

CUENTAS ANUALES

1.- Evolución de los negocios y situación de la sociedad

La gestión del Grupo durante el ejercicio 2020 ha estado orientada a la ejecución de lo dispuesto en el Plan Estratégico que para el periodo 2017-2030 estableció la Asamblea de la Mancomunidad y al consiguiente Plan de Gestión Anual.

En relación con la prestación durante el año 2020 de los servicios encomendados, a pesar de ser un año marcado por la pandemia provocada por el COVID-19 y las medidas restrictivas impuestas para la gestión de esta crisis, cabe destacar que los servicios se han prestado íntegramente, sin interrupción y sin afecciones significativas para los usuarios. Más en detalle, los rasgos que han caracterizado el desarrollo de cada una de nuestras principales actividades son los siguientes:

Ciclo integral del agua

- **Abastecimiento**

La producción de agua en el año ha sido 29.798.737 m³, lo que supone un descenso del 1,77 % respecto a 2019 y un descenso del 1,06 % respecto a la media de los últimos cinco años.

Esta bajada de la producción ha estado motivada por la crisis de la COVID-19. La producción hasta el inicio de la crisis el domingo 15 de marzo era un 1,2 % superior a 2019 y 2,2 % superior a la media de los últimos 5 años. A partir de esta fecha se inició el estado de alarma y confinamiento con una parada de la actividad económica con la consiguiente disminución del consumo de agua. Destacar que durante las 12 semanas del primer estado de alarma el descenso de consumo fue del 3,9 % respecto a 2019 y 7,4 % respecto a la media de los 5 años anteriores.

El mayor descenso en el consumo se dio entre el 1 y el 13 de abril, periodo en el que, además del confinamiento, hubo una parada de actividades no esenciales. La producción total de agua en abril fue la más baja de un mes desde que se dispone de registros.

Por otra parte, el periodo de confinamiento también supuso variaciones en las pautas de consumo. Así, el patrón de consumo semanal normal es de un consumo mayor los días laborables; sin embargo, durante el confinamiento los consumos se igualaron mucho durante todos los días de la semana. Igualmente, el consumo máximo en días laborables se produce en torno a las 8 de la mañana, mientras que durante este periodo se retrasó hasta las 11 horas.

Otro dato a destacar es que, si bien la Semana Santa es normalmente el periodo con menor consumo del año, este año debido al confinamiento el consumo de agua fue el más alto de los últimos años, resultando un 11,2 % superior al de 2019.

En cuanto a la evolución del consumo por zonas, los mayores descensos durante ese periodo se produjeron en zonas industriales y en zonas de actividad hostelera o comercial como el Casco Viejo o el Ensanche de Pamplona. No obstante, también hubo aumentos de consumo en barrios o municipios, como por ejemplo Txantrea, Sarriguren, Barañain o Zizur Mayor, con un patrón normal de consumo, principalmente doméstico.

La desescalada del confinamiento y la posterior nueva normalidad supusieron una recuperación de los consumos, si bien la baja actividad económica persiste y no se han alcanzado los valores de consumo normales. Se experimentó una recuperación de los consumos durante el mes de julio y agosto gracias al buen tiempo y la ausencia de precipitaciones.

La procedencia del agua ha sido la siguiente:

- Egillor 51,4 % (15.328.133 m3)
- Urtasun 39,2 % (11.684.768 m3)
- Tiebas 9,4 % (2.785.836 m3)

La precipitación anual en Pamplona ha sido 810 mm, un 5 % superior a la media histórica. Destacar las altas precipitaciones de diciembre (182 mm), abril (113 mm) y marzo (106 mm) y las bajas precipitaciones de enero, febrero y noviembre.

El funcionamiento de la ETAP Tiebas se realizó según lo programado con la puesta en marcha el 23 de junio y el cierre el 15 de octubre, con un total de 114 días de funcionamiento. Produjo el 24 % de las necesidades durante ese periodo. El volumen anual producido en la ETAP Tiebas ha sido un 40 % superior a la media histórica desde su entrada en funcionamiento en 2006.

En relación a los resultados de explotación de la red de abastecimiento y a falta del cierre de lectura de contadores de consumo, el indicador provisional de Agua No Registrada de 2020 es de un 11,68 % y 3.480.064 m3. Rompe la serie de 4 años por debajo de 3.000.000 m3, si bien sigue siendo un buen dato absoluto.

