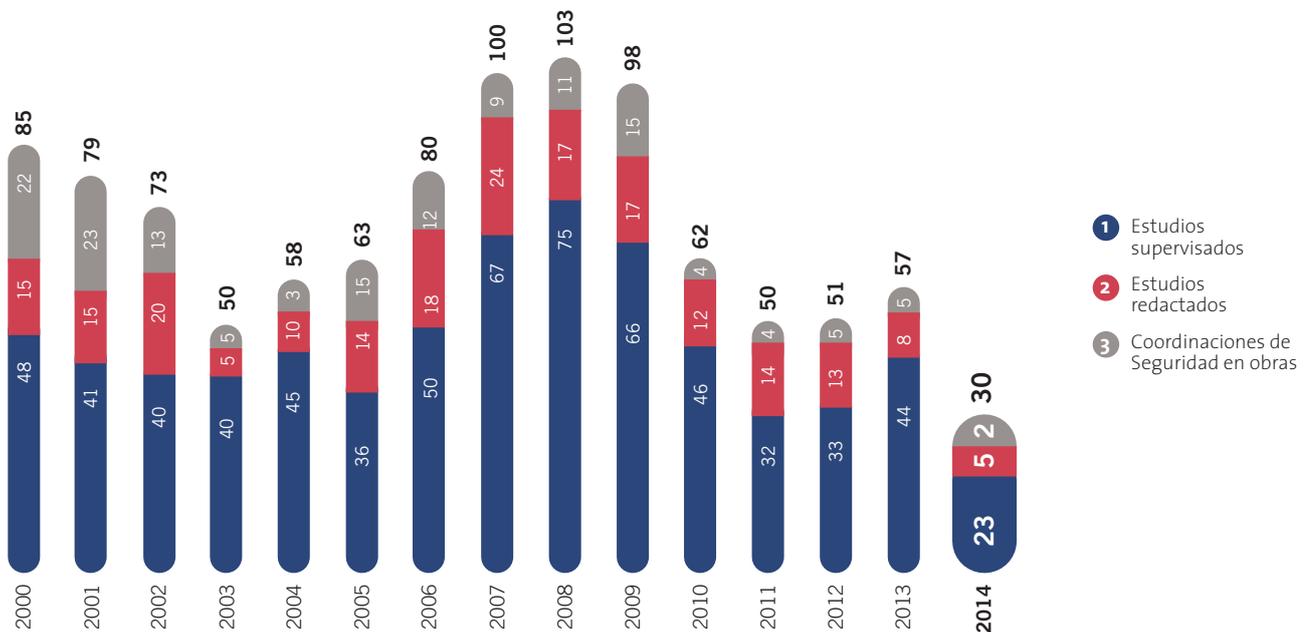
En segundo lugar durante la fase de ejecución de las obras, se ha designado para cada una de las mismas a un técnico competente que ha ejercido la función de **Coordinador de seguridad y salud**, siendo en todos los casos ingeniero técnico de obras públicas con

formación en materia de seguridad y salud y específicamente en coordinación de seguridad.

Para llevar a cabo una adecuada gestión por parte de la Sección de Seguridad en la Construcción y Control de Calidad, se han mantenido reuniones semanales con los técnicos citados anteriormente, en las que se repasaban las actuaciones llevadas a cabo por los mismos en el conjunto de las obras y proyectos, prestando especial atención al cumplimiento de las obligaciones que la legislación vigente atribuye a la Dirección General, por su condición de Promotor de las Obras. Como complemento a dichas reuniones se han realizado visitas a todas

GRÁFICA 2

Obras, estudios redactados y supervisados en el periodo 2000-2014



las obras, prestando especial atención en aquellas en las que surgieran actividades singulares.

Respecto a la ejecución de obras, la Sección de Seguridad en la Construcción ha supervisado durante el año 2014 un total de 23 obras, algunas de las cuales se iniciaron en el 2011 y otras en el 2012. Entre dichas obras destacamos por su importancia los subtramos Cadreita-Villafranca y Castejón-Cadreita del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de Alta Velocidad, tramo: Castejón-Comarca de Pamplona.

Por otra parte se ha supervisado un total de dos Estudios de Seguridad y Salud, uno para el Servicio de Estudios y Proyectos y otro para el Servicio de Conservación. De la misma manera se han redactado cinco Estudios de Seguridad y Salud, cuatro de ellos para la Sección de Conservación y el otro para el Servicio de Estudios y Proyectos.

Cabe resaltar que se ha propuesto al Director de Servicio de Conservación, la implantación de un vehículo de señalización adicional que circule por delante de los tractores

GRÁFICA 4

Distribución de actuaciones por servicios en 2014 (%)

Estudios de Seguridad y Salud (elaboración)



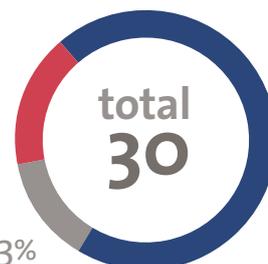
Estudios de Seguridad y Salud (supervisión)



Supervisión de obras



(5) 16,67%



- 1 Conservación
- 2 Construcción
- 3 Estudios y Proyectos

GRÁFICA 2
Accidentes en el periodo 2000-2014



que desarrollan la actividad del desbroce de márgenes, en carreteras estrechas y con tramos de mala visibilidad, para advertir a los conductores que se están llevando a cabo tales trabajos.

La Sección de Seguridad en la Construcción y Control de Calidad, ha continuado desarrollando con rigor su labor de control y supervisión de la totalidad de proyectos y obras gestionadas por la Dirección General de Obras Públicas, manteniendo en todo momento como objetivo prioritario para las mismas, el cumplimiento de las obligacio-

nes establecidas en la legislación vigente en materia de seguridad y salud laboral.

En lo referente a la siniestralidad laboral declarada por las empresas contratistas adjudicatarias, se han producido siete accidentes, catalogados todos ellos como leves. Esta información ha sido facilitada por las propias empresas contratistas.

De toda la labor desarrollada descrita anteriormente, la Sección de Seguridad en la Construcción y Control de Calidad posee informes detallados.

16
Vehículo de señalización adicional para reforzar la seguridad de los trabajadores



RED FERROVIARIA

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

70.800,00 €

Supresión del paso a nivel de la
Línea Zaragoza-Altsasu/Alsasua

70,635 km

proyectados en Navarra para la
Alta Velocidad



RED FERROVIARIA

RED FERROVIARIA

La Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Navarra **apuesta por el Corredor Navarro de Alta Velocidad**, la **mejora de la línea Zaragoza-Altsasu/Alsasua**, la construcción de la **nueva estación de Pamplona**.





La apuesta por la alta velocidad

Son varios los retos que asume la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Navarra en materia de ferrocarriles para los próximos años, siempre desde su función de apoyo en una actividad que compete al Estado.

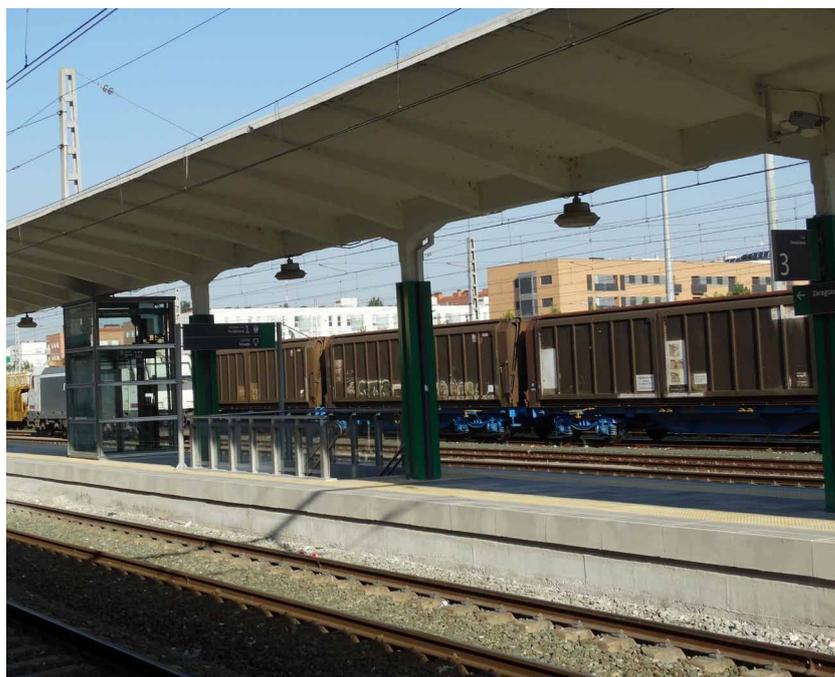
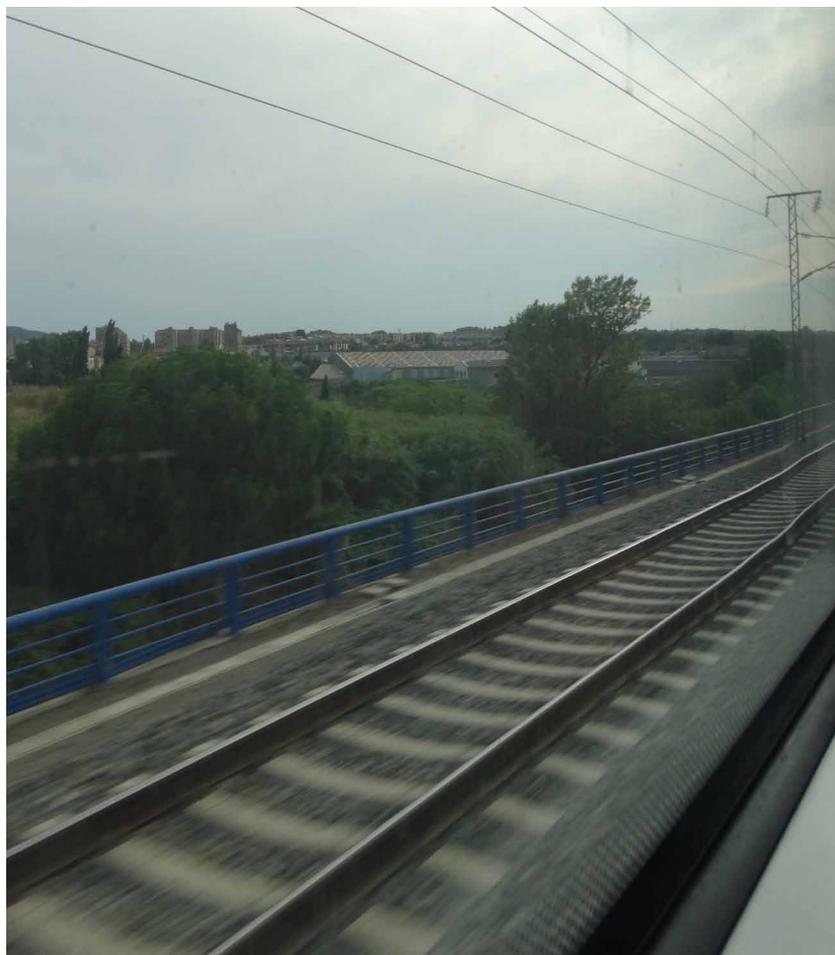
La apuesta por el Corredor Navarro de Alta Velocidad, la mejora de la línea Zaragoza-Altsasu/Alsasua, la construcción de la nueva estación de Pamplona.

La Constitución española delimita en su artículo 149.1.21 las atribuciones respecto al ferrocarril señalando que “es la Administración General del Estado la responsable de la infraestructura ferroviaria, en virtud de la competencia exclusiva que ostenta en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma”.

A pesar de que la totalidad de la red ferroviaria de Navarra se encuentra, por tanto, integrada dentro de la red ferroviaria nacional, el hecho es que desde hace muchos años el Gobierno de Navarra viene impulsando iniciativas y colaborando con el Ministerio responsable de esta infraestructura y con RENFE para mejorar en calidad y seguridad la infraestructura existente, así como los servicios que se prestan.

Esto obedece a dos motivos: por un lado, la estrecha correlación de esta actividad con los aspectos de competencias de Navarra en materia de ordenación del territorio, urbanismo y obras públicas, así como en carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolla en territorio foral; y, por otro, el interés que para las comunicaciones de esta Comunidad representan los servicios que presta la red.

Si bien la red ferroviaria de Navarra de la segunda mitad del pasado siglo ha padecido, al igual que la mayoría de las líneas de este tipo, importantes carencias, existen en la actualidad una serie de proyectos, algunos en fase de materialización y otros para su ejecución en distintos horizontes temporales, que auguran que la red principal de la Comunidad Foral quedará integrada en los próximos años dentro de las principales redes nacionales y europeas, tanto por sus características como por su funcionalidad.



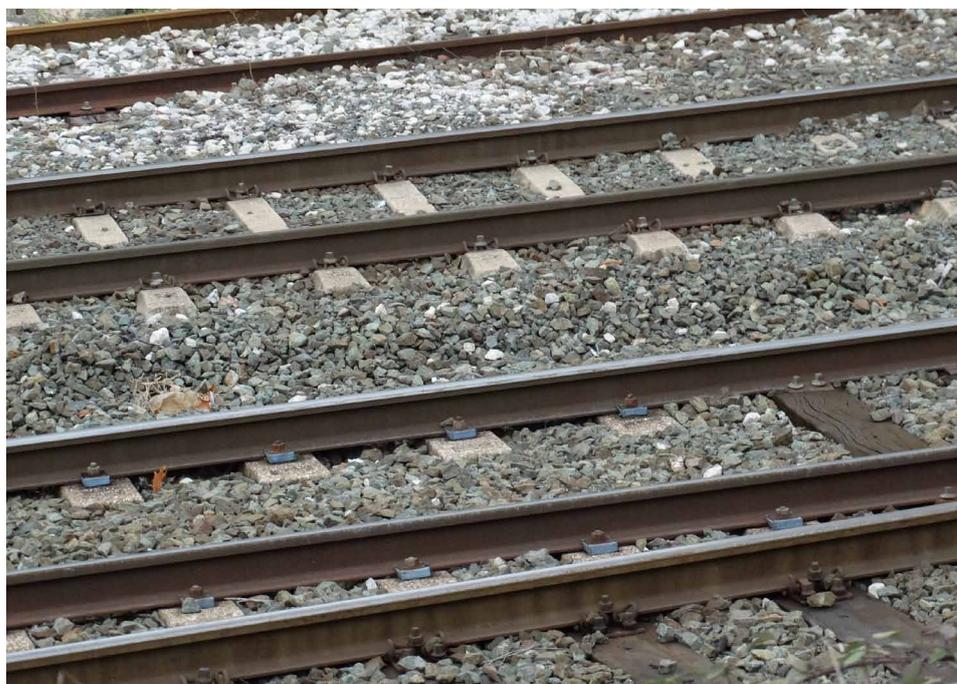


Propuesta de Navarra sobre la Red Transeuropea de Transportes

El consejero de Fomento se reunió en abril de 2014 con el europarlamentario Pablo Zalba y la eurodiputada Inés Ayala para tratar el posicionamiento de Navarra en la Red Transeuropea de Transportes y otros temas relacionados con la logística y la cohesión territorial de la Comunidad foral.

El consejero Zarraluqui les informó sobre el recorrido del TAP navarro, incluido en el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, que podría ser cofinanciado hasta el 40% por la UE.

Así se han trasladado a los eurodiputados las líneas de trabajo sobre las que trabaja el Departamento en relación con la Red Transeuropea de Transportes y que fundamentalmente se traducen en las aportaciones presentadas tanto al PITVI (Plan de Infraestructuras, Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda) como a la Estrategia Logística de España, ambos planes dependientes del Ministerio de Fomento.



Apuesta por el **Corredor Cantábrico-Mediterráneo**, la extensión del **Corredor Atlántico hasta el nodo de Pamplona-Noáin** y consolidación de los **nodos estratégicos de la Comunidad foral**

El Departamento espera que se considere prioritario el corredor Cantábrico-Mediterráneo (eje Bilbao-Pamplona-Zaragoza-Sagunto), que opta a ser financiado hasta con un 40% en el marco del Plan de Redes Transeuropeas de Transporte 2014-2020. Asimismo, también se les ha indicado que se apuesta por la extensión del ámbito del Corredor Atlántico hasta el nodo de Pamplona-Noáin.

Por otro lado, también en la reunión se ha tratado el interés en consolidar, de una parte, y desarrollar, de otra, los nodos estratégicos de la Comunidad foral concentrados en Navarra (terminal logística de Noáin y Ciudad del Transporte) y Tudela.

Cabe destacar que Navarra tiene ciertas fortalezas que es preciso aprovechar, como son su capacidad exportadora (cuenta con 115 multinacionales y presenta el 2º superávit comercial de España en términos absolutos), la importancia del sector del automóvil y el potencial de posible futuro transporte por ferrocarril que presenta.

Asimismo, también se ha trasladado a los eurodiputados que interesa potenciar la vertebración, cohesión y cooperación de su territorio, apostando por un desarrollo policéntrico del entorno urbano, la integración de las zonas menos pobladas y la conexión con polos urbanos próximos: Bilbao, Zaragoza, Burdeos y Toulouse.



El Gobierno vasco comparte la importancia de que Navarra se incorpore al corredor atlántico de mercancías

Representantes de ambas comunidades mantuvieron una reunión en Pamplona, en el mes de abril de 2014, en la que se pusieron en común sus proyectos y estrategias en materia de política logística y transporte.

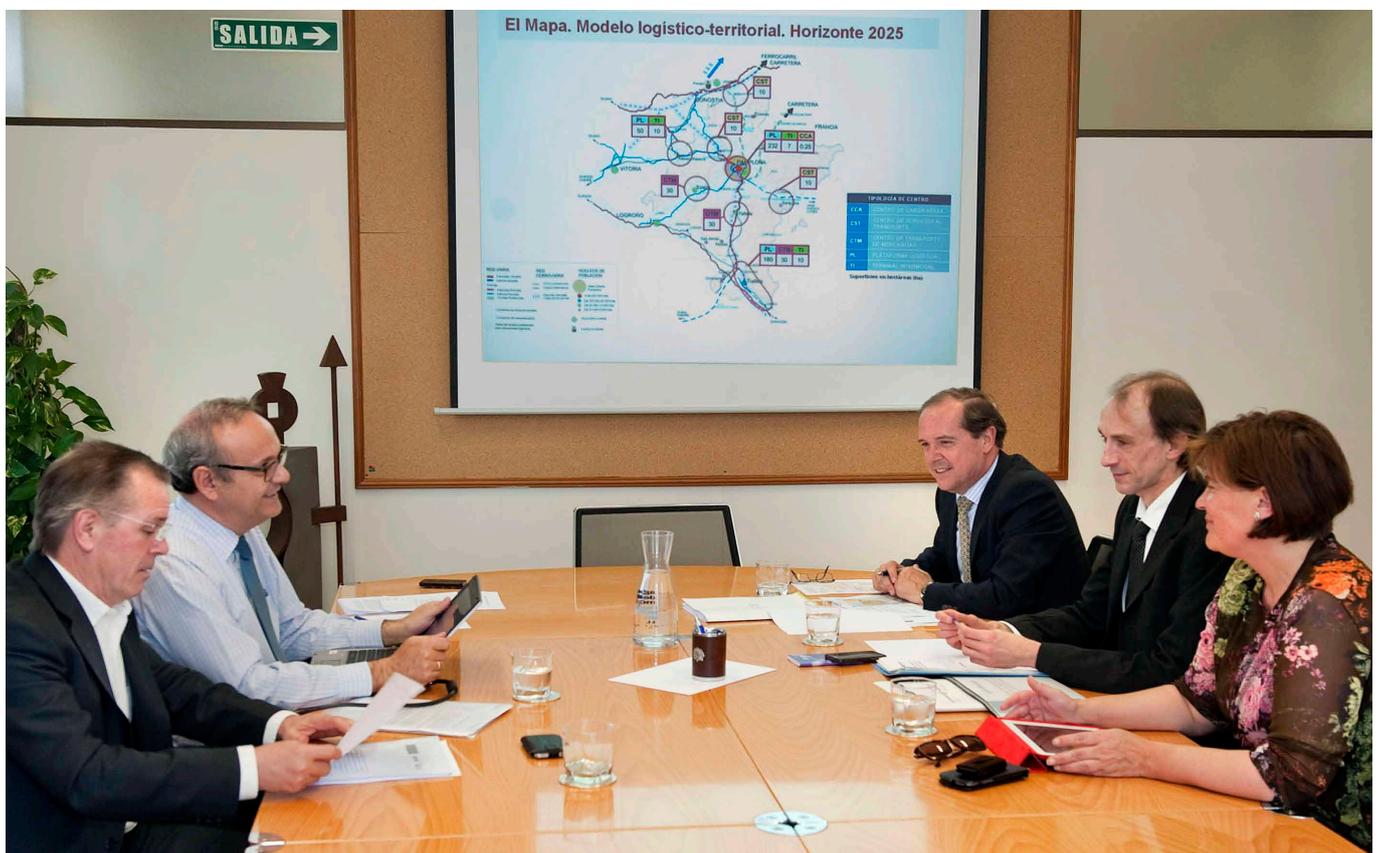
En dicha reunión se analizaron cuestiones como el posicionamiento de ambas comunidades autónomas en relación con la red TEN-T de transporte y el desarrollo de infraestructuras ligadas a las iniciativas Connecting Europe, la alta velocidad ferroviaria y la conexión Y, el proyecto EFFIPLAT y las posibles áreas de colaboración en el futuro.

Por lo que al posicionamiento de Navarra en la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) se refiere, se ha destacado la importancia

de la inclusión de la conexión ferroviaria Bilbao-Pamplona-Zaragoza-Sagunto entre los proyectos prioritarios de la UE en materia de transporte para el periodo 2014-2020. La incorporación de este trazado a la Red Básica, y su ampliación hasta Bilbao, permite a este tramo optar a financiación europea para la conexión ferroviaria entre Pamplona y la frontera francesa en ancho UIC a través del nuevo mecanismo financiero de la UE, Connecting Europe Facility (CEF).

El trazado aprobado, que permite la conexión de los Corredores Mediterráneo y Atlántico, engloba dos infraestructuras clave para el desarrollo logístico de la Comunidad Foral: el Nodo Intermodal de Pamplona (NIP) y el Área Logística de Tudela”.

1 Reunión de las delegaciones del Gobierno Vasco y del Gobierno de Navarra sobre la red de transporte TEN-T



Otro de los temas destacados en la reunión fue la insistencia en la demanda de incorporar a Navarra al Corredor Atlántico de Mercancías como continuación de la Y Vasca, tanto desde un punto de vista físico, como de influencia en la toma de decisiones. La razón esgrimida por parte de la representación navarra ha sido, fundamentalmente, la necesidad de mantener una estrategia coherente con actuaciones previamente desarrolladas, ya que este ha sido el marco tenido en cuenta tanto en la elaboración de la Estrategia Territorial de Navarra, como en otras iniciativas territoriales a nivel europeo en las que ha participado Navarra. Otros argumentos que contribuyen a reforzar la solicitud son la elevada tasa de cobertura de comercio exterior (192%) y el alto potencial de mercancías en Navarra que podrían transportarse vía ferrocarril.

192%

cobertura de comercio exterior que podría transportarse por el Corredor Atlántico de Mercancías

En este sentido, los representantes de ambas administraciones han valorado positivamente el trabajo de colaboración desarrollado en el marco del proyecto europeo CFA-EFFIPLAT, liderado por el Gobierno Vasco y en el que Navarra participa, a través de la sociedad pública NASUVINSA, junto con otras entidades y administraciones españolas, francesas e irlandesas. El proyecto CFA-EFFIPLAT, que se ha desarrollado entre los años 2012 y 2014 y al que se pretende dar continuidad, tiene como finalidad la creación de una red transnacional participada por administraciones y otros agentes públicos y privados para la promoción y desarrollo del Corredor Atlántico desde un enfoque intermodal.



Dado que dos de los grupos de trabajo de este proyecto, Infraestructuras y Proyectos (WP2) e Intermodalidad y Servicios (WP3) están desarrollando sendos Estudios Técnicos para elaborar un diagnóstico técnico de la infraestructura ferroviaria y de la planificación aprobada, en el primer caso, y realizar una valoración técnica de los servicios ferroviarios ofrecidos y de las plataformas logísticas existentes, en el segundo, se ha instado al Gobierno Vasco a que las infraestructuras y planificaciones presentadas por Navarra se consideren y prioricen en igualdad de condiciones que las del resto de regiones del Corredor Atlántico. El objetivo sería contribuir, desde el marco operativo y técnico que ofrece esta iniciativa europea, a la consecución de la demanda institucional de inclusión en el Corredor anteriormente citada.



Proyectos

Ambas delegaciones han acordado solicitar nuevamente al Gobierno de España la reactivación del protocolo de colaboración firmado en 2011 entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma Vasca y Navarra para estudiar y diseñar el enlace de la Comunidad Foral con la “Y” ferroviaria vasca.

Por su parte, los representantes del Gobierno vasco han explicado durante la reunión que todos los tramos desarrollados por el Gobierno Vasco en el ramal guipuzcoano de la Y Vasca (17) están actualmente en ejecución o finalizados. En total suponen 59,1 kilómetros con los cuales el 77,6% del trazado del ramal está ya en proceso de construcción o finalizados, a falta de que se definan los accesos a Donostia-San Sebastián e Irún y los tramos Astigarraga-Lezo y Oiartzun-Biriatou.

Enlace con la “Y” ferroviaria vasca a través del **Tren de Altas Prestaciones** que permita circulación mixta de **pasajeros y mercancías**

El Ministerio de Fomento ha sometido a información pública los proyectos de los tramos 2 (Villafranca-Olite) y 3 (Olite-Tafalla) correspondientes al Tren de Altas Prestaciones a su paso por Navarra, que contempla una línea de alta velocidad con ancho UIC (ancho internacional) que permita circulación mixta de pasajeros y mercancías.

El primero de ellos, el tramo Villafranca-Olite, cuenta con una extensión de 15,291 kilómetros y su trazado discurre por los términos municipales de Villafranca, Marcilla, Peralta, Falces y Olite. Por su parte, el tramo Olite-Tafalla, con una extensión de 14,676 kilómetros, pasa por las dos localidades mencionadas. En el caso del tramo 2, su proyecto básico fue aprobado provisionalmente por Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) el 13 de febrero de 2012, y el 3, el 29 de noviembre de 2011.

A partir de esta información pública y publicación de los bienes y derechos afectados (con el Ministerio como organismo expropiante y Adif como beneficiario de las expropiaciones) se pueden presentar alegaciones que debe resolver el Estado. Una vez esas alegaciones estén resueltas, para lo que no hay un plazo concreto, se produce la aprobación definitiva, posteriormente se procederá a la licitación y por último, tiene lugar la adjudicación.

En cuanto al resto del trazado Pamplona-Castejón, cabe recordar que el tramo 1 Castejón-Villafranca (subtramo 1.2. Cadreita-Villafranca 8,578 kilómetros) y subtramo 1.1. Castejón-Cadreita (6,195 kilómetros) se encuentran en obras, el 1.2 finalizado y el 1.1 está ejecutándose.

Descripción de los tramos

El tramo 2, Villafranca-Olite, es el segundo de los cinco en que se ha dividido el tramo Castejón-Comarca de Pamplona perteneciente al corredor Cantábrico-Mediterráneo de Alta Velocidad, que va a enlazar la costa mediterránea con la fachada Atlántica. Las actuaciones se apoyan en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera-Francesa y tienen como objetivo la construcción de las infraestructuras ferroviarias necesarias, complementarias de la Línea de Alta Velocidad mencionada.

El tramo 4, Tafalla-Campanas (15,103 kilómetros) está en redacción, a la espera de la aprobación del proyecto básico por parte de Adif para posteriormente someterlo a información pública. Y el tramo 5 Campanas-Esquíroz (10,792 kilómetros) está siendo redactado en la actualidad por el Gobierno de Navarra.

5 tramos

forman el corredor Castejón - Pamplona con un viaducto previsto sobre el río Ebro



En el mes de noviembre se mantuvo una nueva reunión entre el consejero Zarraluqui y la consejera Oregi, en esta ocasión en Pamplona, en la que destacaron la importancia de la conexión entre las dos comunidades mediante el Tren de Altas Prestaciones (TAP), resaltando que el Ebro es “un eje estratégico fundamental”, que conecta dos corredores “prioritarios” para Europa: el Cantábrico-Mediterráneo y el Atlántico. Además, ambos consejeros han coincidido en la necesidad de que en 2015 el Ministerio defina cómo se concreta la conexión entre ambas comunidades.

En el encuentro, que se ha producido en el marco de una jornada sobre Diseño Ambiental y Constructivo en la Universidad de Navarra, el consejero Zarraluqui ha afirmado que el futuro de la conectividad pasa por “un mallado de ciudades a través del ferrocarril” para lo que es “fundamental” avanzar pronto.

Por su parte, Oregi ha indicado que es “muy importante” la conexión de la “Y” con Navarra, ya que “los beneficios de una infraestructura de este tipo son incalculables, no solo para ambas comunidades sino para todo nuestro entorno geográfico del norte peninsular y de Aquitania”, destacando la ubicación estratégica de ambas regiones para que las mercancías puedan salir a Europa sin ruptura de carga.

En este sentido, el director de Euskotren del Gobierno Vasco, Imanol Leza, ha señalado que el trayecto entre París y Tours tiene prevista su conclusión en 2017, por lo que desde ambas administraciones se considera importante impulsar sus proyectos “lo antes posible”.

Además, el Gobierno Vasco está cumpliendo su compromiso de encomienda por parte del Estado para la construcción del tramo de Gipuzkoa de la “Y” o nueva red ferroviaria vasca de alta velocidad, y que urge al Gobierno central que “ejecute cuanto antes su compromiso para el desarrollo de los trabajos en Bizkaia y acceso a las tres capitales además del denominado nudo de Bergara o punto de confluencia de los tres ramales”. Este nudo, como se sabe, está dividido en cinco subtramos, de los cuales uno está adjudicado y otro en licitación.

Por último, cabe recordar que el Ministerio de Fomento, a través de empresa estatal Adif Alta Velocidad, adjudicó recientemente la redacción del proyecto de conexión de la futura línea de alta velocidad Castejón-Pamplona con el trazado de la actual línea convencional Zaragoza-Alsasua a la UTE formada por Saitec y Pedelta por 216.217,7 euros (IVA no incluido) y un plazo de 18 meses.

Se trata éste del denominado tramo 0, que tiene por objeto dar continuidad a la línea de alta velocidad que se está construyendo entre Castejón y Pamplona, uniendo el trazado de ésta, a la altura del subtramo Castejón-Villafranca, con la línea convencional ya existente Zaragoza-Alsasua. El contrato incluye la redacción del estudio previo de alternativas, así como la redacción del proyecto básico y del constructivo de la conexión entre ambas líneas.

El proyecto definirá la plataforma necesaria para la citada conexión, incluyendo los estudios técnicos de detalle, las situaciones provisionales, viarias y ferroviarias, así como las actuaciones dentro de la línea actual que posibilitarán esta conexión según el escenario seleccionado: salto de carnero, implantación de cambiador de anchos, disposición de tercer carril, etc.

También se plantearán diversas soluciones técnico-económicas para la construcción de un viaducto que salve el río Ebro. Con esta licitación se da un paso más en la construcción de la infraestructura ferroviaria.

Marcha de los trabajos en Navarra

En cuanto al trazado Pamplona-Castejón, el tramo 1 Castejón-Villafranca está dividido en dos subtramos, de los cuales el 1.2. Cadreita-Villafranca (8,578 kilómetros) está ya terminado y recibido por Adif el pasado julio y el subtramo 1.1. Castejón-Cadreita (6,195 kilómetros) está ejecutándose (ver apartado de obras en construcción y obras finalizadas de esta memoria).

De acuerdo con los protocolos firmados entre Navarra y el Estado para el desarrollo de la Alta Velocidad, la redacción ahora adjudicada le correspondía a la Administración Central, que también está elaborando los proyectos constructivos desde Zaragoza hasta Tudela, y el Estudio Informativo desde Tudela a Castejón.

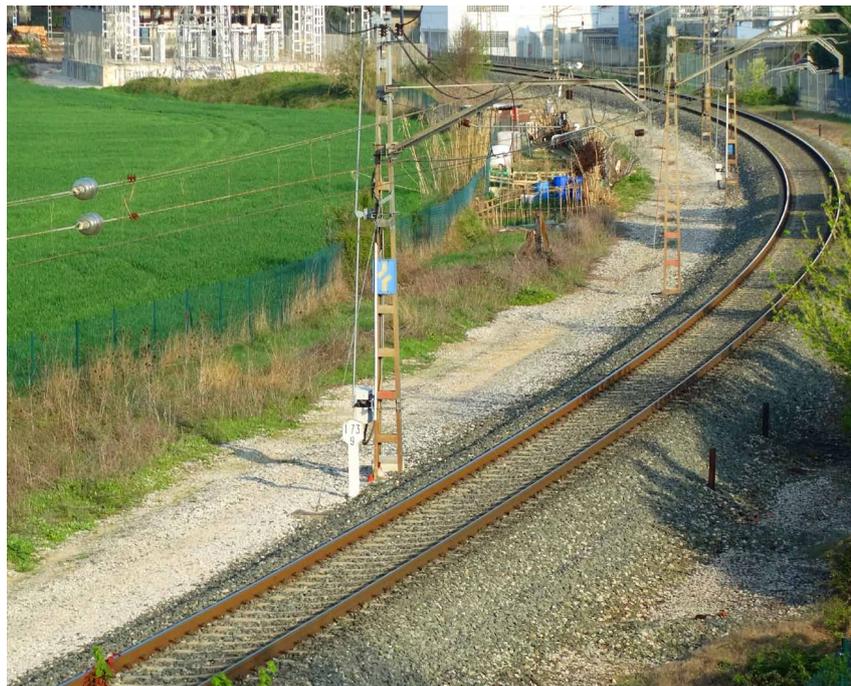
Por su parte, a Navarra le corresponde la redacción de los proyectos de plataforma entre Castejón y Esquíroz, la colaboración en la gestión administrativa de los expedientes expropiatorios, la contratación de la ejecución de las obras de plataforma entre Castejón y Esquíroz y la dirección facultativa de las obras de plataforma.

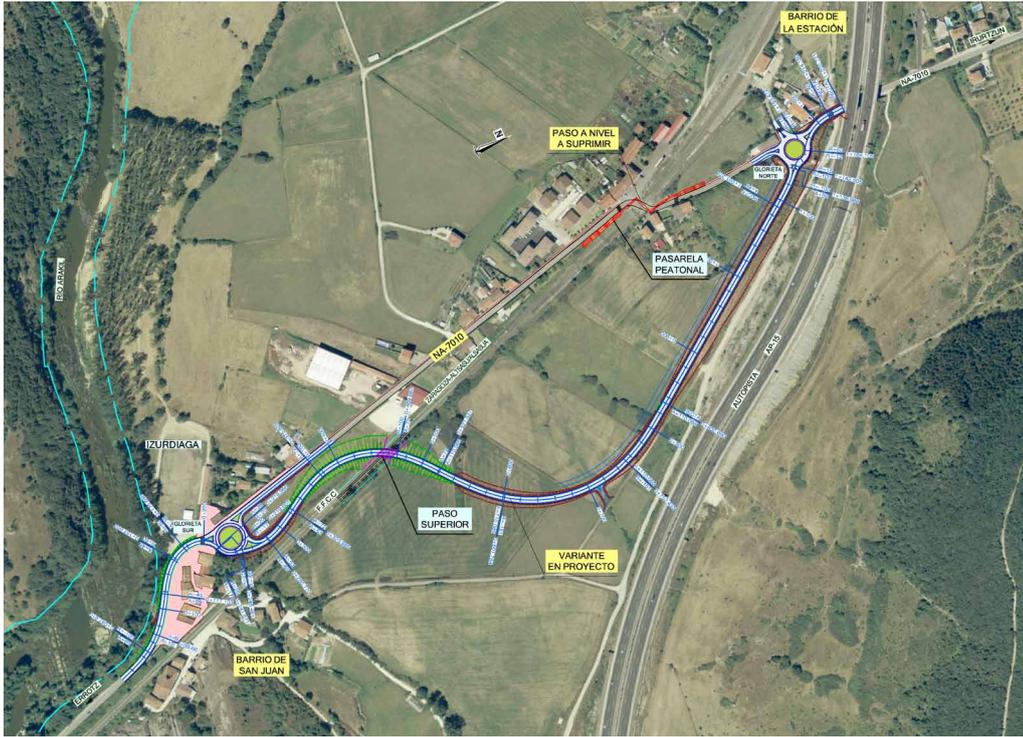
En cuanto a los tramos dos y tres, correspondientes a Villafranca-Olite, con 15,291 kilómetros, y Olite-Tafalla, con 14,676 kilómetros, que fueron sometidos a información pública en el mes de abril, las alegaciones presentadas están siendo analizadas por Adif. En septiembre, tras la correspondiente autorización del mencionado organismo, el Departamento de Fomento del Gobierno de Navarra realizó el trámite de audiencia que se establece en el artículo 7.3 de la Ley del Sector Ferroviario de los proyectos de estos tramos.

Una vez estas alegaciones estén resueltas, se producirá la aprobación definitiva del proyecto básico y posteriormente se procederá a la finalización de los proyectos constructivos y a su aprobación, de manera que se pueda proceder a su licitación. Por último, tendrá lugar la adjudicación y ejecución de las obras.

Por su parte, el tramo 4 Tafalla-Campanas (15,103 kilómetros) está en redacción, a la espera de la aprobación del proyecto básico por parte de Adif para posteriormente someterlo a información pública. Y el tramo 5 Campanas-Esqüroz (10,792 kilómetros) está siendo redactado en la actualidad por el Gobierno de Navarra.

Tramo/estado	Extensión
Tramo 1: Castejón-Villafranca en ejecución	14,773 km
Tramo 2: Villafranca-Olite información pública	15,291 km
Tramo 3: Olite-Tafalla información pública	14,676 km
Tramo 4: Tafalla-Campanas en redacción	15,103 km
Tramo 5: Campanas-Esqüroz en redacción	10,792 km
Corredor Castejón-Pamplona	70,635 km





Supresión de paso a nivel

SUPRESIÓN DEL PASO A NIVEL DEL PK 202/407 DE LA LÍNEA ZARAGOZA-ALTSASU/ALSASUA

TÉRMINO MUNICIPAL DE IZURDIAGA

Izurdiaga, perteneciente al término municipal de Arakil y situado en el valle del mismo nombre, es, por sus condiciones geográficas, lugar obligado de paso de las infraestructuras de transporte que unen Navarra y el País Vasco.

Una de estas infraestructuras es la línea férrea Zaragoza/Altsasu-Alsasua que cruza la carretera NA-7010 mediante un paso a nivel cercano a la estación y en el que la carretera traza dos curvas muy cerradas de sentido contrario.

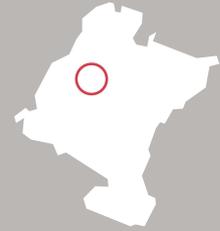
Para eliminar el peligro que representa este punto y en desarrollo de los acuerdos firmados por el Gobierno de Navarra con el Ministerio de Fomento y con RENFE para la supresión de la totalidad de los pasos a nivel existentes en la Comunidad Foral, el Departamento de Fomento está redactando el correspondiente proyecto constructivo.

La actuación en proyecto, consensuada con el Ayuntamiento del Valle de Arakil y el Concejado de Izurdiaga, consiste en la construcción de un tramo de variante de la carretera NA-7010 entre el barrio de San Juan, en el extremo sur de Izurdiaga y el barrio de la Estación, en las proximidades del paso inferior existente bajo la autopista AP-15.

Dicha variante discurre por el oeste del trazado actual de la carretera y cruza la vía del ferrocarril mediante un paso superior a situar pasado el barrio de San Juan. Las intersecciones de la variante con la actual carretera se resuelven mediante sendas glorietas.

La sección de la nueva carretera constará de calzada de dos carriles de 3,50 m, arcenes de 0,50 m y bermas de 0,50 m.

Como obra accesoria, se proyecta la construcción de una pasarela peatonal junto al actual paso a nivel para asegurar la permeabilidad del pueblo.



DATOS DE LA OBRA

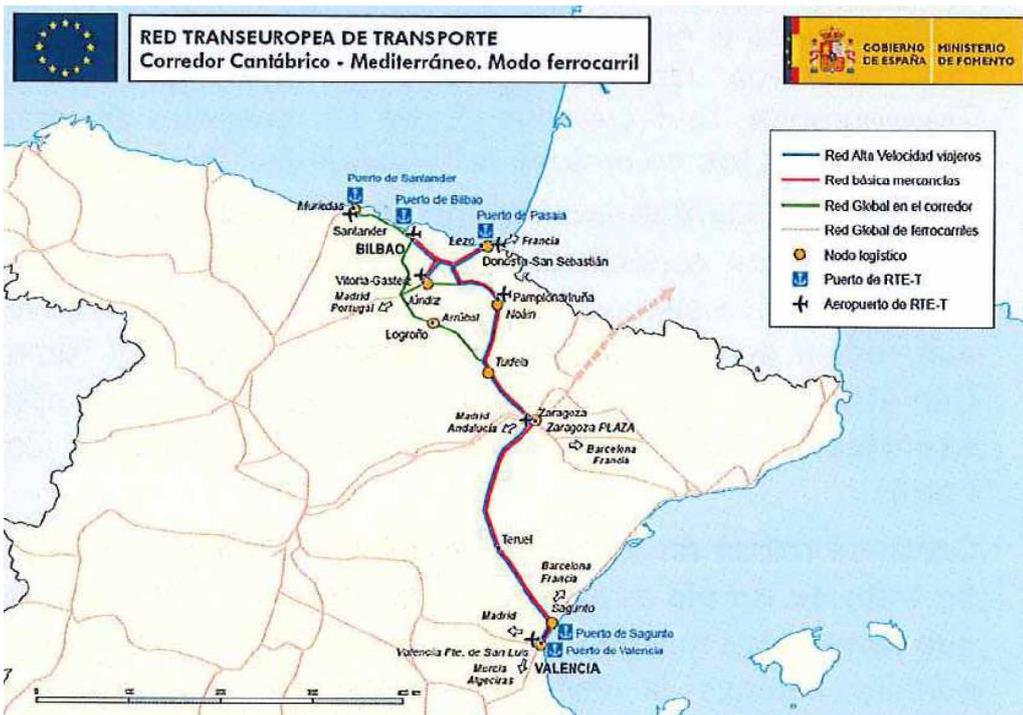
CONSULTOR
DH Ingeniería

FECHA ADJUDICACIÓN
24 de agosto de 2011

PRESUPUESTO DE ADJUDICACIÓN
(IVA incluido)

FECHA DE APROVACIÓN DEFINITIVA
Orden Foral 92/2014, de 22 de diciembre, del Consejero de Fomento / B.O.N. nº 16 de 26 de enero de 2015

PRESUPUESTO DE LA OBRA PROYECTADA
3.096.046,96 €
(IVA excluido)



Corredor Cantábrico - Mediterráneo de alta velocidad

PROYECTO DE PLATAFORMA DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ZARAGOZA - PAMPLONA.

TRAMO: CASTEJÓN - PAMPLONA.

SUBTRAMO: VILLAFRANCA - OLITE Y SUBTRAMO: OLITE - TAFALLA

Durante el 2014 se sometió a información pública a efectos de expropiaciones el “Proyecto básico del Plan Navarra-2012: actuación prioritaria; Corredor Cantábrico - Mediterráneo de alta velocidad. Tramo: Castejón - Comarca de Pamplona. Subtramo: Villafranca - Olite. Plataforma.”

Así pues con fecha 27 de marzo de 2014 se remitieron los anejos de expropiaciones del citado Proyecto Básico a los Ayuntamientos de Villafranca, Marcilla, Peralta, Falces y Olite, al tiempo que se solicitaba el certificado de exposición al público y también a la Subdelegación del Gobierno en Navarra.

Las fechas de publicación fueron las siguientes:

- 12 de abril de 2014 se publicó la nota-anuncio de información pública en el B.O.E nº 89.
- 14 de abril de 2014 se publicó la nota-anuncio de información pública en el B.O.N nº 73.
- 11 de abril de 2014 se publicó la nota-anuncio de información pública en el Diario de Navarra.

También, en septiembre de 2014 se ha llevado acabo el trámite correspondiente al artículo 7, apartado 3, de la Ley 39/2003 del

Sector Ferroviario, para lo cual se envió un extracto del proyecto a las administraciones urbanísticas competentes (Ayuntamientos de Villafranca, Marcilla, Peralta, Falces y Olite y a la Dirección General de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Navarra), a efectos de que comprobasen su adecuación al correspondiente Estudio Informativo.

En Octubre 2014 el representante del Gobierno de Navarra en el Contrato de redacción del Proyecto suscribió el informe de alegaciones presentadas en la Información Pública y fue remitido al ADIF para que procediese a la aprobación definitiva del proyecto básico.

Subtramo: Olite - Tafalla.

También, en septiembre de 2014 se ha llevado acabo el trámite correspondiente al artículo 7, apartado 3, de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, para lo cual se envió un extracto del proyecto a las administraciones urbanísticas competentes (Ayuntamientos de Olite y Tafalla y a la Dirección General de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Navarra), a efectos de que comprobasen su adecuación al correspondiente Estudio Informativo.

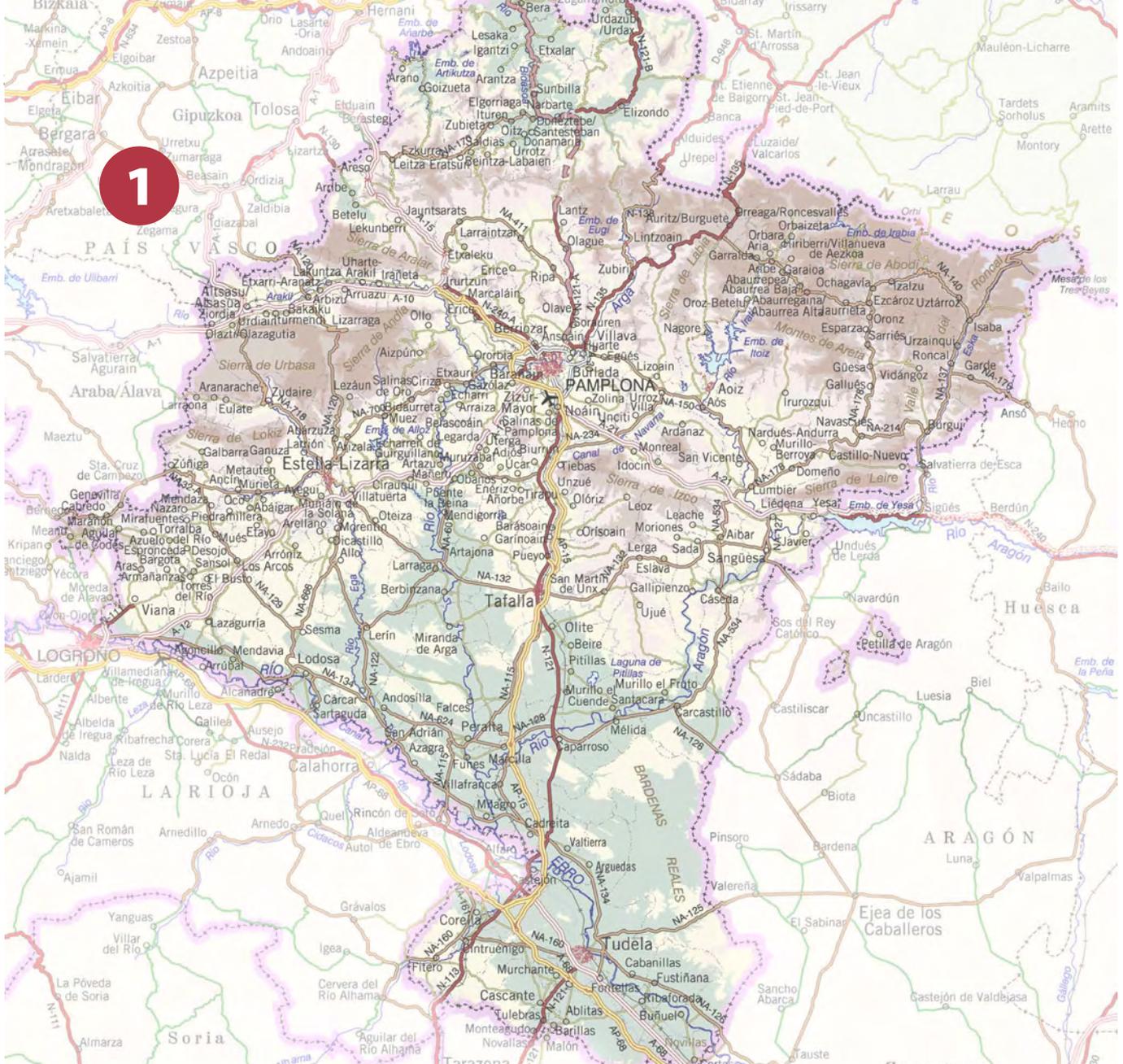
2



CARTOGRAFÍA

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

La Sección de Cartografía continúa sus labores de gestión, conservación y mejora de la cartografía, topografía y geodesia de Navarra.

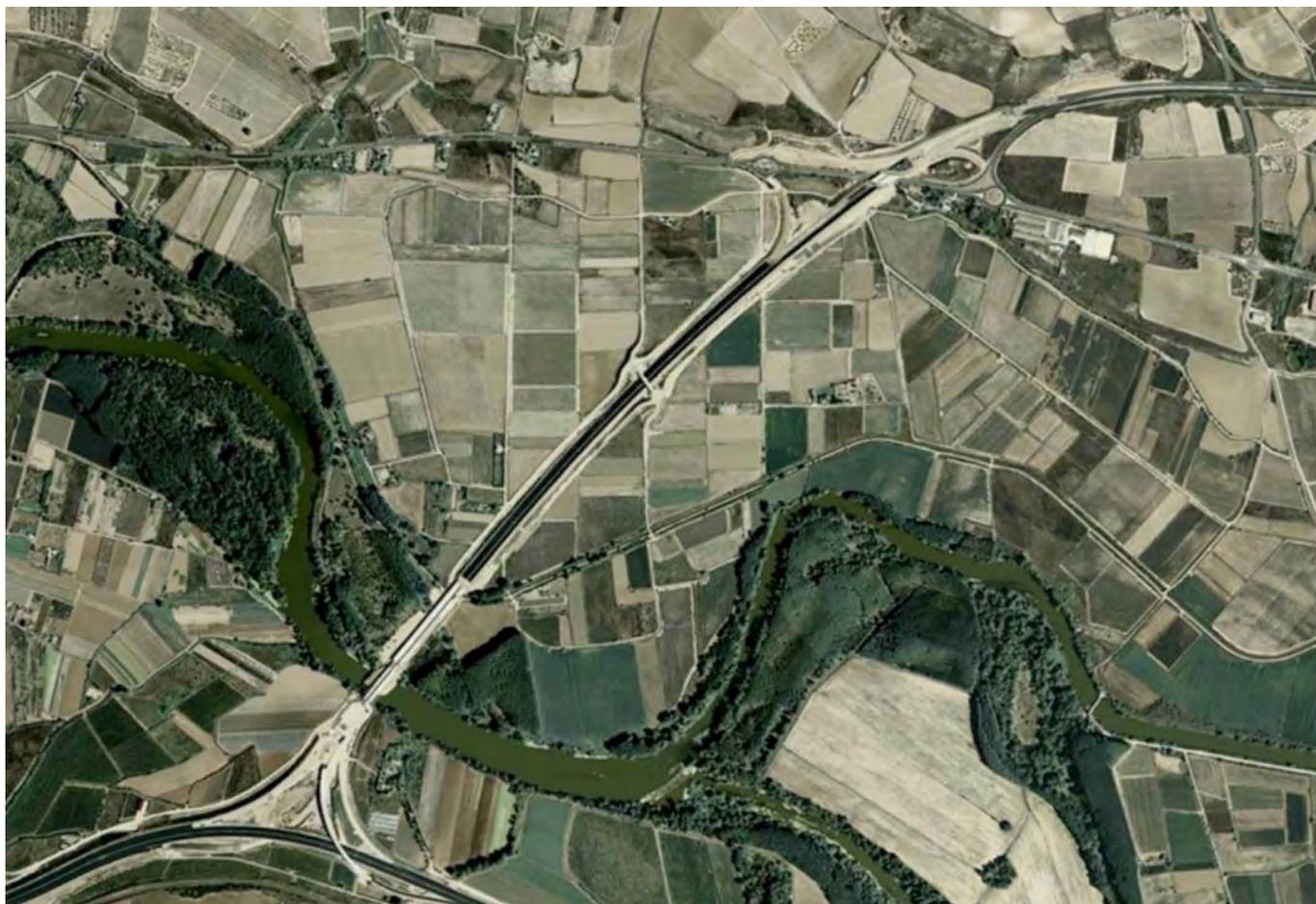


CARTOGRAFÍA

PRODUCCIÓN CARTOGRAFICA

Se establecen las **bases de datos cartográficos**, se actualizan las series cartográficas y se planifican las actividades relacionadas con la topografía. Se cuida toda la documentación producida **promoviendo publicaciones y difundiendo los distintos productos cartográficos**, entre otras muchas actividades.





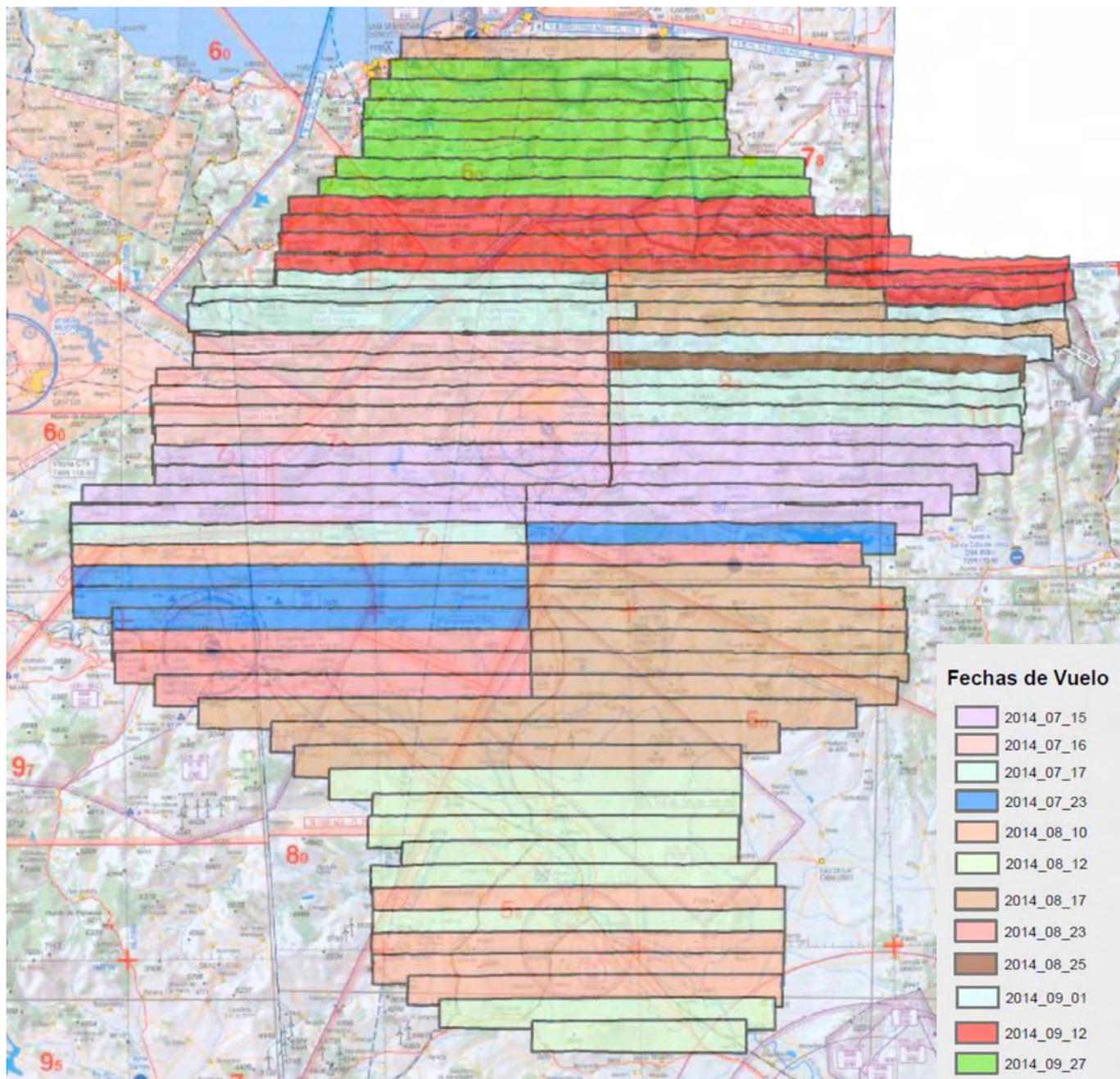
Ortofotografía básica de Navarra

En el marco del Convenio de Colaboración entre la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, a través del Departamento de Fomento, y la Administración General del Estado, a través del Instituto Geográfico Nacional, para la producción, actualización e intercambio de información geográfica se ha realizado en el año 2014 la Ortofotografía

Básica de Navarra de 50 cm. de píxel que será utilizada por ambas Administraciones dentro del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea (PNOA).