Se dispone de una infraestructura en buen estado, aunque a medio y largo plazo será necesario realizar importantes inversiones para garantizar el servicio y calidad del agua de consumo. Actualmente las inversiones realizadas en renovación de redes son inferiores a lo recomendado, por lo que se está trabajando en la elaboración de un plan sostenible de renovación utilizando como herramienta un sistema experto que entró en funcionamiento en julio de 2020 y que servirá para optimizar y priorizar las inversiones.

Se ha continuado con las principales acciones que se han llevado a cabo en la gestión de las redes, como son la sectorización, la obtención del ANR por sectores dinámicos gracias a las nuevas herramientas de análisis de datos, la incorporación de nuevas tecnologías para la búsqueda de fugas, la reducción de presión de servicio, la renovación de caudalímetros para mejorar su fiabilidad y la reparación de fugas. En 2020 se han reparado 841 fugas, cifra muy similar a la del año anterior.

En relación al ámbito del servicio, el hito más destacable en 2020 ha sido la cesión a la Mancomunidad de Ultzanueta de la concesión de los manantiales de Lantz y de los clientes abastecidos desde sus conducciones correspondientes (Ostiz y varios). De esta manera la totalidad de los suministros de MCP se realizan desde fuentes seguras (ETAPs de Egillor, Tiebas y Urtasun). Así mismo, se han integrado en el servicio las poblaciones del valle de Oiaibar (Olabe, Oiaiz y Enderiz) y la localidad de Eusa en Ezcabarte.

En cuanto a la calidad del agua, el año ha transcurrido con normalidad, aunque marcado, sobre todo el primer

semestre, por la situación sanitaria derivada de la COVID-19, y a finales de año por las obras de remodelación en la ETAP de Egillor, a pesar de lo cual se realizó un control exigente del agua de consumo. No se han registrado incidencias destacables, salvo casos puntuales de falta de cloro en la red y casos puntuales relacionados con los materiales en contacto de las muestras en los grifos del consumidor. Cabe destacar el aumento de incidencias en la ETAP de Urtasun relativas a niveles bajos de cloro en la red, como consecuencia del aumento de concentración de materia orgánica compleja, y la capacidad máxima del tratamiento existente para hacer frente a este tipo de materia orgánica.

El 8 de septiembre se efectuó el desembalse de Eugi con un volumen desembalsado de 170.000 m³, ligeramente mayor que en años anteriores dado el aumento de la zona anóxica, lo que favorece la solubilización del hierro y manganeso, además de materia orgánica disuelta, del fondo del embalse. Los resultados del desembalse indican una eliminación de 133 kg de manganeso, 28 kg de hierro y 179 kg de materia orgánica. Gracias a este desembalse y la eliminación de estos compuestos, el proceso de tratamiento en la ETAP no requiere de tratamientos específicos ante un aumento en la concentración a la entrada de estos parámetros. Señalar que el medio receptor del desembalse, el río Arga, no sufre ninguna alteración significativa, salvo un aumento de caudal y un ligero descenso de la temperatura (de 21 °C a 19,9 °C) siendo similar a un episodio de lluvias en la Comarca.

Se ha continuado con el despliegue del Plan Sanitario de Agua minimizando los riesgos significativos del diagnóstico inicial realizado en 2013. Destacan como hitos relevantes realizados este año:

- Concluida la obra de abastecimiento a Olabar y Ezcabarte, integrándose en MCP las localidades de Olabe, Olaiz y Enderiz y Eusa.
- Nuevo bombeo desde Sorauren a depósito de Eusa y conexión a la red existente en Maquirriain, permitiendo el abastecimiento de las poblaciones de Juslapeña situadas en la falda norte del monte Ezcaba desde dos fuentes de suministro diferentes. Así mismo, a finales de año se ha iniciado la obra del nuevo abastecimiento a Azoz desde esta línea.
- En línea con la mejora de los tratamientos de la ETAP de Urtasun se ha ejecutado la Fase II consistente en la reforma de los decantadores de la línea de agua. En la actualidad se trabaja en la siguiente fase para la reforma de la obra de entrada, tratamientos complementarios, sala reactivos e instalación de fangos.
- Se realiza seguimiento en los depósitos de dos cámaras al objeto de mejorar su conectividad en cuanto al mantenimiento de los niveles de cloro y su correcta renovación. Se continúa con el plan de mantenimiento preventivo de depósitos, realizando un vaciado y limpieza cada 5 años.
- Se ha realizado el seguimiento del agua abastecida en cuanto a fibras de amianto, no habiéndose registrado anomalías
- Ha sido aprobado por la CHE (10 de agosto) y por la Asamblea de la MCP (noviembre 2020) la actualización del Plan de Sequía.
- Se continúa realizando el seguimiento de clorofilas en el embalse de Eugi a partir de muestreos y analíticas puntuales y tendencias reflejadas en el perfilador, observándose un incremento significativo en sus contenidos con respecto a años anteriores (situación similar también detectada en otros embalses como el de Mairaga).
- Se han colocado 6 nuevas torres tomamuestras durante el segundo semestre del año cubriendo así los puntos