El presupuesto de ejecución de la Ortofotografía básica de 50 centímetros de píxel ha sido de 133.004,80 € (IVA incluido).

1
Obras de conexión de la
A-12 con La Rioja en la
Ortofotografía básica de 2014



Entre los meses de Julio y Septiembre se obtuvieron las imágenes del territorio para la confección de la Ortofotografía de Navarra correspondiente al año 2014, con una altura de vuelo sobre el terreno de entre 4300 y 5200 m. Un mes y medio después del último vuelo (18/11/2014) ya disponíamos de la Ortofotografía básica de Navarra de 2014 publicada en todos los canales de SITNA.

El hecho de disponer tan rápidamente de una imagen del territorio da un valor añadido excepcional a la misma para el desempeño de ciertas funciones de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Foral y de la sociedad en su conjunto.

1
Fechas del vuelo del PNOA
Navarra 2014

Esto ha sido posible gracias a la existencia de una sólida infraestructura cuyos componentes más relevantes son:

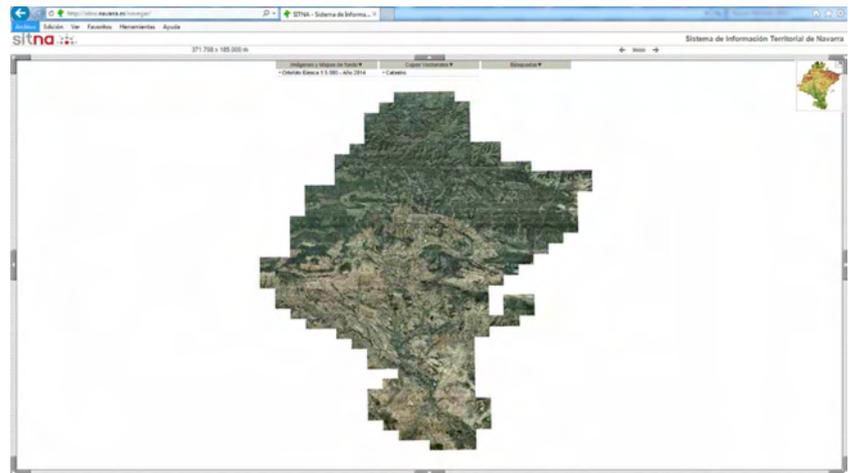
- Una infraestructura geodésica (RGAN) compuesta por 14 estaciones permanentes GNSS que permiten garantizar los requerimientos técnicos para la calidad del vuelo.
- Un avión y una cámara digital de última generación que permiten la captura de imágenes en unas condiciones idóneas.
- Una infraestructura informática que permite procesar cientos de gigas de información y ponerla en los servidores del SITNA en plazos mínimos.
- Un equipo humano bien preparado y motivado para lograr los objetivos fijados.

La orientación de las imágenes se ha realizado a partir de la Aerotriangulación rigurosa, utilizando puntos de apoyo medidos en campo y la información de los sistemas de navegación del avión, ajustada con los datos de la Red de Geodesia Activa de Navarra (RGAN). Después de la Aerotriangulación se ha realizado el proceso de Ortoproyección, en esta fase se ha utilizado un modelo digital del terreno obtenido a partir de tecnología LiDAR. Los datos han sido capturados con el sensor ALS60 de Leica entre los años 2011-2012 (densidad 1 pto/m²) y actualizados por edición estereoscópica a partir del vuelo fotogramétrico 2014.

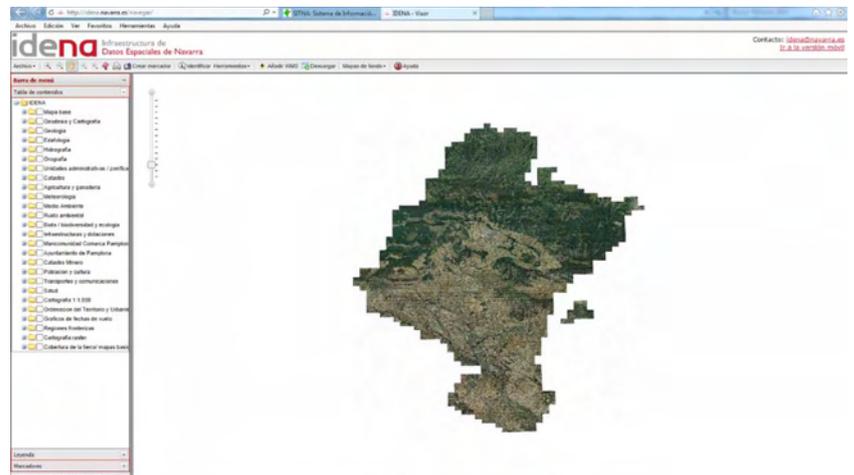
El modelo generado tiene un paso de malla de 2 metros y una precisión inferior a 0,5 metros en altura.

El producto final obtenido es una Ortofoto continua de todo el territorio de la Comunidad Foral en formato raster RGBIr. Tiene una resolución espacial de 50 cm y una precisión geométrica menor de un píxel. Los trabajos referidos han sido realizados por la empresa pública Trabajos Catastrales, S.A.

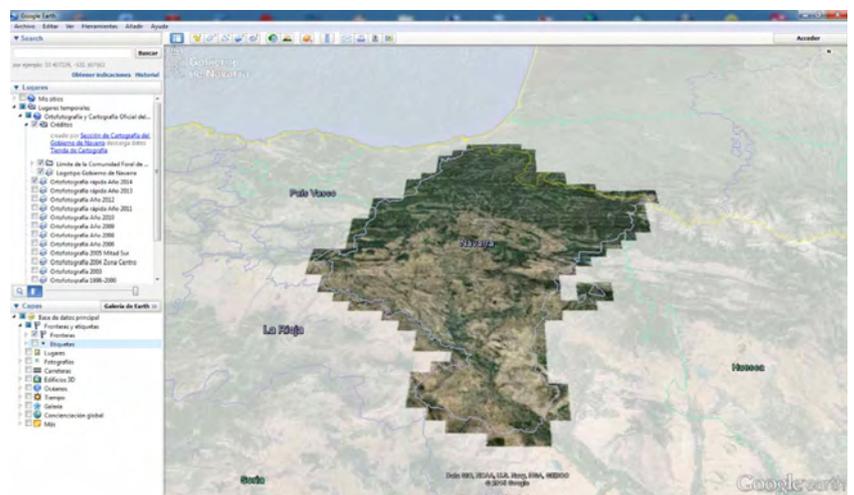
Además de cargarse en los visores y en la web del SITNA, esta información se puede visualizar a través del servicio WMS estándar de IDENA. Con objeto de sacarle el mayor partido a esta información y que su uso sea independiente de la plataforma que se elija para trabajar, también se ha diseñado una pasarela para visualizar esta información en Google Earth mediante un fichero que se puede descargar de la página web de la Dirección General de Obras Públicas (http://www.cfnavarra.es/obraspublicas/cart_ge.htm).



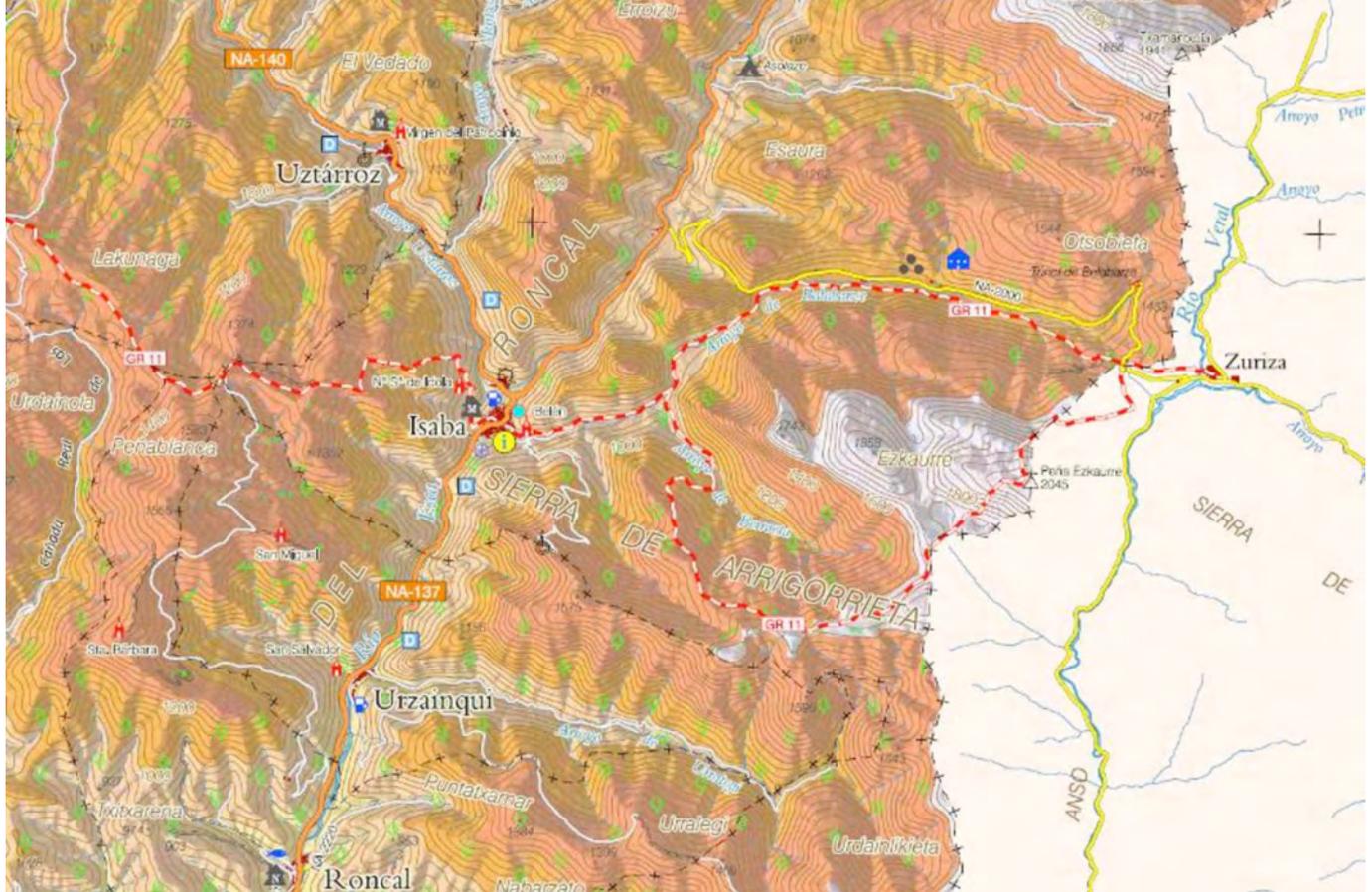
3
Ortofotografía básica de Navarra de 2014 en Geoportal SITNA



4
Ortofotografía básica de Navarra de 2014 en IDENA



5
Ortofotografía básica de Navarra de 2014 en Google Earth



5
Detalle de la hoja 4 - Isaba
del MTNa 1:100.000



Mapa Topográfico de Navarra (MTNa) a escala 1:100.000

Durante el año 2014 se ha actualizado el MTNa a escala 1:100.000. La producción del MTNa a escala 1:100.000 en formato mosaico (1505 * 1760 mm.) y en formato por hojas (7 hojas de 860 * 600) se realiza con medios propios (Delineación).

Se han utilizado, para la actualización de las distintas capas que contiene el mapa, las ortofotografías de 2014 y levantamientos con GPS en campo.

En este mapa vienen representadas todas las vías de comunicación y entidades de población, límite municipal, montes, orografía,... La equidistancia entre curvas de nivel es de 40 metros y además se utilizan tintas hipsométricas para una mejor comprensión del relieve. Se ha sacado una nueva actualización en el mes de abril con la corrección del nombre de las rutas GR solicitado por la Federación Española de deportes de Montaña y Escalada, correcciones en Toponimia,



MTNa en formato SIG a escala 1:5.000

En el año 2013 se completó la cartografía SIG del Mapa Topográfico de Navarra (MTNa) a escala 1:5.000 de todo el territorio de la Comunidad Foral de Navarra que se comenzó a gestar en 1999.

Una vez completada la cartografía de todo el territorio de la Comunidad Foral en formato SIG a escala 1:5.000 se unificó toda la información cartográfica clasificada y separada por la malla 1:5.000 en un continuo por temas, así pues, se generaron las capas continuas de hidrografía, altimetría, viales, construcciones, etc., todo ello en el modelo de datos cartográfico utilizado en la realización original de la cartografía.

En 2014 se ha realizado la migración de toda la cartografía en formato SIG realizada entre 1999-2013, más los datos actualizados en 2013 a un nuevo modelo de datos acordado a nivel estatal, la Base Topográfica Armonizada (BTA). Supone un gran esfuerzo para dotar a la información geográfica de unos atributos alfanuméricos que facilitan las labores de automatización de procesos productivos con el Instituto Geográfico Nacional y así evitar la duplicación de trabajos de actualización.

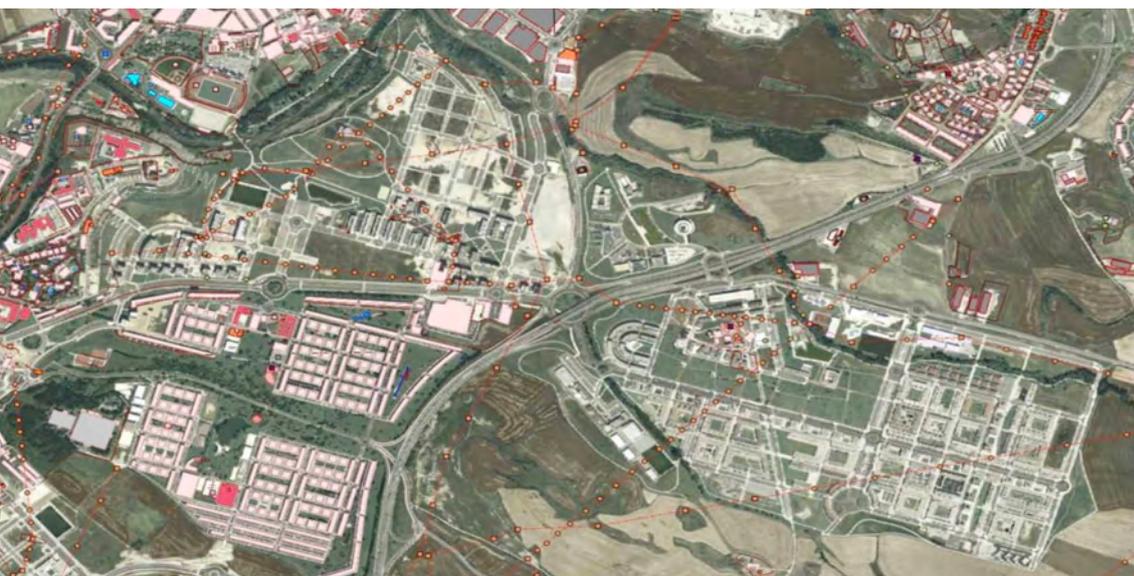


Actualización por capas de la cartografía SIG a escala 1:5.000

El Departamento de Fomento y más concretamente la Dirección General de Obras Públicas, cuenta con una cartografía SIG 1:5.000 de mucho detalle. El llevar a cabo esta tarea ha supuesto importantes esfuerzos económicos debido a la complejidad del modelo y a la cantidad de elementos cartografiados. Con el tiempo se ha visto que mantener toda la cobertura actualizada de la totalidad de Navarra supone un gran esfuerzo y hace que sea inviable mantener esta línea de actualización. Por ello se ha decidido actualizar la car-

tografía de la totalidad de Navarra creando un sistema de actualización por capas y, a su vez, simplificar la toma de datos acercándonos al modelo estatal de la BTA.

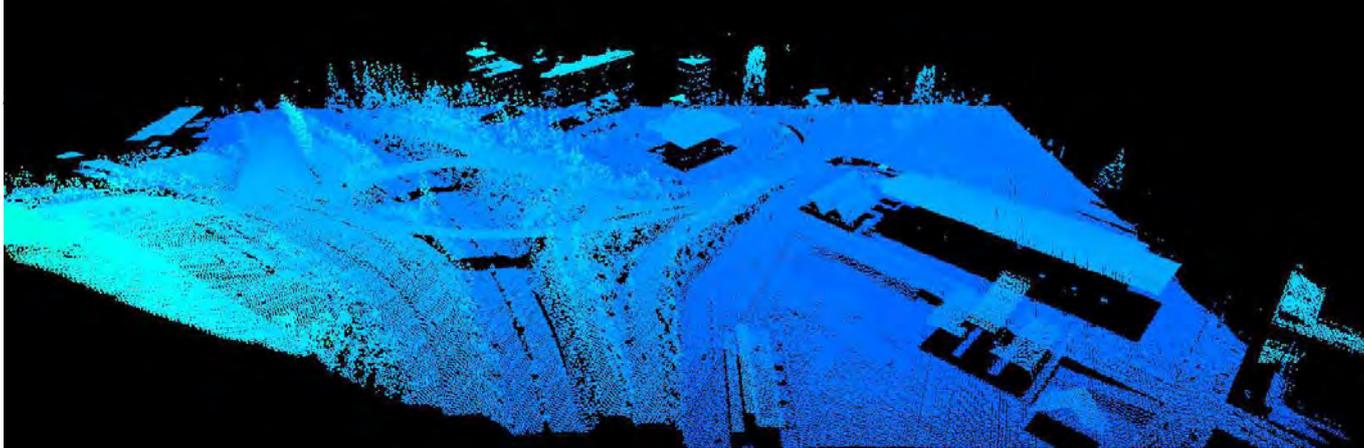
En 2013 se actualizaron las capas de viales y ferrocarriles y la de geodesia. En 2014 se han actualizado las capas de unidades administrativas, puntos de referencia, nombres geográficos, relieve, y edificaciones, poblaciones y construcciones. Además se ha actualizado a 2014 la capa de viales y ferrocarriles de 2013.



6
Cartografía SIG 1999-2013 en zona Mendillorri-Sarriguren-Ripagaina

7
Actualización capa edificaciones en 2014 en zona Mendillorri-Sarriguren-Ripagaina





8

Ejemplo de los datos Lidar sin procesar

Para la actualización de la capa de Relieve ha sido necesario generar unos nuevos Modelos Digitales de Elevaciones (MDE) en base al vuelo Lidar (1 punto por metro cuadrado) de 2011-2012 de todo el territorio de la Comunidad Foral de Navarra.

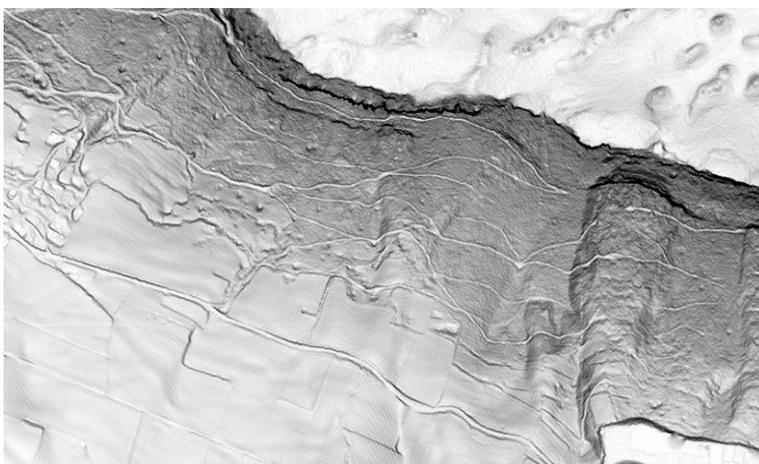
Se han generado los siguientes productos:

- **Modelo Digital de Superficies (MDS)**, que se corresponde con la superficie que envolvería el territorio sin descontar nada, ni edificios, ni arbolado.
- **Modelo Digital del Terreno (MDT)**, que se corresponde con la superficie del suelo desnudo de vegetación, edificaciones y construcciones sobre cota o.
- Además, de ambos MDE se han obtenido una versión original, sólo de Lidar, y una versión actualizada a 2014 empleando para la actualización el vuelo fotogramétrico de 2014 en las zonas en las que se han detectado cambios.



9

MDS en Pamplona/Iruña



10

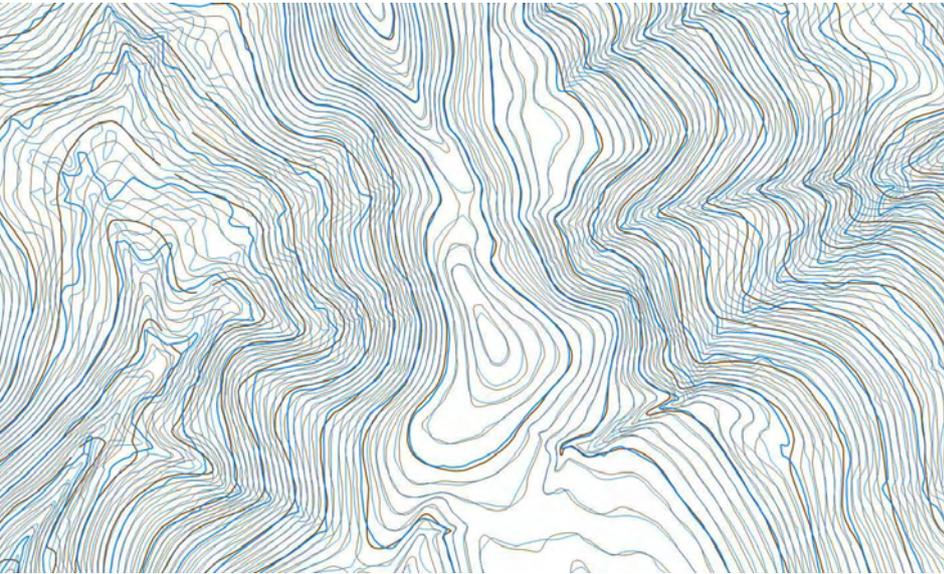
MDT para determinar trazado de los caminos bajo bosque en Eulate



11

MDT en Urbasa

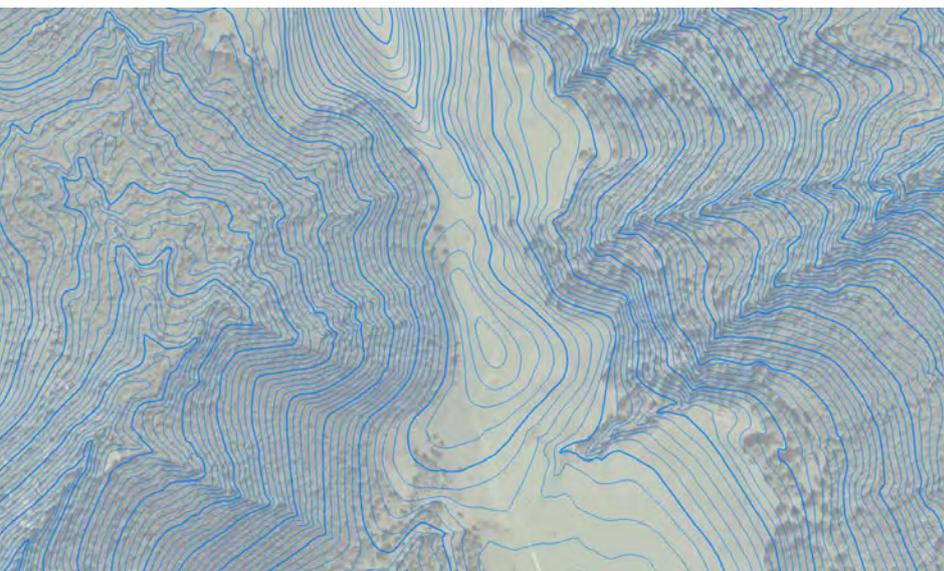
Para poder explotar este nuevo sistema de actualización por capas se ha creado una **utilidad en el software Geomap denominada Visor de cartografía continua**



12
Azul: Curvas de nivel 2014
usando Lidar;
Siena: Curvas de nivel
antiguas de fotogrametría

Para poder explotar este nuevo sistema de actualización por capas se ha creado una utilidad en el software Geomap denominada Visor de cartografía continua que permite ver la cartografía continua anterior o eliminar de dicha cartografía los elementos actualizados y ver los nuevos.

Además se complementa esto con el sistema de extracción por hojas sobre Geomap de la Tienda de Cartografía y la creación de metadatos por capas para saber la fecha de creación de cada capa.



13
Mejora de la calidad en las
curvas de nivel generadas a
partir de Lidar bajo bosque con
clara distinción de vaguadas

2

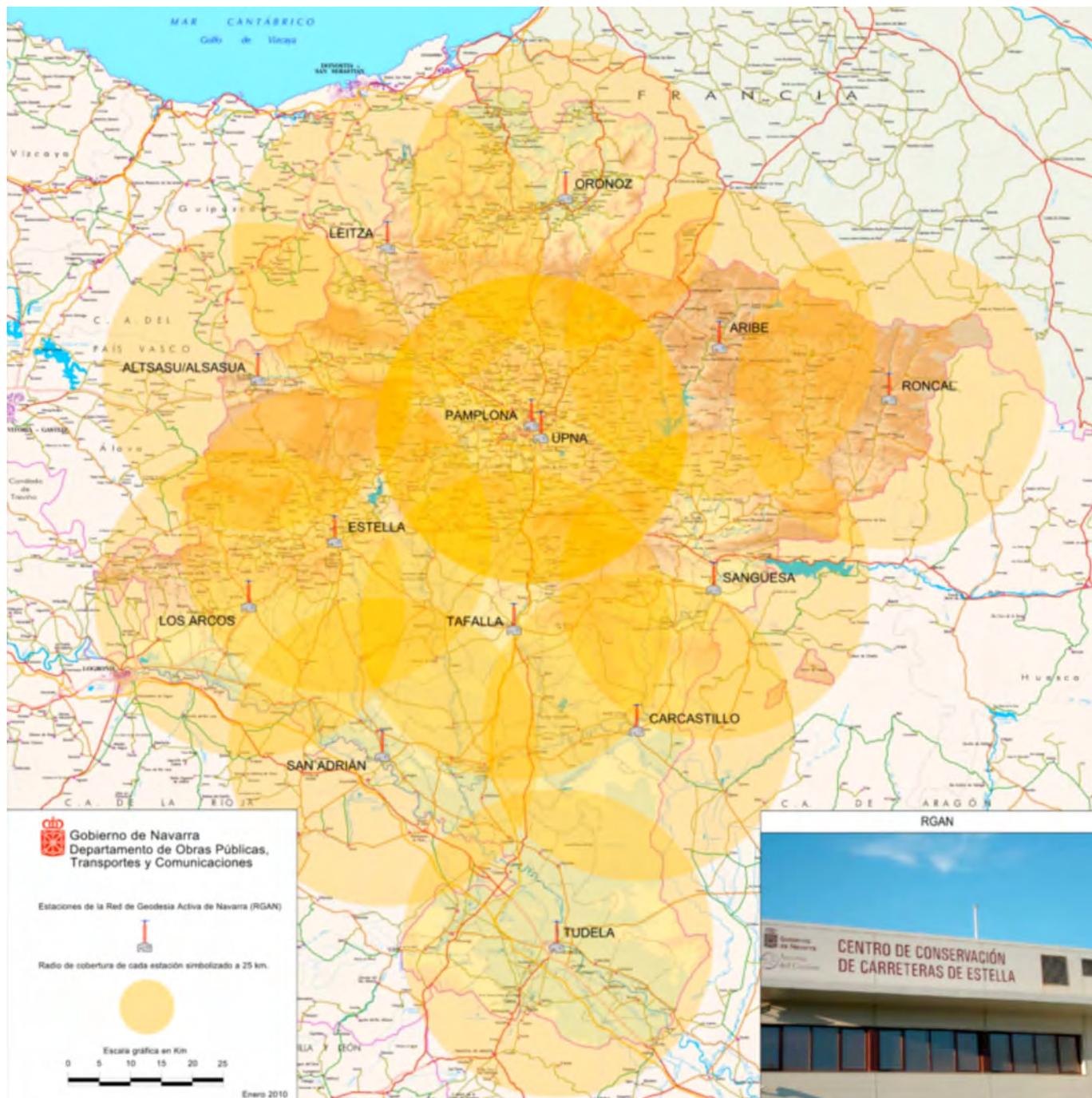


CARTOGRAFÍA

GEODESIA

La Geodesia es una infraestructura básica para el **desarrollo de los grandes proyectos de Obra Civil** (carreteras, ferrocarriles, canales, ...) de la Administración de Navarra, y su mantenimiento y actualización compete al Departamento de Fomento.





14

Red de Geodesia Activa de
Navarra (RGAN)

La geodesia tradicional o pasiva está constituida por los vértices geodésicos materializados en el terreno y sus coordenadas. Las reseñas de la Red de Geodesia de Navarra se encuentran en la Web <http://www.cfnavarra.es/obraspublicas/>.

La Red de Geodesia Activa de Navarra (RGAN) está compuesta por estaciones que dan servicio a todo el territorio de la Comunidad Foral y que permiten, tanto a la Administración como a la empresa privada, disponer

de precisiones centimétricas en tiempo real o postproceso utilizando receptores GNSS. Esta Red GNSS proporciona un servicio de posicionamiento de alta precisión en datum ETRS89. La red proporciona correcciones de código y fase para los sistemas de navegación GPS y GLONASS y, al mismo tiempo, el sistema constituye un marco de referencia geodésico en ETRS89, que complementa con ventaja a las tradicionales redes geodésicas basadas en vértices fijos.



Red de Geodesia Activa de Navarra (RGAN)

RGAN está compuesto por 14 estaciones GNSS (GPS + GLONASS) distribuidas por todo el territorio de la Comunidad Foral de Navarra. Durante el año 2014 se ha consolidado e incrementado el uso de RGAN como principal infraestructura geodésica para el posicionamiento en el ámbito de la Comunidad Foral. El número de usuarios ha ido en constante aumento según refleja la gráfica 1.

RGAN ofrece servicios en postproceso y en tiempo real con precisión centimétrica.

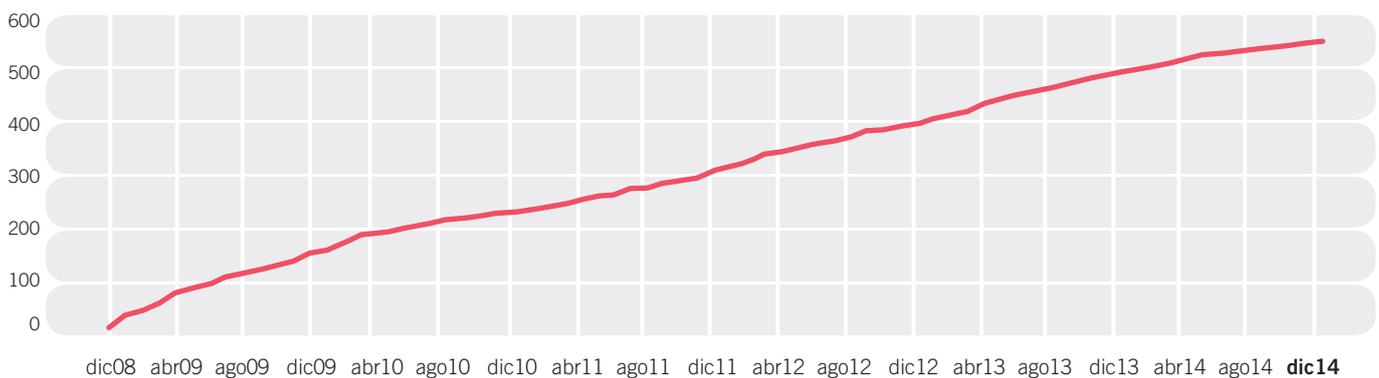
La información y los servicios que se ofrecen son utilizados tanto para los trabajos del propio Departamento: realización de proyectos de carreteras, realización de vuelos fotogramétricos, etc., como para los trabajos de otros Departamentos o de la sociedad en su conjunto ya que se trata de servicios abiertos y gratuitos.

Con ello se trata de mejorar la productividad de nuestras empresas y el desarrollo de nuevos y mejores servicios.

Las **conexiones mensuales** realizadas por los usuarios de **RGAN han aumentado un tercio** en el global

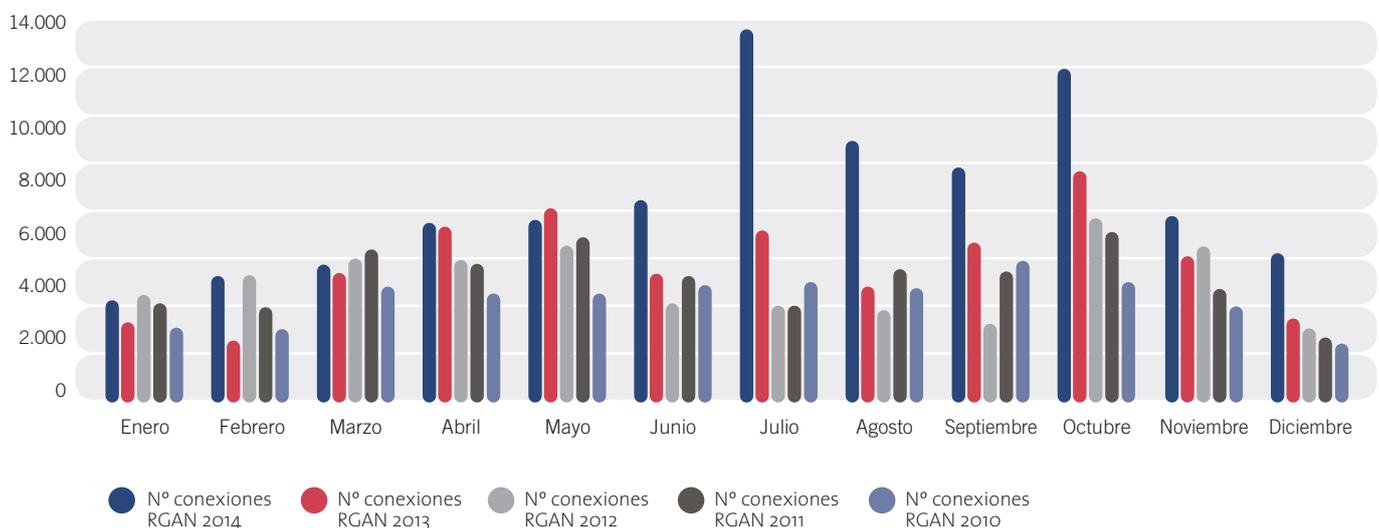
GRÁFICA 1

Nº de usuarios RGAN



GRÁFICA 2

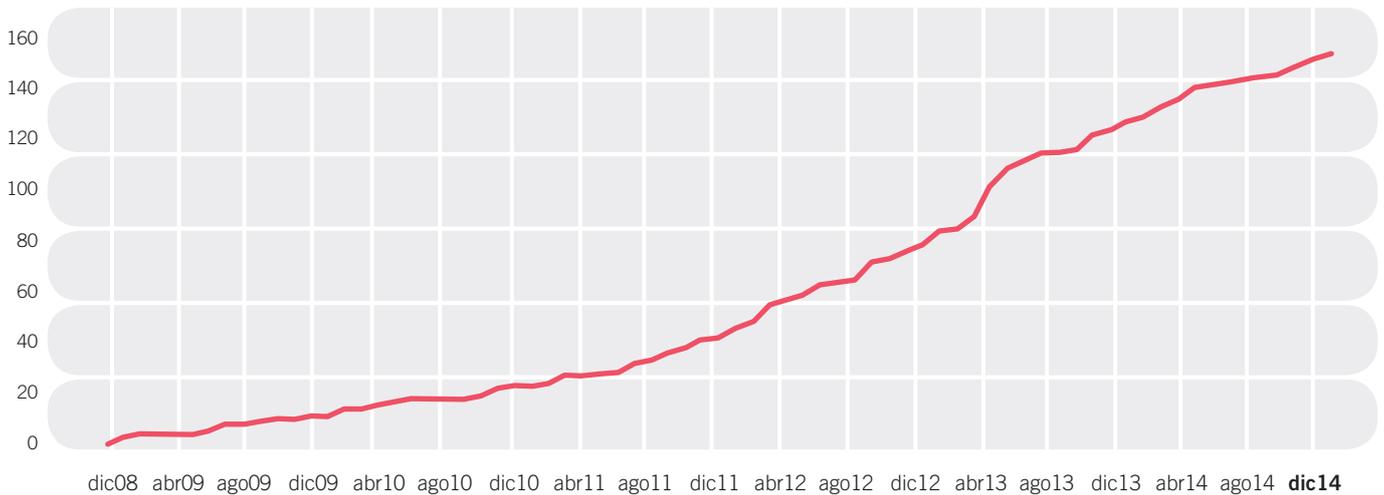
Conexiones mensuales usuarios de RGAN



El número de horas de uso de RGAN ha aumentado mucho y esto creemos que es debido, en parte, a la cada vez mayor presencia

de agricultores en RGAN (se conectan una vez al día pero están muchas horas seguidas trabajando).

GRÁFICA 3
Nº de agricultores en RGAN



Se continúan publicando los datos de RGAN en la ftp de RGAN (<ftp://ftp.rgan.navarra.es/>).

Directorio raíz de FTP en ftp.rgan.navarra.es - Windows Internet Explorer proporcionado por Gobierno de Navarra

Archivo Edición Ver Favoritos Herramientas Ayuda

ftp://ftp.rgan.navarra.es/

Directorio raíz de FTP en ftp.rgan.navarra.es

```

RRRRRRRRRRRRRRRRR      GGGGGGGGGGGGGG      AAA      NNNNNNNNN      NNNNNNNNN
R:::::R:::::R      GGG:::::G      A:::A      N:::::N      N:::::N
R:::::RRRRRR:::::R      GG:::::G      A:::::A      N:::::N      N:::::N
RR:::::R      R:::::R      G:::::GGGGGGG:::::G      A:::::A      N:::::N      N:::::N
R:::::R      R:::::R      G:::::G      GGGGGG      A:::::A      N:::::N      N:::::N
R:::::R      R:::::RG:::::G      A:::::A      A:::::A      N:::::N      N:::::N
R:::::RRRRRR:::::R      G:::::G      A:::::A      A:::::A      N:::::N      N:::::N
R:::::RRRRRR:::::R      G:::::G      A:::::A      A:::::A      N:::::N      N:::::N
R:::::R      R:::::RG:::::G      G:::::G      A:::::A      A:::::A      N:::::N      N:::::N
R:::::R      R:::::R      G:::::G      G:::::G      A:::::A      A:::::A      N:::::N      N:::::N
RR:::::R      R:::::R      G:::::GGGGGGG:::::G      A:::::A      A:::::A      N:::::N      N:::::N
R:::::R      R:::::R      GG:::::G      A:::::A      A:::::A      N:::::N      N:::::N
R:::::R      R:::::R      GGG:::::GGG:::::G      A:::::A      A:::::A      N:::::N      N:::::N
RRRRRRRR      RRRRRRR      GGGGGG      GGGGAAAAAA      AAAAAANNNNNNNNN      NNNNNNN
    
```

RED DE GEODESIA ACTIVA DE NAVARRA
 Compuesta por 14 estaciones GPS + GLONASS que abarcan la totalidad de la superficie de Navarra tanto en trabajos de postproceso como en tiempo real.
 Formato Rinex comprimido en ZIP.
 Servicios en tiempo real gratuitos mediante alta en Web.
<http://rgan.navarra.es>
rgan@navarra.es



15
Vértice Irumugarrieta reparado en 2014



Mantenimiento de la red geodésica y de nivelación

Los vértices de la Red Geodésica constituyen el marco de referencia sobre el que se materializa el nuevo sistema de coordenadas ETRS89.

Durante cada ejercicio se realizan trabajos de mantenimiento de dichos vértices y de los clavos de la Red de Nivelación de Alta Precisión (REDNAP), consistentes en la visita al vértice o señal y la realización de labores de pintado y reconstrucción si se había producido algún desperfecto.

En el año 2014 se acomete la reconstrucción del vértice de Irumugarrieta, parcialmente descabezado.

Se reconstruye a una altura menor de la original debido a la dificultad de porteo de materiales.





CARTOGRAFÍA

3 CONTROL DE PROYECTOS

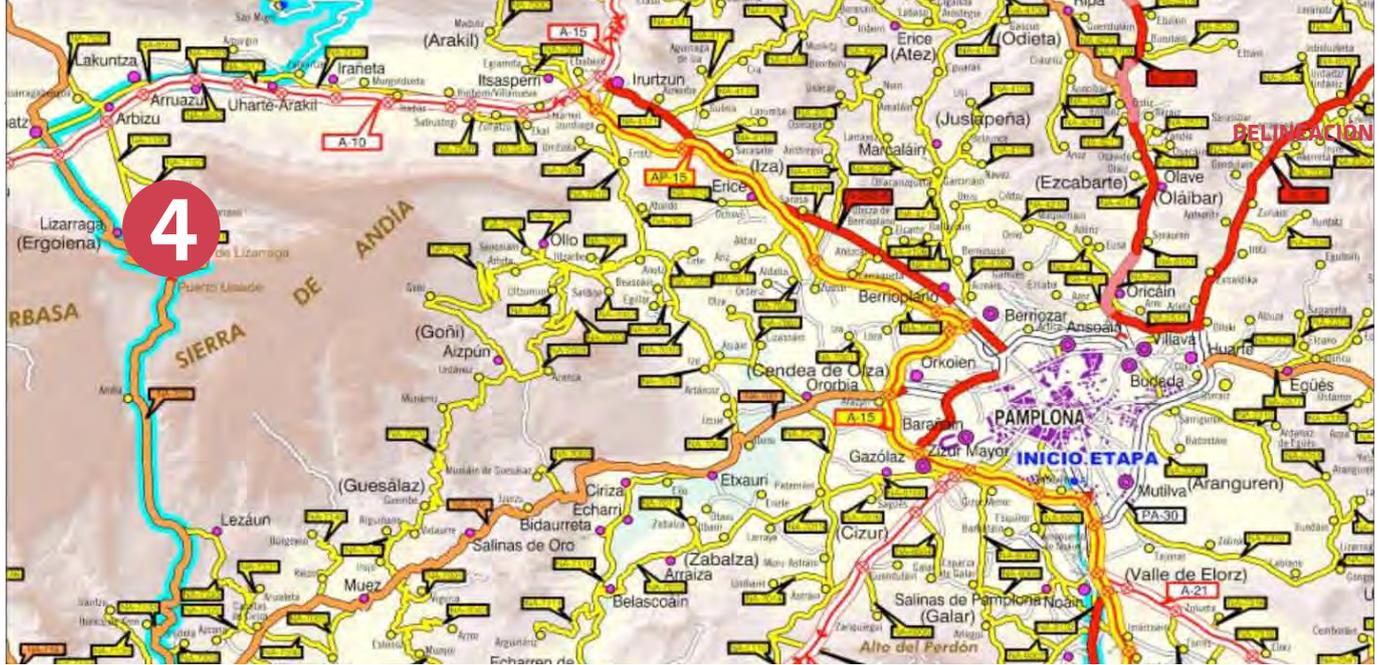


Durante el año 2014 se ha trabajado en el control de la topografía y la cartografía de los siguientes proyectos de nuestro Departamento:

- **N-121-A:** en 2014 se ha realizado un vuelo fotogramétrico de 7 centímetros de píxel de todo el trazado de la N-121-A y una Ortofotografía rápida del mismo. Además se ha realizado el apoyo fotogramétrico de campo de varias pasadas del vuelo para mejorar la precisión absoluta del mismo y poder restituir las zonas necesarias. Se ha realizado cartografía a escala 1:1000 para diferentes proyectos del Departamento sobre la N-121-A.
- **Garinoain:** se ha realizado un taquimétrico para poder realizar el proyecto de modificación del enlace de Garinoain con la N-121
- Informe de la Sección de Cartografía sobre la longitud de la A-21.
- **Olave:** ampliación de taquimétrico.
- **Sarriguren:** taquimétrico para el proyecto de pasarela.
- **Ziordia:** planos para Conservación.

Además, se han colaborado con:

- Otros Departamentos en consultas sobre la migración de datos entre ED50 y ETRS89.
- CEGET en la campaña de observación de mugas con Francia.
- Servicio de Infraestructuras Agrarias formando y prestando equipos GNSS para el desarrollo de sus trabajos de campo.
- Consultas sobre Líneas Límite en Fitero, muga con Francia,...



CARTOGRAFÍA

4 DELINEACIÓN

Las labores de Delineación constituyen una tarea de apoyo horizontal para todas las unidades del Departamento. Su mejora continua hace que cada vez más unidades conozcan y utilicen los medios humanos (2 delineantes) y técnicos de los que se dispone, lo cual redundará en un aumento constante de la carga de trabajo.

Se adjunta tabla con los trabajos puntuales realizados por Delineación para el Departamento de Fomento:

Tabla 1
Trabajos puntuales realizados por Delineación para el Departamento de Fomento

Denominación	Engargado por	Fecha de encargo
Plano Conservación y rehabilitación de Firmes 2013	Conservación	23/01/2014
PDF Ziordia añadir textos	Conservación	23/01/2014
Mapa afecciones carreteras por temporal de lluvia y nieve 2013	Conservación	30/01/2014
Enlace Bera	Servicios y Proyectos	12/02/2014
Sondeo Acedo	Geología	18/02/2014
Polígono logístico Tudela	Servicios y Proyectos	24/03/2014
Situación sondeos Pasarela sarriguren	Geología	27/03/2014
Itinerarios transportes especiales	Conservación	11/04/2014
Situación sondeos Variante Elizondo	Geología	24/07/2014
Corredores conexiones Y vasca	Servicios y Proyectos	06/08/2014
Recorrido Vuelta España	Conservación	18/08/2014
Plano situación MUGAS	Geología	04/09/2014
Sinóptico Autovía Pamplona-Huesca	Servicios y Proyectos	18/09/2014
Iconos WEB Dpto.	Sección Cartografía	26/09/2014
Mediciones sobre Orto - Cantera Olazti - Olazagutia	Geología	22/10/2014
Alternativas Paso a Nivel Berriozar	Servicios y Proyectos	29/10/2014
Mapa Levantamiento Garinoain	Sección Cartografía	11/11/2014
Estudio Paso a nivel Garinoain	Servicios y Proyectos	20/11/2014
Paso a Nivel Esquíroz	Servicios y Proyectos	20/11/2014
Estudio rotondas PA-30	Servicios y Proyectos	17/12/2014

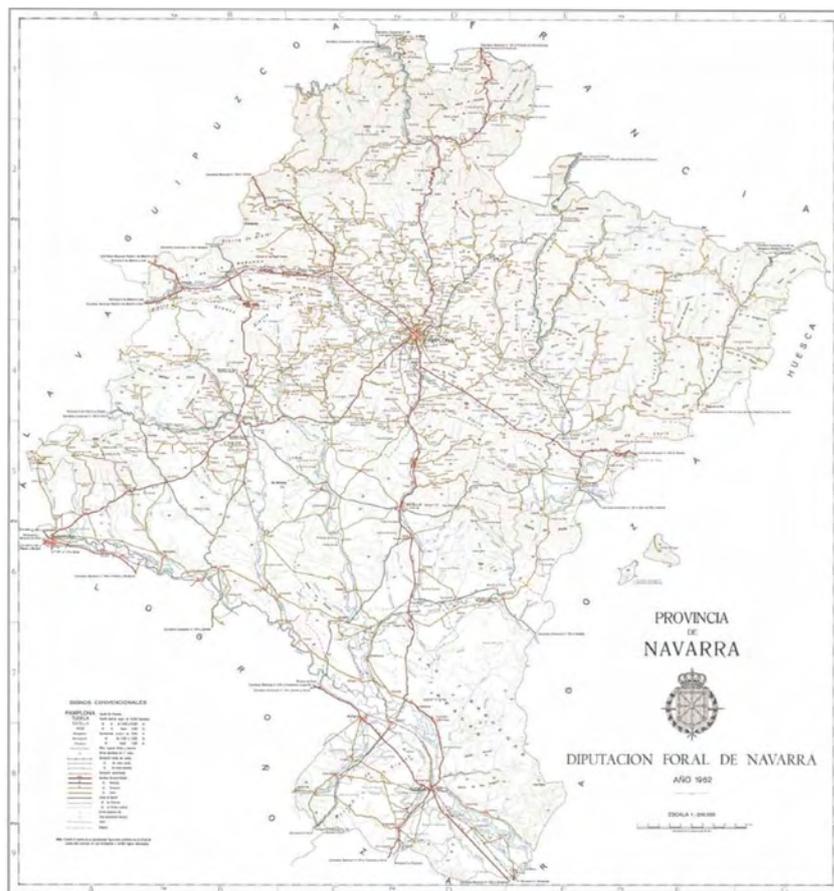


17

Estudio supresión paso a nivel Esquíroz: tráfico y pasarela peatonal

Trabajos específicos para la Sección de Cartografía

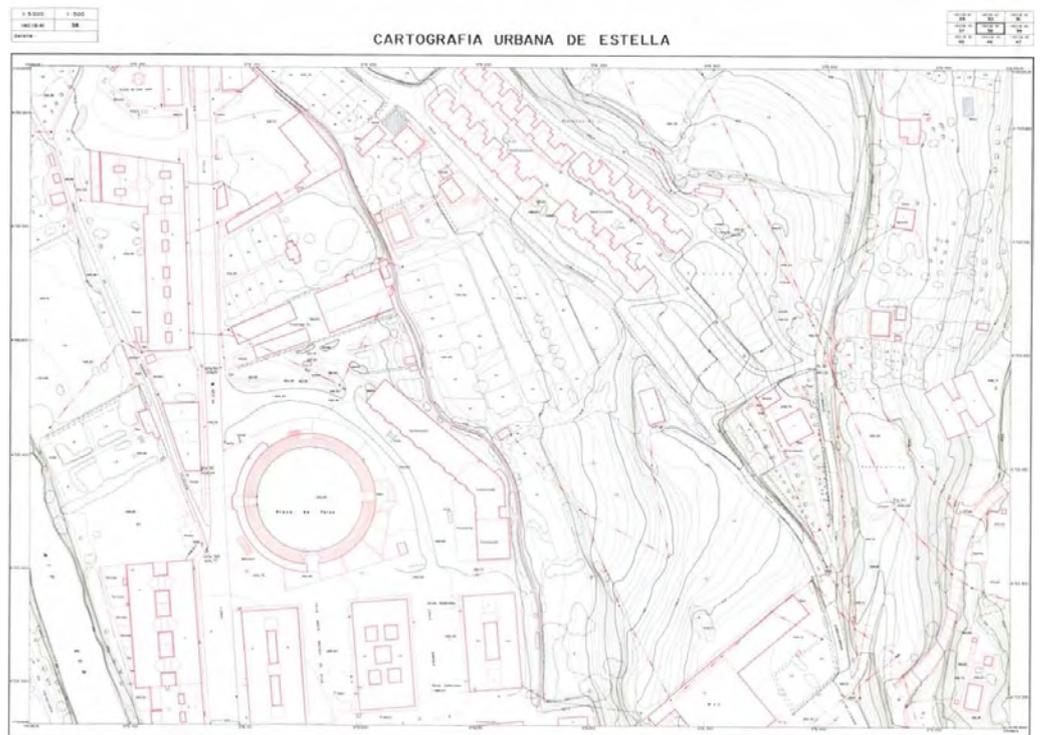
- Actualizaciones de carreteras en el SIG de carreteras en 2014.
- Actualización del Mapa Oficial de Carreteras con las actuaciones llevadas a cabo durante 2014.
- Actualización Toponimia en Mapas.
- Actualización Mapas para WEB de la Tienda de Cartografía y WEB de Fomento
- Actualización Mapa Orto Comarca de Pamplona con Ortofotografía del 2014
- Histórico Cartografía para FTP (en proceso). Revisión de toda la cartografía en papel y en soporte digital existente en el Departamento, con el fin de realizar un histórico, para la creación de una FTP, a la cual puedan acceder los usuarios en general, para su consulta o descarga. Se incluirá cartografía tanto de mapas generales como de series cartográficas, en todas las escalas disponibles, en diferentes formatos, raster (JPG, PDF, TIFF) y vectorial (DWG y DGN).



21

Ejemplo de cartografía
1:200mil del año 1962 y 2013





22

Ejemplo de cartografía 1:500 del año 1983



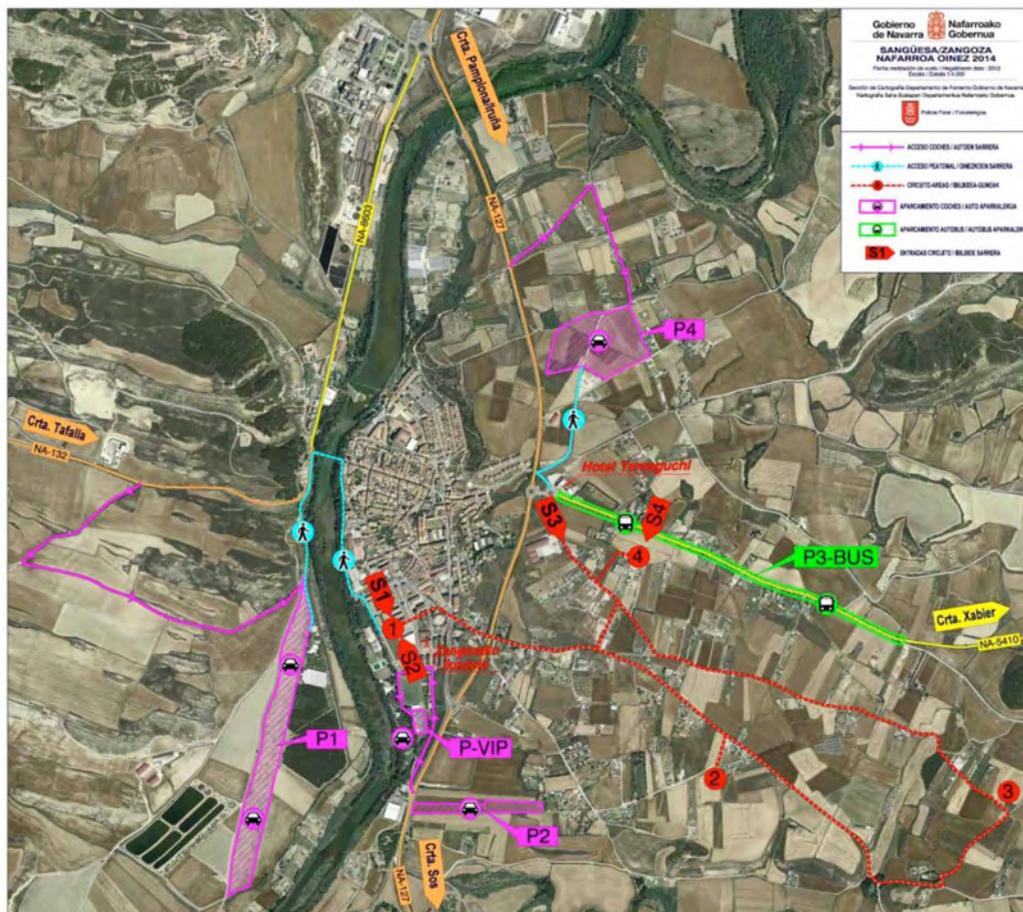
23

Ejemplo de cartografía 1:500 del año 1999

Trabajos para otros Departamentos

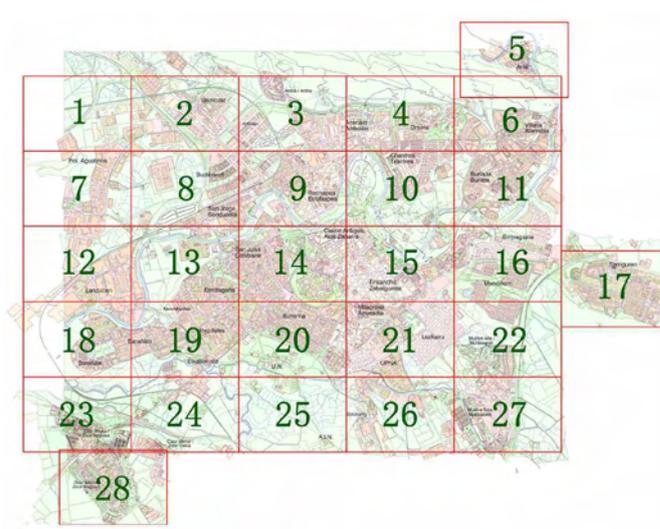
Tabla 2
Trabajos para otros Departamentos

Denominación	Engargado por	Fecha de encargo
Mapa Comisarías Policía Foral	Policía Foral	19/01/2014
Mapa Carreteras y PK 100mil	Policía Foral	20/01/2014
Mapa Turismo Pirineos	Turismo	28/04/2014
Callejero Pamplona-hidrantés, gas y bocas de riego	ANE	01/08/2014
Mapas Comisaría PF Sangüesa	Policía Foral	18/09/2014
Mapa Comisaría Sangüesa-Callejero Sangüesa	Policía Foral	02/10/2014
Mapa Policía Foral Nafarroa Oinez 2014 Sangüesa	Policía Foral	07/10/2014
Mapa Comisarías y partidos judiciales	Policía Foral	16/10/2014
Entrega Histórico Cartografía al Archivo de Navarra	Archivo de Navarra	21/10/2014





25
 Mapa Comisarias Policía Foral



26
 Plano Callejero de Pamplona/
 Iruña con información para
 la actuación en incendios en la
 ciudad para la ANE

5

CARTOGRAFÍA

5 TIENDA DE CARTOGRAFÍA

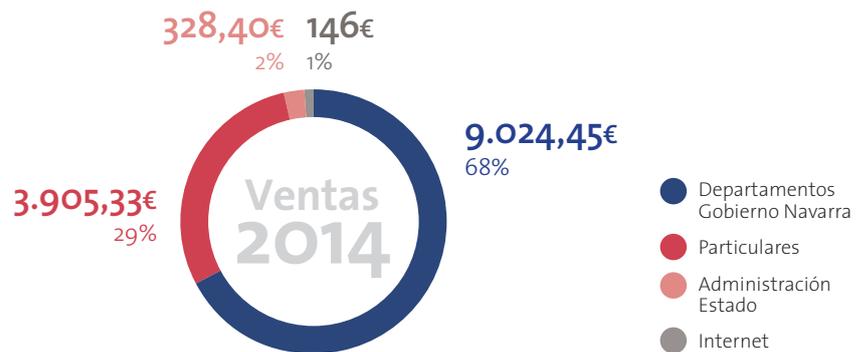
Durante el ejercicio de 2014 se ha mantenido continua e ininterrumpidamente el servicio de consulta y venta de cartografía en las oficinas de la planta baja del Departamento. El volumen de ventas a particulares ha ascendido a 3.905,33 € en la atención directa y a 146,00 € por Internet.

Los servicios prestados al resto de Departamentos y otras administraciones públicas se valoran en 9.352,85 €.

Además de la parte de venta, la Tienda de Cartografía atiende por teléfono un número altísimo de consultas (más de 2.000 en 2014) de los usuarios en relación con la información geográfica que son derivadas al Departamento correspondiente, descarga gratuita en la página Web de la Tienda de Cartografía o en SITNA, ... Además se preparan mapas a petición del usuario con la aplicación Geomap y su extensión para la Tienda de cartografía, se escanean mapas y planos de gran formato y otros trabajos internos.

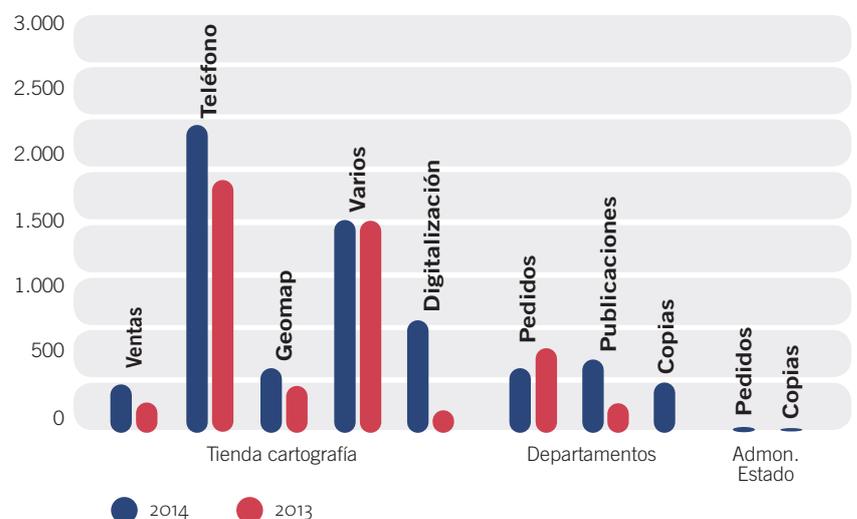
Se está realizando también tareas de inventario y digitalización de vuelos antiguos, digitalización de los archivos de cartografía histórica.

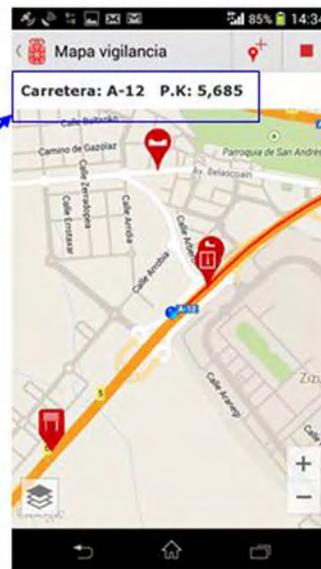
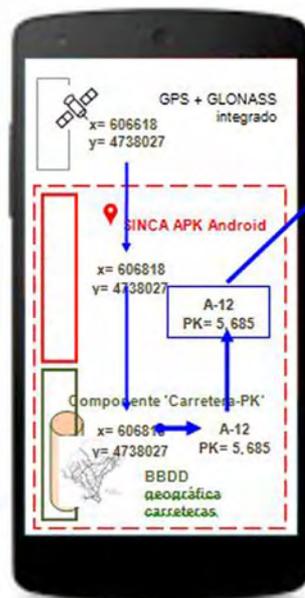
En la gráfica 5 se puede observar un aumento de las consultas y trabajos realizados en la Tienda de Cartografía en el año 2014 respecto al año anterior.



GRÁFICA 4

Comparativa entre los años 2013 y 2014





SINCA 2.0
Dispositivo smartphone Android

CARTOGRAFÍA

6 INFORMÁTICA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

Se comienza la implantación del Archivo Documental de la Dirección General de Obras Públicas

El Jefe de la Sección de Cartografía asume desde 2012 el puesto de referente de la Dirección General de Obras Públicas, en la relación con la DGIT, de modo que se ha participado e impulsado la adopción de medidas y el desarrollo de proyectos para la modernización de las herramientas y los procedimientos de la Dirección General y de los servicios que se prestan a los ciudadanos.

Cabe destacar la participación en los siguientes proyectos:

- Mantenimiento del SIG de carreteras 2.0: Mantenimiento tanto del software con el que se trabaja el SIG de carreteras como de las actualizaciones realizadas en las carreteras navarras y la publicación de los datos en diversos formatos (KML (Google), shape, CAD, ...).
- Aplicación para trabajar en dispositivos móviles (SINCA): La aplicación SINCA sirve para el levantamiento en campo en tiempo real de todas las incidencias registradas en las carreteras de la Comunidad Foral. En el año 2014 se pulieron los problemas detectados en la versión 1.0 y además se realizó una versión 2.0 que tenía como avances más importantes llevar de las carreteras en el dispositivo y así poder deducir automáticamente la carretera y el PK en el que nos encontramos e incluir a la Sección de Seguridad Vial.
- Actualización de los servidores de la Dirección General a servidores corporativos: En este año se hace la asignación de los nuevos grupos y recursos de Red.

- Centro de Control de Conservación de Carreteras: Se realizan cambios en la Web de incidencias para mejorar la aplicación. Además se realizan pruebas para el acceso de proveedores externos a la Red del Centro de Control y se comienza a preparar la publicación de los datos de la Web de incidencias en formatos open data en el portal OpenData del Gobierno de Navarra.
- Se realiza la fase III de la Migración de Windows XP a Windows 7 y se completa la migración de nuestra Dirección General sin problemas.
- Se dota de fibra óptica a las instalaciones del Centro de Conservación de Carreteras de Estella.
- Se continúa con la modernización de equipos y software bajo demanda.
- Se comienza la implantación del Archivo Documental de la Dirección General de Obras Públicas, comenzando el desarrollo con el Servicio de Construcción. Este desarrollo es el primero que se realiza sobre Share Point 2013 y se ha contado para ello con la inestimable ayuda de la Dirección General de Informática y Telecomunicaciones. En 2014 esta en fase de desarrollo y pruebas.





CARTOGRAFÍA

7 REPRESENTACIÓN DEL DEPARTAMENTO

Consejo Superior Geográfico (CSG)

La Dirección General de Obras Públicas ostenta la representación activa de la Administración Foral en la Comisión Especializada del Sistema geodésico del CSG la cual lidera el cambio del Sistema de referencia a ETRS89 y de los grupos de trabajo (GT) del Sistema Cartográfico Nacional (SCN) de ortoimágenes y elevaciones, GT del registro cartográfico distribuido y GT de la base topográfica armonizada (BTA).

En cuanto a las relaciones con el Ministerio de Fomento, el día 24 de abril de 2014 se realizó la primera reunión de la Comisión de Seguimiento del Convenio de colaboración con el IGN firmado en 2013.

En esta reunión se repasaron todos los ámbitos de actuación en materia de información geográfica comunes entre ambas instituciones y se acordó la coproducción de la Ortofotografía Básica de Navarra de 50 centímetros de píxel en 2014 y otros acuerdos menores.

Ese mismo día una vez finalizada la reunión se prosiguió la reunión para analizar la problemática que surgió en junio de 2013 con la publicación del informe para la reforma de

las Administraciones Públicas de la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas (CORA) en el cual se incluyen las medidas de evitar duplicidades en estaciones permanentes GNSS y en cartografía dando todas las competencias en ambas materias al IGN.

Posteriormente, en noviembre de 2013, la subcomisión de duplicidades del CORA emitió un nuevo informe en el que dichas medidas siguen adelante y además tienen ya plazos de ejecución (medidas 1.06.001 y 1.06.002 del informe) con lo que este problema se traslada al año 2014.

La postura de la Comunidad Foral en este tema es inamovible ya que se considera que en Navarra no existen duplicidades y que tenemos derecho a ejercer la actividad cartográfica que consideramos necesaria para el buen funcionamiento de nuestras instituciones.

Se está colaborando con el IGN en la realización de un informe para demostrar la inexistencia de duplicidades en materia cartográfica.



SITNA

En 2014 se ha actualizado la información geográfica referente a las capas de carreteras, cartografía topográfica y ortofotografía

Durante el año 2014 se ha participado activamente en el ámbito SITNA (más de 20 reuniones) dentro de los distintos grupos de trabajo, especialmente en el Comité Técnico. Se ha realizado un importante esfuerzo de actualización de información geográfica referente a las capas de carreteras, cartografía topográfica y ortofotografía.

Se ha partido activamente en la promoción de un Decreto Foral regulador de la información geográfica de la Comunidad Foral de Navarra; la incorporación de nuevas capas de información, el desarrollo del gestor de direcciones postales, -que recogerá todas las señas de los inmuebles navarros; y la creación del equipo profesional que colabo-

rá desde Navarra en la puesta en marcha de la directiva INSPIRE, que busca facilitar el acceso a la información geográfica para toda Europa a través de las infraestructuras de datos espaciales.

Se han realizado propuestas para mejorar la coordinación entre los Departamentos que producen datos, para modernizar y mejorar los métodos de captura de información, muy en especial los referidos con los tecnologías de posicionamiento por satélite GNSS y los dispositivos móviles, así como propuestas para mejorar los servicios al ciudadano y los servicios internos dirigidos a los usuarios del sistema de la propia Administración.





CARTOGRAFÍA

8 FORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

En cuanto a formación se ha participado como profesorado en los cursos de Introducción a la Información Geográfica en el nivel 1 y los cursos de Fundamentos de GPS, todos ellos promovidos por el INAP.

Se han impartido tres cursos prácticos de Geomap para el manejo de información geográfica a 45 compañeros de la Dirección General de Obras Públicas.

Se ha participado en la jornada SITNA de 2014 con la ponencia titulada “Registro y comunicación de incidencias en carreteras a través de dispositivos móviles (SINCA)”.

EXPROPIACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS



EXPROPIACIONES

Proyectos iniciados en 2014

- 1 Proyecto de Recuperación del Trazado del antiguo Plazaola. Pamplona - Irurtzun. Tramo Irurtzun - Sarasa”.
- 2 Inicio de expediente expropiatorio en su fase levantamiento de actas previas y de ocupación. Consignación y abono de depósitos previos y perjuicios de rápida ocupación por importe de 11.746,33 euros.
- 3 Pequeños proyectos realizados por el Servicio de Conservación: Glorieta de Cintruénigo, Accesos a Ribaforada, Guirguillano, Abarzuza, etc.

Proyectos iniciados anteriormente a 2014

- 1 Proyecto de Construcción del Corredor Cantábrico - Mediterráneo de Alta Velocidad, tramo Castejón - Comarca de Pamplona, tramo Castejón - Villafranca Plataforma, subtramo Castejón Cadreita.
- 2 Abono mediante depósito a justificar y cheques bancarios de los mutuos acuerdos alcanzados en este subtramo por importe de 5.662.67 euros.
- 3 Proyecto de Construcción de Plataforma. Línea de Alta Velocidad Zaragoza - Pamplona en Navarra. Tramo: Castejón - Comarca de Pamplona. Subtramo: Cadreita - Villafranca. En los términos municipales de Cadreita y Villafranca.
- 4 Proyecto de construcción de Plataforma. Línea de Alta Velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra. Tramo: Castejón - Comarca de Pamplona. Subtramo: Cadreita - Villafranca. Modificado.
- 5 Abono mediante depósito a justificar y cheques bancarios de los mutuos acuerdos alcanzados en este subtramo por importe de 80.892,78 euros.

Actuaciones de la sección

Se han llevado a cabo las negociaciones con diversos propietarios afectados por las obras de conservación mencionadas anteriormente.

Valoraciones, mutuos acuerdos y pago de los mismos, tanto de sobreocupaciones como de fincas de obras ya finalizadas.

Se han registrado a petición del Servicio de Patrimonio fincas y restos expropiados y travesías de carreteras para su venta o cesión al Ayuntamiento.

Encatastramiento de bienes de expropiaciones antiguas del Departamento, entre ellas las carreteras locales para ser registradas por el artículo 206 de la Ley Hipotecaria.

Jurado de expropiación y sentencias

Se han ejecutado 1 fallo del Jurado de Expropiación y 12 Sentencias de, Tribunal Superior de Justicia de Navarra y del Tribunal Supremo por importe total de 2.199.554 euros.



PROTECCIÓN AMBIENTAL

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

1.384.923,21€

Inversión en 2014



1
Isleta en el enlace del paso
a nivel de Bakaiku

PROTECCIÓN AMBIENTAL

La Administración de la Comunidad Foral es la responsable de la protección ambiental de los espacios abiertos que, en el caso del Departamento de Fomento abarca la conservación de las zonas verdes de las carreteras de Navarra, áreas de descanso, miradores y demás zonas verdes, compuesto por rotondas, isletas, campas, taludes, etc. En el mantenimiento y mejora de dichos espacios se ha invertido este año un importe de 1.384.923,21€.

TABLA 1

Importe de las actuaciones en zonas verdes de la Red de Carreteras

Gestión y Mantenimiento habitual
Áreas de Descanso, Isletas, miradores y otros
espacios ajardinados
2014

1.384.923,21€

2
Área de descanso de Aibar
pueblo, fuente



289

espacios gestionados durante 2014

Mantenimiento habitual de las Áreas de Descanso, Isletas, Ajar-dinamientos y Miradores de las Carreteras de Navarra

Los trabajos de mantenimiento de los espacios que comprenden este proyecto consisten en cuantas labores sean necesarias para un correcto estado de los mismos, incluyendo limpiezas de papeleras, entorno, WC si los hubiera, etc., mantenimiento de pequeñas infraestructuras, como sistemas de riego, WC, mesas y bancos, asadores, etc. así como todas las labores que requiere un espacio ajardi-

nado como siegas, escardas, podas, riegos, enmiendas, abonados, tratamientos fitosanitarios, plantaciones, recogida hojarasca, etc. Todo ello ejecutado bajo una correcta señalización de la obra.

Esta labor se lleva a cabo en más de 289 espacios, lo que exige una meticulosa **gestión de organización, control y seguimiento.**



3 Cierre perimetral de la A-1

4 Paseo peatonal paralelo a la PA-30 a la altura de la gasolinera de Olaz



Asimismo se han redactado y presentado, entre otros, los trabajos de:

- 1 Revisión y valoración del estado de mantenimiento del cierre perimetral de la A-10, Autovía de la Barranca, año 2014.
- 2 Revisión y valoración del estado de mantenimiento del cierre perimetral de la A-1, Autovía del Norte, año 2014.

5 Mediana de la PA-34, variante de Berrioazar

6 Isleta en la carretera del Valle de Aranguren, concretamente la entrada al vertedero de Góngora



TRANSPORTE INTERURBANO

DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL
TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA



TRANSPORTE INTERURBANO DE VIAJEROS

En Navarra, la titularidad del transporte interurbano de viajeros corresponde al Gobierno de Navarra y la gestión se realiza mediante 38 concesiones adjudicadas a 20 empresas de transporte público.

Empresa	Concesión
La Tafallesa, S.A.	Uztárroz - Pamplona / Iruña Carcastillo - Tafalla - Pamplona / Iruña Falces - Pamplona / Iruña Lerín - Pamplona / Iruña
La Veloz Sangüesina, S.A.	Cáseda - Pamplona / Iruña
La Burundesca, S.A.	Pamplona / Iruña - Vitoria / Gasteiz Pamplona / Iruña - Zarautz Pamplona / Iruña - Lesaka - San Sebastián / Donostia Pamplona / Iruña - Clínica Elcano
La Estellesa, S.A.	Logroño - San Sebastián / Donostia e Irún Pamplona / Iruña - Logroño
Automóviles Urederra, S.L.	Larraona - Estella / Lizarra
Conda, S.A.	Milagro - Pamplona / Iruña Baños de Fitero - Pamplona / Iruña Pamplona / Iruña - Zaragoza Lodosa - Pamplona / Iruña Tudela - Pamplona / Iruña Falces - Zaragoza Pamplona / Iruña - Soria Pamplona / Iruña - Ciudad del Transporte (Imárcoain) Pamplona / Iruña - San Sebastián / Donostia Ochagavía y Orbaizeta - Pamplona / Iruña
Leizarán Mariezcurrena Hnos., S.L.	Pamplona / Iruña - Leitza - Santesteban / Doneztebe
Automóviles Río Alhama, S.A.	Aguilar del Río Alhama - Tudela
Ativar, S.L.	Eugi y Jaurrieta - Pamplona / Iruña
Alberto Elcarte, S.L.	Ablitas - Tudela
Autobuses Jiménez, S.L.	Azagra - Logroño
Vértiz Erasun, Mariano	Labaien - Santesteban / Doneztebe
La Baztanesa, S.A.	Pamplona / Iruña - Hondarribia
La Vianesa, S.L.	Viana - Logroño
Ceferino Apezetxea eta Semeak, S.L.	Goizueta - Hernani
Autobuses Olloqui, S.L.	Funes - Calahorra
La Muguioarra, S.L.	Aldatz - Pamplona / Iruña
Autobuses La Pamplonesa, S.A.	Pamplona / Iruña - Asiáin - Etxauri - Belascoáin Beruete - Pamplona / Iruña
Autobuses Parra, S.L.	Azagra - Calahorra Calahorra - Sartaguda
Compañía de Autobuses Pinedo, S.A.	Calahorra - Vitoria / Gasteiz



La TABLA 1 muestra el número total de viajeros subidos y bajados en la Estación de Autobuses de Pamplona en el año 2013 (últimos disponibles), diferenciados por concesiones cuya titularidad corresponde o no al Gobierno de Navarra.

TABLA 1
Número de viajeros Estación autobuses de Pamplona

Líneas regulares Gobierno de Navarra	1.718.591
Resto de líneas y discrecionales	93.806
Total	1.812.397

En la TABLA 2 se refleja la evolución del transporte regular de viajeros por carretera durante el periodo 2008-2014.

TABLA 2
Evolución del transporte regular de viajeros por carretera

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Var. 14/13
Viajeros	3.179.594	3.012.682	2.900.267	2.929.945	2.856.744	2.595.306	2.579.715	-0,60%
Viajeros - Km	182.801.572	167.039.687	158.693.099	159.017.843	163.858.581	148.290.367	142.455.472	-3,93%
Expediciones	159.378	158.489	160.535	169.062	166.950	170.154	167.312	-1,67%
Vehículo - Km	10.735.206	10.653.447	9.677.284	9.772.916	9.639.072	9.343.889	9.161.223	-1,95%
Recaudación precios corrientes	13.365.517	12.161.554	11.754.067	12.299.788	11.918.710	11.375.518	11.619.802	2,15%
Recaudación precios constantes ⁽¹⁾ IPC Navarra	13.928.507	12.748.094	12.127.847	12.299.788	11.605.365	11.076.454	11.451.736	3,39%

⁽¹⁾ IPC Navarra (base 2011=100)

Como puede observarse, todos los indicadores han tenido descensos, excepto la recaudación, tanto a precios corrientes como a precios constantes.

Las compañías de transporte interurbano han transportado en conjunto a 2.579.715 personas durante 2014, cifra que supone un ligero descenso, del 0,60%, respecto a los datos registrados en 2013. Comparando con los datos registrado en 2008 el descenso alcanza el 18,87%. El indicador viajeros-km (producto del número de viajeros por los

kilómetros recorridos por cada uno de ellos), ha registrado un descenso del 3,93% durante 2014. Si se compara con los datos de 2008 el descenso del ratio viajeros-km llega al 22,07%, es decir el total de viajeros de 2014 han realizado un 22,07% de kilómetros menos que en 2008. El número de expediciones (oferta de servicios) ha disminuido un 1,67% pasando de 170.154 expediciones en 2013 a 167.312 en 2014. La evolución de este ratio desde 2008 ha sido muy irregular, siendo durante 2014 un 4,98% superior al registrado en 2008.



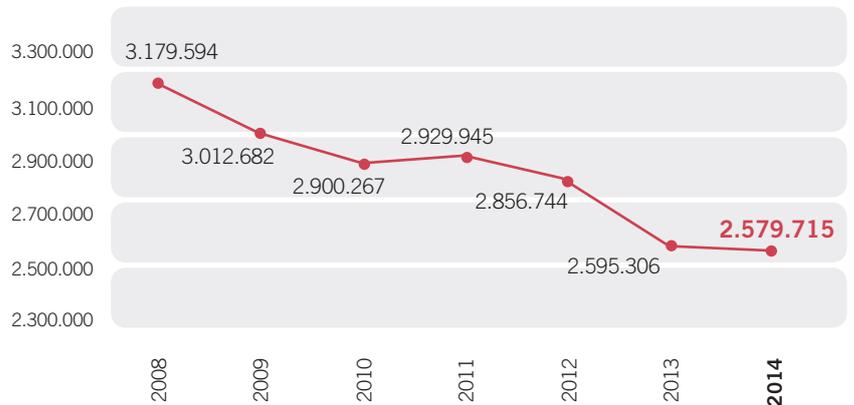
El indicador vehículo-km (producto del número de expediciones por los kilómetros recorridos en cada expedición) ha descendido un 1,95% durante 2014, debido al descenso del número de expediciones ofertadas.

La recaudación tanto a precios corrientes como constantes ha aumentado debido al incremento de tarifas del año, que además de la subida ordinaria tuvieron una subida extraordinaria por el importante ascenso del precio del gasóleo.

Los siguientes gráficos muestran la evolución de los anteriores indicadores en el periodo 2008-2014.

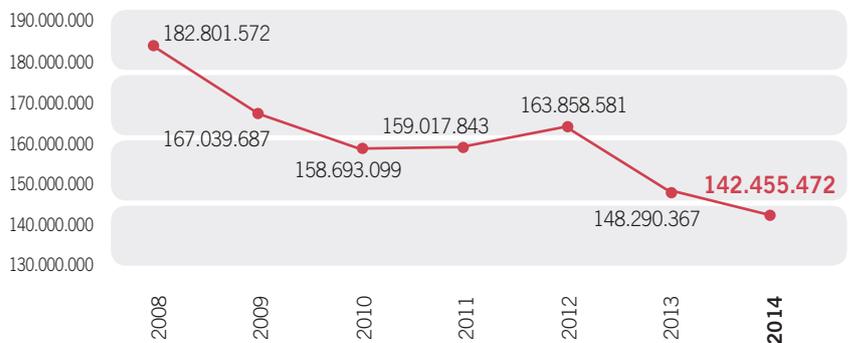
GRÁFICA 1

Evolución viajeros transporte interurbano 2008 - 2014



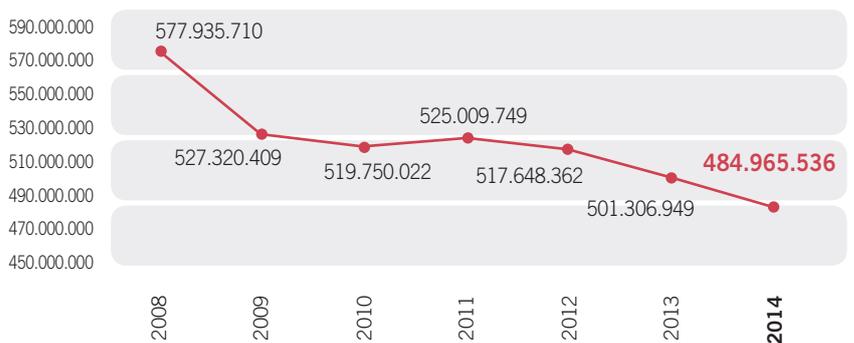
GRÁFICA 2

Evolución viajeros-Km 2008 - 2014



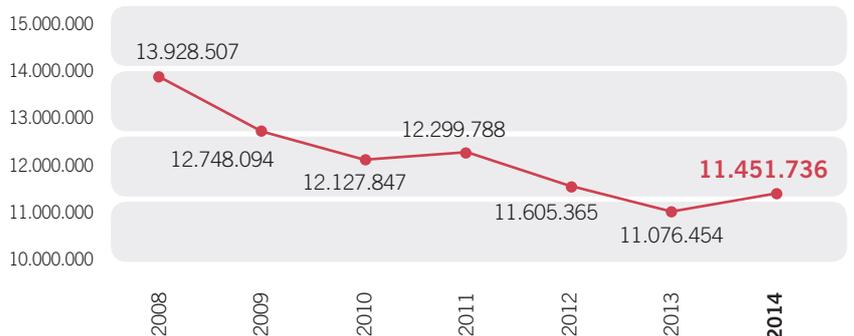
GRÁFICA 3

Evolución Kms vehículos ofertados 2008 - 2014



GRÁFICA 4

Evolución recaudación (precios constantes) 2008 - 2014





La siguiente tabla presenta diferentes ratios, permitiendo un análisis más detallado de la evolución del sector.

TABLA 3
Principales ratios del transporte en líneas regulares

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Var. 14/13
Viajeros / Expedición	19,95	19,01	18,07	17,33	17,11	15,25	15,42	1,09%
Recorrido medio viajero	57,49	55,45	54,72	54,27	57,36	57,14	55,22	-3,35%
Recorrido medio expedición	67,36	67,22	60,28	57,81	57,74	54,91	54,76	-0,29%
Ocupación	31,47	31,29	30,53	30,25	31,65	29,58	28,99	-1,99%
Recaudación / Viajero	4,20	4,04	4,05	4,20	4,17	4,38	4,50	2,76%
Recaudación / Vehículo-km	1,25	1,14	1,21	1,26	1,24	1,22	1,27	4,18%

El ratio viajeros/expedición presenta un ligero ascenso, ya que aunque los viajeros y las expediciones han descendido, estas segundas lo han hecho de mayor manera.

El recorrido medio por viajero ha descendido un 3,35% respecto a 2013, ya que aunque descienden viajeros y vehículo-km, éstos lo hacen en mayor medida.

También el ratio recorrido medio expedición ha descendido, debido al descenso en el número de vehículo-km.

Han presentado una evolución positiva los ratios recaudación/viajero y recaudación/vehículo-km, motivado por el aumento de las tarifas.



CONVENIO INTERURBANO

DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL
TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA



ACCIONES DE IMPULSO AL TRANSPORTE INTERURBANO DE VIAJEROS

- 1 Servicio Tierra Estella Bus.
- 2 Corredor Aguilar del Río Alhama - Tudela.
- 3 Corredor Pamplona - Asiáin - Etxauri - Belascoáin, (NA-35).
- 4 Corredor Tudela - Fustiñana - Cortes.
- 5 Corredor Pamplona - Ultzama.
- 6 Taxi regular Estella - Valle de Yerri - Guesálaz - Lezáun - Salinas de Oro.
- 7 Corredor Milagro - Tudela.
- 8 Corredor Larraona - Estella.
- 9 Corredor Pamplona - Arteta.
- 10 Taxi regular Aguilar de Codés - Los Arcos.



Servicio Tierra Estella Bus

Esta iniciativa de transporte público semiurbano en la ciudad de Estella y su área de influencia, se puso en marcha en septiembre de 2004.

Desde julio de 2006 se extendió al conjunto del ámbito la posibilidad de utilización del llamado “bonobús”, descuento tarifario ligado a la utilización de tarjeta electrónica prepago.

Derivado del buen funcionamiento de este servicio solicitaron incorporarse las localidades de Arróniz, Azqueta, Urbiola, Luquin, Villamayor de Monjardín e Igúzquiza.

El 12 de septiembre de 2008 se firmó un nuevo convenio, que incluyó estas localidades, amplió el ámbito, los recorridos, los horarios, las paradas e incorporó un nuevo auto-



bús adaptado PMR, con plataforma y mayor capacidad para resolver la demanda en hora punta. La vigencia del mismo terminaba el 31 de diciembre de 2011. Se ha ido prorrogando anualmente desde entonces.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Viajeros	195.076	202.270	195.657	176.072	176.408	172.955	162.026
Compensación Económica	260.562,17	318.127,10	316.494,56	321.972,79	326.792,80	331.612,47	326.569,45
Compen. Econó. G.N. (65%)	169.365,41	206.782,62	205.721,46	209.282,31	212.415,32	215.548,11	212.270,14
Compen. Econó. Ayuntam. (35%)	91.196,76	111.344,49	110.773,10	112.690,48	114.377,48	116.064,36	114.299,31

El servicio empezó a funcionar en septiembre de 2004

GRÁFICA 1

Evolución de los viajeros y la compensación económica Tierra Estella Bus 2008 - 2014





Corredor Aguilar del Río Alhama - Tudela

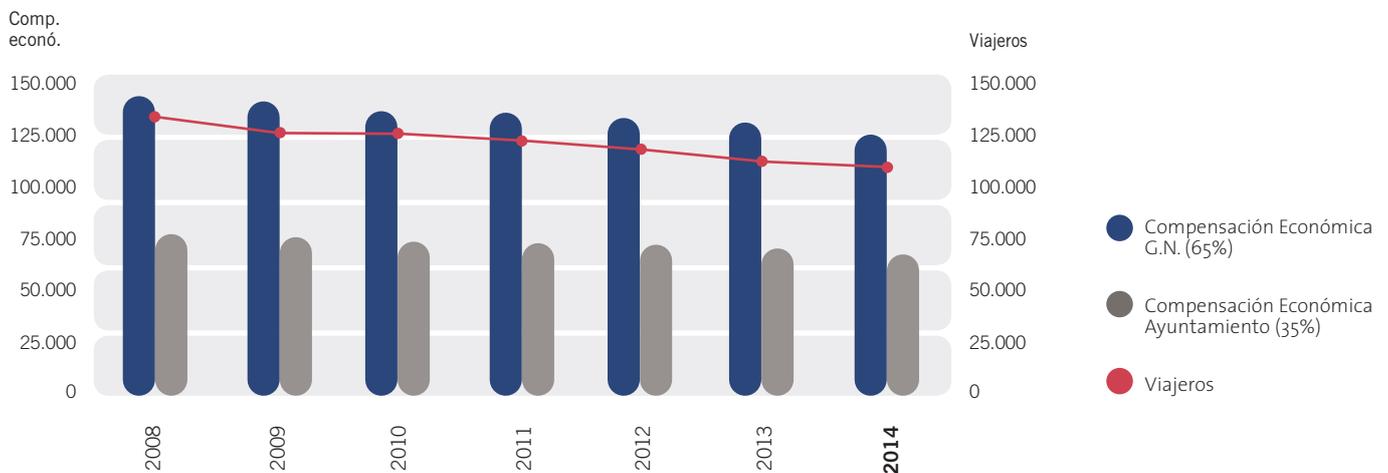
Este servicio se puso en marcha en mayo de 2003, mediante un Convenio de Colaboración entre el Gobierno de Navarra, los Ayuntamientos del Corredor del Río Alhama y la empresa ARASA. Los resultados respondieron plenamente a las expectativas. Este primer Convenio terminó su vigencia en 2006 y a la vista de los buenos resultados de la iniciativa, se firmó un nuevo Convenio en 2007 para cuatro años, hasta el 31 de diciembre de 2010. El nuevo Convenio actualizó costes, acordó unos nuevos objetivos de incremento de viajeros (un 3% anual acumulativo) y el concesionario se comprometió a prestar el servicio con autobuses adaptados, con al menos espacio para dos sillas de ruedas y a aplicar unas reducciones tarifarias mediante bonos o billetes de ida y vuelta desde un 10 a un 30 por ciento de la tarifa normal, siempre que los viajeros abonaran la tarifa mediante la utilización de la tarjeta electrónica.



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Viajeros	134.859	127.324	126.854	124.109	119.937	113.922	110.696
Compensación Económica	223.775,45	219.127,58	212.594,74	210.545,50	207.514,00	204.006,51	194.355,56
Compen. Econó. G.N. (65%)	145.454,04	142.432,93	138.186,58	136.854,58	134.884,10	132.604,23	126.331,12
Compen. Econó. Ayuntam. (35%)	78.321,41	76.694,65	74.408,16	73.690,93	72.629,90	71.402,28	68.024,44

GRÁFICA 2

Evolución de los viajeros y la compensación económica Aguilar del Río Alhama - Tudela Bus 2008 - 2014



Desde mitades de enero de 2008, los autobuses que realizan este servicio empezaron a funcionar con biodiesel, compromiso adquirido al firmar el último convenio.



Corredor Pamplona - Asiáin - Etxauri - Belascoáin, (NA-35)

Con la firma de dos Convenios el 30 de diciembre de 2008 la línea Pamplona - Asiáin - Etxauri - Belascoáin, (NA-35) pasó a estructurarse en dos corredores:

Corredor Pamplona - Cendea de Olza - Bidaurreta

El 30 de mayo de 2006 se firmó el Convenio entre el Gobierno de Navarra, los Ayuntamientos de la Cendea de Olza, Etxauri y la empresa Autobuses La Pamplonesa S.A. que permitió racionalizar los itinerarios e incrementar en un 50%, aproximadamente, la oferta a las localidades de la Cendea de Olza y Etxauri.

La buena acogida de este servicio entre los usuarios y el interés de los ayuntamientos afectados, hizo que se considerara positiva la continuidad de la intensificación del servicio y el 30 de diciembre de 2008 se firmó un nuevo convenio, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2011. Desde entonces se ha prorrogado anualmente.



Dicho convenio además de la incorporación de las localidades de Ciriza, Echarri y Bidaurreta al ámbito del mismo, ofrece una mayor oferta y calidad del servicio. La empresa concesionaria se comprometió a un incremento del 2% anual acumulativo de viajeros.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Viajeros	44.172	46.003	47.494	50.999	50.683	46.909	45.033
Compensación Económica	155.793,46	171.611,23	171.604,20	175.332,47	176.971,33	179.410,98	178.231,46
Compen. Econó. G.N. (41,26%)	64.280,38	70.806,79	70.803,89	72.342,18	73.018,37	74.024,97	73.538,30
Compen. Econó. Ayuntam. (58,74%)	91.513,08	100.804,44	100.800,31	102.990,29	103.952,96	105.386,01	104.693,17

El convenio se firmó el 30 de mayo de 2006

GRÁFICA 3

Evolución de los viajeros y la compensación económica Pamplona - Olza - Bidaurreta 2008 - 2014



Corredor Pamplona - Belascoáin

Con el Convenio del 30 de mayo de 2006, los Ayuntamientos de Cizur, Zabalza y Belascoáin tenían solo una expedición diaria, por lo que durante la vigencia del mismo solicitaron la intensificación de la oferta.

El 30 de diciembre de 2008 se firmó un nuevo Convenio entre el Gobierno de Navarra, los Ayuntamientos de Cizur, Zabalza y Belascoáin y la empresa Autobuses la Pamplonesa S.A. por el que estos municipios pasaron a tener 3 servicios de ida y vuelta, de lunes a sábado.

El nuevo servicio empezó a prestarse el 31 de diciembre de 2008. La vigencia de este nuevo convenio terminó el 31 de diciembre de 2011 prorrogándose hasta el 31 de diciembre de 2012. Sin embargo, debido a la baja utilización del corredor y el alto coste por viajero en febrero de 2013 se suprimió el servicio de autobús pasando las localidades afectadas al servicio de taxi.

La implantación del servicio de taxi a la demanda se realizó con fecha 1 de marzo de 2013.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Viajeros (autobús)	4.202	4.128	3.821	4.152	822	0
Viajeros (taxi)					1.849	1.697
Total viajeros	4.202	4.128	3.821	4.152	2.671	1.697
Compensación Económica (autobús)	51.412,35	51.566,10	52.907,55	54.175,78	9.253,62	0,00
Compensación Económica (taxi)					7.955,68	10.662,90
Total compensación económica	51.412,35	51.566,10	52.907,55	54.175,78	17.209,30	10.662,90
Compen. Econo. G.N. (65%)	33.418,03	33.517,97	34.389,91	35.214,26	11.186,05	6.930,88
Compen. Econo. Ayuntam. (35%)	17.994,32	18.048,14	18.517,64	18.961,52	6.023,26	3.732,01

GRÁFICA 4
Evolución de los viajeros y la compensación económica Pamplona - Belascoáin 2008 - 2014





Corredor Tudela - Fustiñana - Cortes

Con el objeto de atender las necesidades de desplazamiento a Tudela de los vecinos de Cortes, Buñuel, Ribaforada, Fustiñana, Cabanillas y Fontellas, el 24 de junio de 2010 se firmó el Convenio de Colaboración entre el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, los ayuntamientos indicados y la empresa CONDA, S.A.

Con dicho convenio se ordenó la estructura horaria de los servicios, se prolongó el servicio hasta el Hospital Reina Sofía de Tudela y la Estación de Tren de Cortes, pasando Cortes, Buñuel y Ribaforada de 8 servicios de lunes a viernes a 24, Fustiñana y Cabanillas de 7 a 16 y Fontellas de 6 a 18.

Este Convenio, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2010, se prorrogó hasta el 31 de diciembre de 2011, al considerar que conllevaba una mejora de la movilidad de

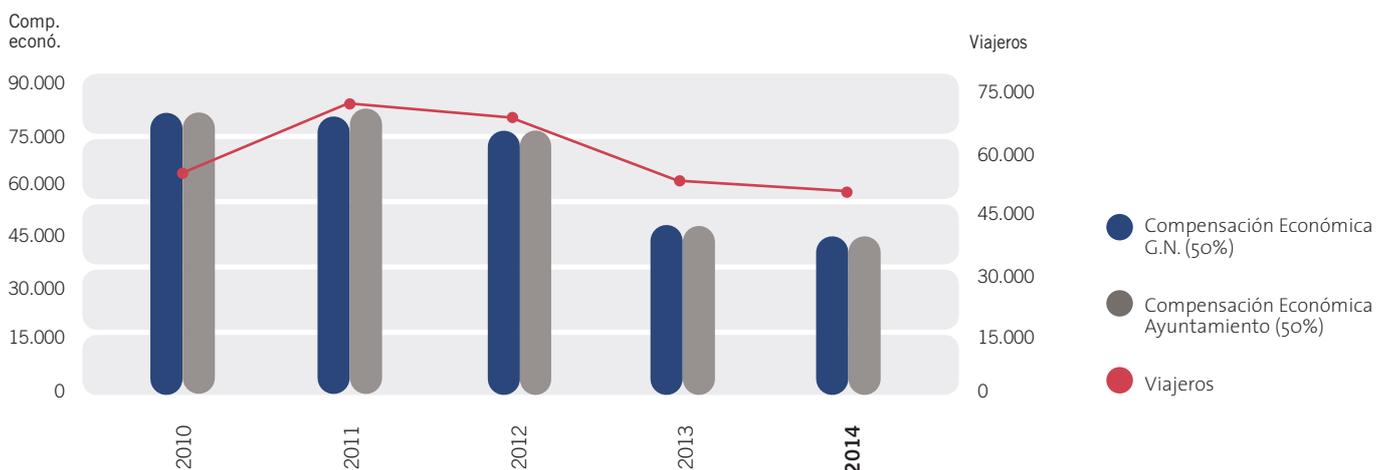
los habitantes de los municipios afectados. A finales de 2011, los Ayuntamientos de Cortes, Buñuel, Ribaforada, Fustiñana, Cabanillas y Fontellas solicitaron minorar las compensaciones económicas a realizar para financiar este servicio, por lo que el Departamento de Fomento promovió la modificación de dicha concesión de forma que manteniendo los horarios de mayor utilización se evitara, en la mayor medida posible, el impacto de la reducción del servicio y se siguieran atendiendo debidamente las necesidades de movilidad a Tudela.

Para completar la oferta se empezaron a utilizar las plazas libres de las rutas de transporte escolar.

Dicha modificación se formalizó en un convenio suscrito el 4 de octubre de 2012.

	2010	2011	2012	2013	2014
Viajeros	54.764	69.995	66.147	51.765	48.882
Compensación Económica	164.003,60	165.789,05	152.373,68	97.348,74	91.207,44
Compen. Econó. G.N. (50%)	82.001,80	82.894,53	76.186,84	48.674,37	45.603,72
Compen. Econó. Ayuntam. (50%)	82.001,80	82.894,53	76.186,84	48.674,37	45.603,72

GRÁFICA 5
Evolución de los viajeros y la compensación económica Tudela - Fustiñana - Cortes 2008 - 2014





Corredor Pamplona - Ultzama

Para racionalizar los itinerarios e intensificar la oferta de la Ultzama, el 13 de Junio de 2006 se firmó un Convenio entre el Gobierno de Navarra, el Ayuntamiento de Ultzama y la empresa Autobuses la Pamplonesa S.A. Este servicio atiende también alguna localidad de los municipios de Odieta, Olaibar y Ezcabarte.

Durante la vigencia de dicho convenio se incrementó notablemente el número de viajeros y la valoración del servicio, tanto del Ayuntamiento de Ultzama como de los usuarios, fue muy positiva. Por ello, el 13 de noviembre de 2008 se firmó un nuevo convenio con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2011. Desde entonces se ha prorrogado anualmente.

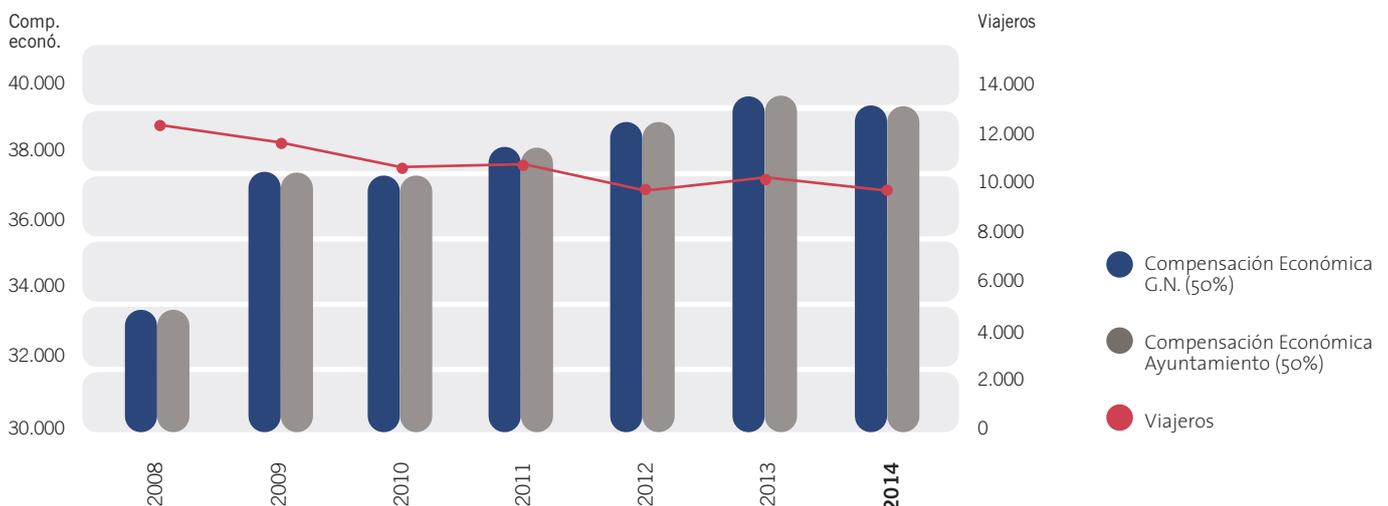
En este nuevo convenio el itinerario se amplió hasta la localidad de Suarbe, se instalaron canceladoras electrónicas para pago con tarjeta y la empresa concesionaria adquirió un compromiso de incremento viajeros del 2% anual acumulativo.

El servicio comenzó el 13 de junio de 2006.



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Viajeros	12.310	11.588	10.586	10.717	9.743	10.140	9.760
Compensación Económica	66.944,68	74.927,73	74.786,75	76.350,83	77.810,20	79.333,52	78.760,40
Compen. Econó. G.N. (50%)	33.472,34	37.463,87	37.393,38	38.175,42	38.905,10	39.666,76	39.380,21
Compen. Econó. Ayuntam. (50%)	33.472,34	37.463,87	37.393,38	38.175,42	38.905,10	39.666,76	39.380,20

GRÁFICA 6
Evolución de los viajeros y la compensación económica Pamplona - Ultzama 2008 - 2014





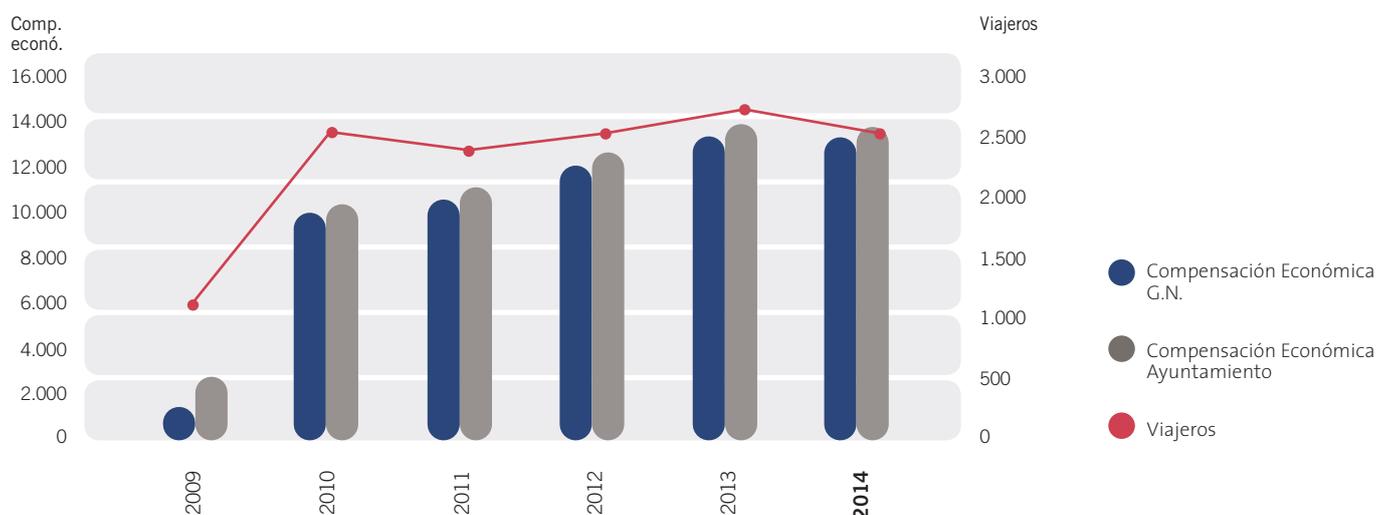
Taxi regular Estella - Valle de Yerri - Guesálaz - Lezáun - Salinas de Oro

La implantación de este servicio se produce en 2009 con la firma de dos convenios, de forma que las localidades de mayor tamaño tenían un servicio de autobús regular y las más pequeñas de taxi regular. A partir del 5 de noviembre de 2012, dicho servicio se

realiza exclusivamente a través de taxi a la demanda debido a la baja demanda del servicio de autobús. El servicio comenzó el 16 de junio de 2009. A partir del 5 de noviembre de 2012 se incorporan las localidades que tenían el servicio de autobús.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Viajeros	1.126	2.546	2.389	2.527	2.755	2.527
Compensación Económica	4.105	20.364,96	21.671,44	24.832,33	27.306,35	27.149,09
Compen. Econó. G.N.	1.334,13	9.958,85	10.597,74	12.143,47	13.353,32	13.276,41
Compen. Econó. Ayuntam.	2.770,88	10.406,11	11.073,70	12.688,86	13.953,03	13.872,68

GRÁFICA 7
Evolución de los viajeros y la compensación económica Taxi Yerri 2008 - 2014





Corredor Milagro - Tudela

Para fomentar el uso del transporte público y atender debidamente las necesidades de movilidad a Tudela de los vecinos de Villafranca, Milagro, Cadreita, Valtierra y Arguedas, firmó el 3 de noviembre de 2010 un Convenio de Colaboración entre el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, los ayuntamientos indicados y la empresa CONDA, S.A., cuya

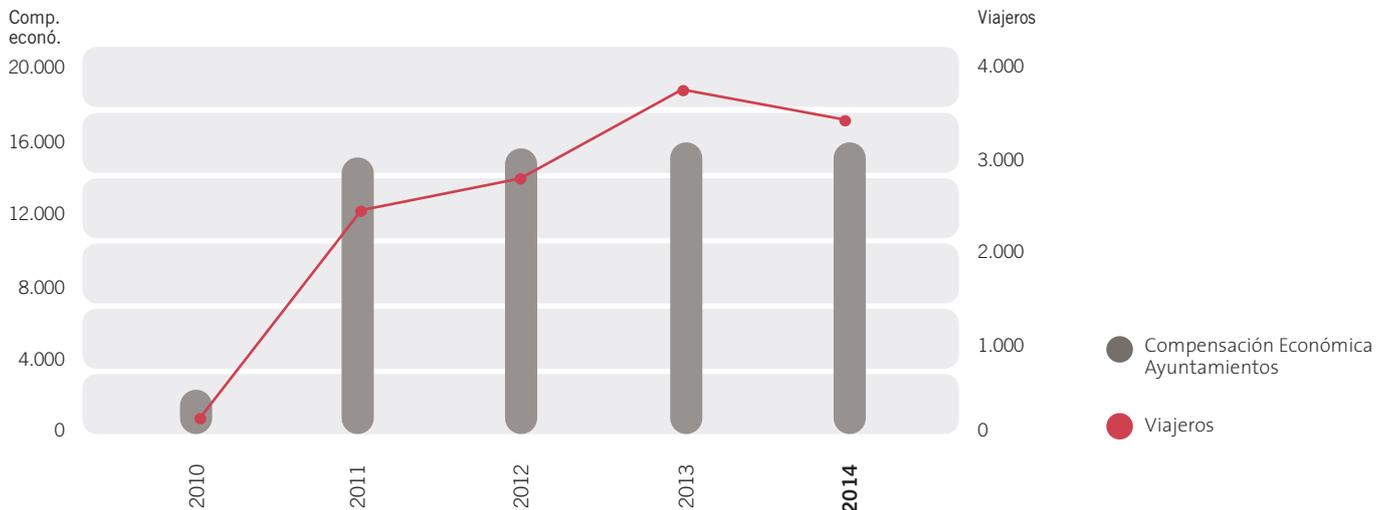
vigencia terminó el 31 de diciembre de 2010. Dicho Convenio se ha ido prorrogando anualmente.

Con este servicio se intensifica el servicio entre Villafranca y Tudela, con 3 expediciones diarias y se prolonga el servicio hasta el Hospital Reina Sofía de Tudela. El servicio comenzó en noviembre de 2010.

	2010	2011	2012	2013	2014
Viajeros	209	2.430	2.771	3.755	3.413
Compensación Económica Ayuntamientos	2.288,92	15.067,55	15.459,31	15.876,71	15.876,71



GRÁFICA 8
Evolución de los viajeros y la compensación económica Milagro 2010 - 2014





Corredor Larraona - Estella

El 29 de junio de 2011 se firmó el Convenio entre el Gobierno de Navarra, los Ayuntamientos de Larraona, Aralarache, Eulate y Améscoa Baja y la empresa Automóviles Urederra, S.L., para la financiación de la modificación de la concesión de transporte público regular permanente de uso general de viajeros entre Larraona y Estella, NA-12, aprobada mediante Resolución 248/2011, de 29 de junio de la Directora General de Transportes.

Con esta modificación se añadió una nueva expedición los jueves a la demanda entre Larraona y Estella, para dar servicio a las localidades de Artaza, Gollano, Baquedano, Baríndano y Ecala, hasta ese momento sin servicio de transporte regular y se estableció un nuevo servicio los lunes a la demanda



entre todas las localidades de los ayuntamientos de Larraona, Aralarache, Eulate y Améscoa Baja. Este último se suprimió en marzo de 2013 debido a su baja utilización.

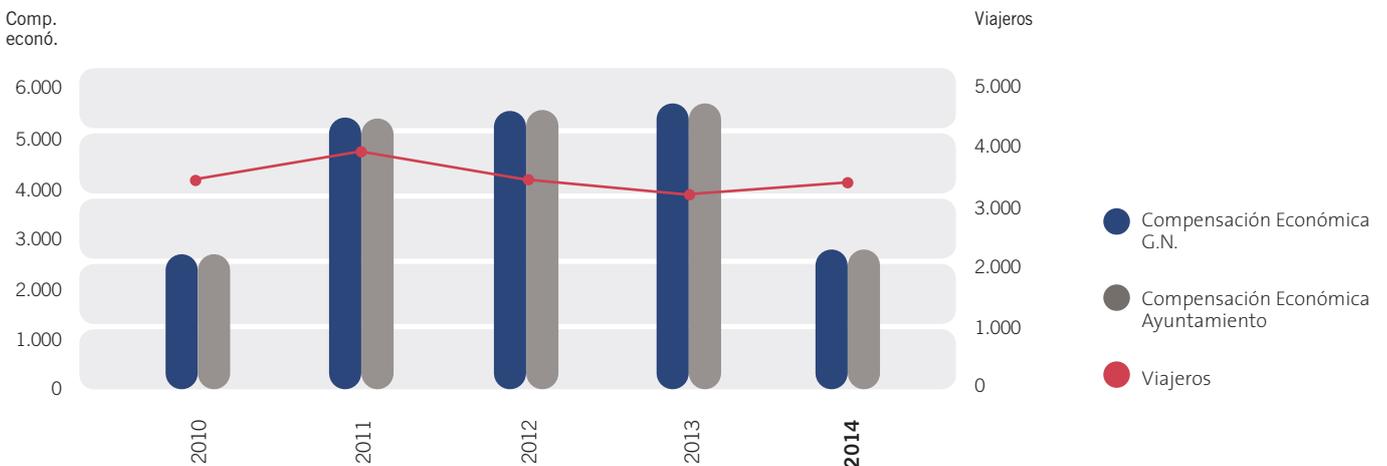
Dicho convenio se ha ido prorrogando anualmente.