más representativos de las zonas rurales. En casos puntuales que se detectara la necesidad, se incluirían nuevas instalaciones de muestreo.

El número de controles realizados (programados y solicitados por otros departamentos de SCPSA) ha sido de 70.940 parámetros correspondientes a 5.663 muestras. Un volumen algo inferior con respecto al año anterior derivado de la situación generada por la COVID-19, si bien se ha continuado garantizando la calidad del agua suministrada.

La información de control de la red de abastecimiento ha sido implementada en el Sistema de Información Nacional de Aguas de Consumo (SINAC).

Cabe mencionar la publicación de la Nueva Directiva Marco del Agua relativa a la calidad de las aguas destinadas al consumo humano, de fecha 16 de diciembre 2020. A lo largo de 2021 se estudiará en detalle y se establecerán los programas necesarios para su aplicación, desde el estudio de nuevos parámetros analíticos hasta la información que debe ser suministrada al usuario final.

• **Parque Fluvial**

El año 2020 se ha caracterizado, como consecuencia de las medidas de confinamiento perimetral, de una mayor afluencia en el Parque Fluvial en los meses de junio, julio y agosto comparados con años anteriores. A su vez, en 2020 no se han producido eventos climatológicos significativos que hayan afectado al funcionamiento normal del Parque.

En cuanto a las subcontratas asociadas al Parque Fluvial, han realizado su actividad sin incidencias, destacando las actividades de adaptación durante la fase de confinamiento, como consecuencia de la situación COVID-19.

Como actuaciones más reseñables realizadas a lo largo del año caben destacar:

Proyecto de restauración del meandro de Areatzea (Huarte). Se han finalizado las actuaciones en esta área, habiéndose integrado dentro de la gestión del Parque Fluvial para su uso por parte de la ciudadanía. Destacar el muro "krainer", la pasarela de madera que cruza el canal de alivio, la colocación de troncos en las balsas creadas para servir como un hábitat para la zona de Areatzea, donde se ha visto su uso por la fauna, y la construcción de un circuito de bicicletas en la zona alta de la isleta central. A finales de año se procedió a realizar una plantación arbórea en toda el área, que se está intentado registrar como sumidero de CO₂ ante el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Proyecto de restauración puente de Irotz. En 2020 se terminó la rehabilitación del puente de Irotz donde se eliminó la canalización adosada al puente mejorando su seguridad incluyéndola en el interior del tablero del puente. A su vez, se aplicó una nueva capa de rodadura para la circulación. Se sustituyeron los pretilos existentes por una barandilla y se restauró el muro sobre el ojo del aliviadero del puente, procediéndose a limpiar la vegetación de la zona y colocación de alumbrado público.

Ampliación Orobia – Ibero. También se iniciaron las obras para la ampliación del Parque Fluvial en el tramo de Orobia hasta Ibero, en dos lotes, con un total de 5 kilómetros. En diciembre de 2020 se colocaron las pasarelas de dichos tramos: **Pasarela de Orobia** con una longitud de 66,70 metros y una anchura de 3 metros en los extremos y 2,2 en su punto medio; y la **Pasarela Jaizbidea**, con una longitud de 38,74 metros y una anchura de 3 metros en los extremos y 2,2 en su punto medio. Dentro del proyecto se realizaron también labores de arreglo del puente de Isterria. En el primer mes de 2021, se procederá a terminar los últimos remates, revegetación y colocación de la

señalética para su inauguración.

Participación en el proyecto Bicimugi. Dentro del Proyecto Bicimugi, SCPSA participa como socio para la ampliación del Parque Fluvial en el tramo del Valle de Egües, conectando a través de 9,5 kilómetros Huarte con la vía verde del Irati en Ustarroz. Un proyecto europeo que proporciona una conectividad entre Noruega y Santiago de Compostela. En 2021 está previsto la ejecución de las obras y en 2022 su terminación.