	2010	2011	2012	2013	2014
Viajeros*	3.463	3.954	3.435	3.210	3.390
Compensación Económica	5.437,00	10.874,00	11.156,36	11.457,58	5.560,95
Compensación Económica G.N. (50%)	2.718,50	5.437,00	5.578,18	5.728,79	2.780,47
Compensación Económica Ayuntamientos (50%)	2.718,50	5.437,00	5.578,18	5.728,79	2.780,48

*Viajeros concesión completa

GRÁFICA 9

Evolución de los viajeros y la compensación económica Urederra 2010 - 2014





Corredor Pamplona - Arteta

El 21 de octubre de 2009 se firmó un Convenio de colaboración entre el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, los Ayuntamientos de la Ollo, Iza y la empresa Autobuses La Pamplonesa S.A para atender las necesidades de movilidad a Pamplona.

Anualmente se ha ido firmando nuevos convenios para prorrogar el servicio, si bien, debido a la baja utilización del corredor y el alto coste por viajero durante 2013 se

suprimió el servicio de autobús pasando las localidades afectadas al servicio de taxi.

Con fecha 18 de febrero de 2013 se firmó un Convenio entre el Departamento de Fomento, los Ayuntamientos de Ollo e Iza y la Asociación Teletaxi San Fermín para la prestación del servicio de taxi a la demanda.

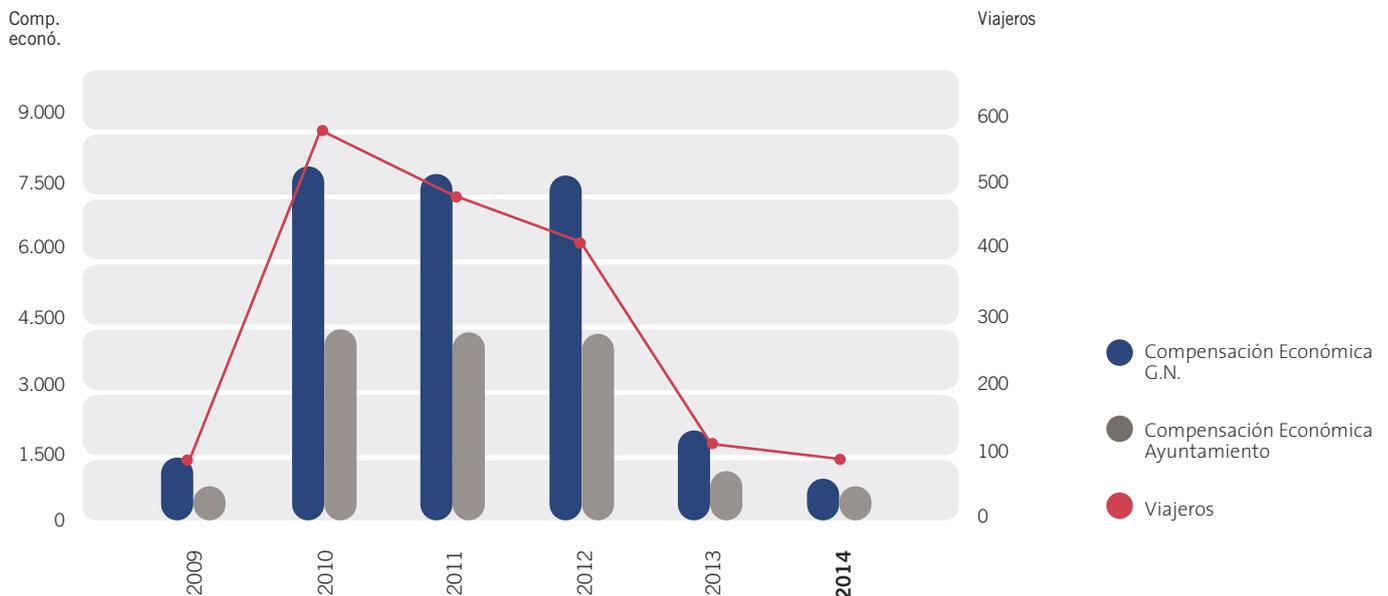
A partir del 1 octubre de 2014 el servicio ha pasado a ofertarse con frecuencia diaria los días laborables.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Viajeros (autobús)	85	565	477	407	34	0
Viajeros (taxi)					73	85
Total viajeros	85	565	477	407	107	85
Compensación Económica (autobús)	2.035,24	11.910,96	11.732,54	11.607,22	1.920,71	0,00
Compensación Económica (taxi)					1.060,50	1.322,71
Total compensación económica	2.035,24	11.910,96	11.732,54	11.607,22	2.981,21	1.322,71
Compen. Econo. G.N.	1.322,91	7.742,12	7.626,15	7.544,69	1.937,79	873,30
Compen. Econo. Ayuntam.	712,33	4.168,84	4.106,39	4.062,53	1.043,42	449,41

Autobús (enero-febrero)

GRÁFICA 10

Evolución de los viajeros y la compensación económica Arteta 2009 - 2014

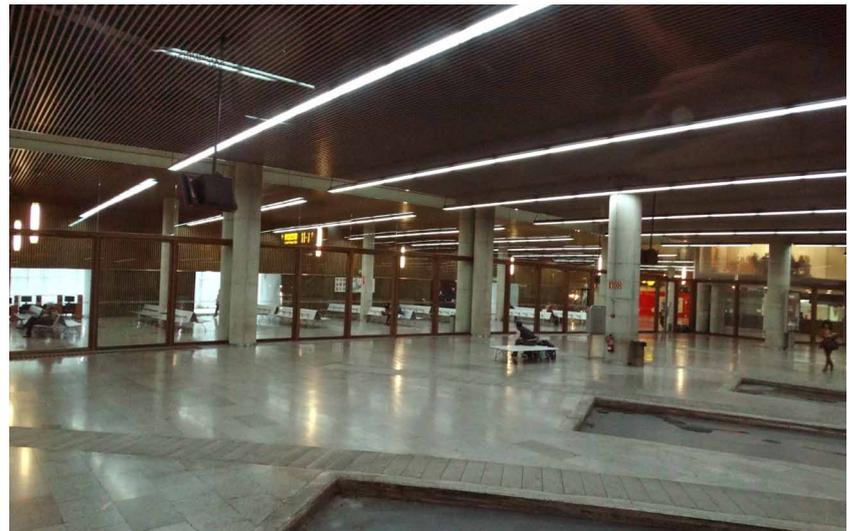




Taxi regular Aguilar de Codés - Los Arcos

En fecha 27 de octubre de 2010, se suscribió un Convenio entre el Gobierno de Navarra, los ayuntamientos de Los Arcos, Aguilar de Codés, Azuelo, Torralba del Río, Espronceda, Desojo, Armañanzas, Torres del Río, El Busto y una taxista de la zona.

Dicho Convenio tenía por objeto que mediante la utilización de los servicios de taxi se mejore la conexión de estos municipios



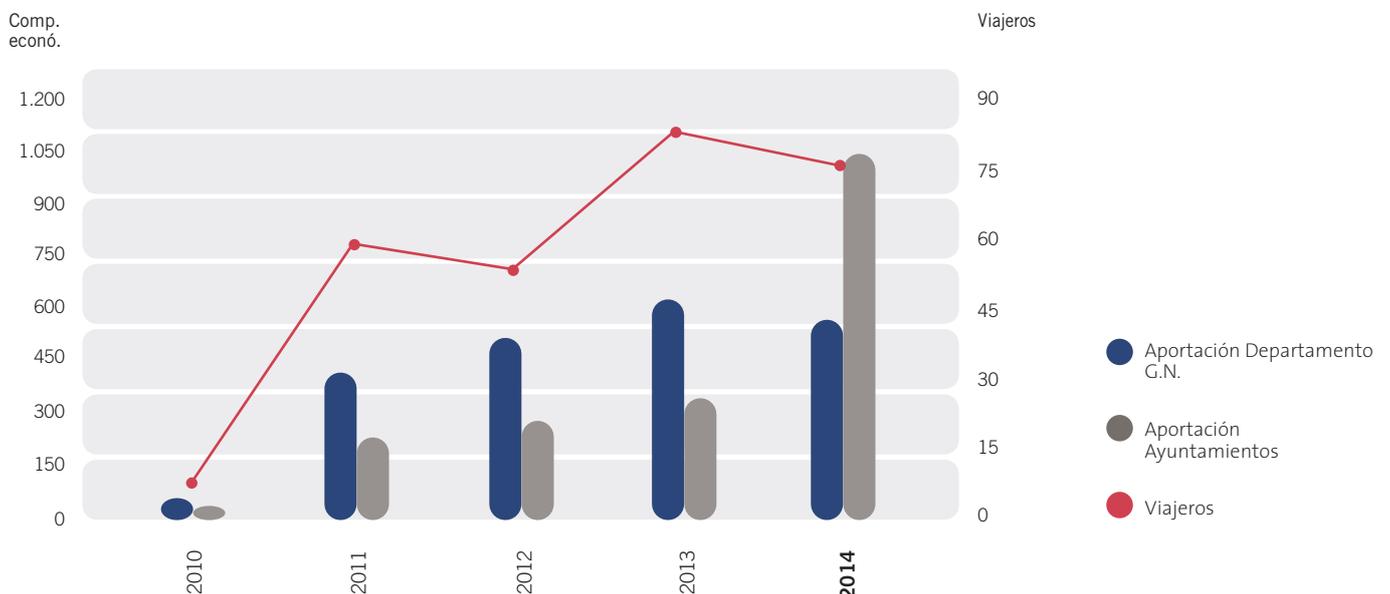
con Los Arcos y con Estella. Para ello se estructuró un servicio a la demanda por plaza con pago individual mediante el cobro a los usuarios de tarifas inferiores a las establecidas para los servicios interurbanos de taxi.

El Convenio agotó su vigencia el día 31 de diciembre de 2010, firmándose nuevos convenios anualmente.

	2010	2011	2012	2013	2014
Viajeros	8	58	53	82	75
Compensación Económica	72,51	626,08	781,80	953,01	1.591,05
Aportación Departamento Gobierno de Navarra	47,13	406,95	508,17	619,46	556,87
Aportación Ayuntamientos	25,38	219,13	273,63	333,55	1.034,18

GRÁFICA 11

Evolución de los viajeros y la compensación económica Taxi Los Arcos 2010 - 2014



CARNET JOVEN

DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL
TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA

20%

de reducción en el precio del
billete en los viajes de los
servicios regulares

16 y 25

es la edad que comprende la
utilización del carnet joven

Desde octubre de 2008 se aplica a los jóvenes entre 16 y 25 años, empadronados en Navarra, una reducción del 30 % en el precio del billete en los viajes de los servicios regulares de transporte interurbano de viajeros por carretera. Esta reducción se aplica a los servicios que realicen las operadoras con concesiones navarras dentro del territorio de la Comunidad Foral de Navarra.

El 1 de enero de 2012 el porcentaje de descuento se redujo al 20%.

La reducción se aplica al recorrido que discurre dentro de la Comunidad Foral de Navarra. Es decir, el descuento se aplica a todo el recorrido si el itinerario de la línea no sale de la Comunidad Foral y en el tramo navarro en las líneas que si lo hace.

En 2009 se amplió la edad para beneficiarse de este descuento, incluyendo en esta medida, destinada a fomentar el uso del transporte público, a los jóvenes de 14 y 15 años.

Para la aplicación del descuento debe presentarse en el momento de la adquisición del billete, la tarjeta que expide la Dirección General de Transportes y que acredita el cumplimiento de los requisitos. Además, el personal de la compañía puede requerir la exhibición de dicha tarjeta en el vehículo.

Estas tarjetas tienen una validez máxima de 3 años, caducando en cualquier caso, en la fecha en que el beneficiario cumpla 26 años.

Esta iniciativa persigue dos objetivos:

- Fomentar el uso del transporte público por los jóvenes.
- Modificar los hábitos de la sociedad futura hacia modelos de transporte más sostenibles.



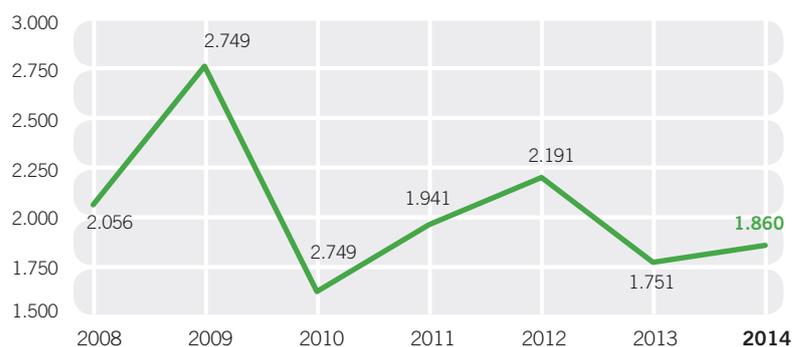
La evolución de carnets solicitados y de subvenciones concedidas destinadas a compensar a las empresas concesionarias desde 2008 hasta 2014 se muestra en la siguiente tabla:

TABLA 1

Evolución solicitud carnet joven

	Solicitudes carnets	Compensación económica
2008	2.056	69.999,18 €
2009	2.749	97.398,42 €
2010	1.605	116.584,74 €
2011	1.941	173.748,30 €
2012	2.191	161.057,84 €
2013	1.751	164.765,53 €
2014	1.860	167.792,80 €
TOTAL	14.153	783.554,01 €

GRÁFICA 1

Evolución solicitud carnet joven



Carnets de transporte joven

1.860

Se solicitaron

6,23%

Más que en 2013

Los nacidos en 1996, el grupo más numeroso

20,81%

del total

18 años

edad de la solicitud

Durante 2014 Pamplona ha sido la población con mayor número de solicitantes, 294 solicitantes lo que representa el 15,81%. Le siguen, Tafalla con 166, Tudela con 138 y Estella con 107 solicitudes.

Durante 2014, el 59% de las solicitudes fueron realizadas por mujeres, 1.106 en total.

El 77% de las tarjetas se solicitaron en castellano, haciendo un total de 1.438.

El número de viajes con carnet joven aplicados en el año 2014 por las empresas operadoras del transporte interurbano con concesión Navarra ha sido de 213.112, supone un descenso del 2,77% sobre 2013 cuando se realizaron 219.178 cancelaciones.

El Gobierno de Navarra tiene habilitado un espacio web, <http://www.cfnavarra.es/prm/transportejoven> en el que está disponible la solicitud y toda la información sobre esta iniciativa: consulta de rutas, empresas concesionarias, dudas y sugerencias.

213.112

son los viajes realizados con carnet joven en el año 2014

El siguiente cuadro muestra el reparto de solicitudes por edad en el momento de petición del carnet:

TABLA 2

Reparto de solicitudes por edad

Edades titulares carnet joven	Solicitudes	Porcentaje
25 años	21	1,13%
24 años	50	2,69%
23 años	91	4,89%
22 años	129	6,94%
21 años	141	7,58%
20 años	138	7,42%
19 años	202	10,86%
18 años	387	20,81%
17 años	295	15,86%
16 años	184	9,89%
15 años	128	6,88%
14 años	94	5,05%
Total	1.860	100%

TRANSPORTE URBANO COMARCAL (TUC)

DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL
TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA



TRANSPORTE URBANO COMARCAL (TUC)

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona es la Administración titular del servicio de transporte urbano en la comarca de Pamplona desde la entrada en vigor de la Ley Foral 8/1998, de 1 de junio, del transporte urbano de la Comarca de Pamplona-Iruñerria, y desde el año 1999 se ha venido explotando por distintas empresas en base a los Planes

de Transporte Urbano Comarcal aprobados por el Gobierno de Navarra.

Desde el 2 de noviembre de 2009 la empresa catalana Transports Ciutat Comtal (TCC) compañía filial de la empresa Moventis, tiene adjudicada la prestación del servicio por un periodo de 10 años.





El TUC da cobertura a los siguientes municipios de la comarca de Pamplona: Ansoáin, Burlada, Huarte, Pamplona, Villava, Barañain, Berriozar, Beriáin, Orkoien, Zizur Mayor, Aranguren, Cizur, Egiés, Valle de Elorz, Ezcabarte, Galar, Berrioplano y Esteribar.

Para prestar este servicio dispone de una flota 100 % de flota accesible que a fecha 31 de diciembre de 2014 era de 139 autobuses. La edad media, en esa misma fecha, era de 7,89 años y la edad máxima de 12,6 años. Anualmente se realiza una encuesta de satisfacción a los usuarios con el transporte urbano,

en la que se mide la valoración global del servicio. La puntuación en el año 2014 ha sido un 7,6 sobre un máximo de 10 puntos, manteniéndose la valoración del año 2013.

Con respecto a los viajeros hay que señalar que durante el año 2014 ha descendido un 1,51%, el total de viajeros transportados, pasando de 33.213.417 usuarios en 2013, a 32.711.053 en 2014. Las personas que han utilizado las líneas diurnas han descendido un 3,90% mientras que los usuarios de las líneas nocturnas han disminuido un 1,47% respecto a 2013.

139

Autobuses del TUC, el 100% de la flota para prestar servicio a Pamplona y su comarca

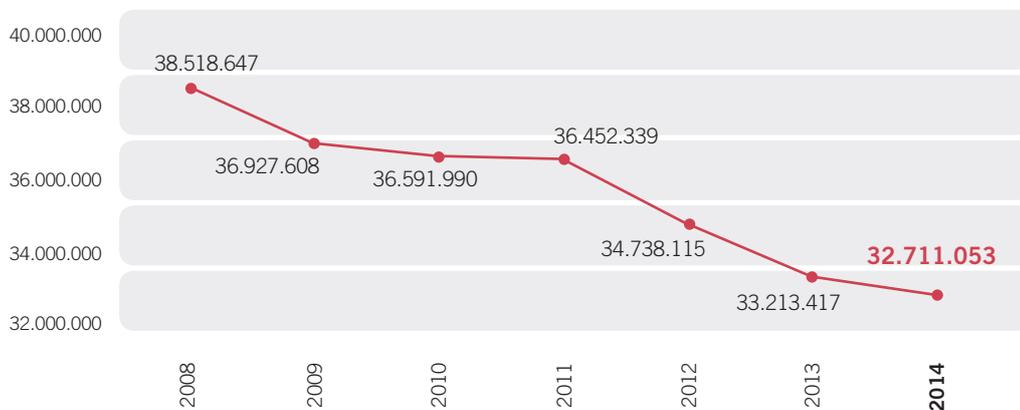
TABLA 1

Evolución viajeros, Transporte Urbano Comarcal

Viajeros	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	% S/Total	Var. 14/13
Líneas diurnas	37.811.004	36.226.084	35.891.516	35.738.779	34.073.702	32.604.492	32.125.883	98,21%	-1,47%
Líneas nocturnas	707.643	701.524	700.474	713.560	664.413	608.925	585.170	1,79%	-3,90%
Total	38.518.647	36.927.608	36.591.990	36.452.339	34.738.115	33.213.417	32.711.053	100,00%	-1,51%

GRÁFICA 1

Evolución de los viajeros T.U.C. 2008 - 2014



El descenso de viajeros durante 2014 se sigue un comportamiento similar al de la mayor parte de los transportes urbanos de otras ciudades similares. Este comportamiento de

descenso continuado desde el año 2008 está directamente relacionado con el descenso en la actividad económica y, por tanto, en la movilidad de las personas.



En el caso de Pamplona, otro factor que ha incidido aún más en este descenso de 2014 ha sido la huelga indefinida del concesionario iniciada el 16 de diciembre de 2013 y finalizada el 8 de enero de 2014, en concreto, según datos de Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, en los 8 primeros días de enero, se perdieron aproximadamente 338.000 viajeros.

En cuanto al tipo de tarifa, el bonobús sigue siendo el billete más utilizado con el 58,82 % del total, siendo las tarifas sociales B mayores de 65 años, D Parados y E Minusválidos las únicas tarifas que ha experimentado un aumento respecto a 2013.

Destaca el descenso de la tarifa especial San Fermín (-10,70%), el nocturno tarjeta (-4,39%) y del billete sencillo (-4,11%).

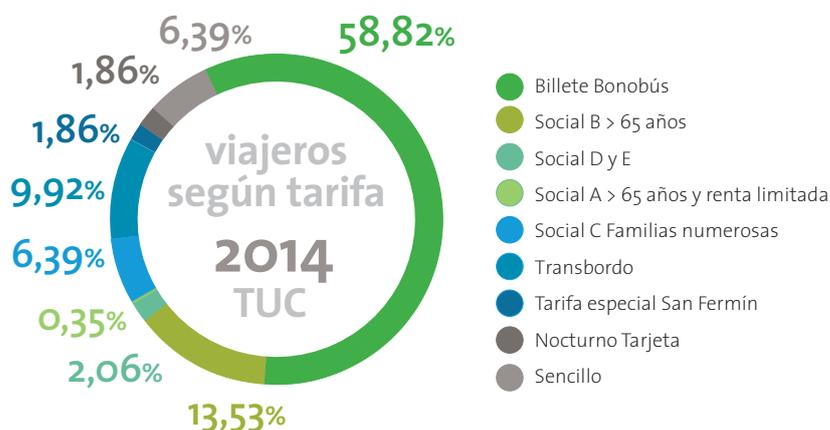


TABLA 2

Distribución de viajeros por tarifas. Transporte Urbano Comarcal

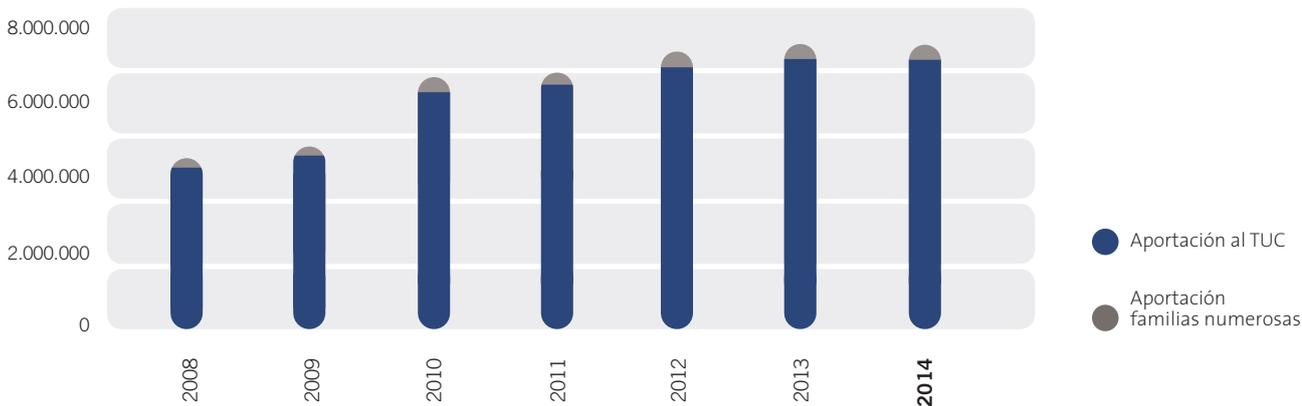
Viajeros según tarifas	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	% S/Total	Var. 14/13
Sencillo	3.730.600	3.020.189	2.712.606	2.528.979	2.354.470	2.082.481	1.996.863	6,10%	-4,11%
Billete Bonobús	24.210.697	22.890.993	23.538.150	23.044.984	21.026.745	19.818.446	19.239.104	58,82%	-2,92%
Social B > 65 años	4.155.854	4.190.517	3.981.623	4.247.218	4.203.527	4.174.927	4.424.663	13,53%	5,98%
Social D parados y E minusválidos	497.922	526.752	517.385	546.763	575.398	621.091	675.460	2,06%	8,75%
Social A > 65 años y renta limitada	298.054	275.625	137.907	139.045	120.890	112.926	114.688	0,35%	1,56%
Social C Familias numerosas	1.731.056	2.006.859	1.872.728	2.049.693	2.035.440	2.102.409	2.091.768	6,39%	-0,51%
Transbordo	3.391.751	3.547.046	3.452.721	3.496.271	3.368.608	3.311.378	3.244.372	9,92%	-2,02%
Tarifa especial San Fermín	502.713	469.627	378.870	399.386	391.560	352.062	314.401	0,96%	-10,70%
Nocturno Tarjeta					661.477	637.698	609.734	1,86%	-4,39%
Total	38.518.647	36.927.608	36.591.990	36.452.339	34.738.115	33.213.418	32.711.053	100,00%	-1,51%

Se presenta a continuación una gráfica en la que se muestra cómo ha evolucionado la aportación económica del Departamento de Fomento a la financiación de los sucesivos Planes de Transporte. Se puede apreciar el importante incremento que se ha producido como consecuencia del incremento de los costes de explotación debido a la mejora en

las prestaciones del servicio, a la aplicación de unas tarifas al usuario moderadas para hacer atractivo el servicio, a la ampliación del servicio para atender a los nuevos desarrollos urbanísticos producidos en la Comarca de Pamplona, y, finalmente, al descenso de viajeros durante los últimos ejercicios.

GRÁFICA 2

Evolución aportación TUC y aportación familias numerosas 2008 - 2014



En el primer semestre de **2014** se modificó la Ley Foral 8/1998 del **TUC** con **importantes novedades**



Como hecho relevante a reseñar, durante el primer semestre de 2014 se tramitó la Ley Foral 11/2014, de 18 de junio, de modificación de la Ley Foral 8/1998 del TUC, significando importantes novedades respecto al procedimiento para la aprobación del Plan de Transporte, el establecimiento de criterios

sobre la financiación del servicio, y la integración del transporte público y el urbanismo. Basándose en esta nueva regulación, la Asamblea General de la Mancomunidad celebrada el 30 de diciembre aprobó el Plan TUC 2015-2016.



GESTIÓN DEL TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL
TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA

GESTIÓN DEL TRANSPORTE

Junta Arbitral de Transportes 2014

La Junta Arbitral de Transportes, en cumplimiento de las funciones que tiene encomendadas y como viene haciendo desde que fue creada en el año 1991 por Decreto Foral 511/1991, de 18 de noviembre, ha continuado durante el año 2014 con la atención y resolución de las reclamaciones que, en función de las competencias que tiene atribuidas, le son presentadas.

En este sentido, conviene recordar que las Juntas Arbitrales del Transporte son órganos de naturaleza administrativa a los que la ley atribuye como principal cometido el de resolver los conflictos de naturaleza mercantil que puedan suscitarse entre las partes en relación con el cumplimiento de contratos de transporte terrestre en cualquiera de sus modalidades o de cualquier otro contrato relacionado con la actividad de transporte efectuado por las llamadas empresas auxiliares y complementarias del transporte.

Durante el año 2014, se han presentado un total de 143 reclamaciones (102 relativas al transporte de mercancías, 35 al transporte de viajeros y 6 de actividades auxiliares y complementarias del transporte), lo cual supone un descenso considerable respecto de las presentadas en 2013, que ascendió a un total de 201.

No obstante, teniendo en cuenta que las reclamaciones presentadas en años anteriores a la crisis rondaba las 100 (en 2008 se presentaron 97 y en 2007, 95), el número sigue siendo elevado.

Este incremento se debe fundamentalmente al aumento de las demandas por impago de portes motivado por la crisis económica, que ha multiplicado igualmente la actividad judicial.

La coyuntura económica ha propiciado el despegue definitivo del arbitraje en España, práctica fundamental para el tráfico mercantil que abarata costes y acorta procesos.

Cuantía media de las reclamaciones **1.883€**

Cuantía media reconocida **1.249€**

Ejecución judicial de laudos **12**

Recurso contra laudos dictados **0**

Solicitudes de depósito **0**

143

reclamaciones en 2014, lo cual supone un descenso considerable respecto al 2013

Tabla 1

Actuaciones de la Junta

Demandas presentadas	143
Decisiones emitidas	40
Acuerdos antes de celebrar la vista	16
Desistimiento	17
Incompetencia de la Junta	2
Imposible la notificación	4
Efecto de cosa juzgada	1
Laudos emitidos	80
Estimatorios	50
Parcialmente estimatorios	25
Desestimatorios	5
Archivados (reclamación no formal)	4
Pendientes de resolución	19

Tabla 2

Motivos de las reclamaciones

Transporte de mercancías	102
Por impago de portes	89
Por extravío o desperfectos en mercancía	8
Por retraso en la entrega	5
Transporte de viajeros	35
Por incumplimiento de horarios y paradas	27
Por extravío o daños en el equipaje	1
Otros motivos	7
Actividades aux. y compl. (alquiler vehículo s/conductor)	6

Pruebas de consejero de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas

Con el fin de aumentar la seguridad del transporte de mercancías peligrosas se creó, con la Directiva 96/35/CE, la figura del experto en el ámbito de este tipo de transporte: el consejero de seguridad. Esta Directiva fue traspuesta a la legislación española mediante el Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable y del recientemente aprobado Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.

Los consejeros de seguridad son los encargados de ayudar en la prevención de riesgos, para las personas, los bienes o el medio ambiente, inherentes a las operaciones de transporte de mercancías peligrosas. En la actualidad, 547 empresas cuentan con esta figura. Bajo la función genérica en pro de la seguridad, las responsabilidades y obligaciones del consejero de seguridad están definidas tanto en el ADR como en el RD 97/2014, y se refieren al examen del respeto a las disposiciones relativas al transporte de mercancías peligrosas y a la asesoría en estas operaciones.

Las funciones del consejero comprenden la revisión de prácticas y procedimientos de la empresa, en relación a las operaciones con mercancías peligrosas, referidos a la: identificación de materias, adquisición de medios de transporte, comprobación de material utilizado, revisión de la formación del personal implicado, elaboración de partes de incidentes o accidentes, etcétera.

Además, el consejero redacta el informe que, con periodicidad anual, las empresas remiten al organismo competente sobre sus operaciones realizadas.

Las labores de consejero de seguridad pueden ser asumidas por personal de la propia empresa o bien por personal externo, sin que se exijan requisitos mínimos de titulación alguna o experiencia previa en el sector, si bien este personal debe contar con un certificado de formación acreditativo, que se obtiene tras la superación de un examen. Cada cinco años, los consejeros de Seguridad deben renovar dicho certificado, también tras aprobar el correspondiente examen. El Servicio de Transportes, de acuerdo a sus competencias en este campo, realiza las siguientes



acciones: divulgación de la necesidad de designación de consejero de seguridad en las empresas afectadas (en el año 2013, se ha incrementado en un 21%, de 451 a 547, el número de empresas navarras con consejero de seguridad designado); convocatoria anual en Navarra de exámenes de primera obtención y renovación del certificado de habilitación de Consejero de Seguridad, exámenes que suelen celebrarse en el mes de noviembre tras la publicación de la convocatoria en el Boletín Oficial de Navarra; control de los datos incluidos en los informes anuales de operaciones con mercancías peligrosas presentados por las empresas; resolución de consultas relacionadas con las mercancías peligrosas, y realización de acciones de inspección en aquellas empresas que no poseen consejero designado o cuyo funcionamiento no se ajusta a la normativa de mercancías peligrosas.

Toda empresa navarra que tenga dudas sobre si su actividad requiere o no la designación de consejero de seguridad puede ponerse en contacto con el Servicio de Transportes del Gobierno de Navarra.

Resumen de datos relativos a la convocatoria de 2014:

Tabla 3

Convalidaciones

Centro	Mercancías	Viajeros
Instituto Cuatrovientos	34	34

Tabla 4

Consejeros de seguridad

RESUMEN CONVOCATORIA

Examen obtención	Carretera	Ferrocarril	Total
Admitidos	72	57	129
Aprobados	56	51	107
Examen renovación	Carretera	Ferrocarril	Total
Admitidos	72	23	95
Aprobados	64	22	86

Tabla 5

Examen de Competencia. Mayo 2014

	Admitidos	Presentados	Aprobados	% Aprob/Adm	% Aprob/Pres
Mercancías	127	110	64	50,39	58,18
Viajeros	19	13	9	47,37	69,23

547

empresas cuentan con consejeros de seguridad



Tabla 6

Subvenciones a la formación 2014

Partida presupuestaria
(gasto aprobado en febrero 2014) **30.000 €**

Acciones subvencionadas	27
Asistentes	305

30.000 euros
es el presupuesto aprobado
para la subvenciones a la
formación en 2014

Tabla 7

Cualificación de conductores

CENTROS HOMOLOGADOS

Centro	Localidad
Arizcuren	Pamplona
Arizcuren 2	Pamplona
Autoescuela Lago 1	Barañain
Autoescuela Lago 4	Burlada
Autoescuela Javier	Irurtzun
Serviprefor	Peralta
Serviprefor	Sangüesa
Serviprefor	Tafalla
UGT Tudela	Tudela

CURSOS

Cualificación inicial Viajeros	1
Cualificación inicial Mercancías	1
Formación continua	4
TOTAL	6

RESUMEN ANUAL CONVOCATORIA 2014

Examen	Presentados	Aprobados	% Aprob/ Present
Mercancías	429	263	61,3%
Viajeros	103	75	72,8%
TOTAL	532	338	63,5%

CONVOCATORIA 2014 (detallado por examen)

Febrero	Admitidos	Presentados	Aprobados	% Aprob/Adm	% Aprob/Present
Mercancías	77	74	48	62,3%	64,9%
Viajeros	20	19	14	70,0%	73,7%
TOTAL	97	93	62	63,9%	66,7%

Abril

Mercancías	109	105	72	66,1%	68,6%
Viajeros	11	11	7	63,6%	63,6%
TOTAL	120	116	79	65,8%	68,1%

Junio

Mercancías	87	77	49	56,3%	63,6%
Viajeros	24	24	19	79,2%	79,2%
TOTAL	111	101	68	61,3%	67,3%

Agosto

Mercancías	58	54	22	37,9%	40,7%
Viajeros	5	5	0	0,0%	0,0%
TOTAL	63	59	22	34,9%	37,3%

Octubre

Mercancías	53	46	22	41,5%	47,8%
Viajeros	15	13	11	73,3%	84,6%
TOTAL	68	59	33	48,5%	55,9%

Octubre

Mercancías	74	73	50	67,6%	68,5%
Viajeros	33	31	24	72,7%	77,4%
TOTAL	107	104	74	69,2%	71,2%



Tabla 8

Transporte escolar**Certificados de acreditación de vehículos para realizar transporte escolar expedidos en 2014**

Certificados	
Autobuses	1.925
Taxis	432
Alquiler con conductor	34
TOTAL	2.391

Autorizaciones para realizar transporte escolar 2014

Autorizaciones	
Solicitudes	635
Aut. Autobuses	420
Taxis	144
Alquiler con conductor	10
Sin autorizar	61

Tabla 9

Transporte laboral 2014

Solicitudes	61
Autorizaciones	61
Laboral	55
Regular de uso especial	6

Tabla 10

Empresas de transportes**Transporte laboral**

Actividad		Número
Mercancías	Público Mercancías pesado MDP	1.632
	Público Mercancías ligero MDL	726
	Privado Mercancías MPC	968
TOTAL Mercancías		3.326
Viajeros	Público Viajeros en autobús VD	42
	Público Viajeros en turismo VT	431
	Alquiler con conductor VTC	6
	Privado Viajeros VPC	7
	Público Ambulancias VS	6
	Privado Ambulancias VSPC	1
TOTAL Viajeros		493
Operador de transportes		125
TOTAL		3.944

Tabla 11

Autorizaciones de transporte vigentes

Tipo de vehículo		Número
Mercancías	Público Mercancías pesado MDP	4.423
	Público Mercancías ligero MDL	942
	Privado Mercancías MPC	1.778
TOTAL Mercancías		7.143
Viajeros	Público Viajeros en autobús VD	556
	Público Viajeros en turismo VT	431
	Alquiler con conductor VTC	57
	Privado Viajeros VPC	10
	Público Ambulancias VS	93
	Privado Ambulancias VSPC	16
TOTAL Viajeros		1.163
TOTAL		8.306



ACTUACIONES EN MATERIA DE INSPECCIÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL
TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA

El Gobierno de Navarra en abril de 2014 puso en marcha el X Plan de Inspección de transporte por carretera, con el objetivo de garantizar en la Comunidad Foral el cumplimiento de la nueva normativa reguladora estatal, disminuyendo las conductas con mayor tendencia infractora y las que inciden de forma directa en las condiciones de competencia del mercado de transportes. Con él, se busca mejorar la seguridad y la lucha contra el intrusismo.



X PLAN DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Se trata de una adaptación del Plan de Inspección Estatal, que incorpora las novedades previstas en la Ley 9/2013, de 4 de julio por la que modifica parcialmente la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Los principios generales que determinan las actuaciones contempladas en el Plan de Inspección de Transportes de Navarra son los siguientes:

- 1 Mejora del grado de cumplimiento de la normativa y de la seguridad.
- 2 Ordenación del mercado del transporte y erradicación de conductas que afecten a la libre competencia entre las empresas, así como del intrusismo.
- 3 Conseguir un transporte de calidad de viajeros y mercancías.
- 4 Continuar con la formación de los servicios de inspección y control.
- 5 Potenciar la coordinación y colaboración con las inspecciones de Hacienda, Trabajo y Seguridad Social.
- 6 Potenciar la coordinación y colaboración con otros Departamentos del Gobierno de Navarra.

11.000

vehículos controlados en 2014 por Guardia Civil y Policía Foral en actuaciones en carretera (transporte público de mercancías o viajeros en Navarra)

Destacan como novedades en el Plan de 2014 la rebaja general del importe de las sanciones y una revisión de éstas para adaptarlas a la legislación de la Unión Europea, particularmente en materia de tiempos de conducción y descanso. También ha habido cambios en el régimen de responsabilidad administrativas por la comisión de infracciones, previsión de tramitación electrónica de los procedimientos, cambios en el régimen de pago y pago anticipado en carretera con un descuento del 30%. En el ámbito del transporte de viajeros también se han producido novedades en relación con la inspección.

En los últimos años ha ido disminuyendo el número de infracciones y se detecta un mayor cumplimiento de la normativa de transportes, lo que implica un menor número de denuncias y de expedientes sancionadores tramitados. Para la inspección es prioritario identificar dónde se encuentran las bolsas de fraude y las conductas que distorsionan la competencia.

Por lo que respecta a actuaciones en carretera, en 2014 Guardia Civil y Policía Foral han controlado al menos 11.000 vehículos que realizan transporte público de mercancías o viajeros en Navarra y se han mantenido los controles respecto a los vehículos que tengan adscritas tarjetas de servicio privado complementario.

Además, durante la ejecución del plan se han controlado al menos 12.000 tacógrafos en carretera y se inspeccionaron los tiempos de conducción y descanso, así como los excesos de peso, el transporte realizado por no residentes, el transporte escolar y de menores. También se ha revisado en carretera el certificado de conductor de tercer país a todos los vehículos examinados, que sean conducidos por profesionales de países no pertenecientes a la Unión Europea. En cuanto a las condiciones de prestación de servicios en las líneas de transporte de viajeros habitualmente se lleva a cabo una campaña específica.

En el caso de transporte de mercancías peligrosas se verificó especialmente que no fueran con exceso de peso y que las estibas estuvieran hechas de forma adecuada y segura, además de comprobar con rigor la documentación. Finalmente, en 2014, al igual que se hizo por primera vez en 2012, se procedió a realizar una campaña específica de control del servicio de taxi, tanto urbano como interurbano.



Otro tipo de actuaciones son las relativas a la inspección de transportes en las empresas. Con carácter general se dedica atención preferente al tratamiento de las empresas denominadas de “alto riesgo”, es decir, empresas reincidentes en la comisión de infracciones. Durante 2014 se controlaron al menos el 3% de las jornadas de trabajo, que en Navarra asciende a un total de 47.709 jornadas. También se controló el certificado de conductor de terceros países. En cuanto a las denuncias, se prioriza el examen de aquellas que presenten las asociaciones profesionales y particulares que ostenten un interés legítimo (en 2013 se presentaron seis denuncias), y se atienden cuantas reclamaciones se presenten por los usuarios de los servicios de viajeros (en 2013 ascendieron a 537).

Incorporación de nuevas tecnologías

Entre los objetivos prioritarios del Plan Nacional de Inspección destaca la potenciación e incorporación de nuevas tecnologías a la actuación inspectora. Por otro lado, se subraya la colaboración con las inspecciones de otros departamentos de la Administración de la Comunidad Foral y otras administraciones que favorezcan la competencia leal en el sector.

El Plan de Inspección es objeto de un seguimiento periódico. Mensualmente, las fuerzas y cuerpos encargados de la vigilancia en carretera remiten los datos que son requeridos por la Inspección de transportes, y, el Servicio de Transportes procede a realizar el análisis y la valoración de las actuaciones practicadas. Asimismo, los datos son remitidos al Ministerio de Fomento.

Según datos facilitados por el Ministerio de Fomento, en los últimos tres años ha habido en España una reducción superior al 8% en el parque de vehículos de mercancías autorizados.

Las campañas inspectoras realizadas durante 2014 fueron las siguientes:

- **Control de transporte escolar:** 5-16 de mayo y 17-30 de noviembre.
- **Taxi:** 13-21 de septiembre.

En cuanto a las campañas del Plan de Inspección cabe destacar las dos campañas realizadas durante el año 2014 en coordinación con Policía Foral, Guardia Civil y Policía Municipal de Pamplona.

En los últimos tres años ha habido en España una **reducción superior al 8%** en el parque de **vehículos de mercancías autorizados**

Tabla 1

Campañas inspectoras realizadas en 2014

Campaña	Fecha	Tema	Vehículo objetivo
ECR-TISPOL	10 al 16 de febrero	Genérico	Autobuses
ECR	10 al 16 de marzo	Fraude y manipulación	Camiones
ECR	14 al 20 de abril	Cabotaje	Camiones y autobuses
ECR-TISPOL	21 al 27 de julio	Genérico	Autobuses
ECR	22 al 28 de septiembre	Mercancías peligrosas	Camiones
Peso / Larga duración	20-21-22 de mayo	Excesos de Peso	Camiones
CCAA	9 de abril	Genérico	Camiones y autobuses
CCAA	11 de junio	Genérico	Camiones y autobuses
CCAA	10 de julio	Genérico	Camiones y autobuses
CCAA	10 de septiembre	Genérico	Camiones y autobuses
CCAA	12 de noviembre	Genérico	Camiones y autobuses
CCAA	3 de diciembre	Genérico	Camiones y autobuses



490

vehículos controlados
en las rutas de 133
centros educativos



Control del transporte escolar

El Transporte Escolar constituye una de las actividades de transporte público de mayor interés social por afectar, entre otros aspectos, a la seguridad de menores y porque garantiza el derecho a la educación del alumnado en los ciclos de enseñanza obligatoria en todas las poblaciones de la Comunidad Foral. Además, en ámbitos urbanos es un servicio que ofrecen centros y Apymas que mejora la movilidad en los entornos de dichos centros y permite la conciliación familiar.

La Administración de la Comunidad Foral debe velar por la correcta prestación de estos servicios conforme a las regulaciones vigentes, muy especialmente en lo referente a la seguridad.

Esta iniciativa se encuadra en el **Plan de Acción 2014 de la Estrategia Navarra de Seguridad Vial** y en el **Plan de Inspección de Transportes de Navarra**. En las campañas desarrolladas durante el curso 2013-2014, los agentes controlaron un total de 490 vehículos que realizaban las rutas de 133 centros educativos.

En sus controles, los agentes controlaron especialmente la figura del acompañante de los menores, figura que se encuentra regulada en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores. Esta persona debe conocer los mecanismos de seguridad del vehículo en caso de emergencia y tiene que situarse en una plaza junto a la puerta central o trasera del vehículo, es decir, no debe ocupar las primeras filas ni situarse al lado del conductor.

También es necesario que el acompañante desempeñe correctamente sus funciones,

especialmente, las relacionadas con el control y vigilancia de los menores durante los momentos de subida y bajada del vehículo. Cabe destacar que, según datos de la DGT, el 90% de los accidentes en el transporte escolar se producen cuando los escolares suben o bajan del vehículo, o en los instantes inmediatos. En muchos casos son atropellos causados por una distracción del menor, del conductor o de los padres. Por todo ello, se facilitó a todos ellos un folleto con unas indicaciones básicas sobre el correcto desempeño de sus funciones

Asimismo, se prestó especial atención a los elementos de seguridad y condiciones técnicas del vehículo, según lo dispuesto en la normativa (apertura de puertas, dispositivos de emergencia, antigüedad máxima, estado de los neumáticos, etc.). Asimismo, durante las campañas se hizo especial hincapié en el uso del cinturón de seguridad, cuya utilización está mejorando de forma continua y del que están dotados prácticamente el 100% de los vehículos destinados al transporte escolar en Navarra.

Por lo que respecta al control de autorizaciones y demás documentación, las empresas de transporte han de contar con la autorización administrativa que otorga, en su caso, la Dirección General de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda. Esta autorización es preceptiva y para su concesión la empresa ha de acreditar la antigüedad de los vehículos, las características técnicas de los mismos, disponer de la inspección técnica de vehículos correspondiente y disponer del seguro de responsabilidad civil ilimitada.

Campaña de inspección de servicios de taxi

Durante los meses de septiembre y octubre, se llevó a cabo la campaña de inspección de servicios de taxi tanto urbanos como interurbanos que operan en la Comunidad Foral.

Se trató de detectar prácticas fraudulentas, como la circulación de los vehículos “piratas”.

Esta medida se enmarca dentro del Plan de Inspección de Transportes que anualmente aprueba el Departamento de Fomento a través de la Dirección General del Territorio, Movilidad y Vivienda. La campaña cuenta con la colaboración de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, Policía Foral, Policías Municipales de Pamplona y Tudela y Guardia Civil.

Los objetivos de la campaña son, entre otros, la detección e inmovilización de los conocidos como “taxis pirata”, que se identificaron en la campaña de control del taxi que por primera vez se llevó a cabo en el año 2012. Esta actividad está tipificada como infracción muy grave en la Ley Foral del Taxi, ya que no cuenta con las garantías legales y de seguridad previstas (aplicación de tarifas oficiales, disposición de libros de reclamaciones, cobertura de seguros obligatorios...) con el riesgo que esto implica para los usuarios. Y porque, además, supone una competencia desleal para los taxistas que operan con licencia.

Por primera vez, y en virtud del artículo 63 de la Ley Foral 22/2013, de 2 de julio, de modificación de la Ley Foral 9/2005, de 6 de julio, del Taxi, es posible inmovilizar a estos vehículos. Otra de las novedades que introduce la norma es que el conductor de un “taxi pirata” también es responsable de la infracción aunque no sea el titular del vehículo.

Otro de los objetivos de la campaña es el control de las infracciones más frecuentes como, por ejemplo, no llevar expuesto el cuadro de tarifas e incumplir el régimen tarifario. Esto, a su vez, está relacionado con la entrega obligatoria al usuario del ticket en el que figuren los datos de la carrera. La finalidad no es otra que proteger al ciudadano ante posibles abusos, y a los taxistas, frente a la competencia desleal dentro del propio sector.

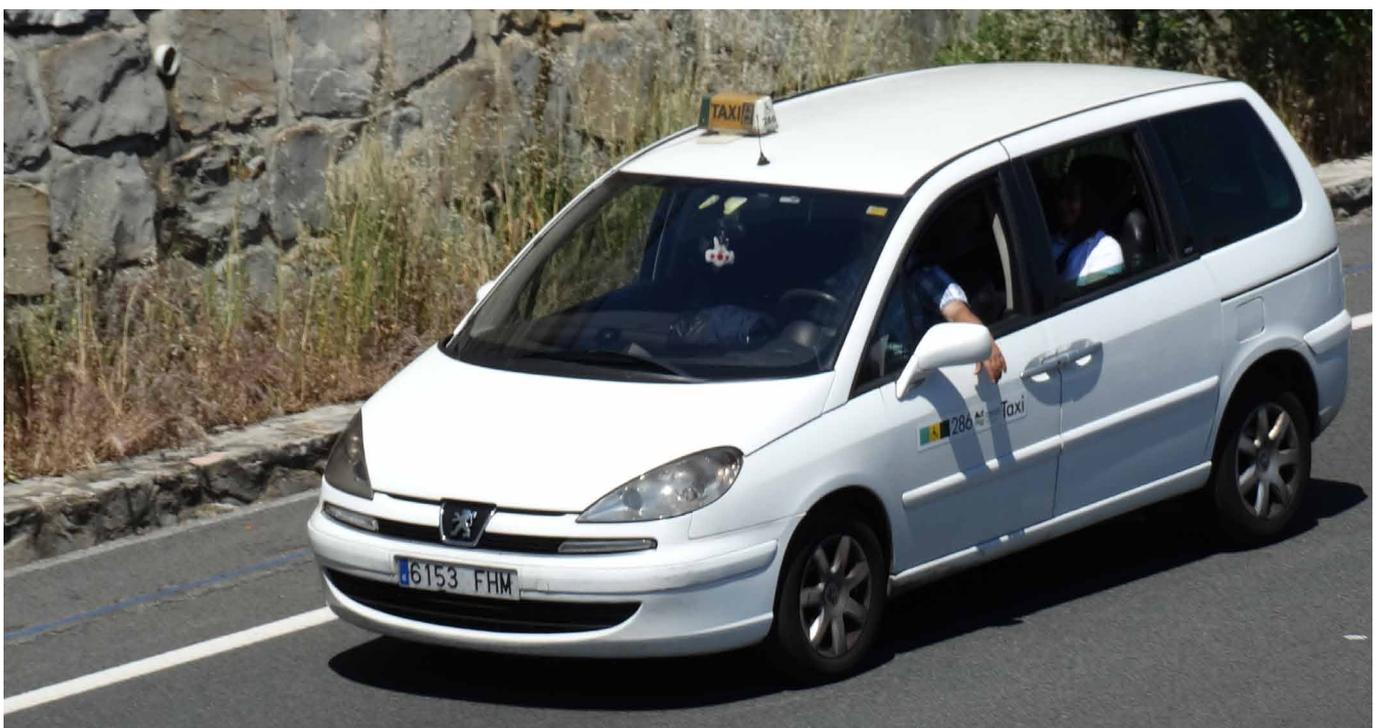
Del mismo modo, se verifica la instalación del taxímetro, obligatorio tras la modificación de 2013 de la Ley del Taxi, salvo que el ayuntamiento al que esté adscrito el titular de la licencia le haya eximido expresamente.

El colectivo de taxistas cuenta en Navarra con un total de 448 licencias en 2014, de las que 313 operan en el área de prestación conjunta del servicio de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

448

licencias
en 2014
para el colectivo
de taxistas
de Navarra

1
pie de foto



Análisis de la tramitación de expedientes sancionadores 2014

Los expedientes sancionadores que se incoan y tramitan por parte de la Inspección de Transportes pueden tener su origen en un boletín de denuncia (consecuencia del control en carretera) o en un acta de inspección (consecuencia del control en empresa, denuncias de particulares y reclamaciones de viajeros).

Para la tramitación de los expedientes sancionadores se cuenta con un programa específico, dada la especificidad del procedimiento y el elevado número de expedientes incoados (3.768 en 2014). En este sentido, se trabaja en la actualización y mejora del programa de forma continua a lo largo del año.

Durante el año 2014 fueron remitidos por parte de la Guardia Civil y de la Policía Foral un total de 4.373 boletines de denuncia (4.009 en 2013). Por parte de la Inspección de Transportes se levantaron, asimismo, actas de inspección.

Por otro lado, se recibieron 214 reclamaciones de viajeros (importante descenso respecto a las 531 reclamaciones recibidas en 2013), algunas de las cuales dieron lugar a la incoación de un procedimiento sancionador.

Así, el número total de expedientes incoados desde la Inspección de Transportes ascendió a:



Expedientes por grupos de infracciones



Ingresos por sanciones durante el año 2014

Durante el año 2014, se han ingresado 2.199.326,90 euros en base a los expedientes sancionadores tramitados por la Inspección de Transportes. Debe destacarse que este importe no corresponde necesariamente a procedimientos incoados durante el año 2014, sino que se refiere al importe total ingresado durante dicho año natural a través de los distintos procedimientos de cobro: anticipado con descuento, normal o en vía de apremio.

Por su parte, el importe total de las sanciones impuestas (no necesariamente cobradas) con motivo de expedientes sancionadores tramitados en 2014 ascendió a 2.567.266,00 euros.

Las sanciones impuestas con motivo de expedientes sancionadores tramitados en 2014 ascendió a 2.567.266,00 euros



MERCANCÍAS PELIGROSAS

DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL
TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA



MERCANCÍAS PELIGROSAS

Consejeros de Seguridad

Durante el año 2014, siguiendo la línea de trabajo marcada en años anteriores sobre concienciación del riesgo potencial que presentan las operaciones (cargas, descargas y transporte) de mercancías peligrosas, se ha continuado informando a las empresas sobre la necesidad de disponer de un Consejero de Seguridad, persona que velará porque las citadas operaciones se realicen con la mayor seguridad posible.

En este sentido, en el año 2014, al ser los líquidos inflamables de la Clase 3 la mercancía peligrosa más habitual en Navarra, se ha intentado controlar a aquellas empresas que disponen en sus instalaciones de depósitos de combustibles. Asimismo, también se ha iniciado un proceso de control de empresas

que disponen de depósitos para gases de la Clase 2.

Como se observa en la siguiente tabla, durante los últimos 5 ejercicios el incremento del número de empresas que cuentan con la figura del Consejero de Seguridad ha sido constante:

Tabla 1

Empresas que cuentan con la figura del Consejero de Seguridad

	2010	2011	2012	2013	2014
Nº empresas	432	443	451	547	590
% incremento sobre año anterior	1,89	2,55	1,81	21,28	7,86

Informes Anuales

Una de las obligaciones que tienen las empresas que tienen actividad con mercancías peligrosas es la presentación, en el primer trimestre del año, de un Informe Anual relativo a las operaciones de carga, descarga y/o transporte efectuadas durante el año anterior.

Durante el año 2014 se ha seguido controlando la presentación en plazo del citado informe y, en los casos de incumplimiento, se ha intentado determinar los motivos del mismo.

Siguen siendo los principales motivos de incumplimiento la declaración de concurso o cese de actividad de las empresas.

La evolución del número de Informes Anuales presentados y no presentados durante estos últimos 5 años es la siguiente:

Tabla 2

Evolución del número de Informes Anuales

	2010	2011	2012	2013	2014
Nº empresas	432	443	451	547	590
Informes presentados	385	419	435	532	585
Informes NO presentados	47	24	16	15	5
Proporción (%) entre Informes presentados y no presentados	10,88	5,42	3,55	2,74	0,85





Operaciones de Carga y Descarga realizadas en Navarra

Atendiendo a los datos incluidos por las empresas en sus respectivos Informes Anuales, las cantidades de mercancías peligrosas cargadas o descargadas en Navarra durante el año 2014 son las siguientes:

Se observa, como en años anteriores, que las mercancías de la Clase 3 “Líquidos inflamables”, donde se agrupan productos como gasolina y gasóleo, representan el mayor porcentaje de mercancías peligrosas en Navarra, tanto en carga (92,5%) como en descarga (78,68%).

Tabla 3

Mercancías peligrosas cargadas o descargadas en Navarra

Clase de mercancía peligrosa		*Carga Tm.	%	*Descarga Tm.	%
Clase 1	Materias y objetos explosivos	7,08	0,00	511,56	0,05
Clase 2	Gases	6452,59	0,81	75.309,27	6,78
Clase 3	Líquidos inflamables	735.144,1	92,5	873.635,21	78,68
Clase 4.1	Materias sólidas inflamables	211,43	0,03	1.581,06	0,14
Clase 4.2	Materias que pueden experimentar inflamación espontánea	183,65	0,02	274,45	0,02
Clase 4.3	Materias que al contacto con el agua desprenden gases inflamables	2.932,3	0,37	178,61	0,02
Clase 5.1	Materias comburentes	4.812,6	0,61	7.035,28	0,63
Clase 5.2	Peróxidos orgánicos	29,87	0,00	107,63	0,01
Clase 6.1	Materias tóxicas	823,23	0,10	3.626,46	0,33
Clase 6.2	Materias infecciosas	217,39	0,03	0,00	0,00
Clase 7	Materias radiactivas	0,61	0,00	0,61	0,00
Clase 8	Materias corrosivas	37.575,49	4,73	113.316	10,21
Clase 9	Materias y objetos peligrosos diversos	6.360,19	0,80	34.793,88	3,13
Totales		794.566,88	100	1.110.370,02	100

* Datos a fecha 30/07/15. Estas cantidades pueden ser ligeramente superiores debido al posible retraso de algunas CCAA en la grabación de datos de informes anuales presentados en formato papel.

Accidentes

Durante el año 2014 no ha habido ningún accidente o incidente notificado.