Estudio de la fauna. En 2020 se ha vuelto a realizar el estudio de la fauna que habita el Parque Fluvial, estudios realizados desde 2015, de forma que se constata el uso dado por la fauna del Parque, como un eje vertebral para su movilidad en la Comarca de Pamplona, y como hábitat natural para el crecimiento y desarrollo de diversas especies como el castor y nutria, además de numerosas especies de aves.

Ampliación del Parque Fluvial (Río Elorz Cizur y Galar). Se está procediendo a terminar de preparar el proyecto para su licitación del tramo de ampliación por el río Elorz, que engloba los municipios de Cizur y Galar, para tramitar su ejecución a lo largo del 2021-2022.

PSIS Ezkaba. En 2020 se terminó de redactar el PSIS de Ezkaba, que fue remitido a Ordenación del Territorio, un proceso participativo con los ayuntamientos, concejos, destacamento militar de Aizoain e instituciones sociales entorno a este paraje natural, que ha durado varios años. Actualmente se encuentra a la espera de su aprobación por parte del Gobierno de Navarra.

Residuos urbanos

La cantidad de residuos domésticos y comerciales generados en 2020 ha sido de 149.093 toneladas, lo que supone una ligera disminución (1,10 %) con respecto al año 2019.

La fracción resto ha disminuido en un 2,5 % respecto al pasado año, de 85.510 t en 2019 a 83.400 t en 2020.

La recogida separada ha supuesto el 42,7 % del total de residuos recogidos, cantidad ligeramente superior a la de 2019, si bien la variación ha sido muy desigual dependiendo de las fracciones recogidas.

Las recogidas separadas de ropa, poda y envases son las que mayores incrementos han registrado, 48,3 %, 11,5 % y 7,5 % respectivamente. En cambio, otras recogidas separadas han experimentado, en peso, descensos entre el 2,4 % de materia orgánica y el 6,3 % de vidrio.

La pandemia que sufrimos y el estado de alarma decretado en marzo ha supuesto un cambio de hábitos, y ello se ha visto inmediatamente reflejado en la gestión de residuos. La recogida separada de envases y ropa iniciaron su incremento en marzo, con la declaración del estado de alarma, y se han mantenido, sobre todo en los meses de confinamiento.

El estado de alarma y las medidas de protección que se han adoptado conllevaron la suspensión de determinados servicios de recogida, como el servicio de recogida a domicilio de voluminosos, que ha incrementado en gran medida su trabajo desde julio y finalmente ha alcanzado valores totales de recogida semejantes a los de años anteriores.

En cuanto a la recogida puramente comercial, las de puerta a puerta de cartón y vidrio hostelería del Casco Antiguo de Pamplona han descendido un 24,6 % y 63,9 % respectivamente debido a la reducción de la actividad comercial.

El descenso de actividad también se ha dado en la industria, como se observa en las recogidas de polígonos industriales, tanto de fracción resto como de madera.

- **Gestión de biorresiduos**

En cuanto a la recuperación de biorresiduos, se sigue trabajando en la línea de compostaje doméstico y comunitario, recogida separada en contenedores y gestión de lodos de la EDAR y restos verdes.

A finales de 2020, el balance de inscripciones en el compostaje doméstico era de 3.421 familias, además de las 795 familias que están registradas en la categoría de autogestión de los residuos (compostaje en montón, gallinas u otros animales). A esta cifra se le deben sumar las áreas de compostaje comunitario, que agrupan a 700 familias que aportan sus residuos al punto habilitado para el reciclaje de los mismos.

El año 2020 ha sido un año excepcional por la situación de alerta sanitaria provocada por la COVID-19. Esta situación ha hecho que se hayan cancelado algunas de las actividades previstas, como el premio al mejor compost o las visitas domiciliarias durante los meses de confinamiento. A lo largo del año 2020, y siempre con todas las medidas de seguridad necesarias, se han realizado un total de 411 asistencias telefónicas y 307 visitas domiciliarias.

Con el colectivo de participantes mencionado anteriormente, se estima que se han reciclado a lo largo del año 2020 un total de 3.043 toneladas de residuos orgánicos.

Se han puesto en marcha tres áreas de compostaje comunitario, una en la carretera de Sarriguren y dos en el barrio de San Jorge.