MOVILIDAD LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS



Movilidad Logística y Transporte. Absorción de ANL por parte de NASUVINSA

La Agencia Navarra del Transporte y la Logística, sociedad pública adscrita al departamento de Fomento del Gobierno de Navarra, que desde el año 2008 es el ente promotor de las infraestructuras, centralizador y supervisor de todos los servicios logísticos públicos de la Comunidad Foral de Navarra, es absorbida en julio de 2014 por parte de NASUVINSA.

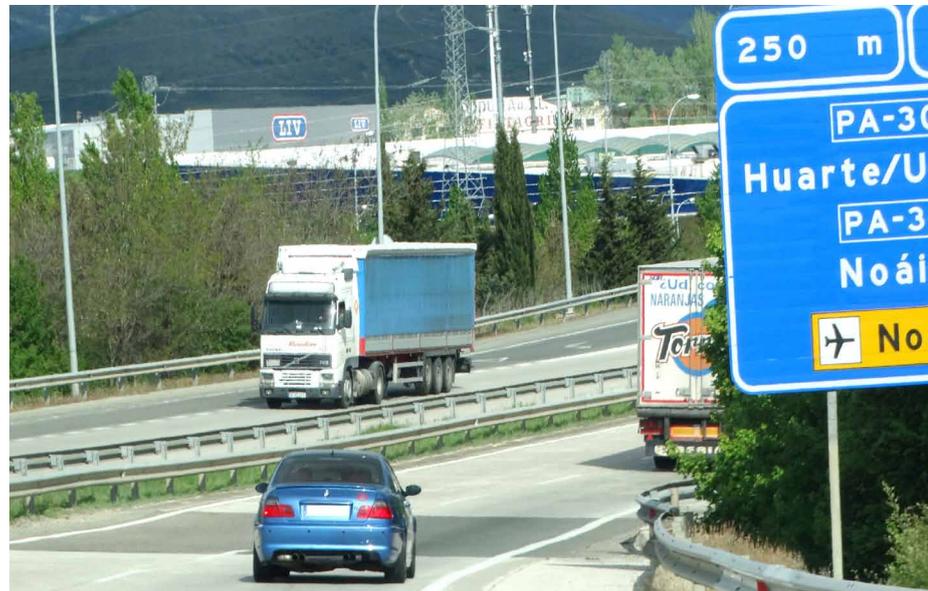
Desde el Departamento de Fomento se propone integrar en el Observatorio Territorial de Navarra (OTN) la temática de Movilidad, Logística y Transporte (MLT). Para ello, se aprovecha la estructura del Consejo Social de Política Territorial (CSTP); Investigación, Proyectos europeos, Centro de Recursos territoriales, Sistema de evaluación territorial, creándose una **nueva Línea estratégica en el OTN**, que desarrolla estrategias e integración ANL-OTN, formación y comunicación; asistencia técnica al departamento de Fomento, Redes, y seguimiento del sector.



Apoyo de gestión al CSPT

Se organizó el II Seminario del CSPT (15 de diciembre) con temáticas territoriales:

- 1 Evaluación Regional.
- 2 Áreas de Actividad Económica (AAE).
- 3 Movilidad, Logística y Transporte (MLT).





Proyecto Europeo CFA-EFFIPLAT

El departamento de Fomento del Gobierno de Navarra, presentó en abril de 2011, de forma conjunta con otros diez socios de España, Francia, Irlanda, Portugal y Reino Unido, la candidatura del Proyecto CFA-EFFIPLAT, “Red para la Promoción y el Desarrollo del Corredor Ferroviario Atlántico de Mercancías” a la tercera convocatoria de proyectos del Programa de Cooperación Transnacional **ESPACIO ATLÁNTICO 2007-2013**.

El proyecto CFA-EFFIPLAT, liderado por el Gobierno Vasco, persigue la **creación de una red de cooperación transnacional** que incluya entidades públicas, gestores de infraestructuras de transporte y operadores públicos y privados, cuyo objetivo sea la promoción y desarrollo del corredor ferroviario atlántico de mercancías, en concertación con los puertos y las plataformas logísticas del Arco Atlántico.

Aunque en inicio figuró como socio el Gobierno de Navarra (Departamento de Fomento, Dirección General de Transportes), en junio de 2013 -y según la indicación del departamento de Fomento- pasa a adherirse como socio NASUVINSA, de cuya coordinación y supervisión se encarga el OTN, en colaboración con la Agencia Navarra del Transporte y la Logística (ANL).

El **objetivo del proyecto** es promover la interoperatividad y la continuidad de las redes de transporte existentes, y la intermodalidad del transporte marítimo, ferroviario, aéreo y por carretera.

El proyecto tiene un **período de ejecución de 29 meses** (de octubre 2012 a marzo 2015)





Rediseño de las líneas de transportes interurbanos de viajeros: **Baztán, Estella, Tudela y Ribera Alta**

Revisión del Plan Integral de Transporte de Viajeros de Navarra. PITNA

Uno de los principales objetivos del Gobierno de Navarra en materia de transportes es la **mejora de la movilidad de los ciudadanos**, mediante la oferta de un transporte público de calidad y asegurando la accesibilidad necesaria para el desarrollo socioeconómico del sistema y el progresivo aumento de la calidad de vida.

El Gobierno de Navarra ha comenzado un proceso de rediseño de las líneas de transportes interurbanos de viajeros. Esta nueva organización se desarrolla en este momento debido a que durante **el año 2014 se cumplen los plazos de los contratos y sus correspondientes prórrogas de las empresas concesionarias** o autorizadas de transporte y es necesario volver a convocar concursos.

La nueva organización de las líneas se basa en la experiencia de los técnicos del Servicio de Transportes del Departamento de Fomento y del Departamento de Educación del Gobierno de Navarra, del trabajo realizado en el Plan Integral de Transporte Interurbano de Viajeros de la Comunidad Foral de Navarra (PITNA) y en el conocimiento de los agentes locales de cada una de las zonas de transportes.

Desde NASUVINSA-OTN se colabora con la Dirección General de Transportes del departamento de Fomento en la revisión del PITNA. Las acciones realizadas por el OTN en el marco de la revisión del PITNA a lo largo de 2014 se han centrado en los **corredores de Baztán, Estella, Tudela y de la Ribera Alta**.

Las **acciones más relevantes**, en función de las fases del Plan de Trabajo, han sido los estudios de integración de las líneas actuales de viajeros y escolar, el diseño de las nuevas propuestas de líneas regulares, y el diseño y desarrollo del Plan de Participación.



Nueva línea estratégica de Movilidad, Logística y Transporte. MLT

A partir de la incorporación de la temática de Movilidad, Logística y Transporte (MLT) en el Observatorio Territorial de Navarra (OTN) se estableció una **nueva Línea Estratégica sobre Movilidad, Logística y Transporte**. El objetivo es la integración de ANL en la estructura del OTN, así como la definición de estrategias, planes de trabajo y gestión en MLT.

Respecto a la **formación y comunicación**, se ha elaborado una **base de datos del sector**, **se ha comunicado la absorción de ANL por parte de NASUVINSA-OTN** y de la actividad realizada. Se han seguido las noticias de prensa de MLT, y se ha establecido un **Boletín de Noticias (MLT)** en Scoop.it, que se envía quincenalmente al sector.

En cuanto a la **asistencia técnica al departamento de Fomento**, se han elaborado documentos técnicos sobre el **Corredor Ferroviario Atlántico (CFA) en relación con Redes Transeuropeas de Transporte TEN-T**, Nodo Intermodal de Pamplona (NIP) y convenios con ADIF.

Sobre el establecimiento de redes, y la interlocución con el sector, se ha retomado el contacto con el sector, y se han mantenido reuniones con ACTE (Asociación de Centros de Transporte de España), ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias) y la **Fundación MODERNA**.

Para el **seguimiento del Sector** se han definido inicialmente **23 indicadores** económicos, laborales, de actividad, medioambientales y de Infraestructuras, ferrocarril e intermodalidad. De estos derivarán otra serie de subindicadores, que permitirán obtener una radiografía completa del sector, y que se integrarán en el **Sistema de Indicadores Territorial de Navarra (SIOTN)**.

Líneas estratégicas del sector:

- 1 Formación y comunicación.
- 2 Asistencia técnica.
- 3 Contacto con el sector.
- 4 Sistema de Indicadores Territoriales de Navarra.

TRANSPORTE AÉREO

DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL
TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA



Aeronaves

El tráfico de aeronaves en el Aeropuerto de Pamplona fue de 3.005 vuelos durante año 2014, cifra un 11,64% inferior a la del año 2013, tal como recoge la siguiente tabla.

La evolución mensual ha sido muy irregular, registrando descensos muy marcados hasta del 36,39%, en enero de 2014, hasta incrementos del 8,92% en noviembre del mismo año.

TABLA 1

Aeronaves, entradas y salidas. Pamplona 2014

	DOMÉSTICO			UE			EXTRA UE			TOTAL 2014	TOTAL 2013	% Variación 14/13
	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total			
Enero	188	11	199	11	11	11	0	0	0	201	316	-36,39%
Febrero	188	13	201	13	13	13	0	2	2	225	256	-12,11%
Marzo	209	26	235	26	26	26	0	2	2	244	268	-8,96%
Abril	216	17	233	17	17	17	0	5	5	262	391	-32,99%
Mayo	248	24	272	24	24	24	0	1	1	296	370	-20,00%
Junio	254	19	273	19	19	19	0	5	5	295	278	6,12%
Julio	276	31	307	31	31	31	0	4	4	332	327	1,53%
Agosto	170	10	180	10	10	10	0	3	3	198	228	-13,16%
Septiembre	217	20	237	20	20	20	0	0	0	254	284	-10,56%
Octubre	248	11	259	11	11	11	0	2	2	268	274	-2,19%
Noviembre	206	12	218	12	12	12	0	3	3	232	213	8,92%
Diciembre	167	18	185	18	18	18	0	1	1	198	196	1,02%
Totales	2.587	212	2.799	212	212	212	0	28	28	3.005	3.401	-11,64%



Pasajeros

Los pasajeros del Aeropuerto de Pamplona descendieron 10,98 % durante el año 2014, pasando de 150.894 en el año 2013 a 134.323 euros en el año 2014. La siguiente tabla muestra la variación mensual de este parámetro.



TABLA 2

Pasajeros, entradas y salidas. Pamplona 2014

	DOMÉSTICO			UE			EXTRA UE			TOTAL 2014	TOTAL 2013	% Variación 14/13
	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total			
Enero	8.276	259	8.535	0	4	4	0	0	0	8.539	11.398	-25,08%
Febrero	8.732	285	9.017	184	109	293	0	8	8	9.318	9.338	-0,21%
Marzo	10.191	482	10.673	67	43	110	0	2	2	10.785	10.386	3,84%
Abril	9.870	232	10.102	0	1.283	1.283	0	443	443	11.828	15.588	-24,12%
Mayo	11.556	760	12.316	0	44	44	0	12	12	12.372	15.445	-19,90%
Junio	12.261	234	12.495	0	220	220	0	169	169	12.884	15.417	-16,43%
Julio	15.505	793	16.298	0	490	490	0	8	8	16.796	18.131	-7,36%
Agosto	8.890	19	8.909	0	45	45	0	165	165	9.119	10.858	-16,02%
Septiembre	11.390	157	11.547	0	47	47	0	0	0	11.594	13.969	-17,00%
Octubre	11.462	117	11.579	0	30	30	0	12	12	11.621	11.398	1,96%
Noviembre	10.488	23	10.511	0	154	154	0	20	20	10.685	10.577	1,02%
Diciembre	8.244	53	8.297	0	481	481	0	4	4	8.782	8.389	4,68%
Totales	126.865	3.414	130.279	251	2.950	3.201	0	843	843	134.323	150.894	-10,98%



Mercancías

El transporte aéreo de mercancías en Navarra es muy poco significativo. Durante 2014 movió en total 8,28 toneladas, lo que supone un fuerte incremento respecto a 2013.

Las principales entradas y salidas de mercancías se registraron en mayo, junio y julio en el mercado internacional, tal como muestra la siguiente tabla.

TABLA 3

Mercancías, entradas y salidas (Kg). Pamplona 2014

	INTERIOR			INTERNACIONAL			EXTRA UE			TOTAL 2014	TOTAL 2013	% Variación 14/13
	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total			
Enero	19	0	19	0	0	0	0	0	0	19	128	-85,16%
Febrero	5	0	5	0	0	0	0	0	0	5	928	-99,46%
Marzo	31	0	31	0	0	0	0	0	0	31	150	-79,33%
Abril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	935	-100,00%
Mayo	0	0	0	0	3.533	3.533	0	0	0	3.533	24	14620,83%
Junio	15	0	15	0	2.776	2.776	0	0	0	2.791	25	11064,00%
Julio	26	0	26	0	1.438	1.438	0	0	0	1.464	11	13209,09%
Agosto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Septiembre	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	4	-75,00%
Octubre	7	0	7	0	0	0	0	0	0	7	578	-98,79%
Noviembre	0	0	0	0	200	200	0	0	0	200	39	412,82%
Diciembre	6	0	6	0	220	220	0	0	0	226	0	-
Totales	110	0	110	0	8.167	8.167	0	0	0	8.277	2.822	193,30%



8,28

Toneladas de mercancías se movieron en 2014 a través del transporte aéreo

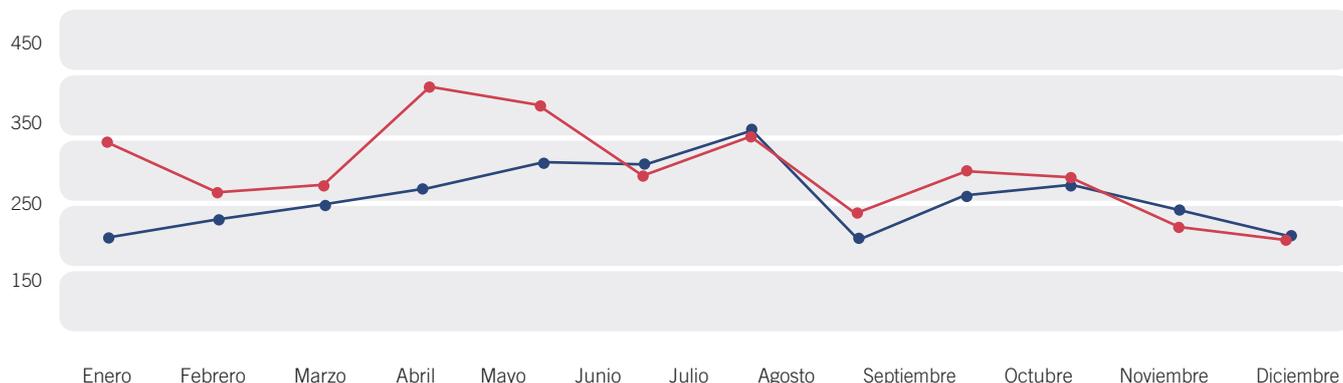
Evolución mensual 2013-2014 vuelos, pasajeros, mercancías

Los siguientes cuadros muestran la evolución mensual de vuelos (aeronaves), pasajeros y mercancías durante los años 2013 y 2014.

GRÁFICA 1

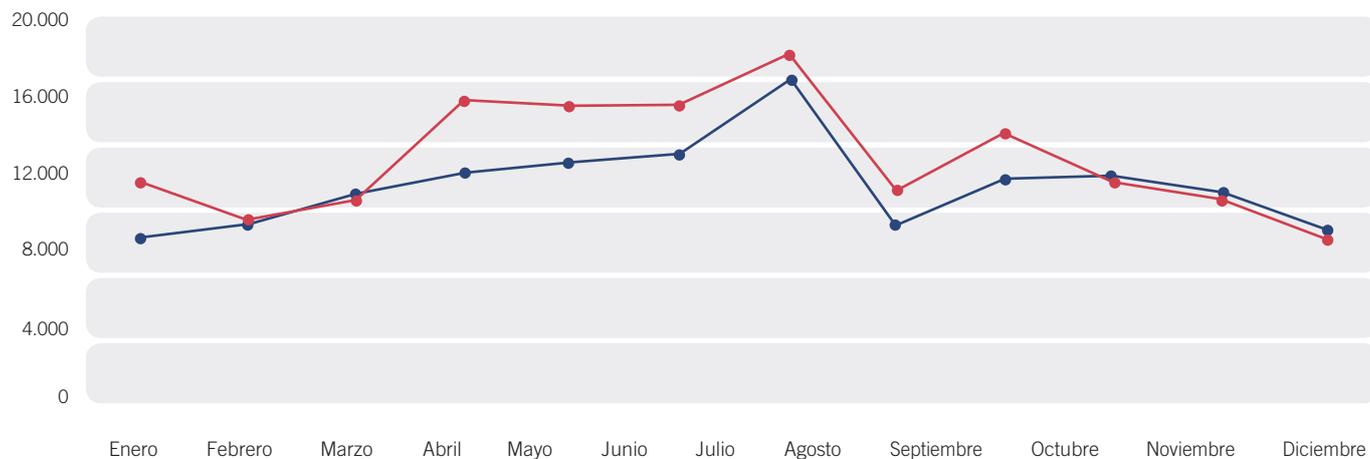
Evolución mensual vuelos Pamplona 2013 - 2014

● Total 2013
● Total 2014



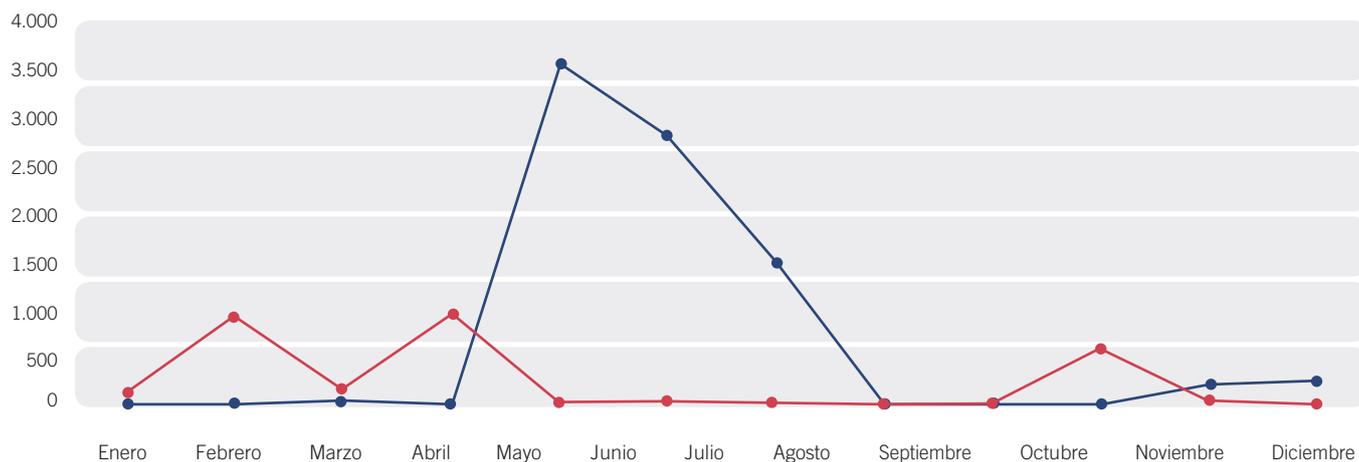
GRÁFICA 2

Evolución mensual pasajeros Pamplona 2013 - 2014



GRÁFICA 3

Evolución mensual mercancías Pamplona 2013 - 2014





Evolución anual 1995-2014

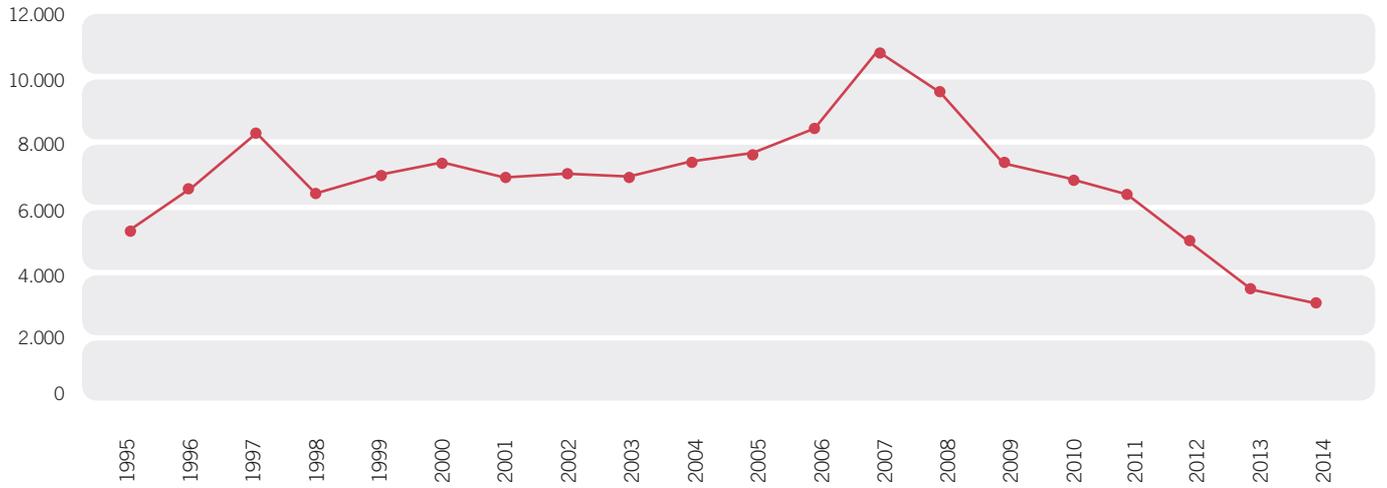
La evolución histórica del Aeropuerto de Pamplona entre 1995 y 2014 se recoge en la siguiente tabla.

TABLA 4

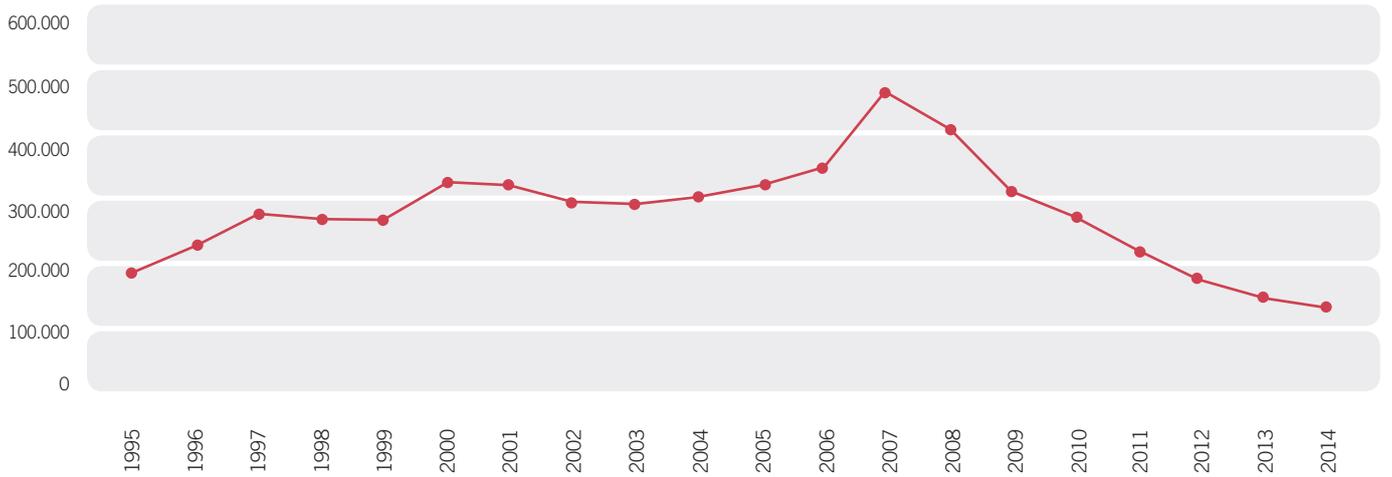
Tráfico comercial Aeropuerto de Pamplona. Histórico. Evolución aeronaves, pasajeros y mercancías

	AERONAVES	% Var. Anual	PASAJEROS	% Var. Anual	MERCANCÍAS (Kgr)	% Var. Anual
1995	5.258	102%	193.987	38%	271.769	18%
1996	6.658	27%	239.473	23%	169.099	-38%
1997	8.191	23%	288.472	20%	357.688	112%
1998	6.349	-22%	278.463	-3%	228.180	-36%
1999	7.002	10%	279.128	0%	241.353	6%
2000	7.331	5%	338.676	21%	301.331	25%
2001	6.859	-6%	332.665	-2%	597.048	98%
2002	7.026	2%	310.163	-7%	339.247	-43%
2003	6.904	-2%	305.988	-1%	186.276	-45%
2004	7.366	7%	314.120	3%	119.427	-36%
2005	7.613	3%	335.763	7%	138.754	16%
2006	8.344	10%	367.882	10%	59.206	-57%
2007	10.773	29%	491.511	34%	47.448	-20%
2008	9.509	-12%	426.804	-13%	52.962	12%
2009	7.309	-23%	327.018	-23%	44.578	-16%
2010	6.854	-6%	284.383	-13%	42.095	-6%
2011	6.361	-7%	230.415	-19%	28.933	-31%
2012	4.868	-23%	183.537	-20%	12.061	-58%
2013	3.401	-30%	150.894	-18%	2.822	-77%
2014	3.005	-12%	134.323	-11%	8.277	193%

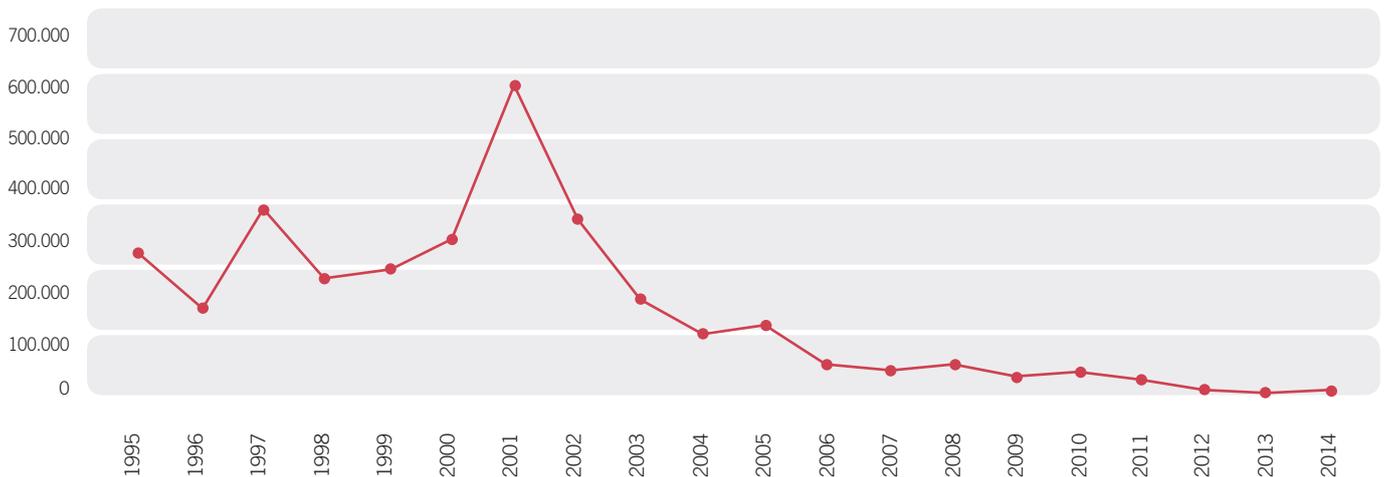
GRÁFICA 4
Evolución de aeronaves Aeropuerto de Pamplona 2000 - 2014



GRÁFICA 5
Evolución de pasajeros Aeropuerto de Pamplona 2000 - 2014



GRÁFICA 6
Evolución de mercancías Aeropuerto de Pamplona 2000 - 2014



Movimiento total de pasajeros en los aeropuertos españoles

La tabla muestra la evolución de los 47 aeropuertos españoles que han tenido actividad en el año 2014. El movimiento total de pasaje-

ros ha registrado un incremento del 4,58% respecto a 2014, llegando casi a 195 millones de pasajeros, frente a los 186,5 de 2013.

TABLA 5

Movimiento total de pasajeros en los aeropuertos españoles 2008-2014

AEROPUERTOS	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Δ 14/13
Albacete	16.941	14.073	10.232	7.732	2.897	5.258	604	-9,31%
Algeciras				24.932	8.900	6.658	1.463	-49,78%
Alicante	9.562.068	9.122.466	9.369.762	9.898.034	8.838.849	8.191	10.055.691	4,50%
Almería	1.013.674	783.489	775.956	768.362	728.635	6.349	734.113	5,78%
Asturias	1.523.563	1.311.389	1.349.913	1.333.089	1.304.921	7.002	1.062.472	2,67%
Badajoz	77.075	71.137	56.493	53.720	63.055	7.331	37.809	38,65%
Barcelona	30.169.663	27.294.156	29.172.157	34.332.486	35.091.360	6.859	37.519.125	6,66%
Bilbao	4.149.490	3.637.811	3.875.999	4.034.249	4.162.079	7.026	3.974.755	5,04%
Burgos	0	23.437	28.746	30.329	16.154	6.904	18.797	18,54%
Ceuta	24.988	20.013	29.521	46.430	17.821	7.366	2.784	-43,55%
Córdoba	4.586	2.497	1.729	1.836	1.818	7.613	36	-96,94%
Coruña (La)	1.161.078	1.056.229	1.085.593	1.002.956	834.566	8.344	979.391	17,80%
Cuatro vientos	387	221	295	250	50	10.773	34	13,33%
Fuerteventura	4.401.466	3.670.932	4.110.512	4.899.232	4.330.448	9.509	4.702.582	12,00%
Girona	5.485.868	5.264.731	4.840.560	2.991.850	2.818.721	7.309	2.147.438	-21,07%
Gomera (La)	40.905	34.081	31.699	31.890	19.154	6.854	28.470	18,55%
Gran Canaria	9.988.084	8.926.353	9.285.125	10.353.066	9.688.012	6.361	10.131.032	5,92%
Granada	1.406.657	1.174.641	966.238	862.346	724.843	4.868	646.392	1,68%
Hierro (El)	192.815	181.940	169.894	168.903	151.617	3.401	147.673	6,71%
Ibiza	4.616.604	4.543.607	5.012.690	5.616.593	5.528.545	5.258	6.191.166	8,53%
Jerez	1.219.313	1.006.170	989.694	954.977	829.802	6.658	718.479	-1,08%
Lanzarote	5.304.094	4.568.417	4.826.979	5.440.346	5.081.307	8.191	5.801.055	10,44%
León	122.553	94.031	92.577	84.757	50.693	6.349	22.524	-26,36%
Lleida					33.183	7.002	30.375	3,48%
Logroño	41.672	26.273	16.751	11.934	14.466	7.331	11.672	34,04%
Madrid	50.501.156	47.950.995	49.632.904	49.542.117	45.102.128	6.859	41.763.897	5,30%
Málaga	12.752.905	11.571.212	11.996.139	12.762.465	12.531.704	7.026	13.701.650	6,41%
Melilla	306.878	287.457	288.369	280.685	307.525	6.904	306.879	9,44%
Menorca	2.592.731	2.418.989	2.493.280	2.562.498	2.531.756	7.366	2.622.693	2,70%
Murcia	1.878.919	1.630.433	1.348.694	1.262.266	1.181.293	7.613	1.094.631	-3,94%
Palma de Mallorca	22.810.871	21.188.232	21.098.297	22.711.137	22.651.503	8.344	23.100.994	1,52%
Palma (La)	1.124.481	1.019.816	969.197	1.047.427	945.659	10.773	848.033	7,29%
Pamplona	426.804	327.018	284.383	230.415	183.537	9.509	134.323	-10,98%
Reus	1.267.992	1.689.253	1.402.969	1.348.261	921.537	7.309	840.264	-12,45%
Salamanca	59.607	52.860	42.392	37.117	22.376	6.854	16.411	6,68%
San Sebastián	395.556	307.213	278.045	240.280	253.916	6.361	243.203	0,82%
Santander	856.493	957.272	917.751	1.115.871	1.116.373	4.868	814.005	-16,35%
Santiago	1.875.984	1.925.852	2.158.039	2.451.513	2.187.952	3.401	2.077.046	0,48%
Sevilla	4.366.144	4.038.029	4.211.853	4.939.040	4.268.863	10.773	3.862.429	5,13%
Tenerife norte	4.229.320	4.048.281	4.045.087	4.090.539	3.713.452	9.509	3.628.817	3,35%
Tenerife sur	8.043.575	6.939.168	7.184.562	8.503.155	8.381.067	7.309	9.052.275	5,65%
Valencia	5.767.468	4.730.015	4.915.838	4.966.810	4.734.555	6.854	4.582.985	-0,17%
Valladolid	471.916	358.165	383.618	455.558	373.062	6.361	218.632	-14,52%
Vigo	1.278.328	1.103.077	1.092.874	975.828	828.603	4.868	680.053	0,26%
Vitoria	66.582	38.742	40.400	26.532	23.610	3.401	6.915	4,25%
Zaragoza	592.520	526.534	603.597	749.337	548.412	3.401	416.130	-8,91%
TOTAL	202.223.204	186.021.655	191.552.476	203.291.775	193.177.787	193%	194.978.197	4,58%

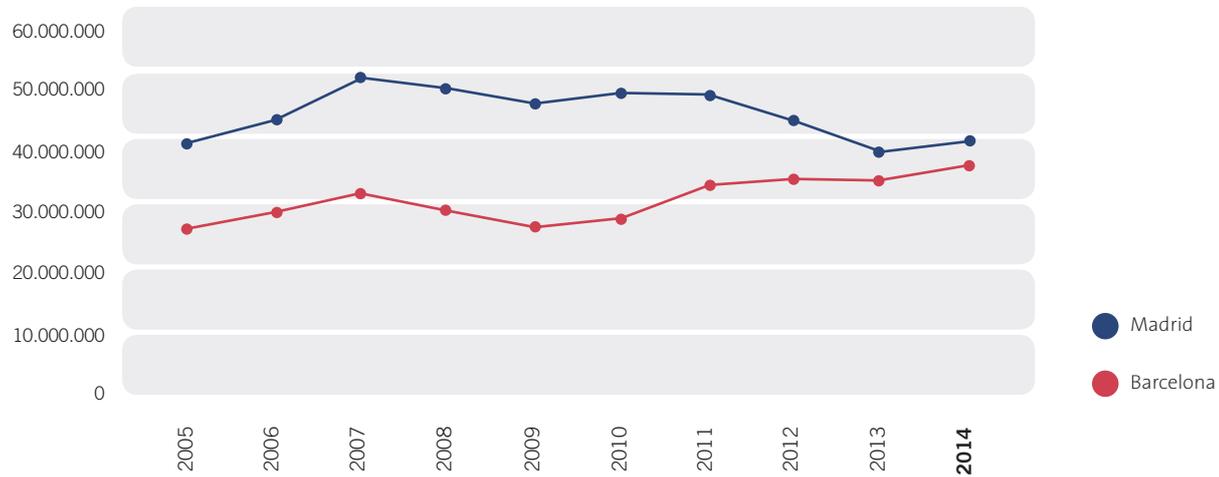
Analizando la evolución de cada aeropuerto, se puede ver que 14 de ellos han registrado un descenso respecto a 2013. Entre ellos se encuentra el Aeropuerto de Pamplona, con un descenso, como ya se ha comentado anteriormente, del 10,98%.

En cuanto al volumen de pasajeros transportados el Aeropuerto de Pamplona ha descendido del puesto 32 ocupado en 2013 al 35 durante 2014, pasando de 150.894 viajeros en 2013 a 134.323 durante 2014.



GRÁFICA 7

Evolución de los pasajeros Madrid y Barcelona



Los aeropuertos que mayor número de pasajeros registraron fueron Madrid, con 41.763.897, un 5,30% superior a 2013 y Barcelona con 37.519.125 viajeros un 6,66% superior a 2013.

El gráfico muestra la evolución de los pasajeros de estos aeropuertos en los últimos 10 años.



ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL
TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA



SERVICIO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

Competencias

- 1 Elaborar y tramitar los instrumentos de Ordenación Territorial de Navarra.
- 2 Participar en la tramitación de los Planes Urbanísticos de las entidades locales.
- 3 Asesorar y cooperar económicamente con las entidades locales.
- 4 Autorizar algunos tipos de actividades y obras.
- 5 Garantizar el acceso ciudadano a la información urbanística.
- 6 Realizar la función de inspección urbanística y colaborar con los tribunales.
- 7 Dar soporte a otros Órganos de la Administración Foral (COT, CSPT y otros...).
- 8 Asistir a múltiples foros de coordinación administrativa (SITNA, movilidad, planificación hidrológica, sectoriales del Estado...).
- 9 Participar y liderar proyectos de cooperación europea.



COMISIÓN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

La Comisión de Ordenación del Territorio es, tal y como señala el artículo 14 de la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, el órgano consultivo y de coordinación de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra en materia de ordenación del territorio. Forman parte de dicho órgano, además de los representantes de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, cuatro representantes de los Ayuntamientos de Navarra propuestos por la Federación Navarra de Municipios y Concejos.

Funciones

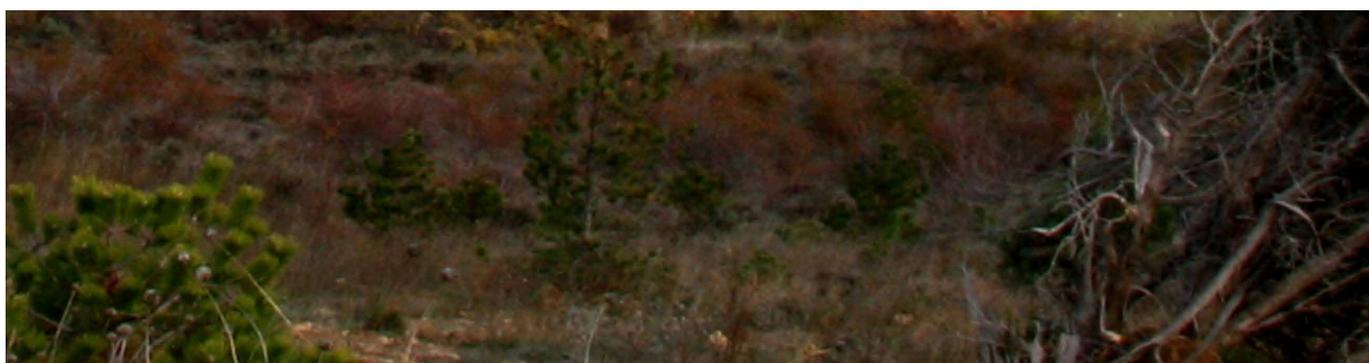
- 1 Informar la Estrategia Territorial de Navarra.
- 2 Informar los Planes de Ordenación Territorial.
- 3 Informar los Planes y Proyectos Sectoriales de Incidencia Supramunicipal previamente a su declaración.
- 4 Informar los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio de forma previa a su aprobación.
- 5 Emitir informe en los supuestos en que sea requerido para ello por el Gobierno de Navarra o por el Consejo de Fomento.
- 6 El ejercicio de cuantas competencias se le otorguen legalmente.



ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA: ESTRATEGIA TERRITORIAL DE NAVARRA (ETN)

Conseguir un territorio competitivo y cohesionado;
accesible y conectado; culto y de calidad



18

**Opciones Estratégicas con
Objetivos específicos y
directrices personalizadas**

Actualmente la Comunidad Foral de Navarra cuenta con un instrumento de planificación estratégica denominado Estrategia Territorial de Navarra –ETN- aprobada por el Parlamento de Navarra el 21 de junio de 2005.

La ETN diseña tres grandes estrategias, cuyo objetivo es conseguir un territorio competitivo y cohesionado; accesible y conectado; culto y de calidad. De esta forma se persigue alcanzar los Objetivos que marca la Estrategia Territorial Europea (ETE).

Las tres estrategias se componen de 18 **Opciones Estratégicas**, para cada una de las cuales se marcan unos Objetivos específicos (32), unas Directrices (hasta 80 en total) a seguir para alcanzarlas, su marco temporal de desarrollo y una serie de indicadores de seguimiento para su medición. Además la ETN define el Modelo de Desarrollo Territorial (MDT), que ha de sustentar los objetivos a alcanzar.

**Comisión de Seguimiento de la
Estrategia Territorial de Navarra**

En marzo de 2014 se aprobó la creación de la **Comisión de Seguimiento de la Estrategia Territorial de Navarra** por parte del Pleno del Consejo Social de Política Territorial (CSPT), organismo de asesoramiento del Gobierno de Navarra en materia de Ordenación del Territorio, con el objeto de evaluar la IV Memoria Bienal y II Informe de Vigencia de la ETN que se presentaron al Parlamento de Navarra en 2014 con fecha 26 de noviembre de 2014, dando así cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre.

Este organismo analizó también las conclusiones de las Comisiones Específicas de

Indicadores Territoriales y de Talento, así como el avance de la de Paisaje que tiene como objeto contribuir a una ordenación más inteligente del territorio de Navarra y de avanzar en el impulso de una política suscrita por España en el Convenio Europeo del Paisaje y cuya continuidad ha garantizado.

La Comisión también planteará una propuesta de un documento ETN 2015, con la elaboración de un esquema de contenidos con una síntesis de la ETN, la concreción del Modelo de Desarrollo Territorial (2005-2015) y la identificación de materias que requieran una actualización o el desarrollo de estudios temáticos específicos.

A pesar de la situación de crisis que se produce desde el año 2008 y que incide en la evolución durante el periodo evaluado (2005-2012), puede afirmarse que Navarra no ha retrocedido en la implantación de la mayoría de los postulados de la ETN y **presenta en general una situación más favorable que la de la media española y europea.**

La ETN constituye el principal instrumento de planificación territorial de la Comunidad Foral de Navarra y su papel es orientar las políticas sectoriales bajo el marco de una estrategia común, con el objetivo de **promover la integración y las sinergias de todas las políticas y generar una nueva cultura del territorio.**

La Estrategia Territorial de Navarra, aprobada por el Parlamento de Navarra el 21 de junio de 2005, requiere su evaluación periódica mediante la remisión al Consejo Social

de Política Territorial (CSPT) y al Parlamento, cada dos años, de una memoria sobre su aplicación y sobre el grado de cumplimiento de sus previsiones.

La IV Memoria evalúa el periodo 2005-2012 y contempla las tendencias a largo plazo. Se ha realizado desde el Departamento de Fomento del Gobierno de Navarra, con el apoyo técnico del Observatorio Territorial de Navarra (OTN), y con la orientación y colaboración del Consejo Social de Política Territorial (CSPT), mediante una comisión específica de seguimiento de la ETN.

La Estrategia Territorial de Navarra se basa en **seis principios** que constituyen, en su conjunto, el desarrollo territorial sostenible: **cohesión social, competitividad, conservación, accesibilidad, gestión inteligente del patrimonio natural y cultural, y policentrismo.**

Navarra no ha retrocedido en la implantación de los **principios de la Estrategia Territorial** a pesar de la crisis



1
La ETN constituye el principal instrumento de planificación territorial de la Comunidad Foral de Navarra

23

**Indicadores territoriales para
conocer y evaluar
el espacio regional de Navarra**

Para conocer el estado y evaluación del espacio regional de Navarra se han utilizado 23 indicadores territoriales, desarrollados por el Observatorio Territorial de Navarra. La conclusión es que la situación y evolución de la adaptación a los principios de conservación y policentrismo es positiva, mientras que en competitividad, cohesión social y accesibilidad es estable. En el caso de la gestión inteligente del patrimonio natural y cultural, la tendencia parece negativa.

En cuanto a la comparativa con la UE y España, el posicionamiento de Navarra es favorable, excepto en el caso de competitividad, donde se observa una tendencia a la reducción del diferencial positivo con Europa. Además, se registra una situación de estabilidad generalizada en el estado y evolución del equilibrio interior de Navarra, excepto en los principios de competitividad y gestión inteligente del patrimonio.

La capacidad de adaptación de Navarra para afrontar los retos globales sobre el cambio climático y la globalización parece elevada. En cambio, hay dudas razonables sobre la adaptación futura a los retos del cambio de-

mográfico y la dependencia energética, que pueden lastrar el potencial de adaptación de los otros dos retos por la clara interrelación entre los cuatro.

Entre las recomendaciones destacan las acciones en políticas sectoriales para incentivar la creación de empresas industriales y de servicios en sectores de la economía verde, de la salud y del talento; incorporar la biomasa como fuente de energía térmica en espacios rurales y calefacciones de barrio; asegurar la conexión con las redes europeas de transporte ferroviario de mercancías y pasajeros; la regeneración de zonas urbanas y rurales, o la implantación de un sistema de transporte regular de viajeros integral, racional y eficiente territorialmente.

El II Informe de Vigencia concluye que los contenidos principales de la ETN y en especial el Modelo de Desarrollo Territorial siguen vigentes y no es necesaria su revisión. No obstante, se recomienda la elaboración de un documento que facilite la comprensión y conocimiento de la ETN en todos los niveles de la Administración.



2



ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

PLAN DE ACCIÓN PARA 2014 DEL OBSERVATORIO TERRITORIAL DE NAVARRA

Apoyo al Consejo Social de Política Territorial
y en la investigación



Las acciones del Observatorio Territorial de Navarra para el año 2014 se centran en el apoyo al Consejo Social de Política Territorial -que dispondrá de un foro de trabajo en la web de InfoLocal- y en la investigación mediante la elaboración de **Observaciones Territoriales** y de estudios temáticos sobre los siguientes temas: la cooperación transfronteriza y transregional, la relación entre

el Plan Moderna y el capital territorial de Navarra, y la transformación y cooperación en Áreas de Actividad Económica (AAE). La investigación además se completa con la participación en los proyectos europeos Liveland (paisaje) y CFA-EFFLIPAT (Red para la promoción y el desarrollo del Corredor Ferroviario Atlántico de Mercancías).



2
Plan de Acción del
Observatorio Territorial de
Navarra 2014



Observaciones Territoriales

Las Observaciones Territoriales permiten conocer de una manera sencilla y concisa los aspectos básicos de una determinada temática y su relación con las políticas territoriales y sectoriales de la Comunidad Foral, como por ejemplo la demografía, la vivienda, la economía, el medioambiente, etc.

Cada Observación resume los datos más relevantes (conocidos y menos conocidos) de la situación actual de Navarra y establece, en la medida de lo posible, comparaciones con otras regiones, obteniendo como resultado una serie de retos que se corresponden con diferentes escenarios de futuro.

Con la publicación de estas Observaciones el OTN pretende contribuir no sólo a generar un documento de reflexión y debate, sino también poner sobre la mesa elementos clave que, en última instancia, avalen la toma de decisiones concretas relacionadas con la ordenación del territorio en Navarra.

Las Observaciones están dirigidas tanto al personal técnico de las administraciones públicas y a la clase política como al público general interesado en temas relacionados con el territorio.



Observaciones

- 1 Sistematización del planeamiento de Navarra en el marco europeo (2013, septiembre)
- 2 Navarra ante los retos globales: Globalización, Demografía, Cambio climático, Energía (2013, junio)
- 3 La evolución de la aplicación de la Estrategia Territorial de Navarra (2013, febrero)
- 4 Cobertura Territorial de Dotaciones y Servicios (2012, diciembre)
- 5 Tren de altas prestaciones en Navarra (2012, noviembre)
- 6 Proceso de evaluación territorial (2011, diciembre)
- 7 Sistema de planificación territorial en Navarra (2011, diciembre)
- 8 Zonificación de Navarra (2011, septiembre)
- 9 Eje Medio del Ebro (2011, enero)
- 10 Paisaje (2010, septiembre)
- 11 Ciudades intermedias (2010, junio)
- 12 Áreas económicas (2010, marzo)
- 13 Agricultura (2009, diciembre)
- 14 Energía (2009, mayo)
- 15 Demografía (2009, marzo)

En lo referente al centro de recursos territoriales, otra de las líneas de acción del Observatorio Territorial de Navarra, la actividad de 2014 se ha basado en el mantenimiento de un centro de documentación territorial, en la creación de un Fondo de Conocimiento Territorial, en la organización de dos seminarios, uno sobre Sistematización del Planeamiento de Navarra en el marco europeo (en abril) y otro sobre Áreas de Actividad Económica (en septiembre), en la gestión de Servicios territoriales (directrices técnicas de planeamiento, Estrategia de transporte, mapa de ayudas regionales, catálogo de suelo industrial de Navarra) y, por último, en la participación en redes nacionales e internacionales.

En cuanto a la línea de acción dedicada al Sistema de evaluación Territorial, el OTN ha trabajado en el desarrollo del Sistema de Indicadores Territoriales de Navarra (SIOTN).

En abril de 2014 se organizó un seminario sobre **Sistematización del Planeamiento de Navarra en el marco europeo**





Sistema de Indicadores

Las Observaciones Territoriales disponen de un importante complemento: el Sistema de Indicadores Territoriales de Navarra (SIOTN). Se trata de una herramienta que tiene el doble objetivo de, por un lado, evaluar el impacto de los instrumentos de planificación territorial en Navarra (principalmente de la ETN y los POT) y por otro lado facilitar la toma de decisiones en materia de ordenación del territorio.

La evaluación de las estrategias territoriales proporciona resultados de gran valor analítico, estratégico y de planificación,

fundamentales para una toma de decisiones coherente.

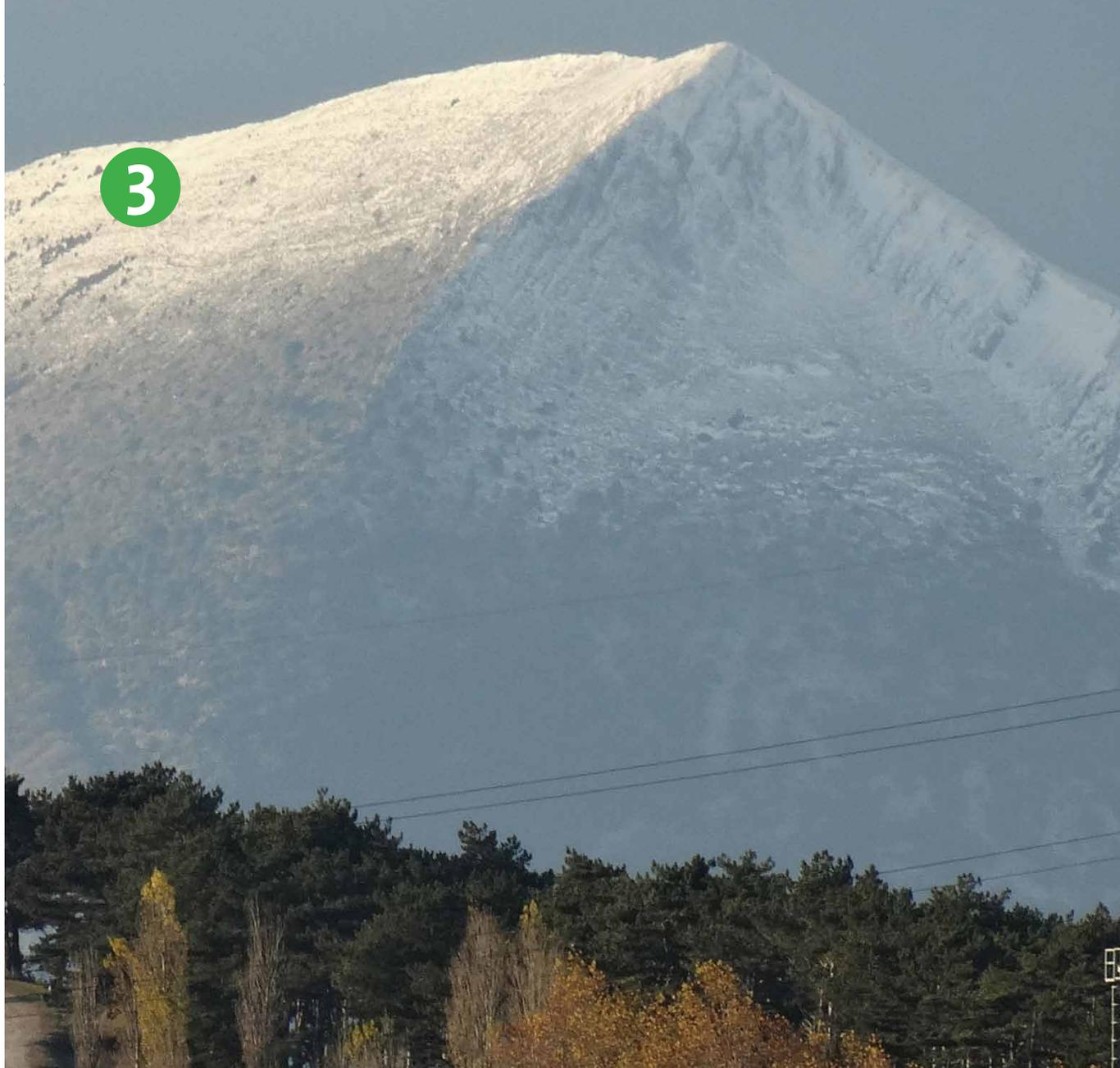
El SIOTN está estructurado en cuatro ejes principales: Patrimonio natural y cultural, Sistema urbano, Comunicaciones, transportes e infraestructuras y Coordinación.

Cada uno de estos ejes se corresponde con los capítulos de los POT, aprobados por el Gobierno de Navarra.

De los mencionados ejes derivan diferentes temas que, a su vez, se dividen en subtemas reflejados en, aproximadamente, 130 indicadores.

La evaluación de las estrategias territoriales proporciona **resultados de gran valor analítico, estratégico y de planificación**





ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

PLANES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Primera actualización.

Aprobada por Orden Foral 69/2014,
de 20 de noviembre, del Consejero de Fomento



En el año 2014 se ha llevado a cabo la primera actualización de los Planes de Ordenación del Territorio, aprobada por Orden Foral 69/2014, de 20 de noviembre, del Consejero de Fomento, y publicada en el BON nº 229, de 21 de noviembre.

Los Planes de Ordenación Territorial se han dotado de mecanismos de revisión, modificación y actualización, toda vez que éstos se refieren a una realidad cambiante en muchos aspectos, que puede convertir un documento útil en obsoleto o poco operativo. Con estos mecanismos de seguimiento y actualización, los POT ajustan sus previsiones a la continua evolución del territorio con el objetivo de garantizar el cumplimiento de los objetivos prefijados y readaptar sus contenidos a medida que el territorio y sus dinámicas evolucionan, o mejora el conocimiento sobre todo ello.

El mecanismo de la actualización, previsto en el artículo 8 de los cinco Decretos Forales por los que se aprueban respectivamente los cinco Planes de Ordenación del Territorio, persigue garantizar la continuidad y versatilidad temporal de los POT, mediante la incorporación de contenidos que, no alcanzando el carácter de modificación –por no producir alteración en sus determinaciones ni en los



Modelos de Desarrollo Territorial (MDT), adapten y complementen la información y el análisis territorial, o contribuyan a interpretar, concretar e implementar adecuadamente las determinaciones de los POT y los Modelos de Desarrollo Territorial definidos.

Transcurridos tres años desde la entrada en vigor de los Planes de Ordenación Territorial es el momento de adaptar sus determinaciones a la vista de la experiencia adquirida en su aplicación.

En esta primera actualización se han abordado algunos aspectos relativos a la delimitación y normas de uso y protección de las Áreas de Especial Protección (AEP) reguladas en el Anexo PN3 Áreas de Especial Protección, y en la delimitación de las zonas de riesgo de inundación.

En esta 1ª actualización se han abordado la delimitación y normas de uso y protección de las Áreas de Especial Protección (AEP)

Planificación ejecutiva: Planes y Proyectos Sectoriales de Incidencia Supramunicipal

Los Planes y Proyectos Sectoriales de Incidencia Supramunicipal son los instrumentos de planificación territorial ejecutiva, que permiten la implantación de actuaciones que por su incidencia geográfica o magnitud, trascienden de las competencias locales.

La Comisión de Ordenación del Territorio de Navarra, Órgano de coordinación sectorial de la Administración de la Comunidad Foral en temas con incidencia territorial, y competente para el informe de estos instrumentos de manera previa a su tramitación y aprobación por el Gobierno de Navarra, ha celebrado 6 sesiones durante el año 2014.