Cabe destacar que, a partir de mayo de 2020, cuando la situación ha permitido, se han llevado a cabo controles de cantidades de residuos aportados a los compostadores domésticos en 14 familias participantes a las cuales se les han facilitado balanzas para que pesen todos los residuos que aportan a sus compostadores. El objetivo de estos estudios es afinar las ratios utilizadas para las estimaciones anuales de cantidades de residuos gestionados por esta vía.

- **Recogida separada de materia orgánica**

La recogida separada de materia orgánica (quinto contenedor) ha supuesto 9.138 toneladas, un 18,7 % del total de la materia orgánica generada. Debe destacarse que, en las zonas en las que se ha trabajado con contenedores con sistema de control de acceso, estimamos este porcentaje, a falta de análisis de residuos no realizados por la situación COVID-19, por encima del 50 %

Los dos sistemas de gestión de materia orgánica han recuperado un 20,2 % del total de la materia orgánica generada, todavía lejos de los objetivos establecidos en el Plan de Residuos de Navarra.

- **Sistema de Control de Acceso a Contenedores (SCAC)**

Respecto a la extensión del sistema de contenedores con control de acceso, el Consejo de Administración celebrado el día 24 de noviembre acordó adjudicar el contrato de "Suministro, instalación, integración, puesta en marcha, explotación y mantenimiento de un sistema de control de acceso a contenedores en la Comarca de Pamplona a la empresa ID&A.

Una vez adjudicadas las ECAs se ha iniciado el contrato y comenzará el despliegue general de este sistema de

control de accesos a contenedores (SCAC) en el conjunto de la zona urbana y semi-urbana de la Comarca de Pamplona en el último trimestre de 2021.

- **Gestión de residuos en EDAR-Arazuri (lodos de depuradora y restos verdes)**

Se han reciclado la totalidad de los restos orgánicos generados y recibidos en la EDAR Arazuri (41.742 toneladas de lodos y 9.327 toneladas de restos verdes). Se han compostado todos los restos verdes y parte de los lodos generados en la depuradora de Arazuri (22 % del total) en la planta de compostaje en túneles. El resto de lodos se han reciclado en la agricultura de la Zona Media de Navarra.

Se mantiene la alta calidad de los lodos reciclados en la agricultura con una materia seca razonable (18 %), y altos contenidos en materia orgánica y fertilizantes. En cuanto al compost producido destaca la eficacia de la higienización del Compost-Arazuri (Clase B) con lodo, así como su calidad como enmienda orgánica fertilizada. Por último, en cuanto al Compost-Arazuri (Clase A) producido con restos verdes, destaca su alta sequedad (78 %) y calidad microbiológica.

Este año se ha empezado a comercializar entre los agricultores el Compost Arazuri Agrícola- Clase C, cuyo registro en el MAPAMA se obtuvo a finales del año 2019.

Se han comercializado 5.586 m³ de compost; de éstos, 4.406,68 m³ son ventas a terceros, habiéndose consolidado las dos líneas de producción (Clase A -vegetal y Clase B – vegetal + lodos), suponiendo las ventas por tipos de compost las siguientes: Compost Arazuri – Clase B: 3.271 m³, Compost Arazuri Vegetal - Clase A: 528 m³ y Compost Arazuri Agrícola - Clase C: 376 m³. El resto se ha reciclado en nuestras zonas verdes, principalmente en el Parque Fluvial, incentivado por la restauración del meandro Areatzea. Además, se han reciclado en campos agrícolas como compost fuera de norma 1.442 toneladas.

- **Recuperación**

La cantidad de residuos recuperados en 2020 asciende a 58.968 toneladas, cantidad similar a la de 2019 (-0,1 %).

El porcentaje de recuperación de 2020 es del 39,53 % de los residuos generados, frente al 39,12 % de 2019.

En la planta de selección de envases ligeros se han recuperado casi 6.000 t de material, manteniendo el rendimiento de recuperación de años anteriores a pesar de las dificultades que ha supuesto su explotación por la aplicación de las medidas de seguridad que ha requerido la pandemia. El incremento está en consonancia con el incremento del material recogido en el contenedor amarillo.

- **Vertido**

La cantidad depositada en el vertedero del CTRU ha sido de 110.030 toneladas, mínimo histórico de vertido desde el inicio de funcionamiento del CTRU en 1992, con un descenso del 3,58 % frente al pasado año. Esta disminución es debida tanto a la reducción de la fracción resto de los residuos domésticos y comerciales, como a la de residuos industriales. Los residuos industriales recibidos directamente en el CTRU han disminuido de 6.233 t en 2019 a 4.741 t en 2020, lo que supone un 23,9 %, debido fundamentalmente a la reducción de residuos por la baja actividad en los meses de abril a julio.