Durante el año 2014, se han tramitado ante el Departamento de Fomento los siguientes Planes y Proyectos Sectoriales de Incidencia Supramunicipal y modificaciones estruc-

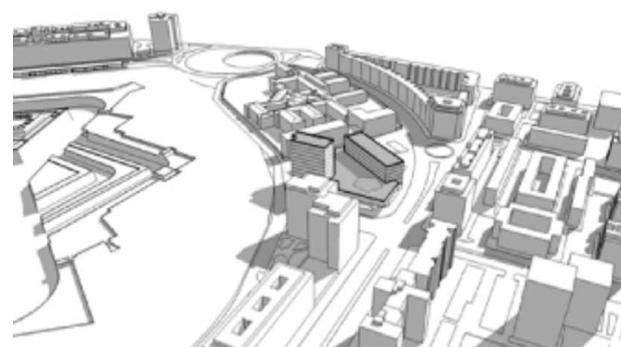
turantes de los mismos, reflejados en la TABLA 1, con el siguiente resultado, según consta en las actas de la Comisión de Ordenación Territorial:

TABLA 1

Planes y Proyectos Sectoriales de Incidencia Supramunicipal

Fecha COT	Tipo Expediente	Fase	Actividad	Promotor
28/01/2014	MPSIS	Inicial	Modificación del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal para la recuperación del antiguo trazado del Plazaola , tramo Pamplona-Irurtzun	Consortio Turístico del Plazaola
28/01/2014	PSIS	Definitiva	Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal, para la ampliación de la tienda Decathlon en Berriozar	Decathlon España, S.A.U.
15/04/2014	PSIS	Inicial	Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal, del proyecto comercial "Casa de la Misericordia"	Morea Inversiones, S.A.
15/04/2014	PSIS	Definitiva	Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal "Parques eólicos en Vedadillo II y Vedadillo III"	Acciona Energía S.A.
15/04/2014	PSIS	Inicial	Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal, del Proyecto de Parques Eólicos "Barasoain" y "Tirapu"	Desarrollo de Energías Renovable de Navarra, S.A.
02/09/2014	PSIS	Inicial	Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal, del Proyecto de la "Vía Verde del Irati" , tramo Valle de Egüés - Sangüesa	Ayuntamientos de Sangüesa, Liédena, Lumbier, Urraul Bajo, Lónguida, Aoiz, Lizoain, Urroz Villa y Egüés
02/09/2014	MPSIS	Inicial	Modificación del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal "Actuación residencial y campo de golf de 18 hoyos a desarrollar en el Paraje Perizuelas de Viana" , relativo a la eliminación de vivienda de protección oficial y a la programación de las actividades de urbanización y edificación contempladas en el mismo	Junta de Compensación del Sector SR-5
15/09/2014	PSIS	Inicial	Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal, de desarrollo de un área residencial en el paraje de Guendulain , términos municipales de Galar y Cizur	Navarra de Suelo y Vivienda S.A.
15/09/2014	PSIS	Definitiva	Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal, del Proyecto Comercial "Casa de la Misericordia"	Morea Inversiones S.A.
16/12/2014	PSIS	Inicial	Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal del área turística, hotelera, deportiva y residencial del entorno del "Palacio de Arozteguía" en Lekarotz	Mercantil Palacio de Arozteguía, S.L.
16/12/2014	PSIS	Definitiva	Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Desarrollo de un Área Residencial en el paraje Guendulain , términos municipales de Galar y Cizur	Navarra de Suelo y Vivienda S.A.
16/12/2014	MPSIS	Inicial	Modificación del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal para la "Implantación de un Área Industrial de carácter comarcal en la Cendea de Galar, Comarca 2" , relativa a la reordenación de algunas parcelas	Navarra de Suelo y Vivienda S.A.

Plano 1
 PSIS Guenduláin



Plano 2
 PSIS Misericordia

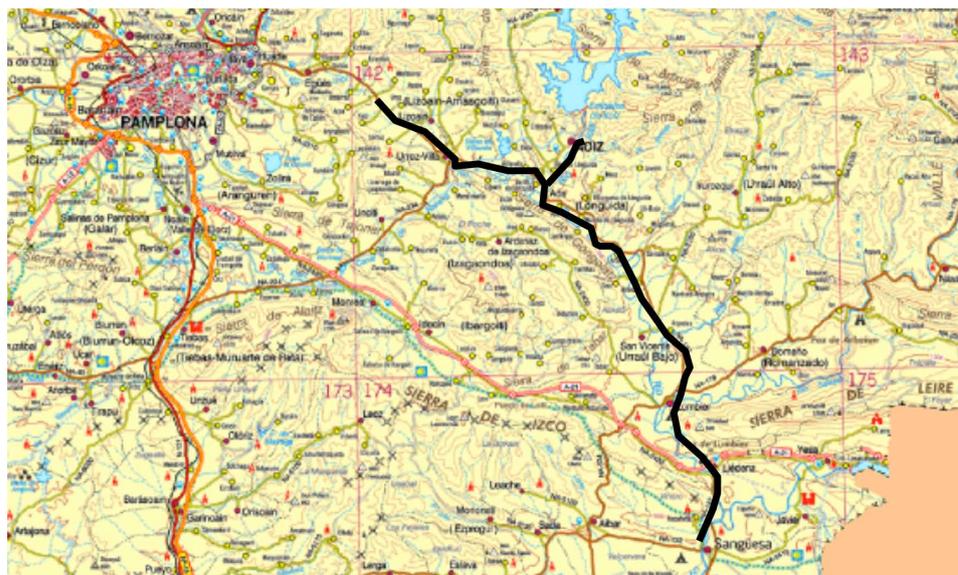
El ámbito de actuación del PSIS se localiza en la Vuelta del Castillo nº 1, coincide con la parcela catastral 54 del polígono 4 de Pamplona y se denomina Unidad Z.-2.2 de la zona Z-2 de la Unidad Integrada U.I. XVIII en el Plan Municipal de Pamplona.

La parcela linda al norte con la Vuelta del Castillo y la Ciudadela, al este con la Casa de Misericordia, al sur con la Avenida Sancho el Fuerte y al oeste con la calle Esquíroz.

Plano 3

PSIS Vía Verde del Irati

Tiene por objeto la recuperación del trazado del antiguo ferrocarril del Irati, en el tramo de su recorrido comprendido entre las localidades de Ustároz (Valle de Egüés) y Sangüesa, como vía verde e itinerario ciclista. Es así mismo objeto del PrSIS, cuyo trazado tiene una longitud total de 49,35 Km., el establecimiento de las medidas de protección y régimen de uso de la vía verde.



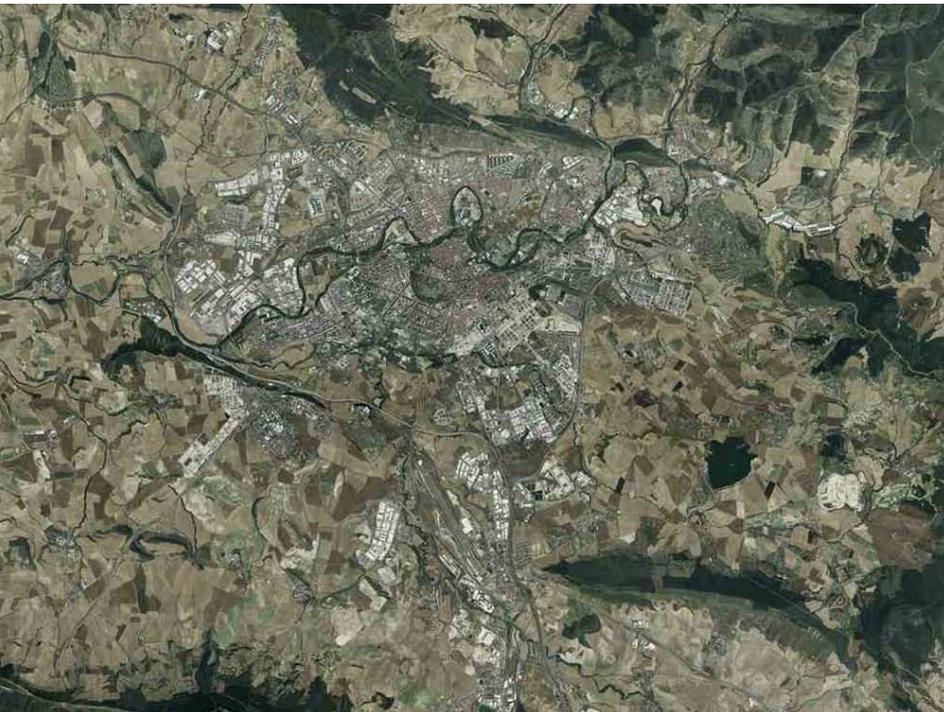
PSIS
Vía Verde
del Irati tiene
por objeto la
recuperación
del trazado
del antiguo
ferrocarril
del Irati

Jornadas técnicas sobre Urbanismo y Medio Ambiente celebradas en Madrid. Unificación de requisitos en los planes urbanísticos

La necesidad de atajar la confusión generada por múltiples normas sectoriales que introducen excesivos requisitos documentales en los planes urbanísticos, así como la necesidad de unificar las líneas doctrinales y jurisprudenciales acerca de su naturaleza, fueron las principales conclusiones de unas jornadas técnicas sobre Urbanismo y Medio Ambiente celebradas en el mes de octubre en Madrid, y en las que Navarra expuso también experiencias propias.

El encuentro, organizado por la Comunidad de Madrid con la colaboración de juristas y responsables de estas materias de toda España, se desarrolló durante dos días destinados al análisis y debate sobre aspectos fundamentales de la ejecución de sentencias en materia de urbanismo. Más concretamente, el objetivo era abordar los problemas generados por la anulación de múltiples planes urbanísticos en toda España, por causas meramente formales o de procedimiento.

Ordenación urbanística de Pamplona



El caso de Cordovilla

Los debates tuvieron un eminente carácter técnico y práctico, y estuvieron basados en supuestos reales de estudio. Uno de los casos prácticos seleccionados por la organización de la Jornadas para fue el del “Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal para el desarrollo de un Área Residencial de vivienda protegida en términos de Cordovilla y Pamplona”. En relación con este plan, se destacó el hecho de que el plan fue paralizado por fallos formales y no de fondo u oportunidad, desembocando en un complejo proceso judicial que está pendiente de resolución.

Se determinó que “avanzar en la claridad técnica y lingüística del ordenamiento urbanístico para lograr una mejor comprensión de sus normas tanto por los ciudadanos como por los distintos operadores jurídicos es una de las principales contribuciones que los poderes públicos podemos hacer al principio constitucional de seguridad jurídica”.

Además, en las jornadas se debatió sobre temas relevantes para el sector, como la seguridad y la previsibilidad jurídica, los vicios de forma en el planeamiento urbanístico, la nulidad o anulabilidad de planes urbanísticos por sentencias judiciales, la problemática de la interpretación y aplicación de las sentencias judiciales, o la necesidad de agilizar plazos y eliminar trabas burocráticas en los procedimientos.

4



ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

MODIFICACIONES PORMENORIZADAS Y PLANEAMIENTO DE DESARROLLO, GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL



La intervención del Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo en el ámbito de la Ordenación Territorial incluye la tramitación de modificaciones de determinaciones de carácter pormenorizado de instrumentos de ordenación territorial, así como de planeamiento de desarrollo, gestión y ejecución de PSIS (planes parciales, planes especiales y estudios de detalle, y las modificaciones de éstos).

Durante el año 2014, se han informado por el Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo los siguientes documentos de desarrollo de instrumentos de ordenación territorial (Planes Parciales, Planes Especiales y Estudios de Detalle), así como instrumentos de de gestión y ejecución de PSIS (Proyectos de Reparcelación y Proyectos de Urbanización):



- 1 Estudio de Detalle de la parcela 14.7 del PSIS Comarca 2.
- 2 Estudio de Detalle de las parcelas 1.2 y 1.3 del PSIS Meseta de Salinas.
- 3 Estudio de Detalle de la parcela D-2 del PSIS Erripagaña.
- 4 Estudio de Detalle de la parcela POL-10.a.4, Sector, del PSIS del Área de Actividades Económicas La Serna.
- 5 Estudio de Detalle de la parcela B-3.1 del PSIS Erripagaña.
- 6 Proyecto de Reparcelación UE-1 del PSIS de Salesianos en Egüés.
- 7 Proyecto de Reparcelación del PSIS Montes de Cierzo.
- 8 Modificación del Proyecto de Reparcelación del Núcleo Histórico del PSIS Ecociudad de Sarriguren.
- 9 Proyecto de Urbanización UE-1 del PSIS de Salesianos en Egüés.
- 10 Modificación del Proyecto de Urbanización del Núcleo Histórico del PSIS Ecociudad de Sarriguren.
- 11 Modificación del Proyecto de Urbanización del PSIS Montes de Cierzo.

Tramitación de modificaciones de instrumentos de ordenación territorial



1
Exposición en la sala
Conde Rodezno
de las 68 propuestas

La sala Conde Rodezno de Pamplona acogió una muestra con las propuestas de los 68 participantes en el concurso de Salesianos

La exposición quedó abierta hasta el 28 de diciembre de 2014. En ella se pudieron contemplar las diferentes soluciones propuestas para la ordenación de la parcela de la calle Aralar de Pamplona.

De cada uno de los 68 admitidos al concurso que tiene por objeto la ordenación de la parcela 24 del polígono 2 de Pamplona (calle Aralar), en el segundo ensanche de Pamplona, en la manzana que conforman las calles Leyre, Media Luna, San Fermín y Aralar, ocupada en la actualidad por el colegio de la Congregación Salesiana, se presenta la propuesta en formato DIN-A1 y, además, los cinco finalistas presentan otros dos DIN-A1 con su desarrollo, tal y como se establecía en las bases del concurso.

Entre estos últimos se encuentra el ganador, que se dio a conocer el 3 de julio de 2014 y que pertenece a los arquitectos Javier Larraz e Ignacio Olite, quienes trabajan ya en la redacción del Plan Especial.

Desarrollo del concurso de proyectos

El concurso de proyectos se convocó a finales de 2013, se desarrolló a lo largo del primer semestre de 2014 y se resolvió en el mes de julio. Fueron un total de 68 las propuestas admitidas al concurso, estructurado en dos fases: la primera consistió en la recepción y valoración de los proyectos por parte un jurado compuesto por representantes del Gobierno de Navarra, NASUVINSA, el Ayuntamiento de Pamplona, el Colegio de Arquitectos Vasco Navarro (COAVN) y la Congregación Salesiana. De estas 68 propuestas resultaron seleccionadas cinco, que pasaron a la 2ª fase del concurso y que los autores desarrollaron con más detalle. De los seleccionados podían resultar elegidos hasta cinco finalistas que recibieron cada uno 10.000€ de premio.

El principal reto que planteaba la ordenación de esta parcela era conseguir integrarla en la trama del ensanche, creando a su vez un espacio urbano público, destinado a generar una nueva centralidad y a funcionar como foro de dinamización del Ensanche.

5



ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

AUTORIZACIONES DE USOS Y ACTIVIDADES EN SUELO NO URBANIZABLE



AUTORIZACIONES DE USOS Y ACTIVIDADES EN SUELO NO URBANIZABLE

Constituye una importante actividad del Servicio la resolución de autorización de actividades autorizables en Suelo No Urbanizable conforme al artículo 117 de la Ley Foral 35/2002.

La actividad se desarrolla en el seno de la Sección de Ordenación del Territorio, y en concreto, dentro del Negociado de Suelo No Urbanizable.

En el siguiente gráfico (TABLA 1) se representan las resoluciones adoptadas en cuanto a autorizaciones en suelo no urbanizable en 2014:



TABLA 1

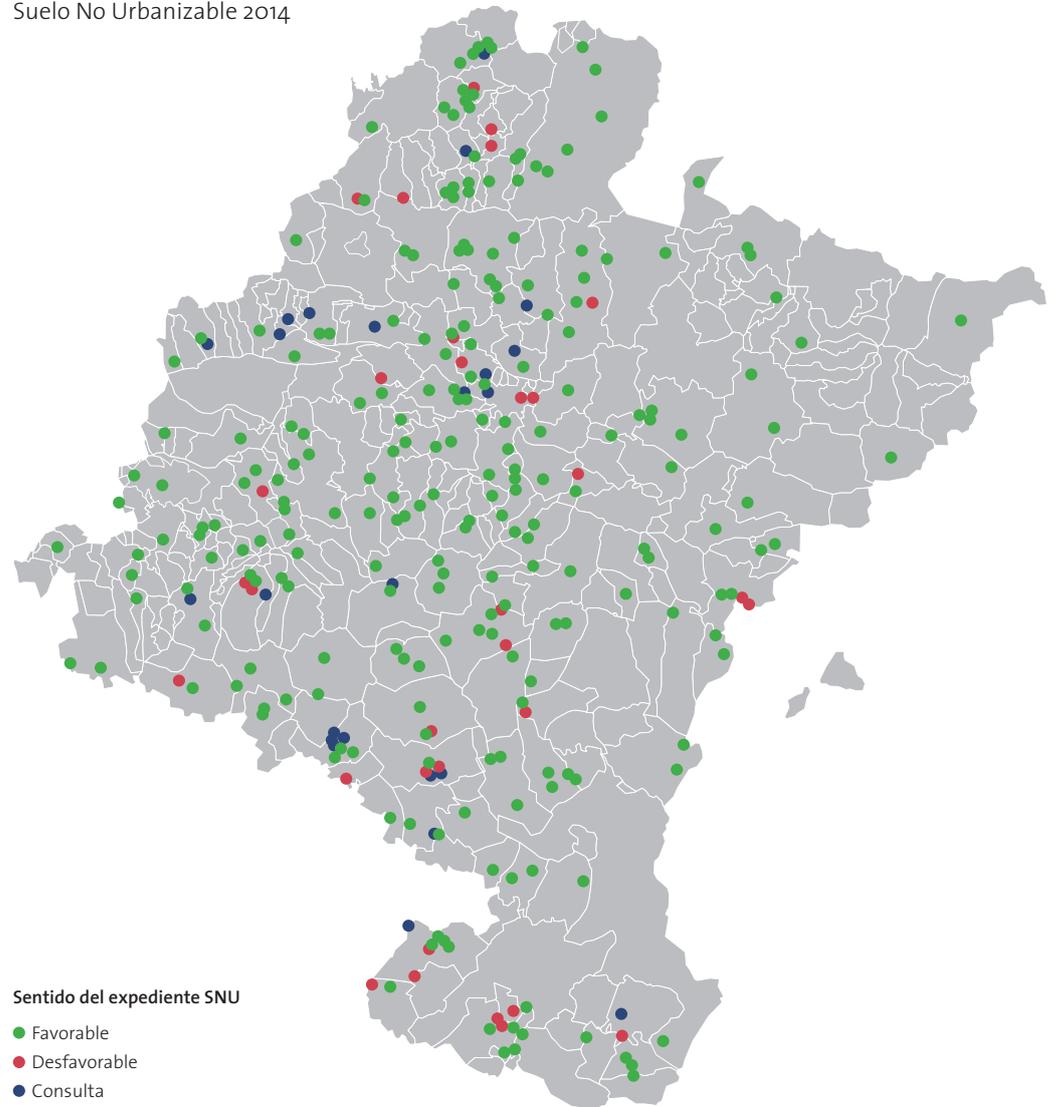
Expedientes de autorización y de consulta resueltos

Expedientes de autorización resueltos (art.117) OT01 - OT02				Expedientes de consulta resueltos OT02			
Constructiva		No constructiva		Constructiva		No constructiva	
Agrícola	90	Defensa ríos		Agrícola	6	Desafectación	
Deportiva - Ocio	14	Dragados		Deportiva - Ocio	4	Extractivas	1
Dotaciones	4	Extractivas		Dotaciones	2	Vertidos	
Forestal	1	Movimiento de tierras	4	Ganadera	9	Otras	3
Ganadera	93	Pistas - Caminos		Industrial	6		
Horticultura de ocio	15	Vertidos	2	Infraestructuras	3		
Industrial	31	Otras	4	Turismo	4		
Infraestructuras	96			Vivienda	8		
Turismo	12			Otras	8		
Vivienda	52			TOTAL Constructiva	44	TOTAL No Constructiva	4
Otras	8						
TOTAL Constructiva	416	TOTAL No Constructiva	10				

TOTAL Expedientes de autorización resueltos 2014	426
TOTAL Expedientes de consulta resueltos 2014	48

MAPA 1

Resolución de expedientes en
Suelo No Urbanizable 2014





SERVICIO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

B URBANISMO

En este apartado se propone la tramitación de los planes urbanísticos de las entidades locales, el acceso ciudadano a la información urbanística, la inspección, la participación y liderar proyectos de cooperación europea.

1



ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

PLANEAMIENTO GENERAL MUNICIPAL

Se ha desarrollado durante años una importante labor de **fomento de la elaboración de planeamiento urbanístico**, coadyuvado a la extensión del área urbanísticamente ordenada por toda Navarra





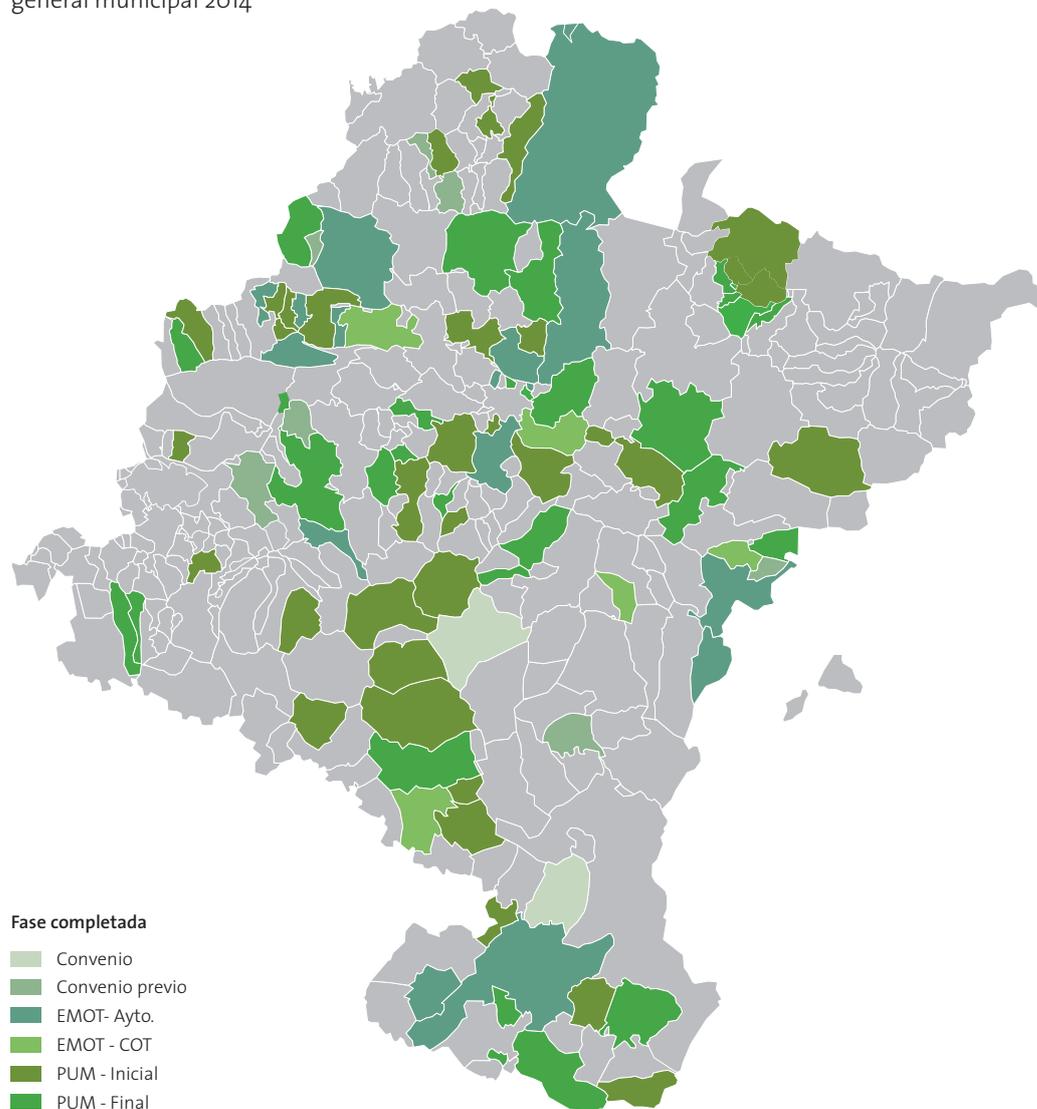
Planeamiento General Municipal

El Departamento con competencias en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, según la denominación orgánica que ha tenido en cada momento, ha desarrollado durante años una importante labor de

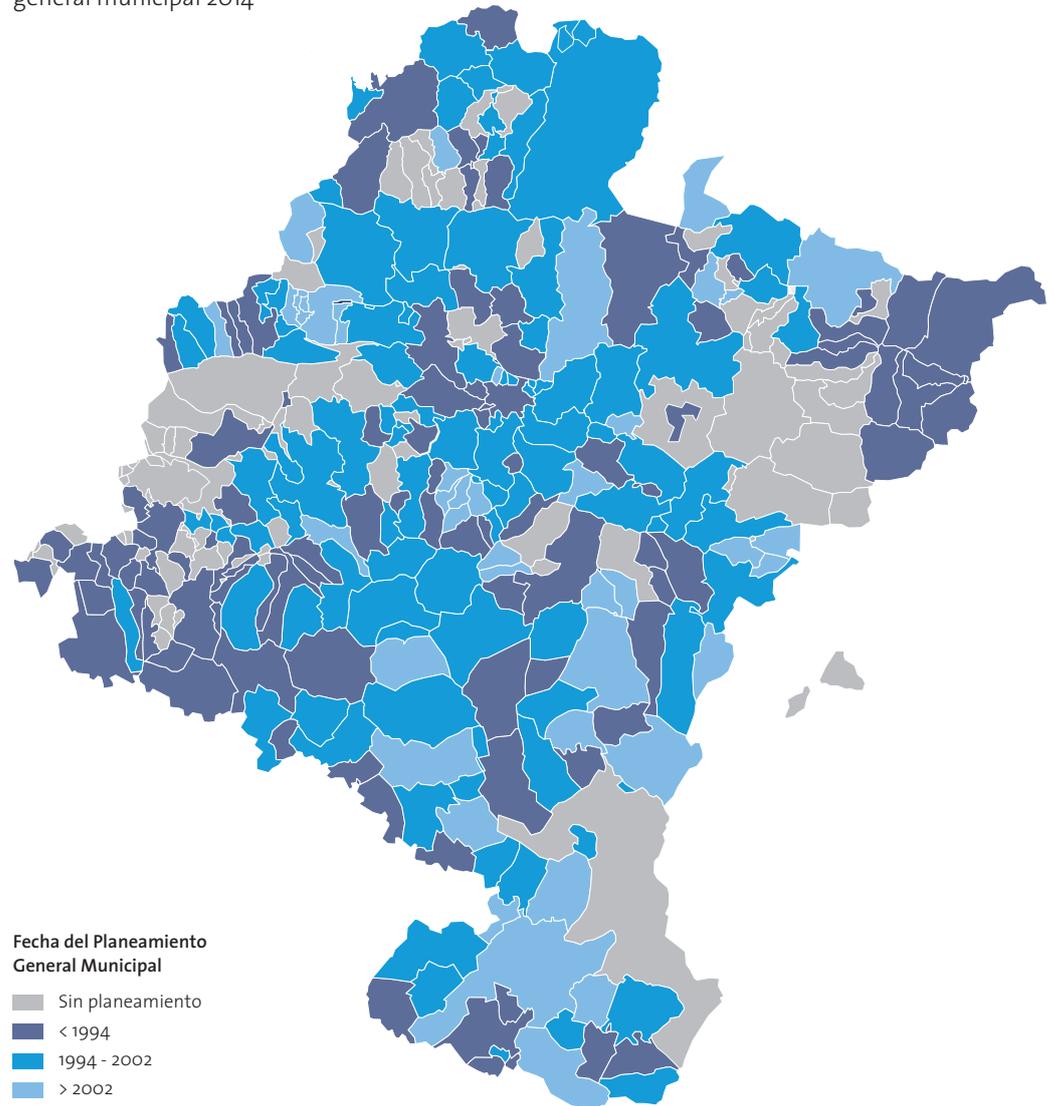
fomento de la elaboración de planeamiento urbanístico, coadyuvado a la extensión del área urbanísticamente ordenada por toda Navarra.

MAPA 2

Tramitación de planeamiento general municipal 2014



MAPA 3
 Tramitación de planeamiento
 general municipal 2014



A partir del año 2002, con la aprobación y publicación del Decreto Foral 145/2002 de 2 de julio, por el que se regula la cooperación interadministrativa en la elaboración y aplicación del planeamiento urbanístico, se da un paso más en la citada colaboración.

Tal y como se describe en la exposición de motivos de la citada norma “se trata de lograr una colaboración fluida y eficaz durante todo el proceso de elaboración del planeamiento, apoyándolo con los medios disponibles, y no sólo por medio de la subvención y el control final.

De este modo se puede optimizar el rendimiento de los medios disponibles, y muy especialmente de los recursos humanos, evitando que sea preciso rehacer aspectos importantes del planeamiento en la fase final de su elaboración por errores fruto de la incomunicación entre las partes implicadas.

Este cambio fundamental de enfoque implica primar el concepto de colaboración sobre el de control.

Los medios que para ello se prevén incluyen también el asesoramiento directo, y sitúan como pieza clave un previo Convenio de colaboración, configurado como documento de consenso que establece las bases del proceso de elaboración de planeamiento en los términos previstos en el presente Decreto Foral.

Dicho Convenio constituye la oportunidad para reflexionar conjuntamente sobre el futuro de la localidad y su ubicación en el cuadro territorial global de Navarra, y debe permitir por ello que el encargo que se realice al equipo técnico adjudicatario de el Plan explicita las bases de redacción, y por tanto los objetivos, aspiraciones y condiciones que han de tenerse en cuenta, asegurando por ello un buen enfoque inicial y un buen resultado final del mismo, ya que, junto al seguimiento que se prevé de sus contenidos en las distintas etapas de formulación, deben asegurar la conflictividad que a veces se produce en el momento de la aprobación definitiva y permitir además un proceso más rápido de examen en esta última fase de su procedimiento.”

Como consecuencia de la actividad y apoyo económico del Departamento de Fomento

durante el año 2014 se ha subvencionado, con las cantidades que se señalan, la elaboración de los siguientes Planes Generales Municipales:

TABLA 2

Subvenciones de los Planes Generales Municipales 2014

	Euros		Euros
Abaurrea Alta	5.860,80	Garaioa	5.860,80
Abaurrea Baja	5.860,80	Garinoain	8.526,46
Adiós	9.292,80	Garralda	10.454,40
Allín	13.680,00	Hiriberri	5.860,80
Araitz	8.444,80	Igantzi	29.027,84
Arbizu	25.334,40	Lerga	6.195,20
Aria	5.860,80	Marcilla	11.136,00
Aribe	5.860,80	Milagro	60.800,00
Artajona	10.208,00	Muruzábal	7.155,20
Belascoain	10.711,44	Olejua	5.220,00
Burlada	72.000,00	Orbaizeta	11.404,80
Cárcar	32.592,29	Orbara	10.454,40
Ciriza	10.800,00	Puente la Reina	15.902,08
Estella	34.595,84	Santacara	11.244,80
Etayo	5.220,00	Sumbilla	30.234,24
Etxauri	8.319,90	Tulebras	6.720,00
Eulate	13.123,08	Urraúl Alto	10.022,40
Falces	45.312,00	Yesa	34.892,80

Durante 2014 se han producido las siguientes aprobaciones por la Comisión de Ordenación de las Estrategia y Modelo de Ocupación del Territorio en cuanto a Estrategias y Modelos de Ocupación del Territorio por la Comisión de Ordenación del Territorio correspondientes a los siguientes municipios:

- Lakuntza
- Aranguren
- Falces
- Arakil

La cooperación interadministrativa para la elaboración y aplicación del **planeamiento urbanístico** es muy fluida y eficaz para **optimizar el rendimiento de los medios disponibles, especialmente los recursos humanos**

Modificaciones de Planeamiento Urbanístico Municipal, de carácter estructurante

A lo largo del periodo considerado, año 2014, se han informado 69 expedientes durante su tramitación por los ayuntamientos y se han emitido 33 Órdenes Forales del Consejero sobre modificaciones de determinaciones estructurantes de Planes General Municipales, cuya competencia corresponde al Departamento.

69

expedientes tramitados por los ayuntamientos dentro de los Planes Generales Municipales



Modificaciones de Planeamiento Urbanístico Municipal, de carácter pormenorizado

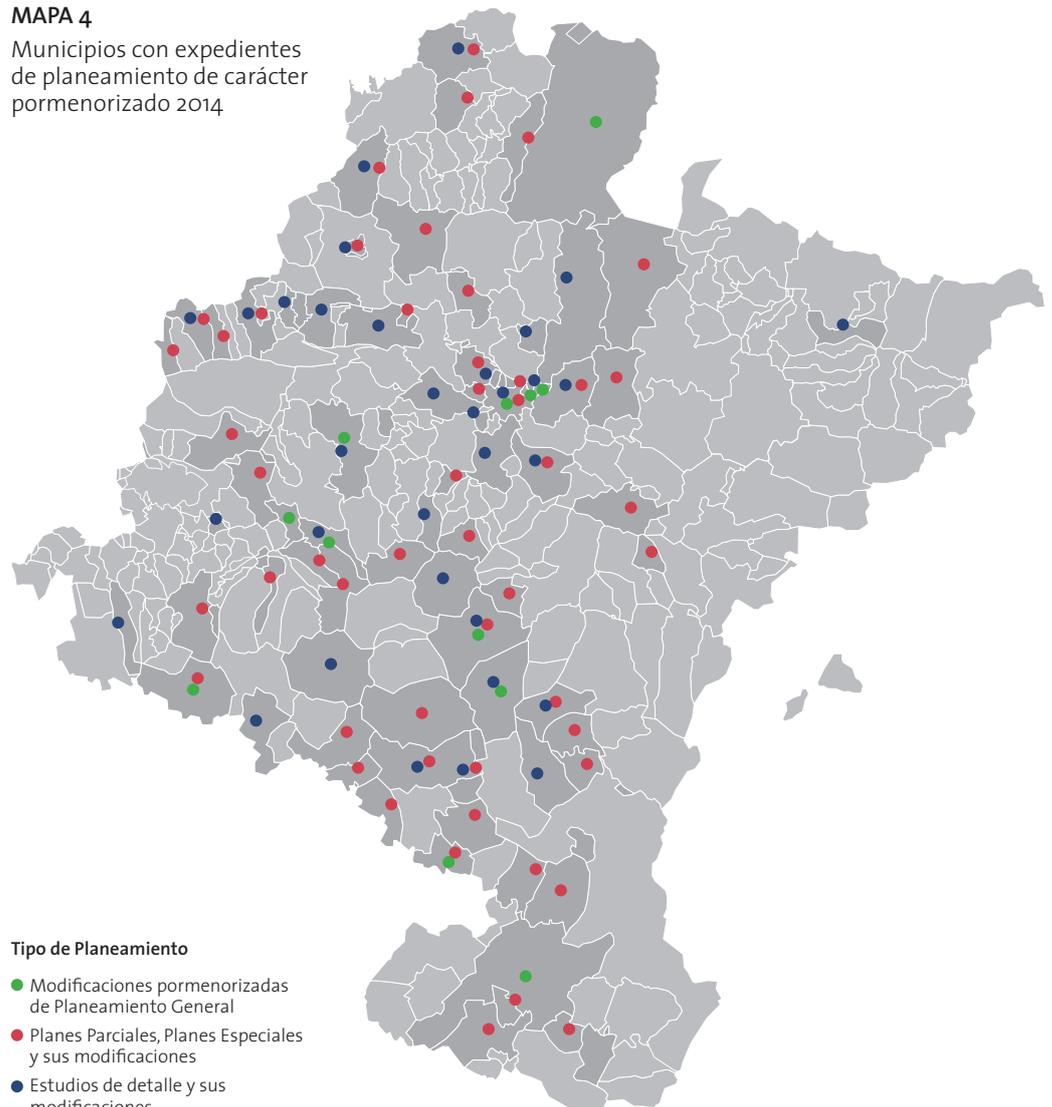
La intervención del Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo en el ámbito del planeamiento de desarrollo, que incluye las modificaciones de determinaciones de carácter pormenorizado del planeamiento, así como los planes parciales, planes especiales y estudios de detalle, y las modificaciones de éstos, abarca las actividades que se mencionan a continuación:

- Informes de planeamiento realizados durante la tramitación de los expedientes a instancia de los Municipios.
 - Recepción, control de legalidad y archivo de los documentos urbanísticos aprobados por las Entidades Locales y remitidos al Registro de planeamiento dependiente del Departamento de Fomento.
 - Resolución de consultas de tipo urbanístico realizadas por las Administraciones Locales, por otras entidades y por ciudadanos en general.
- Durante el año 2014 se han informado para su incorporación al Registro de Planeamiento de Navarra de:
- 84 Modificaciones Pormenorizadas de planeamiento.
 - 59 Estudios de Detalle y 3 modificaciones.
 - 10 Planes Especiales y 8 modificaciones.
 - 7 Modificaciones de Planes Parciales.



MAPA 4

Municipios con expedientes de planeamiento de carácter pormenorizado 2014



2



ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

SISTEMAS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA (SIUN)

Es un proyecto que nace en 1997 con el objeto de favorecer el acceso y la difusión de la información urbanística existente en el Gobierno de Navarra

Ordenación del Territorio y Urbanismo Castellano

PRESENTACIÓN	INSTRUMENTOS	DTP	SIUN	DESCARGAS	SABER MÁS
Planeamiento General	Búsqueda por datos	Búsqueda por mapa	Ayuda	Advertencia leg	

Detalle del instrumento

NUEVO ENLACE NOÁIN - CONEXIÓN A-15, AUTOVIA SUBPIRENACIA, CARRETER SUPER-ESTE
ARANGUREN *
Plan o Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal

Datos generales	Documentación escrita y gráfica no georreferenciada	Documentación gráfica ge
-----------------	---	--------------------------



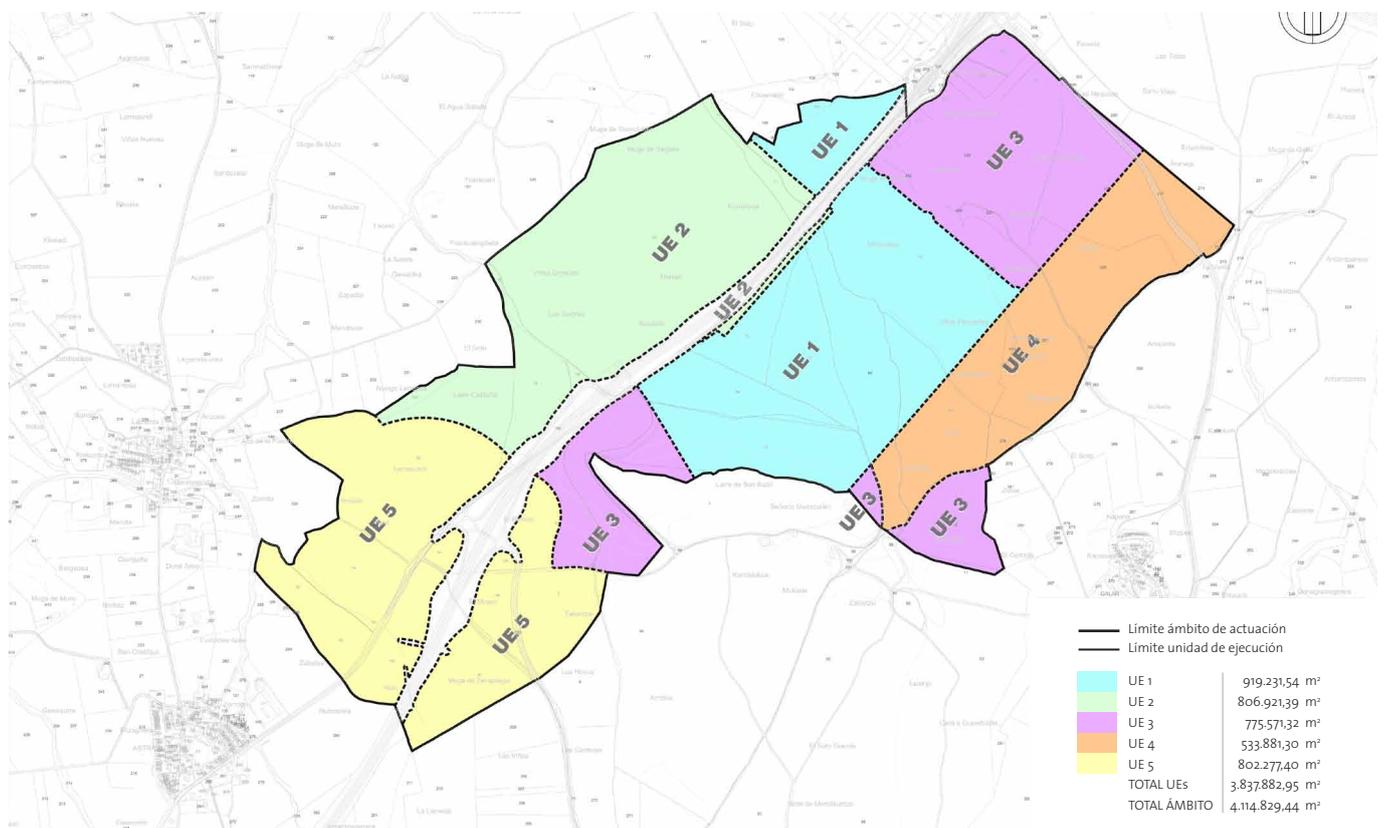
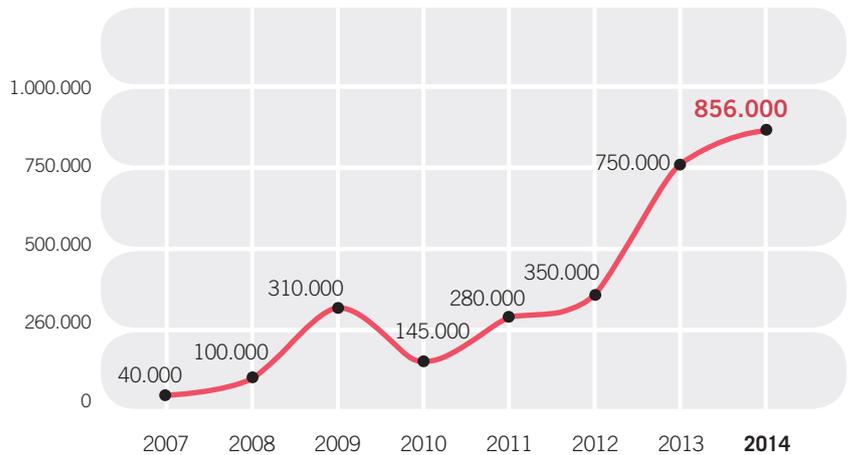
Sistema de Información Urbanística de Navarra (SIUN)

El Sistema de Información Urbanística de Navarra (SIUN) es un proyecto que nace en 1997 con el objeto de favorecer el acceso y la difusión de la información urbanística existente en el Gobierno de Navarra.

Con el tiempo ha ampliado su contenido incluyendo instrumentos de ordenación territorial y ha mejorado las herramientas y servicios de búsqueda, consulta y visualización de la información.

La página web (<http://siun.navarra.es>) publicada en 2010, centraliza las actividades del Servicio con difusión pública, mejora la comprensión de los instrumentos de Ordenación del Territorio y Planeamiento Urbanístico, establece directrices de trabajo para los técnicos urbanistas y permite consultar y descargar libremente la información que se produce en el Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

GRÁFICO 1
Rendimiento obtenido en términos de accesibilidad a la información
 N° visitas/año



430

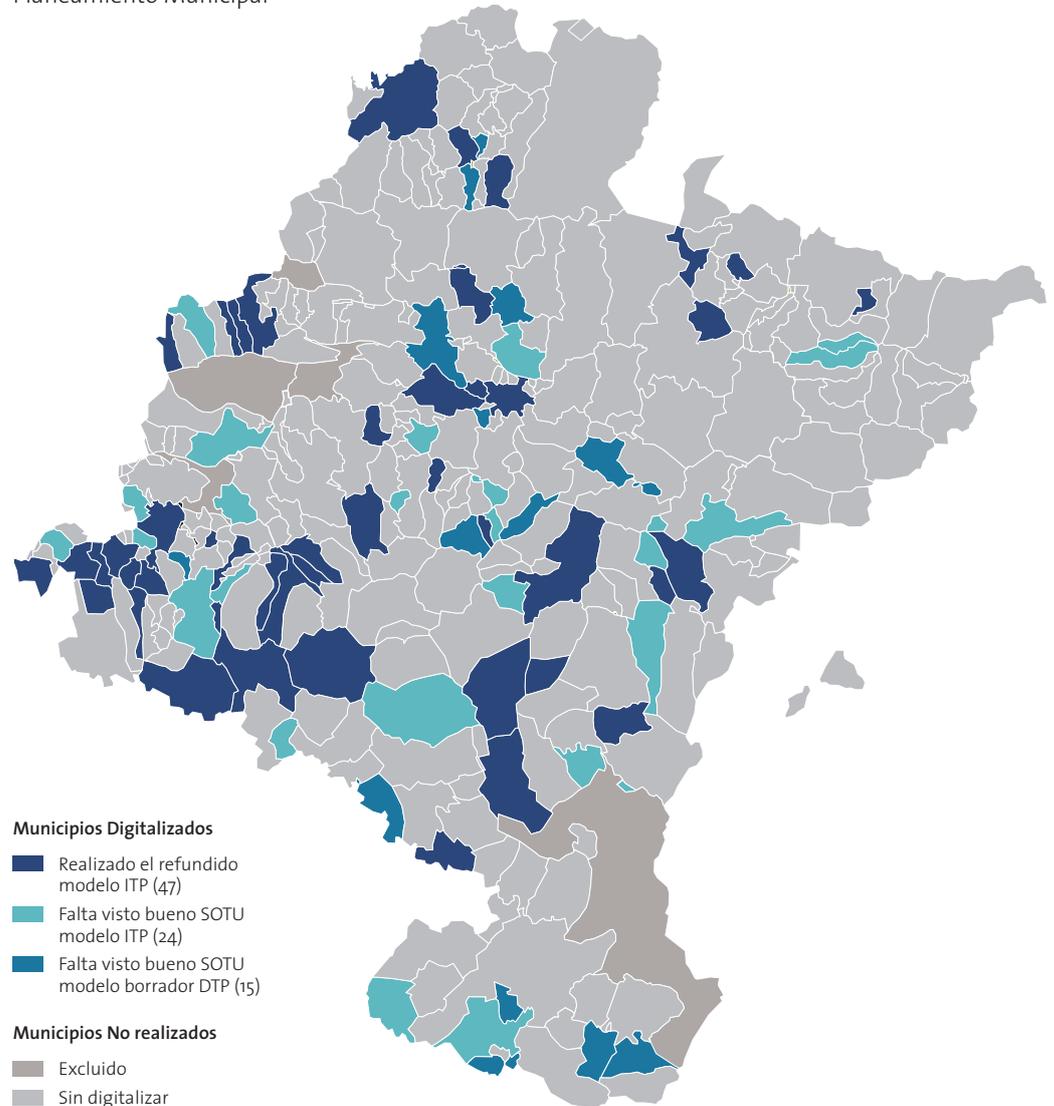
Instrumentos urbanísticos, se han digitalizado y publicado en la web

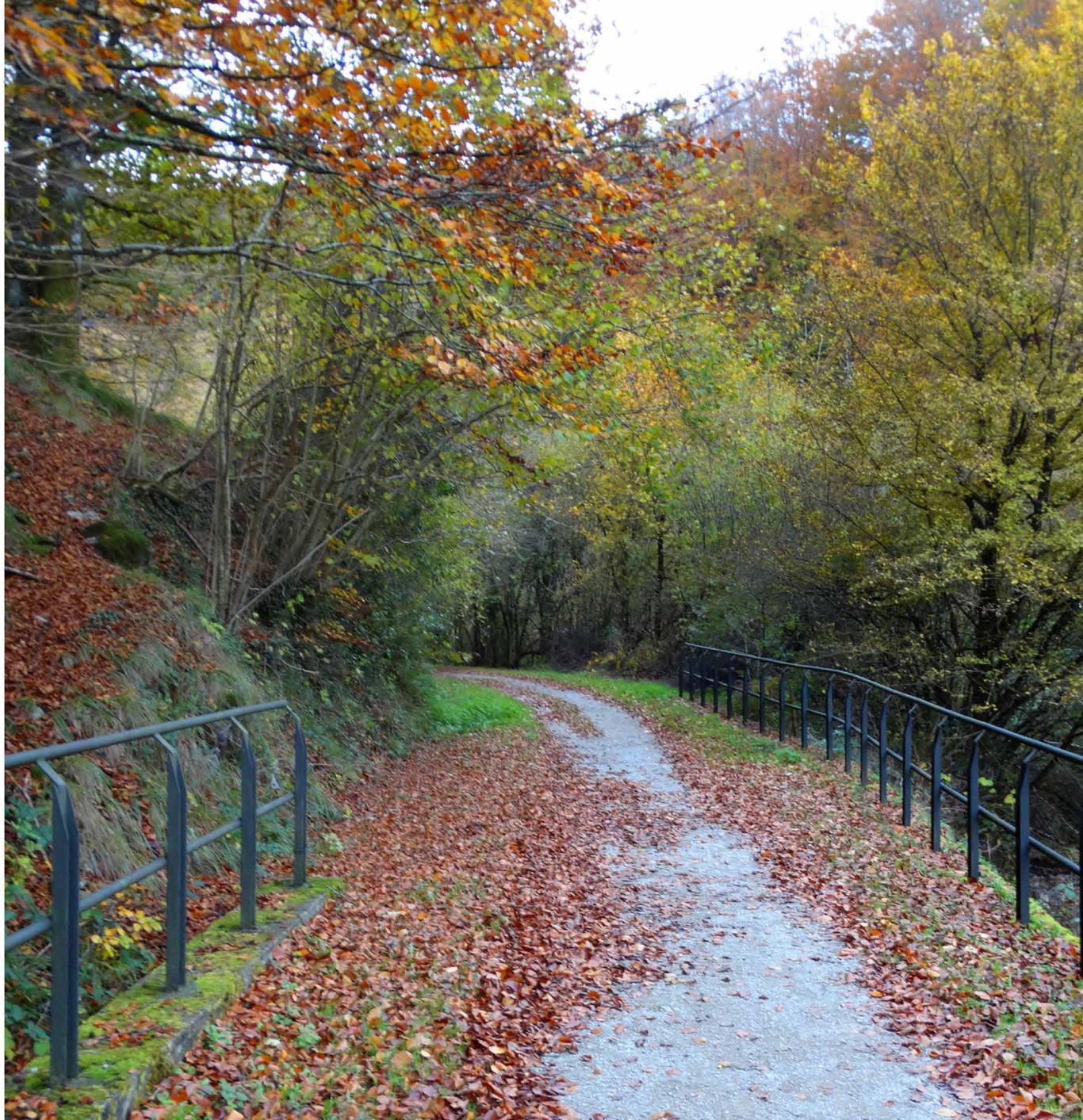
Más allá de nuestro contexto profesional y territorial, el SIUN es parte activa del Sistema Corporativo SITNA, de contenido temático más amplio, y de proyectos de intercambio de información espacial como IDENA, que responde al objetivo europeo (INSPIRE) de crear infraestructuras para el conocimiento, disponibilidad e interoperabilidad de los datos geográficos.

Por todo ello, el SIUN realiza un importante esfuerzo para crear un repertorio de información geográfica vectorial de calidad, cuyo mantenimiento es imposible sin la colaboración de todos aquellos que participan en la elaboración de planes.

A lo largo del año 2014 se han digitalizado y publicado en la web 430 instrumentos urbanísticos.

MAPA 5
 Digitalización de
 Planeamiento Municipal





SERVICIO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

B PARTICIPACIÓN EN ESTUDIOS Y PROYECTOS EUROPEOS

Durante el año 2014, el Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo, a través del Observatorio Territorial de Navarra, ha participado en los siguientes proyectos europeos: **Liveland (ESPON 2014)** y **Proyecto Zone 31/64**



Liveland (ESPON 2014)

Dentro del Proyecto ESPON, en el que el Departamento de Fomento ha sido socio, durante el año 2014 se ha realizado una recopilación de buenas prácticas en materia de elaboración de planes de paisaje a nivel europeo, y se ha elaborado de un documento base con las pautas para la redacción de un Plan de Paisaje de Navarra y una metodología para una implementación en Navarra acorde con el Convenio Europeo del Paisaje (CEP).



Proyecto Zone 31/64

La figura CIO (comunidad industrial organizada), considerada como **“una auténtica comunidad de vecinos que comparta problemas y oportunidades”**, se configura como una fórmula eficaz de gestión en el futuro para los polígonos industriales o áreas de actividad económica (AAE) para superar los problemas que afectan en la actualidad a estas infraestructuras. Así se ha expuesto en la jornada técnica de presentación de conclusiones del proyecto europeo de cooperación transfronteriza Zone 31/64, liderado en Navarra por Nasuvinsa, proyecto éste responsable del diseño de CIO.

El proyecto Zone 31/64 tiene por objetivo la investigación y rehabilitación de Áreas de Actividad Económica del Pirineo Occidental y ha actuado con mejoras en los polígonos industriales del Valle de Aranguren y del Centre Européen de Fret de Mouguerre (CEF), en Aquitania.

El problema que existe actualmente en los polígonos industriales en España es que deben adaptar unas infraestructuras en algunos casos obsoletas (por ejemplo, los del valle de Aranguren implantados en los años 60 y con un fuerte crecimiento a partir de los 80) a la nueva situación económica y territorial. Esta situación está provocando



5
Presentación del proyecto europeo Zone 31/64

una degradación importante de la calidad de sus infraestructuras, servicios, y espacios adyacentes sin ocupar. A esto se le añade el problema de la crisis económica y otros añadidos como robos y vandalismo en estas áreas o contaminación de los suelos.

Se ha destacado la necesidad de que, además de fomentar la cooperación y regenerar las áreas de actividad económica puesto que suponen un importante motor económico, habría que fomentar la conexión de dichas áreas con las Redes Transeuropeas de Transporte. No es necesario crear AAE nuevas puesto que en la fase de análisis exhaustivo de Zone 31/64 se ha concluido que existen suficientes, y que lo necesario es mejorar la gestión de las actuales a través de estos nuevos modelos.

La CIO, diseñada en el marco del proyecto que participa Navarra, es una figura que hace posible la asociación libre de empresas radicadas en una misma AEE. A ella se suma el modelo EVC (entidad voluntaria de conservación), mediante la que se intenta garantizar el equilibrio entre parcelas y empresas de este tipo de áreas, con el fin de evitar la morosidad, un sistema que ya está presente en algunas legislaciones nacionales como la gallega.

El proyecto **Zone 31/64** tiene por objetivo la **investigación y rehabilitación** de Áreas de Actividad Económica del Pirineo Occidental

1.904.587€



ZONE 31-64

para Zone 31/64, proyecto europeo con participación navarra que diseña una innovadora fórmula de gestión de polígonos industriales

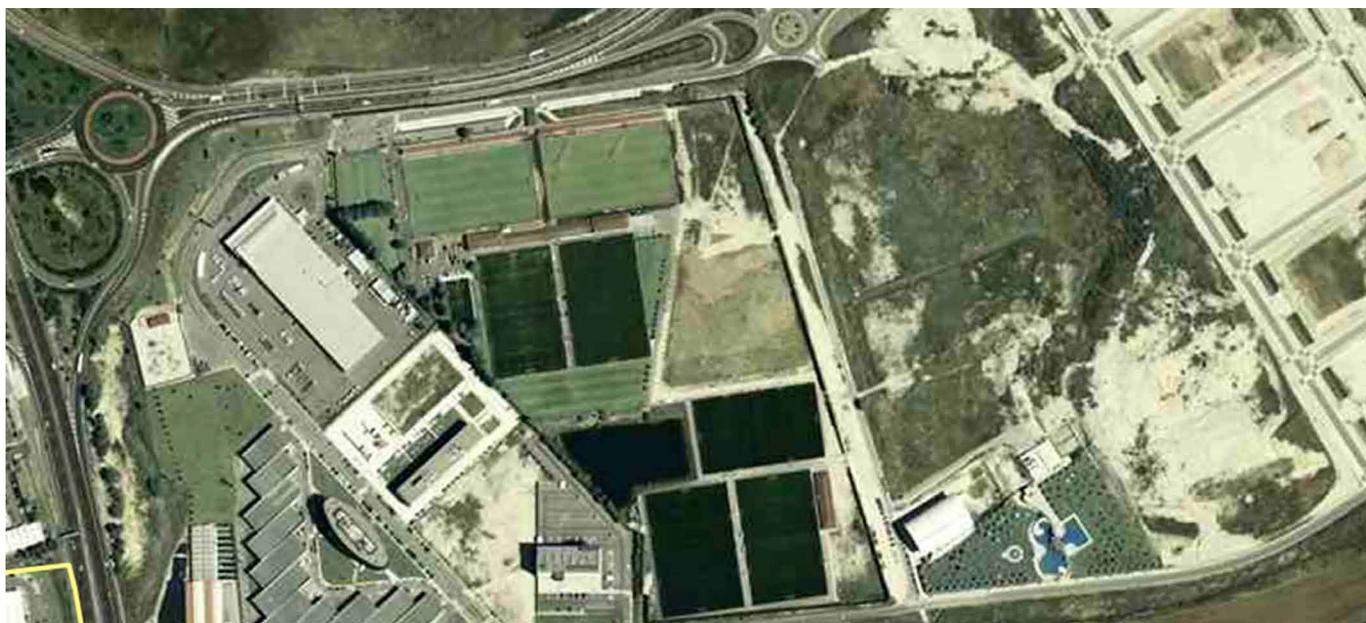
Con objeto de materializar las soluciones propuestas a los referidos problemas se elaboró un documento con dos escenarios: en uno de ellos se describía la evolución tendencial de las AAE, y el otro la evolución utópica. El documento recogía también una “hoja de ruta” con 45 actuaciones de mejora en las AAE, que se resumían en la idea fuerza de constitución de comunidades industriales organizadas, en las que los agentes implicados compartan problemas y oportunidades y adquieran el compromiso de una correcta gestión.

Para testar las nuevas estrategias se han puesto en marcha experiencias piloto en materia de eficiencia energética del alumbrado público, la peatonalización de algunos viales y la señalética, en el Valle de Aranguren. Y en Francia, la gestión de las inundaciones en el CEF mediante el tratamiento paisajístico de un canal inundable y de acciones de viabilidad y de seguridad peatonal: inserción de

una pasarela sobre el canal de inundación y la readecuación de las calles de acceso al CEF.

Todas las actividades prácticas se han recogido en unos manuales de adaptación de AAE que tienen el objetivo de ser transferibles a otras regiones. Además, el proyecto cuenta con una página web que pone a disposición del público toda la información relativa al proyecto así como los resultados y manuales presentados en la jornada.

El presupuesto del proyecto Zone es de 1.904.587,06 euros, de los cuales los fondos europeos FEDER han subvencionado el 65%, esto es, 1.237.981 euros. El resto ha sido financiado por los socios. Las obras en dotaciones e infraestructuras han aglutinado la mayor parte del gasto. Esta inversión ha supuesto 1.061.000 euros, es decir el 56%, de los que 616.000 se han destinado al Valle de Aranguren y 445.000 al centro europeo de Fretes.



VIVIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL
TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA

SERVICIO DE VIVIENDA

La actual situación económica dificulta tanto la compra como la rehabilitación de viviendas

El Servicio de Vivienda procura facilitar el acceso a la vivienda, y la mejora de las condiciones de la misma, así como el control y el fomento de la calidad de la edificación, y gestiona el Banco Foral de Suelo Público, su adquisición y urbanización.

El acceso a la vivienda se encuentra dificultado por las escasas posibilidades de encontrar empleo estable y bien remunerado y por la poca oferta de préstamos que hacen las entidades financieras.

En el caso de la **rehabilitación de viviendas** se aprecian también dificultades debidas a que el paro, que afecta cada vez a más vecinos, impide o demora la acometida de operaciones de rehabilitación de edificios y de viviendas.



1



VIVIENDA

RESUMEN DE VIVIENDA 2014

La compra de vivienda protegida en 2014 experimenta una clara recuperación y sin embargo, sigue habiendo problemas para la adjudicación del total de viviendas construidas. **En los últimos 5 años se han subvencionado 55.479.472,93 euros.**





Descenso en la actividad productiva del sector de la construcción

La construcción de nuevas viviendas decae desde 2007. La rehabilitación de viviendas, que tuvo un comportamiento excelente y

anticíclico entre 2009 y 2012, ha manifestado un preocupante descenso en 2013 y 2014.

GRÁFICA 1

Viviendas iniciadas anualmente en Navarra (%)

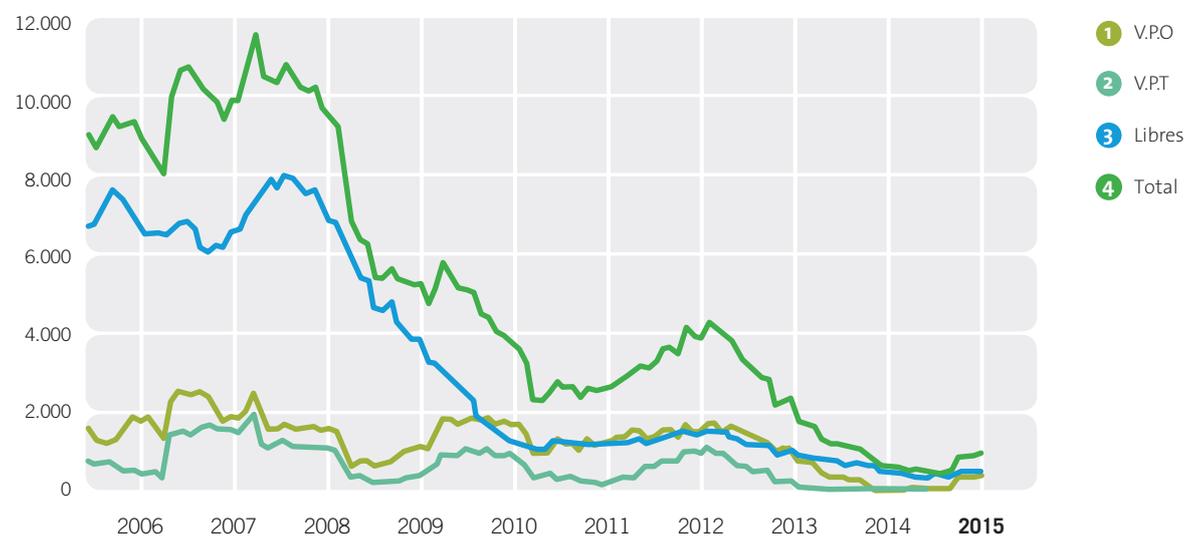


TABLA 1

Viviendas iniciadas en Navarra

Viviendas protegidas calificadas provisionalmente y libres con informe favorable de habitabilidad previo a la licencia de obra

	Viviendas V.P.O. (%)	Viviendas V.P.T. (%)	Viviendas V.P.P. (%)	TOTAL Viviendas V.P. (%)	Viviendas LIBRES (%)	TOTAL
1980	1.476 (70%)			1.476 (70%)	630 (30%)	2.106
1981	1.714 (67%)			1.714 (67%)	850 (33%)	2.564
1982	2.219 (75%)			2.219 (75%)	737 (25%)	2.956
1983	2.066 (82%)			2.066 (82%)	447 (18%)	2.513
1984	1.635 (83%)			1.635 (83%)	335 (17%)	1.970
1985	1.905 (85%)			1.905 (85%)	342 (15%)	2.247
1986	2.104 (86%)			2.104 (86%)	332 (14%)	2.436
1987	2.451 (70%)			2.451 (70%)	1.068 (30%)	3.519
1988	1.515 (43%)			1.515 (43%)	1.969 (57%)	3.484
1989	1.153 (30%)			1.153 (30%)	2.752 (70%)	3.905
1990	2.134 (41%)			2.134 (41%)	3.123 (59%)	5.257
1991	2.085 (39%)			2.085 (39%)	3.210 (61%)	5.295
1992	1.329 (32%)			1.329 (32%)	2.825 (68%)	4.154
1993	2.090 (43%)	393 (8%)		2.483 (51%)	2.342 (49%)	4.825
1994	2.161 (42%)	203 (4%)		2.364 (46%)	2.767 (54%)	5.131
1995	2.596 (47%)	208 (4%)		2.804 (51%)	2.729 (49%)	5.533
1996	1.868 (41%)	75 (2%)		1.943 (43%)	2.583 (57%)	4.526
1997	2.412 (40%)	22 (0%)		2.434 (40%)	3.622 (60%)	6.056
1998	1.439 (31%)	27 (1%)		1.466 (32%)	3.139 (68%)	4.605
1999	1.892 (30%)	8 (0%)		1.900 (30%)	4.377 (70%)	6.277
2000	661 (11%)	167 (3%)		828 (13%)	5.307 (87%)	6.135
2001	853 (17%)	148 (3%)		1.001 (20%)	3.883 (80%)	4.884
2002	984 (16%)	210 (3%)		1.194 (19%)	5.105 (81%)	6.299
2003	2.018 (22%)	837 (9%)		2.855 (31%)	6.354 (69%)	9.209
2004	1.804 (20%)	819 (9%)		2.623 (29%)	6.298 (71%)	8.921
2005	2.226 (22%)	1.377 (14%)		3.603 (36%)	6.390 (64%)	9.993
2006	1.861 (18%)	1.088 (10%)		2.949 (28%)	7.519 (72%)	10.468
2007	516 (8%)	321 (5%)	149 (2%)	986 (15%)	5.783 (85%)	6.769
2008	1.863 (32%)	919 (16%)	56 (1%)	2.838 (49%)	2.992 (51%)	5.830
2009	907 (37%)	328 (13%)	217 (9%)	1.452 (58%)	1.032 (42%)	2.484
2010	1.371 (47%)	337 (11%)	(0%)	1.708 (58%)	1.232 (42%)	2.940
2011	1.671 (36%)	901 (19%)	556 (12%)	3.128 (68%)	1.498 (32%)	4.626
2012	720 (42%)	106 (6%)	(0%)	826 (48%)	898 (52%)	1.724
2013	67 (11%)	74 (12%)	0 (0%)	141 (23%)	479 (77%)	620
2014	406 (39%)	0 (0%)	0 (0%)	406 (39%)	637 (61%)	1.043
TOTAL	56.172 (35%)	8.568 (5%)	978 (1%)	65.718 (40%)	95.586 (59%)	161.304

TABLA 2

Viviendas terminadas en Navarra

Viviendas protegidas calificadas definitivamente y libres con cédula de habitabilidad concedida

	Viviendas V.P.O. (%)	Viviendas V.P.T. (%)	Viviendas V.P.P. (%)	TOTAL Viviendas V.P. (%)	Viviendas LIBRES (%)	TOTAL
1980	3.583 (90%)			3.583 (90%)	386 (10%)	3.969
1981	3.832 (85%)			3.832 (85%)	681 (15%)	4.513
1982	3.439 (79%)			3.439 (79%)	894 (21%)	4.333
1983	1.722 (81%)			1.722 (81%)	401 (19%)	2.123
1984	1.667 (84%)			1.667 (84%)	311 (16%)	1.978
1985	1.774 (86%)			1.774 (86%)	298 (14%)	2.072
1986	1.562 (81%)			1.562 (81%)	368 (19%)	1.930
1987	1.966 (86%)			1.966 (86%)	315 (14%)	2.281
1988	1.664 (78%)			1.664 (78%)	459 (22%)	2.123
1989	1.764 (62%)			1.764 (62%)	1.064 (38%)	2.828
1990	1.354 (39%)			1.354 (39%)	2.121 (61%)	3.475
1991	727 (23%)			727 (23%)	2.411 (77%)	3.138
1992	857 (25%)			857 (25%)	2.504 (75%)	3.361
1993	2.180 (44%)			2.180 (44%)	2.800 (56%)	4.980
1994	2.127 (48%)	35 (1%)		2.162 (49%)	2.231 (51%)	4.393
1995	2.324 (51%)	304 (7%)		2.628 (58%)	1.919 (42%)	4.547
1996	2.554 (49%)	339 (7%)		2.893 (56%)	2.319 (44%)	5.212
1997	2.214 (46%)	202 (4%)		2.416 (50%)	2.412 (50%)	4.828
1998	2.149 (46%)	(0%)		2.149 (46%)	2.564 (54%)	4.713
1999	1.673 (40%)	2 (0%)		1.675 (40%)	2.531 (60%)	4.206
2000	1.697 (37%)	47 (1%)		1.744 (38%)	2.818 (62%)	4.562
2001	1.524 (31%)	69 (1%)		1.593 (33%)	3.278 (67%)	4.871
2002	1.342 (23%)	48 (1%)		1.390 (24%)	4.432 (76%)	5.822
2003	731 (14%)	207 (4%)		938 (18%)	4.251 (82%)	5.189
2004	473 (9%)	172 (3%)		645 (12%)	4.749 (88%)	5.394
2005	1.855 (28%)	359 (5%)		2.214 (33%)	4.485 (67%)	6.699
2006	1.896 (21%)	933 (10%)		2.829 (31%)	6.225 (69%)	9.054
2007	1.185 (15%)	694 (9%)		1.879 (24%)	6.071 (76%)	7.950
2008	1.992 (22%)	1.000 (11%)		2.992 (34%)	5.914 (66%)	8.906
2009	1.724 (25%)	1.287 (19%)		3.011 (44%)	3.870 (56%)	6.881
2010	1.019 (31%)	359 (11%)	205 (6%)	1.583 (48%)	1.738 (52%)	3.321
2011	1.833 (48%)	825 (21%)	0 (0%)	2.658 (69%)	1.192 (31%)	3.850
2012	1.031 (36%)	367 (13%)	0 (0%)	1.398 (49%)	1.467 (51%)	2.865
2013	893 (38%)	469 (20%)	84 (4%)	1.446 (62%)	878 (38%)	2.324
2014	493 (34%)	350 (24%)	0 (0%)	843 (59%)	591 (41%)	1.434
TOTAL	60.820 (41%)	8.068 (5%)	289 (0%)	68.888 (46%)	80.948 (54%)	150.125



Compra de viviendas protegidas nuevas en 2014

Tras los malos resultados de 2013 (sólo 299 viviendas protegidas vendidas) en 2014 se ha experimentado una recuperación, pues se han visado contratos de compraventa de 579 viviendas protegidas nuevas (331 de protección oficial, 212 de precio tasado y 36 de precio pactado). En este año 2014 se han abonado subvenciones a 281 adquirentes, las subvenciones han sumado 3.130.666 € (11.141 € de media por vivienda).

3.130.666€

Subvenciones
concedidas en 2014

GRÁFICA 2

Viviendas vendidas

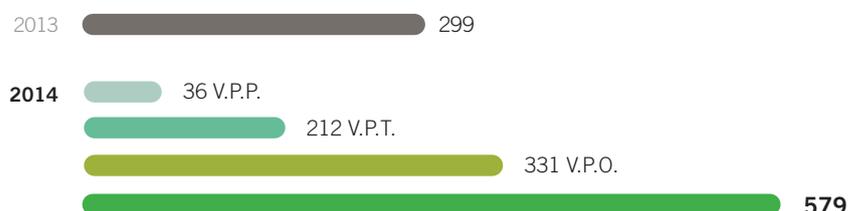


Tabla 3

Número de visados en 2014

ZONA 01	V.P.O.	V.P.T.	V.P.P.	TOTAL
Ansoain	2	-	-	2
Berriozar	25	17	-	42
Burlada	52	47	-	99
Cizur Mayor	25	67	-	92
Cordovilla	-	5	-	5
Esparza de Galar	1	-	-	1
Imárcoain	-	1	-	1
Mutilva	61	7	-	68
Pamplona	112	63	36	211
Sarriguren	9	3	-	12
Villava	10	1	-	12
Total ZONA 01	297	212	36	545

ZONA 02	V.P.O.	V.P.T.	V.P.P.	TOTAL
Altsasu-Alsasua	4	-	-	4
Bera	4	-	-	4
Castejón	2	-	-	2
Cintruénigo	2	-	-	2
Mendavia	1	-	-	1
Milagro	8	-	-	8
Monteagudo	1	-	-	1
Ribaforada	3	-	-	3
San Adrián	2	-	-	2
Sesma	1	-	-	1
Tafalla	1	-	-	1
Tudela	4	-	-	4
Viana	1	-	-	1
Total ZONA 02	34	-	-	34
Total general	331	212	36	579



Compra de viviendas protegidas usadas en 2014

Se ha autorizado la compraventa en 2014 de 253 viviendas usadas, así como 201 operaciones de transmisión (56 extinciones de condominio, 56 ventas renunciando al derecho de tanteo convencional, 30 liquidaciones de sociedades conyugales, 21 donaciones, 12 aportaciones a sociedades conyugales, 26 daciones en pago) y una permuta de vivienda protegida.

Se ha denegado autorización para 8 transmisiones de vivienda protegida. No se ha ejercido ningún derecho de tanteo legal sobre transmisiones de viviendas protegidas.



Visados según miembros unidad familiar

El 81% de las viviendas fueron para unidades familiares compuestas por una o dos personas. En los últimos años ha disminuido el porcentaje de viviendas adquiridas por una sola persona.

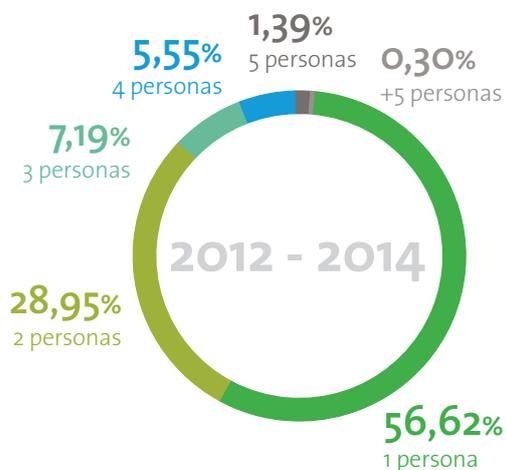


Tabla 4
Visados según unidad familiar

	Viviendas V.P.O. (%)	Viviendas V.P.T. (%)	Viviendas V.P.P. (%)	TOTAL (%)
1 persona	185 (55,89%)	95 (44,81%)	19 (52,78%)	299 (51,64%)
2 personas	89 (26,89%)	72 (33,96%)	10 (27,78%)	171 (29,53%)
3 personas	26 (7,85%)	26 (12,26%)	2 (5,56%)	54 (9,33%)
4 personas	23 (6,95%)	19 (8,96%)	5 (13,89%)	47 (8,12%)
5 personas	7 (2,11%)			7 (2,11%)
+5 personas	1 (0,30%)			1 (0,17%)





Tipología de las viviendas

A VIVIENDA PROTECCIÓN OFICIAL

Tabla 5
Relación superficie-precio

	V.P.O.		V.P.T.		V.P.P.	
	Superficie media m ²	Precio medio m ²	Superficie media m ²	Precio medio m ²	Superficie media m ²	Precio medio m ²
Zona 1	83,02	1.807,81	83,76	1.490,82	82,93	1.478,57
Zona 2			86,53	1.229,39		
Total	83,02	1.807,81	84,05	1.463,97	82,93	1.478,57

Tabla 6
Comparación últimos cuatro años clasificados por superficie V.P.O.

m ² superficie	2014 (%)	2013 (%)	2012 (%)	2011 (%)
< 50	3 (0,91%)		5 (0,73%)	8 (0,64%)
≥ 50 <60	10 (3,02%)	5 (2,42%)	11 (1,62%)	15 (1,20%)
≥ 60 <70	27 (8,16%)	24 (11,59%)	64 (9,40%)	82 (6,54%)
≥ 70 <80	24 (7,25%)	21 (10,14%)	95 (13,95%)	17.147 (13,64%)
≥ 80 <90	195 (58,91%)	120 (57,97%)	373 (54,77%)	777 (61,96%)
= 90	64 (19,34%)	28 (13,53%)	114 (16,74%)	170 (13,56%)
> 90	8 (2,42%)	9 (4,35%)	19 (2,79%)	31 (2,47%)
	331 (100%)	207 (100%)	681 (100%)	1.254 (100%)

Tabla 7
Comparación últimos años V.P.O.

	V.P.O.	
	Superficie media m ²	Precio medio m ²
2014	84,05	1.463,97
2013	83,93	1.427,25
2012	83,76	1.543,90
2011	84,62	1.521,72
2010	82,81	1.507,02
2009	84,10	1.507,02
2008	80,47	1.396,54
2007	84,58	1.317,71
2006	87,11	1.264,02
2005	85,61	1.119,99
2004	85,04	975,79
2003	82,82	947,05
2002	84,98	801,57
2001	84,33	751,86
2000	84,14	712,99

GRÁFICA 3
Precio medio m²



El crecimiento anual acumulado de los precios de las viviendas de protección oficial en la última década ha sido el 4,14%.



B VIVIENDA PRECIO TASADO

Comparación precio venta - precio máximo de venta

Para el caso de las viviendas de precio tasado solo 18 viviendas se vendieron por el precio máximo de venta. Otras 48 viviendas se vendieron con un descuento superior al 30% (algunas al 56% del precio máximo de venta). El descuento promedio para todas las viviendas fue del 19,9%, es decir, el precio de venta del conjunto de todas las viviendas fue el 80,1% del precio máximo de venta.

Obviamente, el descuento varía en función de la localidad; así para Pamplona y Burlada ese descuento ronda el 12,5%, mientras que para Zizur Mayor o Berriozar ronda el 30%.

Para el caso de las viviendas de protección oficial, 156 viviendas (el 47,13% del total) se vendieron por el precio máximo de venta. Otras 20 viviendas se vendieron con un descuento superior al 30%. El descuento promedio para todas las viviendas fue del 8,97%, es decir, el precio de venta del conjunto de todas las viviendas fue el 91,03% del precio máximo de venta. En Pamplona y Comarca los descuentos son casi inapreciables (2-4%), excepto para el caso de Zizur Mayor (20%). Los descuentos son mayores en el resto de localidades.

Tabla 8

Comparación últimos años V.P.T.

V.P.T.		
	Superficie media m ²	Precio medio m ²
2014	82,93	1.478,57
2013	84,96	1.456,70
2012	86,86	1.654,31
2011	83,13	1.725,15
2010	84,73	1.715,66
2009	89,53	1.636,72
2008	93,29	1.564,31
2007	92,17	1.509,63
2006	90,47	1.466,81
2005	96,89	1.214,31
2004	103,18	1.124,03
2003	87,48	1.072,03
2002	88,72	969,09
2001	86,03	935,84

Tabla 9

Comparación últimos cuatro años clasificados por superficie V.P.T.

m ² superficie	2014 (%)	2013 (%)	2012 (%)	2011 (%)
< 50	3 (1,42%)			5 (0,85%)
≥ 50 <60	3 (1,42%)	1 (1,25%)	3 (1,09%)	17 (2,90%)
≥ 60 <70	48 (22,64%)	12 (15,00%)	32 (11,68%)	74 (12,63%)
≥ 70 <80	12 (5,66%)	11 (13,75%)	17 (6,20%)	86 (14,68%)
≥ 80 <90	75 (35,38%)	26 (32,50%)	121 (44,16%)	230 (39,25%)
≥ 90 <120	68 (32,08%)	30 (37,50%)	95 (34,67%)	169 (28,84%)
> 120	3 (1,42%)		6 (2,19%)	5 (0,85%)
	212 (100%)	80 (100%)	274 (100%)	586 (100%)



Subvenciones

Nótese que hasta el año 2006 la adquisición de viviendas de precio tasado o no conllevaba subvención, o era lineal por importe de 1.000 euros.

La subvención se devenga en el momento de visarse el contrato, con independencia del momento en que efectivamente se abone y por consiguiente del ejercicio presupuestario aplicable.

Subvención media es igual a total subvenciones entre visados con subvención (no entre total visados) El DF 4/2006 eliminó las subvenciones por cuenta vivienda y capitalización.

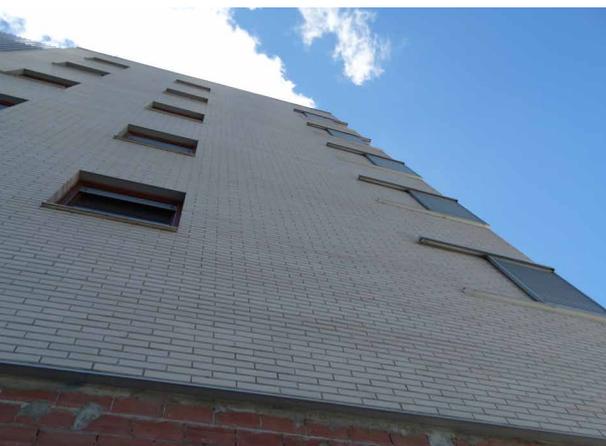


Tabla 10

Subvenciones devengadas

	V.P.O.	V.P.O.E.	V.P.T.	TOTAL
2014	2.717.506,45		244.505,81	2.962.012,26
2013	2.428.368,69		80.627,30	2.508.995,99
2012	11.204.754,30	49.685,94	329.842,16	11.584.282,40
2011	20.271.751,38	181.948,65	2.019.077,61	22.472.777,64
2010	13.407.433,34	617.376,14	1.926.595,16	15.951.404,64
2009	21.513.443,83	273.556,52	2.937.597,30	24.724.597,65
2008	13.458.971,84	215.180,66	2.917.348,23	16.591.500,74
2007	24.127.729,20	201.056,07	2.823.145,15	27.151.930,42
2006	26.080.431,94	288.512,14	4.383.059,69	30.752.003,77
2005	11.686.143,02	1.998.745,78	86.000	13.770.888,80
2004	16.338.591,81	1.225.391,15	245.000	17.808.982,96
2003	13.241.549,48	1.170.660,58	220.000	14.632.210,06
2002	3.823.096,66	753.366,58	26.000	4.602.463,24
2001	3.753.117,10	546.152,04		4.299.269,14
2000	7.116.356,60	4.847.892,90		11.964.249,50
1999	4.565.001,53	1.926.663,77		6.491.665,30

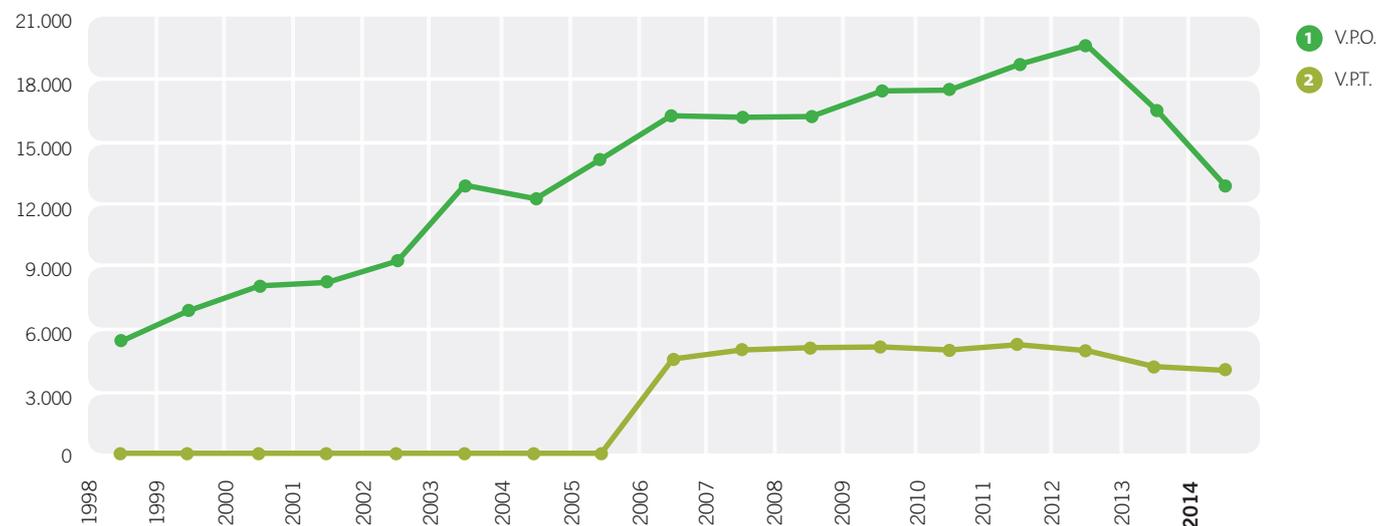
Tabla 11

Subvenciones por visado

	V.P.O.		V.P.T.	
	Con subvención %	Subvención media	Con subvención %	Subvención media
Zona 1	28,30%	4.075,10	63,30%	13.162,52
Zona 2			64,71%	11.043,33
Total	28,30%	4.075,10	63,44%	12.940,51

GRÁFICA 4

Subvención media por vivienda





Conclusiones

- 1 La adjudicación de viviendas se ha recuperado respecto al año 2013, en parte gracias a que los precios siguen moderados y a la posibilidad de acceder sin requisitos. No obstante, todas las promociones de viviendas tienen problemas para su total adjudicación.
- 2 Las adjudicaciones se concentran en Pamplona (211 viviendas) y localidades del entorno (Burlada 99 viviendas, Zizur Mayor, Berriozar, Mutilva). Fuera de Pamplona y Comarca, en la llamada zona O2, las viviendas adjudicadas suponen un número (34) prácticamente irrelevante. El mayor número de viviendas adjudicadas corresponde a Milagro, con 8 viviendas
- 3 El 81% de las viviendas se adjudican a solicitantes individuales o parejas. Disminuyen las viviendas adjudicadas a un único solicitante. Los ingresos de los compradores oscilan entre 2 y 3 veces IPREM para el caso de las viviendas de protección oficial, y más de 3,5 veces IPREM para las viviendas de precio tasado
- 4 La vivienda adquirida de protección oficial tipo tiene una superficie media que ronda los 84 m², consta de garaje y trastero, y tiene un precio de 147.122,34 euros más IVA, percibiéndose una subvención aproximada para su adquisición de 12.940 euros. Las viviendas se venden al 91,03% del precio máximo de venta.
- 5 La vivienda adquirida de precio tasado tipo tiene una superficie media que ronda los 83 m², consta de un garaje y un trastero, y tiene un precio de 144.146,08 euros más IVA, percibiéndose una subvención para su adquisición de 4.075,10 euros. Las viviendas se venden al 80,1% del precio máximo de venta.
- 6 En el período 2004 - 2014 el precio de venta de las viviendas de protección oficial ha crecido un 4,14% anual.
- 7 Durante el ejercicio 2013 se produjo por primera vez un descenso en el precio de venta de las viviendas protegidas. En 2014 el precio se ha recuperado muy ligeramente.
- 8 Las subvenciones reconocidas durante 2014 ascendieron a 2.962.012,26 euros, un 18% superior a las subvenciones de 2013 pese a casi haberse duplicado la venta de viviendas: la subvención media concedida ha experimentado un notabilísimo descenso.
- 9 En 2014 se han producido 118 renunciaciones a viviendas ya adjudicadas, número inferior a las 169 renunciaciones de 2013 y años precedentes (322 renunciaciones en 2012, 272 de 2011, 113 en 2010, 255 en 2009 y 240 en 2008). Hasta este año 2008 eran testimoniales. La crisis económica y la dificultad de conseguir financiación explican el fenómeno.
- 10 En los últimos cinco años se han adjudicado 5.290 viviendas protegidas, 4.634 de las cuales correspondían a Pamplona y Comarca, y se han reconocido subvenciones por un importe de 55.479.472,93 euros.



Tabla 12

Resumen de ayudas a vivienda en Navarra (Decreto Foral 61/2013, de 18 de septiembre)

	% sobre precio de venta D.F. 61/ 2013
VIVIENDAS DE PROTECCIÓN OFICIAL - COMPRA	
Ingresos fam. pond. entre 2,5 y 3,5 IPREM	6%
Ingresos fam. pond. entre 2,5 y 2 IPREM (actual 1,5 iprem)	10%
Ingresos fam. pond. entre 2 IPREM y 9000 € (actual 1,5 iprem)	12%
Suplemento familias numerosas <3,5 IPREM reg. general	3%
Suplemento familias numerosas <3,5 IPREM rég.especial	6%
Promotores apartamentos tutelados ancianos o minusválidos	20% ó 10%
VIVIENDAS DE PRECIO TASADO - COMPRA	
	D.F. 61/ 2013
Ingresos fam. pond. entre 2,5 y 3,5 IPREM	2%
Ingresos fam. pond. entre 2,5 y 2 IPREM (actual 1,5 iprem)	4%
Ingresos fam. pond. entre 2 IPREM y 12000 € (actual 1,5 iprem)	6%
Suplemento familias numerosas <3,5 IPREM reg. general	3%
Suplemento familias numerosas <3,5 IPREM rég.especial	6%
REHABILITACIÓN CASOS GENERALES	
	% s/presupuesto
Viviendas >50 años ingresos fam. pond. entre 3,5 y 3 IPREM	10%
Si la casa está en área de rehabilitación preferente A.R.P.	25%
Viviendas >50 años ingresos fam. pond. entre 3 y 2,5 IPREM	10%
Si la casa está en área de rehabilitación preferente A.R.P.	25%
Viviendas >50 años ingresos fam. pond. menores 2,5 IPREM	20%
Si la casa está en A.R.P o minusval. o ancianos + 65 años	40%
Viviendas de 25 a 50 años ingresos f. p. entre 3,5 y 3 IPREM	5%
Si la casa está en área de rehabilitación preferente A.R.P.	25%
Viviendas de 25 a 50 años ingresos f. p. entre 3 y 2,5 IPREM	5%
Si la casa está en área de rehabilitación preferente A.R.P.	25%
Viviendas de 25 a 50 años ingresos f. p. menores 2,5 IPREM	10%
Si la casa está en A.R.P o minusval. o ancianos + 65 años	40%
Suplemento familias numerosas <3,5 IPREM reg. general	3%
Suplemento familias numerosas <3,5 IPREM rég.especial	6%
Suplemento jóvenes	3%
Suplemento víctimas terrorismo o género	3%
Límite superior de ayuda por vivienda (€)	12.000 €
Pero en caso de vivienda unifamiliar o en Área Rehabilitación Preferente	25.000 €
Supresión total de barreras arquitectónicas + ascensor	45%
Límite superior de ayuda por vivienda (€)	8.000
En edificios de menos de 11 viviendas limite por vivienda	10.000
Supresión parcial barreras arquitectónicas, según casos	de 20% a 30%
Límite superior de ayuda por vivienda (€) según casos	5.000
Rehabilitación envolvente térmica	40%
Límite superior de ayuda por vivienda (€)	6.000
REHABILITACIÓN PARA ALQUILAR A PRECIO NO SUPERIOR AL DE V.P.O.	
En área de rehabilitación preferente y edificio de más de 50 años	40%
En edificios de más de 50 años en los demás casos	22%
En edificios de más de 25 años y menos de 50	11%

Nota: cifras en negrita: ayudas sin relación con ingresos del promotor.

2



VIVIENDA

SISTEMA PÚBLICO DE ALQUILER

En 2014 se destinaron 12.331.696 € para ayudas
al alquiler social de 3.151 familias



5.155

viviendas componen el sistema público de alquiler



Viviendas protegidas en Navarra
2014

4.665

de ellas 990 propiedad de NASUVINSA

Viviendas de la bolsa de alquiler
2014

490

Familias inquilinas de estas viviendas,
beneficiarias de subvenciones de sus
arrendamientos (del 25%, 50% ó 75%
de sus rentas) según sus ingresos y
circunstancias familiares

3.151

Subvenciones a inquilinos de
alquiler protegido
2014

12.331.696 €

Subvenciones a promotores de
alquiler protegido
2014

4.309.713 €

por 135 viviendas

TABLA 13
Ayudas a inquilinos de alquiler protegido

	Familias beneficiarias	Importe subvenciones (€)
2011	2.451	4.999.148
2012	2.673	9.854.040
2013	3.126	10.378.127
2014	3.151	12.331.696

TABLA 14
Ayudas a promotores de alquiler protegido

	Viviendas subvencionadas	Importe subvenciones (€)
2011	237	5.275.605
2012	318	5.463.969
2013	249	6.957.713
2014	135	4.309.713



Medidas para facilitar el acceso al alquiler a personas con dificultades económicas

En el mes de abril se mantuvo una reunión entre el Departamento de Fomento y personas representantes de las Plataformas de Afectados por las Hipotecas. El encuentro tenía por objeto realizar el seguimiento de las propuestas de la PAH ya trasladadas en anteriores reuniones y, al mismo tiempo, informarles de las medidas y modificaciones que está llevando a cabo el Gobierno de Navarra en materia de vivienda para ayudar a las personas que están en situaciones difíciles. Al encuentro, en representación de las PAH acudieron Ángel Lag (PAH Berriozar), Ángel Larrea (PAH San Jorge-Sanduzelai) y Lourdes Etxeberria (PAH Egüés).

En el transcurso de la reunión, donde se habló fundamentalmente de las propuestas que las PAH hicieron llegar al Departamento en materia de Vivienda, se explicaron las medidas, ya anunciadas por el consejero Zarraluqui, y que tendrán reflejo en el próximo Informe de Evaluación de Edificios por ser la modificación legislativa en materia de vivienda más próxima en el tiempo.

Se trata de cambios en la normativa que pretenden mejorar el acceso a la vivienda en el contexto de dificultades económicas por las que atraviesan algunos ciudadanos y que se concretan en estos dos aspectos:

- 1 Suprimir el requisito de exigir unos ingresos mínimos (3.000 euros) en las renovaciones y prórrogas de los contratos de arrendamiento.
- 2 Posibilidad de acreditar la capacidad económica mediante la aportación de los ingresos que se perciban en el momento de renovarse o prorrogarse el contrato de arrendamiento, desapareciendo así la exigencia de facilitar la última declaración de renta, en los casos de empeoramiento sobrevenido de la situación personal, laboral o económica del inquilino.



Otras medidas

En cuanto al resto de medidas que también solicitaban las PAH, se ha indicado lo siguiente:

- 1 **Bajada significativa del precio del módulo:** Nasuvinsa ya realizó una revisión de los alquileres pero el precio del módulo para 2015 habrá que fijarlo de acuerdo al estudio correspondiente de costes y beneficios.
- 2 **Supresión de avales y fianzas:** la fianza, es un requisito necesario puesto que protege al arrendador de los posibles desperfectos, y en cuanto a los avales, Nasuvinsa ya los limitó a tres meses en el caso de las VPO de régimen especial. En el resto de casos, se trata de un acuerdo entre partes que al GN no le corresponde regular. No obstante, es intención del Gobierno de Navarra impulsar un Código de Buenas Prácticas con el fin de mejorar la gestión de este tipo de situaciones.
- 3 **Que los bancos incluyan viviendas fruto de ejecuciones hipotecarias en la Bolsa de Alquiler:** se trata de una posibilidad que ya existe, tal y como se explicó, mediante la cual, las personas que hayan sufrido una ejecución hipotecaria puedan quedarse en el piso con la opción de que esa vivienda sea incluida en la Bolsa de Alquiler y por lo tanto la persona ocupante pueda acceder a la correspondiente subvención regulada por la normativa. Desde el Gobierno de Navarra se va a continuar trabajando con las entidades bancarias para asegurar que conocen todas las posibilidades disponibles para estos casos.



Por otro lado, en lo referente a las **viviendas de Camineros del Gobierno de Navarra**, se ha indicado que se está trabajando en un programa de acción conjuntamente con otros departamentos, así como con otras entidades administrativas.

El consejero de Fomento del Gobierno de Navarra, Luis Zarraluqui Ortigosa, suscribió en 2014 un convenio con el alcalde de Pamplona, Enrique Maya, para la incorporación de 13 viviendas propiedad del ayuntamiento de la capital navarra al Fondo Foral de Vivienda Social del Gobierno de Navarra, que comenzó su andadura a finales de octubre con quince viviendas de camineros como experiencia piloto y se destina a personas en situación de emergencia habitacional. A estas 13, se suman otras 6 viviendas que aporta Nasuvinsa, lo que hacen un total de 19.

Hay que destacar lo innovador de este proyecto en el conjunto de España, así como la colaboración con Políticas Sociales para prestar atención a personas que la necesitan.

Las viviendas del Ayuntamiento, ubicadas en el Ensanche y Rochapea, se entregan al fondo totalmente rehabilitadas, con cocina amueblada y sistema de ACS y calefacción. Las reformas han sido realizadas por alumnos de la Escuela Taller de Landaben de Pamplona, que busca facilitar cualificación profesional a alumnado joven de 16 a 30 años y mayor de 44 años en situación de desempleo.

Las seis viviendas de Nasuvinsa, están ubicadas todas ellas en el barrio de San Jorge y pertenecen al parque de viviendas de camineros del Gobierno de Navarra. En este caso han sido reformadas por encargo de la propia sociedad pública con un presupuesto de 186.000 euros, financiado al 50% por fondos FEDER.

Las 19 viviendas, que son gestionadas todas ellas por Adsis-Santa Lucía mediante convenio por un plazo de 10 años prorrogables y adjudicadas con el asesoramiento del EISOVI (Equipo de Incorporación Social en la Vivienda) del Gobierno de Navarra, están destinadas a albergar temporalmente a unidades familiares o de convivencia en situación de emergencia habitacional con el fin de evitar exclusión social por no poder acceder o mantener una vivienda digna y adecuada.

El precio de alquiler será de 150 euros, que se encargará de cobrar Adsis- Santa Lucía a los inquilinos, y el contrato de arrendamiento será por un máximo de 3 años. Los beneficiarios de este programa se comprometerán, además, a integrarse en un programa diseñado por Política Social, que les ayude a obtener en ese plazo la autonomía personal/familiar y económica para desvincularse del acompañamiento social e incorporarse a una nueva vivienda.

1

El consejero Zarraluqui y el alcalde Maya en una de las viviendas



Viviendas para personas en situación especial

Aunque en menor cantidad que otros años, en 2014 se han adjudicado viviendas a grupos especiales necesitados de ellas, principalmente viviendas en alquiler para víctimas de violencia de género y para personas en riesgo de exclusión social, que intentan superar su situación.

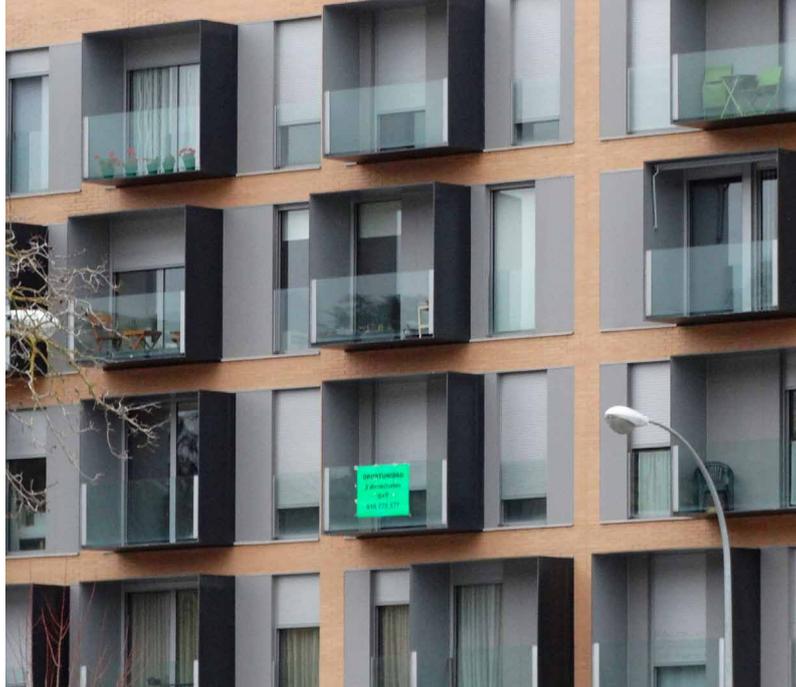


TABLA 15

Viviendas adjudicadas para grupos especiales de personas en Navarra

Se trata casi siempre de viviendas protegidas, excepto en el caso de "Propiedad VIS" que son viviendas libres antiguas

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL	Subvenciones (€)
Víctimas de violencia de género															
Alquiler	6	5	5	2	11	10	14	28	24	10	13	16	54	198	
Compra	0	0	0	6	14	18	9	7	0	0	1	0	0	55	931.231
														253	media: 19.401 ⁽¹⁾
Víctimas de terrorismo															
Compra	-	-	-	-	5	3	1	0	0	0	0	0	0	9	91.667
															media: 10.185
Personas con minusvalía motriz grave															
Compra visados	-	-	-	-	5	15	1	5	1	0	0	0	0	27	425.145
															media: 15.746
Otros minusvalidos (>65%)															
Compra	-	-	-	-	33	24	10	18	4	5	0	0	0	94	1.509.434
															media: 16.058
Familias numerosas															
Compra	-	-	-	-	140	72	32	26	16	24	16	3	4	333	6.778.493
															media: 20.356
Cambio por viviendas de superficie adecuada															
Compra	-	-	7-	27-	26	12	16	12	14	10	3	0	2	129	-
Víctimas de integración social															
Compra VIS	449	88	73	62	54	51	27	25	22	11	11	0	0	873	17.140.378 ⁽²⁾
Alquiler VAIS	-	-	-	-	-	-	-	21	38	19	32	17	24	127	931.231 ⁽²⁾
														1.000	media: 19.634 ⁽²⁾

⁽¹⁾ Media compra 2006-2011

⁽²⁾ Solo compra

Total de viviendas
adjudicadas para
grupos especiales

1.845



En febrero de 2014 comenzaron a habitarse las viviendas cedidas por Fomento a la Fundación Santa Lucía-Adsis

Las cuatro viviendas se destinan al proyecto de “Acompañamiento en el Proceso de Emancipación”, cuyo objetivo es ofrecer alojamiento a jóvenes navarros provenientes de centros de menores que, en el momento de su salida, cuando cumplen la mayoría de edad, no cuentan con un soporte relacional de familia o amigos que les apoye en este periodo de transición hacia la vida adulta. Las estancias tienen una duración de dos a tres años y los jóvenes son acompañados por un técnico de la Fundación Santa Lucía-Adsis.

Estas viviendas cedidas por Nasuvinsa son de segunda mano y tienen entre 62 y 81

metros cuadrados. Reúnen las condiciones de habitabilidad exigidas en la legislación vigente y poseen cédula de habitabilidad y certificado de eficiencia energética.

El contrato define un periodo de entrega a la Fundación Santa Lucía de diez años, a cambio de la realización de las obras de reforma. Pasado dicho plazo, el contrato podrá prorrogarse por periodos anuales hasta un máximo de cinco años. Posteriormente, la Fundación Santa Lucía-Adsis deberá restituir a Nasuvinsa la vivienda, en perfectas condiciones para su incorporación al mercado de alquiler o compraventa.



Alojamiento temporal para **jóvenes navarros** provenientes de centros de menores

2
El Consejero de Fomento con el representante de la Fundación Santa Lucía-Adsis, visitando las viviendas cedidas



Nuevas viviendas para la Fundación Gizakia Herritar / París 365

La empresa pública Nasuvinsa firmó un convenio de colaboración por un periodo de diez años con la Fundación Gizakia Herritar / París 365, que trabaja en varios proyectos solidarios, por la que le cede cuatro viviendas, dos en régimen de arrendamiento y otras dos en precario. La fundación destinará todas ellas al recurso “viviendas comunitarias-París Etxea”, que proporciona alojamiento temporal a personas que lo necesitan.

La cesión de las dos viviendas en alquiler se estableció por un periodo de cinco años que, una vez transcurrido, podrá prorrogarse por tramos anuales hasta un máximo de otros cinco años. Las viviendas cuentan con salón, cocina, baño y tres dormitorios. El precio de alquiler fijado para cada vivienda es de 300 euros. Los gastos de comunidad y de suministros correrán a cuenta del arrendatario, mientras que Nasuvinsa se hará cargo del IBI. La Fundación Gizakia Herritar / París 365 destinará estas viviendas a familias con niños a su cargo.

En cuanto a las viviendas en precario su periodo de cesión se ha establecido en diez años. Disponen de tres dormitorios, salón, baño y cocina. Para su puesta a punto requieren de algunas obras de adecuación que la Fundación se compromete a realizar. A cambio tan solo deberá abonar los gastos de

comunidad y del IBI. Gizakia Herritar / París 365 destinará una de las viviendas a personas solas que provengan de procesos de rehabilitación, para facilitar así su proceso de integración en la vida social. La Fundación está valorando usar la otra vivienda, por su distribución y mayor tamaño, como piso tutelado o de alojamiento de emergencia. Ambas viviendas necesitan bastantes reformas.

Las cuatro viviendas cedidas por Nasuvinsa a la Fundación Gizakia Herritar / París 365 pasarán a formar parte del recurso “Viviendas Comunitarias - París Etxea”, que esta fundación puso en marcha en el año 2011, y a través del cual proporciona alojamiento de forma temporal -entre 3 y 24 meses- a personas o familias que lo necesiten mientras acceden a una vivienda digna de forma estable.

En la actualidad, dentro del recurso “Viviendas Comunitarias - París Etxea”, la fundación gestiona cinco viviendas en alquiler, que suman catorce habitaciones. Con tres de las viviendas cedidas por Nasuvinsa se sustituirán tres de las viviendas actuales, al reunir mejores condiciones de confortabilidad, permitiendo además ampliar el número de plazas (16 habitaciones, varias de ellas dobles).

Nasuvinsa cede en 2014 cuatro viviendas para el alojamiento temporal a personas que lo necesitan

3 Los representantes de ambas partes en el momento de la firma del convenio de colaboración



4

El Consejero y el representante de Cáritas Diocesana se dan la mano tras la firma de los contratos de cesión



Cesión de viviendas en precario para Cáritas

Se trata de tres contratos de cesión en precario de viviendas usadas propiedad de la empresa pública Navarra de Suelo y Vivienda, S.A. (Nasuvinsa) a Cáritas Diocesana de Pamplona y Tudela para que sean destinadas a familias con hijos en situación de dificultad. En representación de Cáritas ha suscrito el contrato su director, Ángel Manuel Iriarte Arriazu.

El periodo de cesión de las viviendas se ha establecido en un plazo de diez años que, una vez transcurrido, se prorrogará tácitamente por periodos anuales hasta un máximo de cinco años más, salvo que cualquiera de las dos partes comunique su voluntad de extinguir el contrato. A la finalización del mismo, Cáritas se compromete a restituir a Nasuvinsa las tres viviendas en perfectas condiciones para su incorporación al mercado de alquiler o de compraventa.

A cambio de la cesión en precario de estas tres viviendas, Cáritas realizará las reformas que los inmuebles requieran para su puesta a punto antes de ser habitadas y se hará cargo de los gastos derivados de la contratación y consumo de los suministros de agua, gas, electricidad y otros similares, mientras se mantenga en vigor el contrato de cesión. Asumirá igualmente el pago de la contribución territorial que grava la vivienda cedida y los gastos de comunidad.

De las tres viviendas cedidas, dos se ubican en Pamplona y una en Burlada. Todas reúnen las condiciones de habitabilidad exigidas en la legislación vigente y cuentan con cédula de habitabilidad y certificado de eficiencia energética. Las viviendas tienen entre 60 y 80 metros cuadrados y todas ellas disponen de cocina, sala de estar, baño y tres dormitorios.

Nasuvinsa también cedió en abril de 2014 tres viviendas para el alojamiento de familias con hijos

5
Imagen del Centro de Día donde se encuentran los pisos tutelados



Inauguración de seis pisos tutelados en Lekunberri

Los consejeros de Fomento, Luis Zarraluqui Ortigosa, y de Políticas Sociales, Íñigo Alli Martínez, inauguraron en febrero de 2014, en Lekunberri, seis pisos tutelados destinados a personas válidas de más de 60 años o a menores de esa edad con algún grado de discapacidad, que comenzaron a ser habitados en el mes de marzo.

Las viviendas, un proyecto de los ayuntamientos de Lekunberri y Larraun, se ubican en la primera planta del centro de día de Lekunberri. Este edificio cuenta con dos plantas. En la planta baja están el centro de día y otras dependencias que podrán emplear los inquilinos, mientras que en la planta alta se ubican las seis viviendas, cuatro de ellas de cuarenta metros cuadrados cada una y otra de 55, todas ellas de carácter individual, y otra de 70 metros cuadrados, con capacidad para dos personas.

Las obras fueron adjudicadas a Construcciones Lansalot por un importe de 175.139,32 euros más IVA. La subvención a fondo perdido del Departamento de Fomento asciende a 168.276 euros.

Por su parte, en mayo de 2007 Bienestar Social concedió al Ayuntamiento de Lekunberri una subvención plurianual para proyecto, construcción, urbanización y equipamiento de un centro de día de veinte plazas por 605.840,80 euros, el 80% del presupuesto aceptado de 757.301 euros. En 2008 el Ayuntamiento de Lekunberri solicitó una ampliación del proyecto que se aceptó hasta un total de un millón de euros, y se concede una subvención plurianual de 169.889,30 euros, que supone el 70% del presupuesto total aceptado. En la documentación final presentada por el Ayuntamiento de Lekunberri, el total de la inversión asciende a 1.163.486,76 euros.

5
Los consejeros de Fomento y de Políticas Sociales con las autoridades locales visitando los pisos tutelados





3

VIVIENDA

3 CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMATIVAS

Edificación, habitabilidad y protección oficial

Inicio de obras

Supervisión de proyectos de vivienda protegida que han alcanzado la calificación provisional
2014

406

Viviendas libres que han obtenido un informe favorable de cumplimiento de condiciones de habitabilidad y cumplimiento del código técnico de la edificación
2014

637

Final de obras

Viviendas protegidas terminadas con calificación definitiva
2014

843

Viviendas libres terminadas con cédula de habitabilidad
2014

591

Cédulas de habitabilidad a otras viviendas libres

Viviendas libres existentes con concesión de cédula de habitabilidad
2014

1.855

Viviendas libres terminadas con concesión de cédula de habitabilidad
2014

591

Denuncias por defectos de construcción en vivienda protegida

Trámites iniciados por deficiencias constructivas en viviendas protegidas
2014

29

4



VIVIENDA

REHABILITACIÓN DE VIVIENDAS

Durante 2014 se han iniciado en Navarra
1.534 actuaciones de rehabilitación



25.247.582€

Suvencciones para actuaciones de rehabilitación

Tras un comportamiento excelente y anticíclico de la rehabilitación de viviendas en Navarra entre 2009 y 2012, en 2013 y 2014 la crisis ha terminado afectando a esta área de actividad, reduciendo el volumen de sus presupuestos, así se ha pasado de cifras del orden de 100 millones de euros (IVA excluido) al año a una cifra que no alcanza los 26 millones en 2014.

Actuaciones de rehabilitación iniciadas 2014

1.534

También se han subvencionado con 25.247.582 € a actuaciones que han terminado y afectado a 5.354 viviendas, de las cuales unas 4.000 acabaron en 2014 y el resto correspondían a actuaciones de 2013 que no pudieron pagarse en esa anualidad.