En cuanto a los proyectos estratégicos de tratamiento de residuos, en diciembre se aprobó el anteproyecto del

Centro Ambiental de la Comarca de Pamplona (CACP), y se han iniciado ya las tramitaciones medioambiental y urbanística, estando previsto licitar el proyecto y ejecución de esta obra en el primer semestre de 2021.

Transporte Urbano Comarcal

En cuanto al Transporte Urbano Comarcal, el número de viajeros transportados durante el año 2020 fue de 23.321.299, lo que supone una caída del 42,61 % respecto al año anterior.

Este gran descenso de viajeros es debido a los efectos de la crisis sanitaria por la pandemia del coronavirus COVID-19 y los estados de alarma decretados para su gestión. En el inicio de esta crisis con el decreto del estado de alarma durante el mes de marzo que estableció el confinamiento domiciliario, se perdieron 9 de cada 10 viajeros. En cuanto a su recuperación, está resultando muy paulatina, de manera que, a mediados de año, con la finalización del primer estado de alarma, la demanda era todavía algo menos de la mitad de la existente en fechas similares del año anterior. La máxima recuperación se dio durante el mes de septiembre, en que ya viajaban casi 7 de cada 10 viajeros existentes previamente. Posteriormente, a partir del mes de octubre, con la segunda onda de contagios y la declaración de un nuevo estado de alarma se ha vuelto a reducir la demanda, aunque lejos del efecto del primer confinamiento.

Con relación a las modificaciones del servicio, el día 20 de enero se reordenó el servicio en Mutilva, afectando a las líneas 17, 22 y 25; los cambios en la línea 17 supusieron además una mejora en el servicio que se presta a Mutilva y Berriozar.

No obstante, las principales modificaciones se han debido a la crisis sanitaria motivada por la pandemia de la COVID-19 y la declaración del estado de alarma entre los días 14 de marzo y 20 de junio (Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo y prórrogas posteriores), y el segundo estado de alarma a partir del día 25 de octubre (Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre y prórroga posterior):

1. Así, durante el primer estado de alarma (del 14 de marzo al 20 de junio) se adoptaron medidas para garantizar la seguridad de viajeros y trabajadores: acceso a los autobuses por la puerta central de los vehículos; prohibición del pago en metálico y obligación de cancelar con las tarjetas de transporte en las validadoras situadas en la parte trasera del puesto de conducción; limitación de los aforos en los autobuses; colocación de pantallas provisionales para proteger al personal conductor; desinfección diaria de los autobuses; obligatoriedad del uso de mascarillas.

Por otra parte, el volumen de oferta se redujo en consonancia con la gran caída de viajeros ocurrida:

- Primera reducción del servicio, aplicándose a partir del día 20 de marzo el servicio de días festivos con algunas excepciones y reduciéndose también el servicio nocturno a partir del día 18 de marzo al existente entre semana.
- Segunda reducción del servicio, aplicándose a partir del día 6 de abril al servicio diurno en días laborables una reducción de un 58 % con respecto al servicio laborable convencional. En el servicio diurno los fines de semana se aplicó a partir del sábado 4 de abril una reducción de un 47 % respecto al servicio festivo convencional. Por otra parte, el servicio nocturno se dejó de prestar a partir de la noche del viernes 3 de abril.
- Primer incremento del servicio a partir del lunes 11 de mayo, ya en la desescalada del confinamiento, en que la reducción sobre el servicio diurno ordinario en días laborables pasó a ser de un 44 %, aunque aplicada de distinta forma entre las diferentes líneas, manteniéndose en sábados y festivos la reducción de un 47 %

respecto al servicio festivo convencional.

- Segundo incremento del servicio a partir del lunes 25 de mayo en que la reducción sobre el servicio diurno ordinario en días laborables pasó a ser de un 39 %, aunque aplicada de distinta forma entre las diferentes líneas. La reducción del servicio en sábados y festivos pasó a ser de un 34 % respecto al servicio festivo convencional.
 - Tercer incremento del servicio a partir del lunes 8 de junio en que la reducción sobre el servicio diurno ordinario en días laborables pasó a ser de un 18 %, aunque aplicada de distinta forma entre las diferentes líneas. Por otra parte, previamente y a partir del sábado 6 de junio, se volvió a diferenciar la oferta de los sábados de la de los festivos, que habían sido unificadas en las fases anteriores. Así, los sábados pasaron a contar con más servicios que los domingos, suponiendo una reducción de un 23 % respecto al servicio de los sábados previos a la crisis del coronavirus.
1. Posteriormente, con la finalización del estado de alarma a las 24:00 horas del sábado 20 de junio, en la noche del domingo 21 al lunes 22 se reanudó el servicio nocturno con una oferta diferenciada: a) las noches de domingo a jueves con los horarios y frecuencias habituales para este tipo de día, y b) las noches de viernes, sábados y vísperas de festivo con un servicio algo más reducido que el habitual, con últimas salidas en torno a las 2:00 AM. Simultáneamente se restableció el acceso de los viajeros a los autobuses por la puerta delantera y el pago en metálico del billete sencillo. El resto de medidas preventivas han seguido a partir de entonces, como la desinfección de los autobuses o la obligación del uso de mascarillas.
 2. A partir del sábado 4 de julio se implantó el servicio de verano, adelantándose respecto a sus fechas habituales (15 de julio), al haberse suspendido las fiestas de San Fermín. Por otra parte, las pantallas provisionales de protección del personal conductor fueron siendo sustituidas progresivamente por mamparas rígidas de protección. Adicionalmente se colocaron dispensadores de gel hidroalcohólico en todos los autobuses: uno en cada vehículo rígido y dos en cada vehículo articulado.
 3. El martes día 1 de septiembre se recuperó el servicio ordinario, muy similar al existente previamente a la pandemia. No obstante, el servicio diurno en sábados y festivos era más reducido que el existente antes de la pandemia. El servicio nocturno se mantuvo tal y como se había establecido el día 21 de junio.
 4. A partir del jueves día 22 de octubre, a raíz de la publicación de la Orden Foral 57/2020, de 21 de octubre, se redujo la ocupación de los vehículos al 50 % de su capacidad, siempre que la capacidad máxima de la flota lo permitiese. Para cumplir este requisito se asignó el número máximo de refuerzos posible con los vehículos disponibles, incluyendo 9 autobuses que no se habían dado de baja al incorporarse la renovación de flota de 2020. El cumplimiento de esta condición de ocupación ha sido constantemente comprobado por medio del contaje de pasajeros implantado en los autobuses con la renovación tecnológica del TUC. Adicionalmente, la mitad de las ventanillas permanecían abiertas para garantizar la ventilación y mediante mensajes auditivos se recordaba la conveniencia de que los pasajeros se lavasen las manos con el gel hidroalcohólico. Por otra parte, a partir de ese día el servicio nocturno de viernes, sábado y vísperas de festivos pasó a finalizar a las 24 horas como el resto de días.
 5. A raíz de la declaración del segundo estado de alarma (a partir del 25 de octubre) y la implantación del toque de queda nocturno, la utilización del servicio nocturno redujo aún más su uso, por lo que a partir del lunes día 2 de noviembre dicho servicio nocturno se redujo a la prestación de 3 líneas (N1, N2 y N7) de las 10 existentes.

En lo referente a las inversiones, en el mes de agosto se incorporaron un total de 16 vehículos híbridos diésel-

eléctricos: 9 autobuses de 12 metros de longitud y 7 autobuses articulados de 18 metros de longitud, con una inversión total de 4.028.500 euros (sin IVA). Por otra parte, se ha aprobado la renovación de flota correspondiente al año 2021 con un total de 10 vehículos híbridos articulados de 18 metros de longitud y una inversión máxima de 5.200.000 euros (sin IVA).

A finales de este año 2020 se ha cobrado por la Mancomunidad la subvención restante de 305.532,50 euros procedentes del convenio firmado en 2019 con la Dirección General de Industria, Energía y Proyectos Estratégicos S3 del Gobierno de Navarra para la 2ª fase de la electrificación de la línea 9 del TUC. La subvención total de este convenio era de 460.000 euros, pero en el año 2019 dicha Dirección General abonó 154.467,50 euros y declaró la pérdida del derecho al cobro del importe restante. La Mancomunidad presentó con fecha 2 de marzo de 2020 requerimiento previo a la vía contencioso-administrativa, que fue estimado por el acuerdo del Gobierno de Navarra de 1 de agosto de 2020.