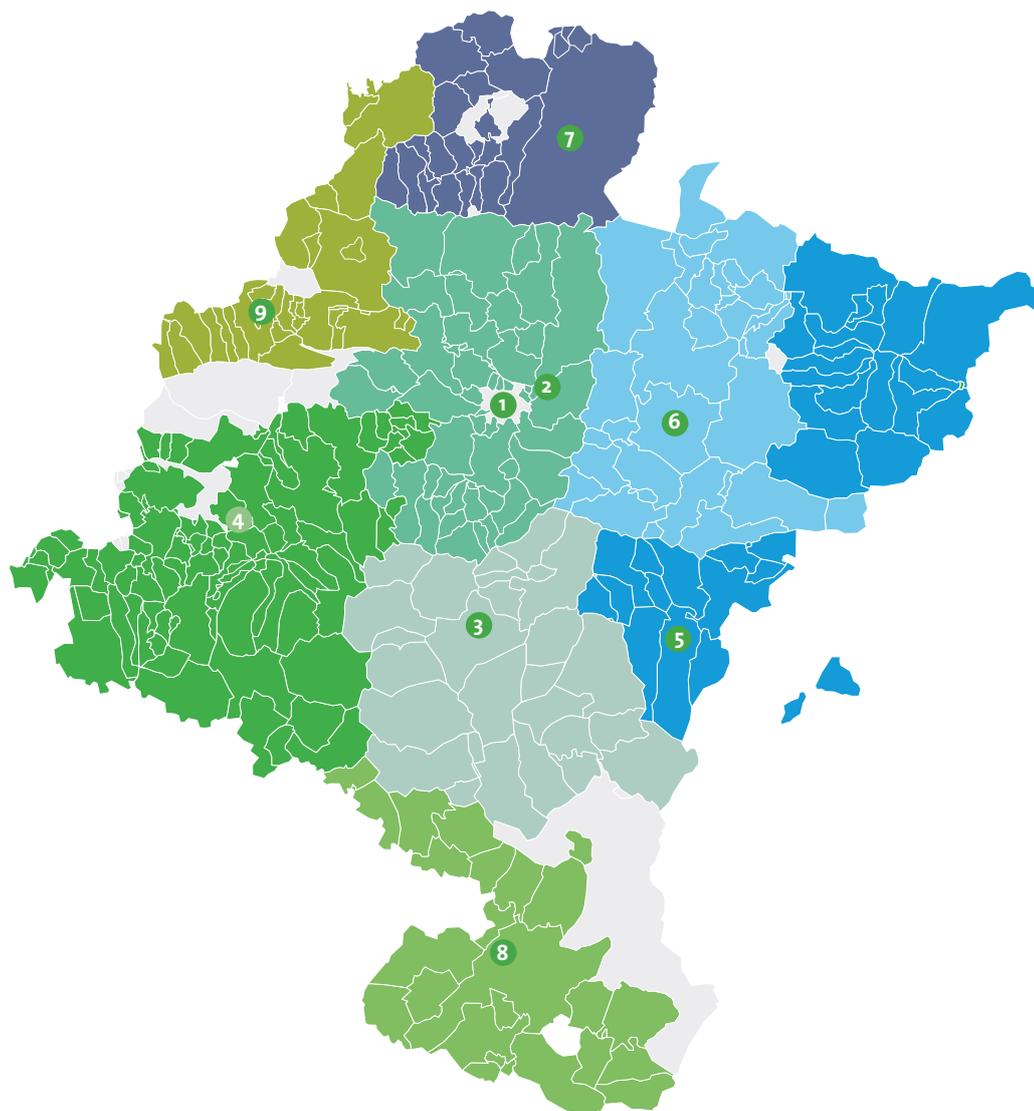
TABLA 16
Viviendas afectadas por expedientes de rehabilitación

	Viviendas calificadas provisionalmente	Viviendas calificadas definitivamente	Presupuesto calificadas provisionalmente (sin IVA)	Presupuesto calificadas definitivamente (sin IVA)	Subvenciones pagadas (€)
1984	460	160	-	-	-
1985	1.052	602	-	-	-
1986	1.284	822	-	-	-
1987	1.658	1.138	-	-	-
1988	1.045	1.192	-	-	-
1989	1.117	1.084	-	-	-
1990	873	768	-	-	-
1991	1.505	1.091	-	-	-
1992	1.103	1.157	-	-	-
1993	1.424	1.178	-	-	6.068.853
1994	1.534	1.323	-	-	4.595.722
1995	2.030	1.793	33.031.473	26.823.371	7.008.900
1996	1.951	1.963	25.764.809	29.411.306	5.469.527
1997	1.842	1.545	19.384.120	21.891.628	4.909.296
1998	2.425	1.718	21.206.841	18.098.183	3.609.176
1999	3.418	2.564	31.528.297	22.717.062	4.671.678
2000	2.786	2.617	31.765.041	23.254.409	5.778.406
2001	3.316	3.111	39.931.092	31.975.754	8.416.190
2002	4.650	3.115	46.624.461	33.118.088	8.790.193
2003	4.139	3.742	52.425.492	42.623.905	10.120.193
2004	4.992	3.687	70.944.547	44.947.841	13.315.815
2005	4.617	5.076	69.183.144	58.962.036	15.617.782
2006	5.654	4.150	83.988.191	57.828.442	18.421.526
2007	4.090	4.186	70.219.705	57.061.772	18.193.096
2008	4.417	4.327	70.376.877	67.592.173	18.659.150
2009	5.500	4.962	91.299.570	74.332.863	23.507.800
2010	6.889	6.797	110.606.032	105.584.722	26.474.736
2011	6.083	5.677	106.446.953	96.446.953	26.169.817
2012	6.488	6.609	100.003.269	93.040.830	39.954.343
2013	3.335	5.316	54.237.797	79.819.033	22.201.015
2014	1.534	4.033	25.873.324	57.485.561	25.247.582
Total	93.211	87.503			

Nota: el número de viviendas se refiere a viviendas que ellas mismas o el edificio en que se ubican han sido objeto de alguna obra de rehabilitación protegida

GRÁFICA 5

Distribución geográfica de las oficinas de rehabilitación de viviendas y edificios (ORVEs) y de la red Nasursa



Red Nasursa de oficinas comarcales

- BAZTAN-BIDASOA
C/ mercaderes 6
Doneztebe/SANTESTEBAN
Telf: 948 456 103 Fax: 948 451 320
baztan-bidasoa@nasursa.es
 - PIRINEO-AOIZ
C/Trinquete 13 – Aoiz
Telf: 948 334354 Fax: 948 334355
pirineo-aoiz@nasursa.es
 - PIRINEO-SANGUESA
C/ Mayor 8, bajo- SANGÜESA
Telf: 948 871 835 Fax : 948 871 834
pirineo-sanguesa@nasursa.es
- www.nasursa.es

Oficinas de rehabilitación de viviendas y edificios (ORVEs)

- 1 PAMPLONA
- 2 COMARCA DE PAMPLONA
- 3 COMARCA DE TAFALLA
- 4 TIERRA ESTELLA
- 5 PIRINEO SANGÜESA
- 6 PIRINEO AOIZ
- 7 BAZTÁN BIDASOA
- 8 RIBERA DE TUDELA
Plaza de los Fueros, nº 7-2º
(Casa del Reloj)31500 – Tudela
Telf.: 948 825 641 Fax: 948 826 492
orvetudela@eresmas.com
- 9 SAKANA
C/ Uriz 38 - 31830 – Lakuntza
Telf.: 948 464 867 Fax: 948 464 853
zaharberitzea@sakana-mank.com
Ayuntamiento de Leitza
Tel.: 948 510 009



Oficinas de rehabilitación de viviendas y edificios (ORVEs)

La atención a los ciudadanos que quieren rehabilitar sus viviendas se instrumenta desde nuestro servicio central y por las

9 oficinas de rehabilitación de viviendas y edificios (ORVEs) distribuidas por la geografía de Navarra.



107.371.684€

en subvenciones para
mejorar la accesibilidad



Alcanzar la accesibilidad universal

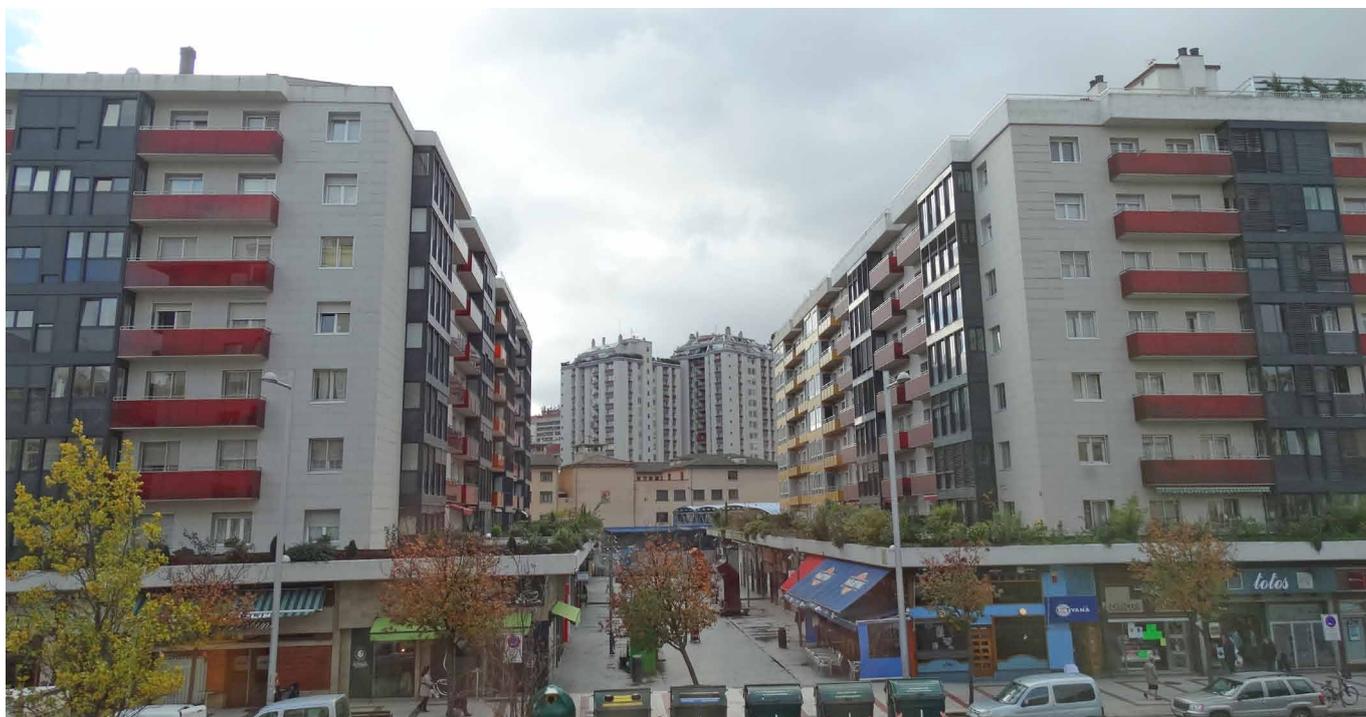
El Real Decreto Legislativo 1/2013 establece que para el 4-12-2017 deberán haberse hecho los ajustes razonables que permitan la accesibilidad universal para todas las viviendas.

En esta línea el Gobierno de Navarra impulsa la supresión de barreras arquitectónicas y la instalación de ascensores adecuados en los edificios de vivienda.

En los últimos 11 años 26.682 viviendas de Navarra han alcanzado la accesibilidad, habiendo subvencionado el Gobierno de Navarra las correspondientes actuaciones con 107.371.684 €, a obras ya finalizadas.

TABLA 17
Subvenciones

	Nº Viviendas	Subvenciones (€)
2004	1.458	3.263.340
2005	2.729	8.920.934
2006	2.013	7.318.130
2007	2.723	9.363.601
2008	2.413	10.602.128
2009	2.584	11.437.794
2010	2.506	11.136.629
2011	2.160	9.063.473
2012	2.802	12.667.541
2013	3.031	13.772.175
2014	2.263	9.825.938
TOTAL	26.682	107.371.684





Rehabilitación del casco histórico de Olite

El centro histórico de Olite se declara Área de Rehabilitación Preferente, lo que permitirá a sus habitantes obtener hasta 25.000 euros de ayuda por vivienda

El Gobierno de Navarra, a través de una Orden Foral firmada por el consejero de Fomento, ha declarado recientemente el centro histórico de Olite como Área de Rehabilitación Preferente, lo que significa que los habitantes de la localidad tendrán posibilidad de acceder a mayores ayudas cuando rehabiliten sus viviendas si se ubican en esta área. Así, si las subvenciones ordinarias tienen un límite máximo de 12.000 euros por vivienda, si están en áreas de rehabilitación preferente el límite sube hasta los 25.000.

La declaración era una demanda del propio ayuntamiento y, además, las características arquitectónicas y urbanísticas de este centro histórico, cuyo grueso de edificios tiene más de 50 años con predominio de la vivienda unifamiliar, también hacían necesaria esta declaración.

En cuanto a las subvenciones, el porcentaje se incrementa significativamente frente a las de la rehabilitación ordinaria. Concretamente, las viviendas cuya antigüedad oscila entre 25 y 50 años y son objeto de rehabilitación tienen en general una subven-

ción del 5% del presupuesto cuando sus dueños tienen ingresos familiares ponderados comprendidos entre 2,5 y 3,5 IPREM, y del 20% si sus ingresos son inferiores al 2,5%. Pues bien, si están en el área de rehabilitación preferente esos porcentajes de subvención pasan a ser del 25% o del 40%, respectivamente.

En el caso de viviendas que tienen más de 50 años y se rehabilitan, la subvención a la que se accede con carácter general es del 10% del presupuesto de obras más honorarios, si sus dueños tienen ingresos familiares ponderados entre 2,5 y 3,5 IPREM y del 20% si sus ingresos son inferiores al 2,5%. En cambio, si la vivienda está en área de rehabilitación preferente el porcentaje sube del 10 al 25% y del 20 al 40%.

Como se ha indicado, la mayoría de las viviendas del casco histórico de Olite cuentan con más de 50 años, con lo que el caso más habitual será el segundo.

El Gobierno de Navarra y Olite impulsarán la **rehabilitación de los edificios de viviendas más antiguos de la localidad**



Informe de evaluación de edificios

El Gobierno de Navarra aprobó el Decreto Foral 108/2014, de 12 de noviembre, por el que se regula el informe de evaluación de los edificios.

Paulatinamente, a partir del 1 de julio de 2015 irán entrando en vigor y **obligará a que los edificios de más de 50 años, o de**

menos si van a ser objeto de rehabilitación en sus elementos comunes, sean evaluados en cuanto al cumplimiento de condiciones de seguridad, accesibilidad y eficiencia energética, lo que redundará en pro de una mayor calidad en la edificación al conocer con rigor su estado.



5



VIVIENDA

PRECIO DE LA VIVIENDA EN NAVARRA

En 2014 el precio de la vivienda libre ha bajado en torno a un 4,5% anual y se han mantenido el precio máximo de venta de la vivienda protegida



1.590 €/m²

Precio por metro cuadrado útil de vivienda libre en Navarra

A final de 2014 el precio por metro cuadrado útil de vivienda libre (nueva y usada) era en el conjunto de Navarra de 1.590 €/m² útil cifra del mismo orden que la de precio máximo de vivienda de protección oficial (1.620 €/m² útil) y claramente inferior al, precio máximo de vivienda de precio tasado (1.869 €/m² útil). En Pamplona la situación era algo distinta pues el precio de venta en

2014 por m² útil era de 1.952 €, claramente superior al máximo de VPO e incluso algo superior al de viviendas de precio tasado.

La vivienda de protección oficial (VPO) se vende en Pamplona al precio máximo, pero en el resto de Navarra se vende – dependiendo de lugares – un 10% más barata, la vivienda de precio tasado (VPT) se está vendiendo casi al precio de la VPO.



TABLA 18

Ingresos familiares ponderados

Nº miembros	Ingresos máximos
1 persona	51.551,50 €
2 personas	68.735,33 €
3 personas	73.645,00 €
4 personas	78.108,33 €
5 personas	83.147,58 €
6 personas	88.881,90 €
7 personas	95.465,74 €
8 personas	103.103,00 €

Para poder acceder a la compra de una vivienda protegida en segunda transmisión (usada) o a alquilar una vivienda protegida a un propietario particular, es necesario tener unos ingresos familiares ponderados inferiores a 6,5 veces el I.P.R.E.M., que, según el número de miembros de la unidad familiar, son los de la tabla adjunta.

Módulos y precios máximos de la vivienda protegida en el año 2014

L.F. 10/2010, de 10 de mayo (B.O.N. nº60 de 17/05/10), D.F. 61/2013, de 18 de septiembre (B.O.N. nº 185 de 25/09/13)

Módulo ponderado: **1.246,53€** Módulo sin ponderar: **1.192,85€**

TABLA 19

Precio máximo por m² útil vivienda nuevaPrimera transmisión de la vivienda a menos de un año desde su Calificación Definitiva⁽⁴⁾

(Viviendas con solicitud de Calificación Provisional POSTERIOR al 17 de julio de 2010)

V.P.O. VIVIENDA DE PROTECCIÓN OFICIAL		Venta (€)	Alquiler/mes y m ² (€)
Vivienda y garaje		1.620,48	5,81
Anejos		648,19	2,32
V.P.T. VIVIENDA DE PRECIO TASADO		Venta (€)	Alquiler/mes y m ² (€)
Vivienda y garaje		1.869,79	-
Anejos		747,91	-
V.P.P. VIVIENDA DE PRECIO PACTADO		Venta (€)	Alquiler/mes y m ² (€)
Vivienda y garaje		2.056,77	Variable ⁽²⁾
Anejos		822,70	Variable ⁽²⁾

TABLA 20

Precio máximo por m² útil vivienda usada

Se aplicarán a viviendas ya vendidas por 1ª vez, o a las nuevas si ha transcurrido más de un año desde su Calificación Definitiva

		Venta (€)	Alquiler/mes y m ² (€)			Clasificados para venta / Alquiler entre particulares
			Solicitud de Calificación Provisional con destino al alquiler en fecha ⁽⁴⁾			
V.P.O. RÉGIMEN ESPECIAL			Anterior a 31/01/2006	Anterior a 17/07/2010	Posterior a 17/07/2010	
Vivienda y garaje ⁽¹⁾		1.431,42	5,96	5,96	-	5,81
Anejos		572,56	2,38	2,38	-	2,32
V.P.O. RÉGIMEN GENERAL, GI o V.S.		Venta (€)				
Vivienda y garaje ⁽¹⁾		1.550,70	9,69	7,75	5,81	5,81
Anejos		620,28	3,87	3,10	2,32	2,32
V.P.T. VIVIENDA DE PRECIO TASADO		Venta (€)				
Vivienda y garaje ⁽¹⁾		1.789,27	11,18	8,94	-	5,81
Anejos		715,70	4,47	3,57	-	2,32
V.P.P. VIVIENDA DE PRECIO PACTADO		Venta (€)				
Vivienda y garaje ⁽¹⁾		Variable ⁽³⁾	-	Variable ⁽²⁾	-	5,81
Anejos		Variable ⁽³⁾	-	Variable ⁽²⁾	-	2,32
VIVIENDAS DE PROMOCIÓN PÚBLICA		Venta (€)				
Vivienda y garaje ⁽¹⁾		1.192,85	-	-	-	5,81
Anejos		477,14	-	-	-	2,32

⁽¹⁾ Si la superficie calificada de garaje supera los 14 m², por haberse medido según normativa anterior o siempre, en el caso de garajes individuales, su precio por m² será el correspondiente a anejos.⁽²⁾ Renta anual: el 6% del precio máximo de venta de la vivienda y anejos en segunda transmisión⁽³⁾ Según precio de salida de las viviendas y otros. Ver artículo 17 del D.F. 4/2006, de 9 de enero.⁽⁴⁾ El precio de las viviendas nuevas se determina por el año de solicitud de Calificación Provisional, no en el que se califica o se vende. Los precios del cuadro corresponden, por lo tanto, a los expedientes que soliciten Calificación Provisional el AÑO 2014. El año de solicitud es el que se incluye en último lugar en la identificación del expediente: P.Ej 31/1-0125/04 (Año=2004)



Proyecto de modificación de la Ley Foral de Derecho a la Vivienda

El Gobierno de Navarra aprobó en el mes de octubre de 2014 un proyecto de modificación de la Ley Foral de Derecho a la Vivienda que **prevé un precio más acorde y realista con las características del mercado navarro.**

El precio del módulo ponderado de la vivienda protegida en Navarra se mantendrá congelado en los 1.246,53 euros por metro cuadrado útil durante 2015, mientras que a partir de 2016 se establecerá mediante una nueva fórmula de cálculo que tendrá en cuenta el mercado y los proyectos locales y no los datos nacionales, como ocurre con la vigente actualmente.

Esta es una de las principales novedades incluidas en el proyecto de Ley Foral por el que se modifica la Ley Foral 10/2010, de 10 de mayo, del derecho a la vivienda en Navarra, aprobado hoy por el Gobierno de Navarra. El proyecto establece también las líneas generales para la futura creación del Registro General de Viviendas de Navarra.

En lo que respecta al precio del módulo, el 18 de diciembre de 2012 la Cámara de Comptos emitió un “Informe de fiscalización sobre el módulo de vivienda protegida ejercicios 2005 a 2012”, para ajustarse al contexto de crisis económica. El Gobierno de Navarra aprobó el Decreto Ley Foral 2/2012, de 28 de diciembre, para congelar el precio de las viviendas para 2013. Posteriormente se aprobó la Ley Foral 17/2013, de 15 de mayo, para que la congelación se prorrogara a 2014, con lo

que el precio de las viviendas protegidas ha sido el mismo durante los años 2012, 2013 y 2014.

El proyecto propone congelar el módulo ponderado aplicable a las actuaciones para el año 2015 queda fijado en 1.246,53 euros por metro cuadrado útil, y el módulo sin ponderar, en 1.192,85 euros por metro cuadrado útil, es decir, mantiene el módulo aplicado en 2012, 2013 y 2014. A partir del año 2016, los módulos se actualizarán anualmente, con efectos del 1 de enero de cada año, mediante el cálculo del valor máximo de venta de las viviendas de protección oficial (VPO), según la siguiente fórmula: $VMu = \left((1.27 + H/100) \times PEMu \right) / (0.755 - (F + Co + B) / 100)$, siendo VMu el valor máximo de venta por metro cuadrado útil de la vivienda de protección oficial; H el coste de honorarios técnicos de proyecto y dirección de obras, expresado en porcentaje del PEMu; PEMu el presupuesto de ejecución material expresado en euros por metro cuadrado útil (para su cálculo se considerará como superficie total útil de una promoción la suma de las superficies totales útiles destinadas a vivienda y garaje, y el 40% de las destinadas a trasteros y locales); F costes financieros del promotor, expresados como porcentaje sobre el precio máximo de venta (VMu); Co costes de comercialización, como porcentaje sobre el precio máximo de venta, y B beneficio del promotor, expresado como porcentaje del precio máximo de venta.

El precio del módulo de vivienda protegida se congela en 2015 y a partir de 2016 se calculará con una nueva fórmula



1.246,53 €/m²

Precio por metro cuadrado útil de vivienda protegida en Navarra

Determinado el valor máximo del metro cuadrado útil de la vivienda de protección oficial, el módulo ponderado será el resultado de dividir éste por el coeficiente establecido para determinar los precios máximos de venta y alquiler por metro cuadrado útil de las viviendas de protección oficial y de sus anejos. El valor del módulo sin ponderar será el 96% del valor del módulo ponderado.

La nueva fórmula para calcular el módulo supera los problemas ocasionados ante la falta de actualización de datos de alguno de los índices de referencia contemplados en la actual fórmula recogida en la Ley Foral 10/2010, y se desvincula de la variación de los costes de materiales y mano de obra, que no siempre reflejan la variación en los costes de la promoción. El estudio anual de los costes variables determinará el valor máximo de venta por metro cuadrado útil y de éste se deducirá el valor del módulo. Para la determinación de estas variables se tomarán en consideración, preferentemen-

te, las promociones públicas de viviendas de protección oficial. Asimismo, también podrán utilizarse los datos de promociones de viviendas de protección oficial que se presenten para su calificación. De esta forma, la nueva fórmula prevé un precio más acorde y realista al mercado navarro, a diferencia de la anterior en la que se contemplaban parámetros estadísticos nacionales.



Baremo

Por lo que se refiere al baremo del acceso al alquiler de viviendas protegidas, la modificación de la Ley Foral del derecho a la vivienda contempla la introducción de **un nuevo concepto puntuable** para reconocer, con cinco puntos, la difícil situación en que se encuentran “las personas que hubieran sido objeto de una resolución judicial de lanzamiento de su vivienda habitual como consecuencia de procesos judiciales o extrajudiciales de ejecución hipotecaria en los últimos dos años a contar desde la fecha de inscripción en el censo de solicitantes de vivienda protegida”. Asimismo, se otorgan 2 puntos por ocupar legalmente una vivienda en alquiler sin contrato escrito, cedida o compartida.

Se añaden, por otra parte, una disposición adicional por la que la solicitud de cualquier ayuda en materia de vivienda implicará que los solicitantes autorizan al Departamento o entidades públicas la información de carácter registral, catastral, tributario, económico-laboral o patrimonial.

Finalmente, **desaparece la Vivienda de Precio Pactado (VPP)**, al no tener demanda en el mercado, y se deroga la disposición transitoria novena de la Ley Foral 10/2010, de 10 de mayo, del derecho a la vivienda.





Registro General

Por otra parte, se establecen las líneas estructurales para la futura creación del Registro General de Viviendas de Navarra como un registro de titularidad pública, de naturaleza administrativa y adscrito al Departamento competente en materia de vivienda.

Este registro constituye el instrumento de información sobre la situación de las viviendas en Navarra y tiene como objetivos y fines principales los siguientes:

- 1 Centralizar en un único registro los datos relativos a las viviendas en Navarra
- 2 Servir de instrumento para el seguimiento de la situación de las viviendas en Navarra
- 3 Garantizar el acceso a otras administraciones públicas a los datos necesarios para la gestión de las competencias que tengan atribuidas
- 4 Servir de instrumento informativo al servicio de las políticas públicas
- 5 Servir de medio para facilitar aquellas cuestiones de interés para elaborar estudios, propuestas y proyectos en materia de vivienda
- 6 Facilitar la información necesaria para diseñar la política de vivienda del Gobierno de Navarra y de las entidades locales
- 7 Coordinarse y complementarse con el Registro de la Riqueza Territorial y los Catastros de Navarra, y con el sistema informativo general e integrado, así como con otros que puedan crearse.



El proyecto de Ley Foral señala los datos asociados a cada una de las viviendas que, como mínimo, deberá incluir el Registro General de Viviendas:

- 1 Dirección postal y catastral, superficie, antigüedad y situación georreferenciada
- 2 La persona que aparezca como titular en el Registro de la Riqueza Territorial de Navarra
- 3 Cédula de habitabilidad o documento administrativo equivalente;
- 4 En su caso, tipo de protección de la vivienda y régimen de uso o acceso
- 5 Si el edificio en el que se ubica cuenta con el informe de evaluación de edificios
- 6 El certificado de eficiencia energética
- 7 Las ayudas públicas que se hubieran podido obtener por la compra, alquiler o rehabilitación de la vivienda
- 8 En el caso de las viviendas protegidas en régimen de arrendamiento, se incluirán, como mínimo, los datos referentes al promotor que arrienda la vivienda, al arrendatario y a las ayudas públicas que se hayan reconocido
- 9 En el caso de viviendas con indicios de desocupación se podrá comprobar la existencia de personas empadronadas o las actividades económicas que, en su caso, puedan desarrollarse en el inmueble, sin perjuicio de otros indicios que se puedan considerar, y otros datos que resulten de interés a juicio del Departamento competente.

Nuevas líneas estructurales para la creación del Registro General de Viviendas de Navarra

6



VIVIENDA

PORTAL TEMÁTICO DE VIVIENDA EN NAVARRA

Información accesible sobre compraventa, alquiler, rehabilitación, subvenciones, censo de vivienda y otras cuestiones técnicas



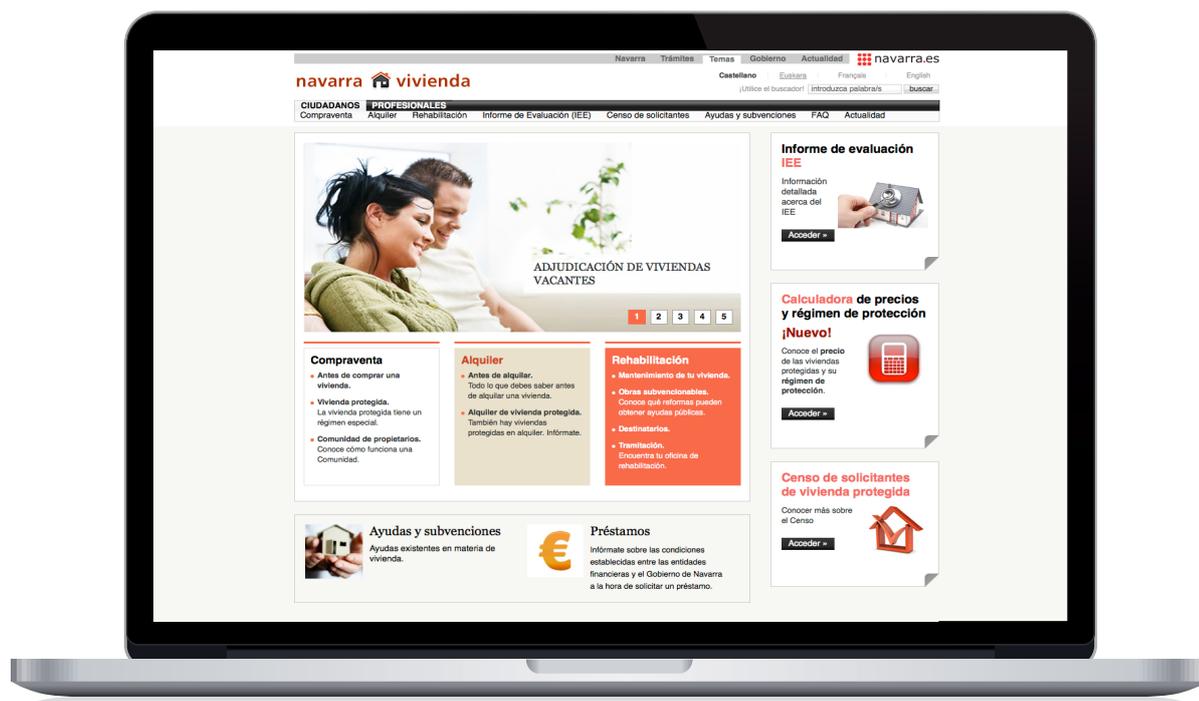
114.318

Visitas al portal temático de vivienda durante 2014

El portal temático de vivienda de Navarra, que se renueva y actualiza constantemente, informa al ciudadano sobre compraventa, alquiler, rehabilitación, subvenciones, censo de vivienda, cuestiones técnicas, etc., diferenciando las informaciones a ciudadanos en general y a profesionales.

En 2014 el portal temático de vivienda tuvo 114.318 visitas, es decir, 313 visitas diarias, lo que da idea de su aceptación.

En 2014 se contestaron 1.041 consultas de ciudadanos a través de la dirección de correo electrónico vivienda@navarra.es; a este número habría que añadir las respuestas que por ese medio han realizado los funcionarios del Servicio de Vivienda a otras cuestiones también planteadas.



Puesta en marcha de nuevas aplicaciones informáticas

En 2014 se ha puesto en marcha una nueva aplicación informática para gestionar los alquileres protegidos, sus incidencias y subvenciones.

Se estuvo trabajando en una aplicación para gestionar los expedientes de rehabilitación y para constituir el registro de viviendas de Navarra.

6

Portal temático de vivienda:
http://www.navarra.es/home_es/Temas/Vivienda/Ciudadanos/



VIVIENDA

CONSTRUCCIÓN Y SOSTENIBILIDAD

- A** Estrategias para la rehabilitación energética
- B** Reconocimientos a la ecociudad de Sarriguren
- C** Proyecto Efidistrict
- D** Proyecto Lourdes Renove
- E** Plan estratégico del Gobierno de Navarra para la construcción sostenible



CONSTRUCCIÓN Y SOSTENIBILIDAD

A ESTRATEGIAS PARA LA REHABILITACIÓN ENERGÉTICA

Encuentro entre Navarra y Aragón para intercambiar información y experiencias similares en otros países

Los responsables en la materia de vivienda de Navarra y Aragón se reunieron con el objetivo de analizar la situación de la rehabilitación energética y el uso de las energías renovables en barrios de antiguas viviendas de ambas comunidades autónomas, para obtener mayores niveles de eficiencia energética.

A este encuentro se expuso la situación de la llamada **rehabilitación energética** en Navarra presentando la experiencia de Ayuntamiento de Tudela en el proyecto piloto de regeneración energética del barrio de Lourdes, barrio de vivienda social de los años 50, 60 y 70 que ha formado parte de un proyecto europeo que apoya a las comunidades locales en el uso de las energías renovables y tecnologías de eficiencia energética.

En parte de Aragón, se destacó la necesidad de replantearse los principios sobre los que se asienta la planificación territorial para poder generar un **cambio de modelo que tenga como base la eficiencia energética**, destacando la importancia de la integración de las infraestructuras.

El encuentro permitió conocer trabajos similares en otros países, como las experiencias alemanas de rehabilitación energética y producción de energías renovables expuestas por Lars Porsche, del Instituto Federal de Investigación en Construcción, Urbanismo y Desarrollo Territorial de Alemania, o la situación de la biomasa forestal en EEUU, analizada por Sarah Lade.

Por su parte, responsables de Nasuvinsa, explicaron la situación presente y futura de la biomasa forestal en Navarra y abordaron en profundidad la rehabilitación energética acometida en el barrio de Lourdes de Tudela.

La jornada se completó con una **visita a las obras e instalaciones ejecutadas dentro del proyecto Lourdes Renove** y una **mesa redonda** que analizó las posibilidades de colaboración entre ambas administraciones en esta materia.

Encuentro entre Navarra y Aragón para intercambiar información y experiencias similares en otros países



Consultas sobre los certificados energéticos

Un informe de la Asociación de Ciencias Ambientales califica a Navarra como la comunidad autónoma que mejor informa a los ciudadanos en este tema.

El Gobierno de Navarra entre junio de 2013 y marzo de 2014 recibió alrededor de 2.600 peticiones de información sobre la certificación energética de edificios desde que el 1 de junio de 2013 entrara en vigor la obligatoriedad de este tipo de informes para la venta o alquiler de viviendas.

De las 2.600 consultas recibidas, en torno a 2.000 corresponden a llamadas telefónicas, con una media diaria de 12, y 600 se han realizado por correo electrónico, de los que se reciben en torno 3 cada día.

La información solicitada se refiere tanto a la aplicación de la normativa como sobre el registro de profesionales y certificados. Cabe recordar que según el Real Decreto 235/2013, desde el día 1 de junio de 2013 es obligatorio que todas las edificaciones destinadas a la compra-venta o alquiler cuenten con un certificado de eficiencia energética que deberá incorporarse a un registro público y será el propietario el responsable de encargar la realización de la certificación energética y de proceder a su registro.

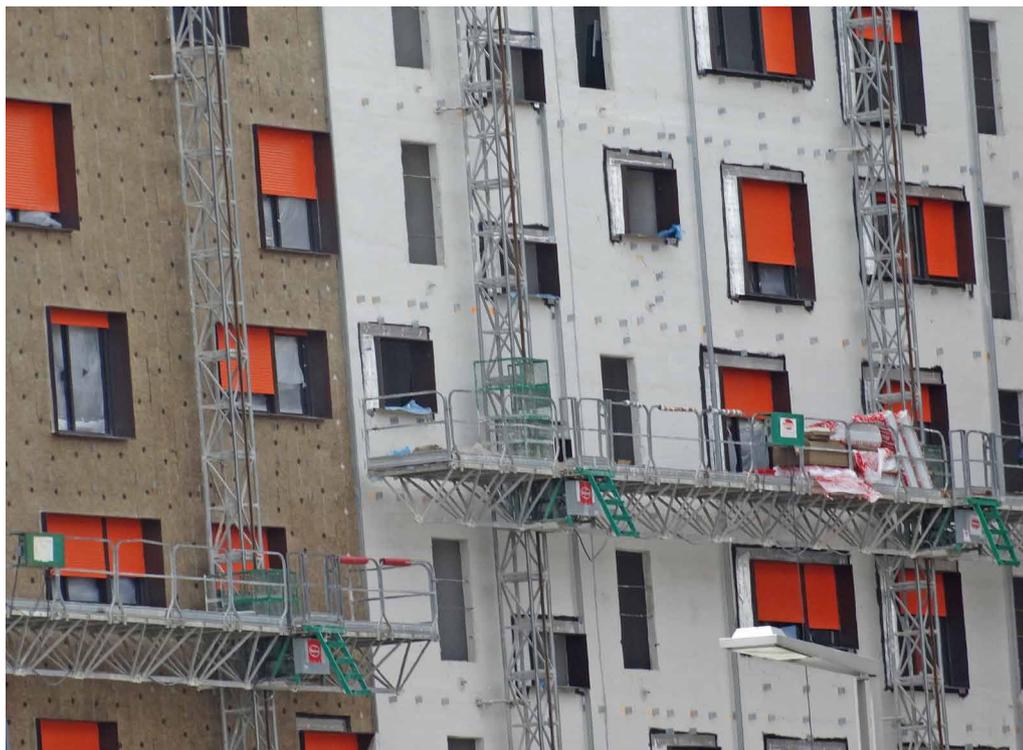
En el caso de Navarra, el mencionado registro es de carácter gratuito, y puede realizarse de manera telemática; depende de la Dirección General de Industria, Energía e Innovación, y ofrece asimismo un listado de profesionales acreditados para expedir la mencionada certificación.

Las solicitudes provienen tanto de ciudadanos que demandan información acerca de la aplicación de la normativa, de cómo encontrar profesionales cualificados y del coste de la certificación; de profesionales, con peticiones sobre el registro de profesionales, consultas técnicas sobre el de certificados y sobre la aplicación de la normativa; y, en el último mes, a raíz de una campaña de inspección, de inmobiliarias, con demandas más específicas sobre las exigencias de publicidad del certificado.

8.497

Certificados inscritos desde el 1 de junio de 2013 hasta marzo de 2014





Navarra, la comunidad autónoma que mejor informa

Precisamente en relación a la información que los organismos oficiales facilitan sobre la certificación de eficiencia energética de edificios, la Asociación de Ciencias Ambientales (ACA) ha redactado un informe que analiza la información ofrecida, tanto vía web como telefónica y por escrito, por las 17 comunidades autónomas en los 8 primeros meses de implantación de la mencionada normativa, con el objetivo de realizar un diagnóstico sobre la calidad de la misma y de ofrecer una herramienta de mejora. Según el informe, Navarra ocupa la primera posición tanto en información web como escrita, y la tercera en información telefónica, lo que la sitúa en el primer puesto de la clasificación, con 52,3 puntos, seguida de Castilla y León (52,2 puntos) y País Vasco (48,3).

El estudio recoge igualmente que Navarra fue una de las primeras comunidades en disponer del registro público de certificados energéticos, y destaca que es uno de lo que tiene mayor nivel de detalle y posibilita la búsqueda por distintos criterios, aspecto que considera importante ya que permite a los ciudadanos acceder a una información útil para la toma de decisiones de compra-venta o arrendamiento.

8.497 certificados inscritos desde el 1 de junio de 2013 hasta marzo de 2014

Desde que el pasado 1 de junio se estableciera la obligatoriedad de los certificados energéticos y su incorporación al registro, se han producido un total de 8.497 inscripciones, con calificaciones que van desde la A (la más alta) hasta la G (la más baja), tanto en consumo de energía como en emisiones.

De ellas, y por lo que se refiere al consumo de energía, 29 corresponden a edificios que cuentan con la calificación A; 73 están calificadas como B; 476 como C; 1.799 obtienen una D; 4.186 se califican como E; 808 como F; y 1.126 edificios obtienen la calificación G, la más baja. En cuanto a emisiones, 66 edificios tienen la calificación A; 116 la B; 674 la C; 2.080 se califican con D; 3.600 con E; 879 con F; y 1.82 con G.

Un registro público de certificados energéticos que facilita la toma de decisiones de compra-venta o arrendamiento



VIVIENDA

B RECONOCIMIENTOS A LA ECOCIUDAD DE SARRIGUREN

Una delegación de El Salvador visita en julio de 2014 la galardonada apuesta por las energías renovables y la planificación sostenible

Ha visitado la Ecociudad de Sarriguren, cuyos criterios de eficiencia energética servirán de modelo para la construcción de edificios oficiales en el país centroamericano. En concreto, la delegación parlamentaria indicó que está interesada en construir tres edificios con criterios de eficiencia energética, dos de ellos a corto plazo y un tercero a medio. Los dos primeros son biblioteca y auditorio (en el recinto del legislativo) y el tercero, un edificio de oficinas para los trabajadores de su Asamblea. Los edificios mencionados, tal y como explicaron los parlamentarios salvadoreños, presentan daños estructurales dado que El Salvador es un país con gran actividad sísmica que los ha deteriorado.

Los parlamentarios se mostraron muy interesados en la Ecociudad de Sarriguren, que visitaron de forma detallada con técnicos de la empresa pública Nasuvinsa.

Reconocimientos a la Ecociudad de Sarriguren

El proyecto de la Ecociudad de Sarriguren, tal y como se trasladó a la delegación salvadoreña, ha sido reconocido dentro y fuera de Navarra. En 2000 el proyecto fue catalogado como “Buena Práctica” de desarrollo sostenible por el Centro para los Asentamientos Humanos de Naciones Unidas. Y en 2008 obtuvo el Premio Europeo de Urbanismo en la categoría de Medio Ambiente/Sostenibilidad. El galardón reconocía la apuesta por las energías renovables y el reciclaje, la gestión de la naturaleza en el medio urbano, la integración de infraestructuras de transporte y la reducción del impacto ambiental, o la planificación sostenible de la estructura urbana.

Ya en el año 2000 el proyecto fue catalogado como Buena Práctica de desarrollo sostenible



7
Imagen de las viviendas del Grupo Orvina en el barrio de La Chantrea

VIVIENDA

PROYECTO EFIDISTRIC

Rehabilitación energética de los barrios de vivienda social construidos entre 1950 y 1980

El consejero de Fomento del Gobierno de Navarra, Luis Zarraluqui Ortigosa, presentó en el mes de marzo, Efidistrict, un proyecto que tiene por objeto la **rehabilitación energética de los barrios de vivienda social** construidos entre 1950 y 1980, cuya **primera fase se desarrollará en la Chantrea**, donde se ha abierto una oficina para facilitar la participación de los vecinos, y posteriormente se extenderá a otros barrios de Pamplona y localidades navarras.

Las principales actuaciones previstas son las siguientes:

- 1 Renovación de las instalaciones de las edificaciones con criterios de eficiencia
- 2 Inclusión de energías renovables
- 3 Resolución de la accesibilidad

Efidistrict fue uno de los 63 proyectos seleccionados en la Convocatoria 2013 del Programa Energía Inteligente para Europa, a la que se presentaron un total de 531 propuestas. Concretamente, Efidistrict se presentó al subprograma Mobilising Local Energy Investments, en el que concursaban un total de 153 propuestas, de las que se seleccionaron en total 23 para toda Europa.

El coste total del proyecto asciende a 498.962 euros para el periodo 2014-2016, y está subvencionado en un 75 % (374.222) por el Programa de Energía Inteligente para Europa de la Unión Europea. El 25 % restante lo aportan Nasuvinsa y el Gobierno de Navarra. Con estos fondos se financiarán los estudios técnicos necesarios para la puesta en marcha de la renovación de barrio de la Chantrea, así como los costes de la oficina técnica de Nasuvinsa que hoy se inaugura.

498.962€

Coste total del proyecto para el periodo 2014-2016

En una primera fase, la Dirección General de Industria, Energía e Innovación aportó, durante el año 2013, 45.000 euros para la realización de estudios que permitan definir el estado actual tanto de las calefacciones de barrio existentes como de las viviendas y edificios, de forma que esta información permita posteriormente la redacción de los proyectos para una adecuada rehabilitación energética del barrio.



Nueva Oficina de Barrio para facilitar la participación de los vecinos

Para favorecer la máxima integración de la población en todo el proyecto se ha previsto la apertura de una Oficina de Barrio Efidistrict-Txantrea, con el objetivo de que funcione como el punto de encuentro entre todos los Agentes Implicados (Administración, Sector Energéticos y de Construcción y Particulares) y favorezca la máxima dinamización de todo el proceso.

La oficina, ubicada en el bajo del número 32 de la Calle Huarte, se encuentra plenamente operativa desde del 17 de marzo y cuenta con personal técnico y administrativo.

Tras la inauguración de la oficina de la Chantrea, se realizó una visita técnica a instalaciones térmicas del barrio y por la tarde tuvo lugar una sesión pública de lanzamiento del proyecto y la apertura pública de la oficina.



8
Inauguración de la oficina de la Chantrea

Ayudas de 6.000 euros por vivienda

Por lo que respecta a las inversiones a realizar por las Comunidades de Propietarios que quieran acometer la reforma de la Envolvente Térmica, podrán contar con una subvención máxima de 6.000 euros por vivienda, según recoge el Decreto Foral 61/2013, de 18 de septiembre, por el que se regulan las actuaciones protegibles en materia de vivienda.

Además se intentará conseguir ayudas complementarias, para ésta u otras actuaciones a emprender en el barrio, mediante convocatorias europeas específicas y en la futura programación de los Fondos Feder, Programa Operativo 2014-2020 de Navarra.



Mejorar la calidad de vida

Efidistrict quiere definir, por un lado, un nuevo modelo energético que permita luchar contra la pobreza energética y, a la vez, mejorar la calidad de vida de los vecinos que habitan estos barrios. Parte de la premisa de que la rehabilitación energética de barrios es la estrategia más adecuada para generar un cambio de modelo energético capaz de afrontar el cambio climático y el creciente coste que para los ciudadanos tiene la energía, así como reducir la dependencia energética de los combustibles fósiles importados de otros países, incrementando el uso de energías renovables, más limpias y de origen local.

Uno de los aspectos clave del proyecto es su capacidad para ser replicado. Para ello se ha establecido un protocolo de gestión que busca minimizar los problemas técnicos, económicos y sociales que conllevan estos procesos de rehabilitación energética de barrios. La principal herramienta de este protocolo se basa en la creación de equipos de gestión, que trabajarán para favorecer la participación de todos los agentes implicados y, en especial, de la población del barrio.

El barrio de la Chantrea aglutina un total de 6.335 viviendas, de las cuales un 71% fueron construidas entre 1950 y 1979. Estas edificaciones e instalaciones presentan realidades comunes a la mayoría de los barrios de vivienda social promovida en torno a esos años.

Los barrios de vivienda social construidos entre 1950 y 1980 comparten una serie de rasgos comunes. Desde el punto de vista energético, son barrios poco eficientes ya que las viviendas y las instalaciones no contaban con medidas de ahorro energético como el aislamiento, circunstancia que se ha visto agravada por el paso del tiempo. En concreto las calefacciones de barrio existentes en estas zonas presentan problemas tanto de funcionamiento como de adecuación a la normativa vigente y muchas de ellas se encuentran al límite de su vida útil.

Debido a las características urbanísticas y arquitectónicas, este tipo de barrios no habían sido objetivo de los planes de rehabilitación. Hoy en día esta idea ha cambiado, y se considera imprescindible actuar sobre estos barrios de vivienda social debido a los importantes beneficios sociales, económicos y medioambientales que se obtienen.

Definir un nuevo modelo energético que permita luchar contra la pobreza energética





9
Propuesta de
Blanco Esparza
para la envolvente
térmica de
los edificios
Orvina I, II y III

El Gobierno de Navarra, a través de la empresa pública Nasuvinsa, publicó en el mes de septiembre de 2014 los resultados de los dos concursos de ideas convocados en julio para seleccionar propuestas de rehabilitación de la envolvente térmica –es decir, la inclusión de aislamientos en fachadas y cubiertas- que puedan desarrollarse en los edificios de Orvina I, II y III –en el barrio de la Chantrea- construidos todos ellos entre 1965 y 1975.

El concurso que ha tenido por ámbito a la Agrupación Orvina I, engloba a 17 portales con un total de 272 viviendas. Se ha concedido un premio al proyecto presentado por Blanco Esparza Pamplona S.L.L., una “propuesta que plantea una solución que dota de unidad y dignifica al conjunto arquitectónico que conforma la plaza de Ezcaba, acentuando su horizontalidad y sin recurrir a soluciones complejas”.

Por su parte, en el concurso que ha tenido por ámbito a las torres de Orvina II y III, 61 edificios con 1.904 viviendas, se han seleccionado tres premios y un accésit. Uno de los premios ha sido para la propuesta presentada por Germán Velázquez Arteaga,

que “potencia la idea original de las torres, remarcando por una parte el carácter ciego de las fachadas laterales, y resaltando, por otra, el protagonismo de las fachadas principales”.

Otro premio se lo ha llevado la propuesta presentada por Francisco Corcuera Bilbao, Miguel Gutiérrez García y Ramiro Higuera, Sociedad Civil Profesional, que tiene “un planteamiento muy versátil en cuanto a la utilización de los materiales, con una solución arquitectónica clara y que consigue una interpretación certera y actualizada de la tipología de torre, utilizando materiales ya contrastados y de coste reducido”.

Finalmente, DG Arquitectura SCP ha sido premiada por presentar “una composición de marcado carácter horizontal, estimada idónea para situaciones de borde o transición de entre zonas”. El accésit a BOA Arquitectos SLP se debe a “una propuesta que utiliza un lenguaje más contenido, que le permite convivir con cualquiera de los proyectos premiados dando respuesta a la problemática planteada”.

Una solución que dota de unidad y dignifica al conjunto arquitectónico que conforma la plaza de Ezcaba, acentuando su horizontalidad y sin recurrir a soluciones complejas





Sistemas Districlima y Ecoenergías

La visita permitió conocer los sistemas Districlima y Ecoenergías, algunos de cuyos aspectos se quieren utilizar en el proyecto de rehabilitación energética Efidistrict del barrio pamplonés.

El objetivo de la visita a Barcelona es conocer in situ estas redes urbanas de calor y de frío energéticamente eficientes, para valorar qué aspectos serían replicables en el desarrollo de Efidistrict, un proyecto que tiene por objeto la rehabilitación energética de los barrios de vivienda social construidos en Navarra entre 1950 y 1980 y que busca desarrollar su primera fase en el barrio pamplonés de la Chantrea.

Las redes urbanas de calor y frío (District Heating&Cooling) son instalaciones colectivas que producen y distribuyen calor y frío desde una sola central. La distribución de los fluidos térmicos se realiza a través de un sistema de redes que proporciona calefacción, agua caliente sanitaria y frío a los edificios y viviendas que están conectados a este sistema. Se trata de sistemas que, frente a las instalaciones individuales, a menudo contaminantes, aportan beneficios como la disminución drástica de las emisiones de gas de efecto invernadero, el aprovechamiento de energías renovables como la biomasa, la geotérmica, la solar térmica, y un importante ahorro energético para el consumidor.

El consejero Zarraluqui visita **redes eficientes de calor y de frío** para aplicarlas en la Chantrea



10

Los representantes de Fomento con los responsables de la empresa Districlima en Barcelona



VIVIENDA

D PROYECTO LOURDES RENOVE

El proyecto suma ya **seis premios y tres reconocimientos nacionales e internacionales**. Todos ellos avalan tanto el modelo de gestión como los logros energéticos.

Gestionado por Nasuvinsa, este proyecto constituye ya un ejemplo de rehabilitación energética de los barrios populares construidos a mediados del siglo XX. Se puso en marcha en los años 2010 y 2011 y se materializó en la rehabilitación de 10 portales (146 viviendas) y la renovación integral de la calefacción de distrito de San Juan Bautista, que da servicio a 31 portales (484 viviendas). De esta forma, 486 viviendas renovaron la calefacción, 146 mejoraron la envolvente térmica, y 80, la accesibilidad.

El proyecto Ecocity Tudela ha incluido, además de Lourdes Renove, la construcción de obra nueva con criterios de eficiencia energética en el barrio Queiles de la capital ribera.

El coste del proyecto en su conjunto ha ascendido a 6.759.148 euros, de los que 3.047.093 euros fueron subvencionados por el Gobierno de Navarra a través de los Departamentos de Fomento (2.059.570 euros), Economía, Hacienda, Industria y Empleo, (833.427 euros) y Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local (514.096 euros). La gestión ha corrido a cargo de la sociedad pública Nasuvinsa, dependiente de Fomento.

Esta iniciativa, llevada a cabo en Tudela y gestionada por Nasuvinsa, es la precursora de Efidistrict, proyecto que se está desarrollando en el barrio de la Chantrea de Pamplona.

Rehabilitación energética de los barrios populares construidos a mediados del siglo xx





Distinción internacional en el X Concurso de Buenas Prácticas de Naciones Unidas (Dubai 2014)

El X Concurso Internacional de Buenas Prácticas de Naciones Unidas (Dubai 2014) ha otorgado recientemente la calificación de “buena” a 62 de las 400 actuaciones presentadas, una de ellas, la práctica “Ecocity-Tudela: Lourdes Renove y Queiles Eficiente”. Esto implica su inclusión en el Décimo Catálogo Español de Buenas Prácticas que realiza el Ministerio de Fomento y que se incorporará a la biblioteca de Ciudades para un Futuro más Sostenible. Otras 17 actuaciones han obtenido la calificación de “mejor” (best). Además, dos de los once premios internacionales (award) han recaído en España en la convocatoria de este año.

Estos galardones, que se otorgan bienalmente desde el año 1996, suponen el reconocimiento internacional a las iniciativas y políticas dirigidas a la mejora de las condiciones de vida en ámbitos urbanos, de acuerdo con los principios establecidos en la Segunda Conferencia de Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos (Hábitat II) y la Declaración de Dubai.



6.759.148€

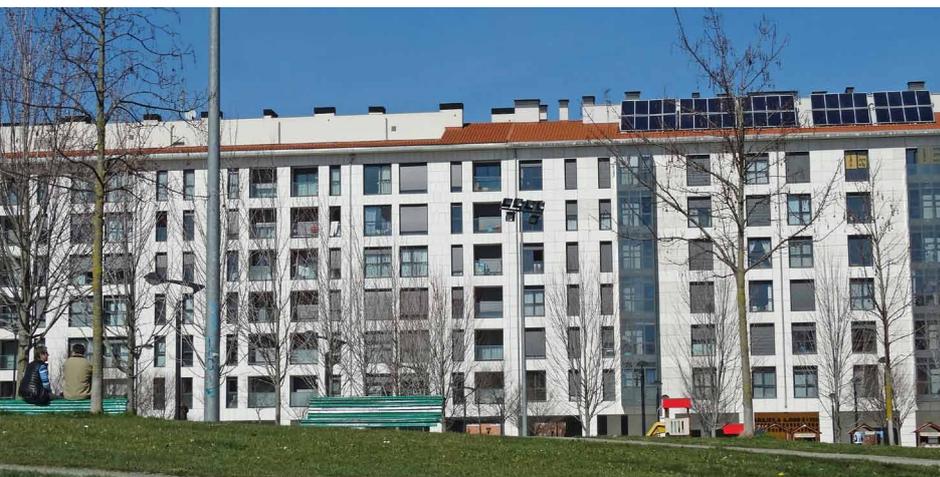
Coste del proyecto en su conjunto



Primer premio de Construcción Sostenible de Castilla y León

Además de esta distinción internacional, el proyecto Lourdes Renove ha recibido el primer premio en la categoría de “Actuaciones Escala de Barrio, Ámbito resto de España” en la quinta edición de los Premios de Construcción Sostenible de Castilla y León en los que han participado un total 94 iniciativas.

El jurado ha reconocido el eficiente modelo de gestión y el proceso de participación pública del proyecto, al considerar que “la propuesta resulta esencialmente innovadora desde los aspectos de gestión y seguimiento posterior de las actuaciones realizadas”. Además, el jurado ha tenido en cuenta el alto porcentaje de ahorro energético conseguido, con una reducción de las emisiones de CO₂ por encima del 80% de los valores de partida.





VIVIENDA

E PLAN ESTRATÉGICO DEL GOBIERNO DE NAVARRA PARA LA CONSTRUCCIÓN SOSTENIBLE

Una actuación integral en el sector desde el conjunto de empresas y organizaciones que participan en él

La Vicepresidenta primera y consejera de Economía, Hacienda, Industria y Empleo, Lourdes Goicoechea, y el consejero de Fomento, Luis Zarraluqui, participaron en la presentación del Plan Estratégico de Construcción Sostenible de Navarra que han desarrollado la Fundación Moderna y la Fundación Laboral de la Construcción.

La elaboración de este programa es una de las acciones previstas por el Plan Moderna, dentro del área de la Economía Verde. Responde a la necesidad de un cambio de estrategia en esta área y propone una actuación integral en el sector desde el conjunto de empresas y organizaciones que participan en él.

El plan se desarrolla teniendo en cuenta cuatro criterios clave: **la sostenibilidad**, desde una perspectiva económica, medioambiental y social; **los recursos humanos**, dando relevancia a la cualificación de todos los trabajadores; unas condiciones laborales estables y justas; y **la introducción de la I+D+i** como elemento de mejora continua en los procesos.

Entre otras medidas, propone a las empresas de la construcción el intercambio de experiencias y conocimientos en áreas como la internacionalización, la formación, la rehabilitación o el urbanismo.

El Gobierno de Navarra participa en la puesta en marcha de este plan mediante el **proyecto Infomat**, que se ha llevado a cabo durante los últimos meses y que ha culminado con un proyecto piloto de restauración en la Casa Gofii de Pitillas, para la que se ha tenido en cuenta el propio Plan Estratégico de Construcción Sostenible.

Durante la jornada se ha destacado la adecuación del enfoque del plan estratégico, al que se deberá dar continuidad implementando las acciones propuestas, especialmente las relacionadas con la cualificación de los trabajadores del sector. Además, a pesar de que existen señales de que la crisis económica está remitiendo, el ámbito de la construcción es uno de los más castigados y, por ello, el Plan Estratégico de la Construcción Sostenible permitirá mejorar la competitividad de las empresas del sector.

El plan promueve un sector de la construcción **más fuerte, innovador y con una mayor presencia internacional**