En cuanto a los principales proyectos en curso, con relación a la renovación tecnológica del TUC, durante el primer semestre se remató la puesta en marcha de los equipos, recibándose la fase 1 de la renovación tecnológica a principios del mes de junio. Durante el segundo semestre se ha llevado a cabo la fase 2 de dicha renovación tecnológica, que permitirá implantar en el futuro próximo las nuevas modalidades de recarga y pago del TUC.

Como actuación especial, la Mancomunidad llevó a cabo durante el mes de septiembre una campaña de comunicación para informar sobre la seguridad de viajar en transporte público, teniendo en cuenta las medidas de seguridad e higiene adoptadas para prevenir el riesgo de contagio de la COVID-19. Además, la campaña también perseguía concienciar a las personas usuarias sobre la necesidad de comportarse responsablemente en sus desplazamientos en autobús o taxi.

En cuanto a la gestión del TUC a la finalización de la actual concesión otorgada a TCC, debido a la crisis por la pandemia de la COVID-19 y la incertidumbre que está suponiendo, se pospuso al otoño la toma de decisiones en cuanto a las condiciones económicas de licitación del servicio, valorándose también la extensión de la prórroga del actual contrato más allá del 31 de octubre de 2021. Mientras tanto se prosiguió con el estudio desde el punto de vista jurídico, técnico y económico de la implementación de nuevas energías (biometano) en la concesión, así como en establecer las condiciones tecnológicas de la concesión teniendo en cuenta el resultado del proyecto de renovación tecnológica del TUC. Finalmente, TCC ha solicitado el restablecimiento del equilibrio económico de la concesión debido a los efectos de la pandemia: por un lado, por los sobrecostes en que ha incurrido, para lo que ha solicitado la prórroga del contrato o el abono de dichos sobrecostes; por otro lado, por el descenso extraordinario de los viajeros, para lo que ha solicitado que no se la aplique la penalización por viajeros a partir del 14 de marzo de 2020.

Por otra parte, durante el primer semestre se tramitó el VII Plan 2020 de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona. El proyecto del Plan fue aprobado por la Comisión Permanente celebrada el día 10 de febrero. Sobre dicho documento se introdujeron diversas modificaciones debido a las aportaciones realizadas por el Gobierno de Navarra, así como a su adaptación a la crisis de la COVID-19, siendo aprobado por la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona celebrada el día 8 de junio. Las aportaciones económicas de las Administraciones Públicas importaban un total 17.314.892,68 euros, lo que supuso una reducción del 2,91 % con respecto a la prórroga del anterior Plan de Transporte.

Dicho Plan de Transporte han permitido hacer frente a las necesidades extraordinarias de financiación del servicio durante el año 2020 debido a la pandemia. Estas necesidades extraordinarias se incrementan notablemente en el año 2021, para lo que se está tramitando el VIII Plan 2021 de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona. El

proyecto del Plan fue aprobado por la Comisión Permanente celebrada el día 29 de diciembre, resultando un incremento de las aportaciones públicas del 34 %, al pasar de los 17,31 millones de euros a los 23,20 millones de euros. Tras ser sometido a alegaciones por parte del Gobierno de Navarra y del Parlamento de Navarra, será aprobado por la Asamblea de la Mancomunidad en el mes de febrero de 2021.

Como ayuda al sostenimiento económico del servicio, el Parlamento de Navarra aprobó la Ley Foral 13/2020, de 1 de julio, de concesión, regulación y distribución de un crédito extraordinario de 25 millones de euros, con cargo al Fondo de Participación de las Haciendas Locales de Navarra, para cubrir las necesidades de las entidades locales derivadas de la adopción de medidas de carácter extraordinario y urgente por motivos de salud pública motivadas por el COVID-19. En ella se prevén tres fondos, uno de los cuales está destinado al transporte urbano y está dotado con 1 millón de euros. Esta Ley Foral fue modificada por la Ley Foral 14/2020, de 1 de septiembre. La Mancomunidad ha recibido 989.246,70 euros de dicho fondo, que han sido transferidos a los Ayuntamientos que financian el TUC, según se recogía en las determinaciones de la Ley Foral.

Servicio de Taxi

En cuanto al servicio del taxi, en 2020 se ha aplicado una modificación de las tarifas del taxi, suponiendo una subida global de 2,65 %. Respecto a la demanda, y al igual que ha ocurrido en el Transporte Urbano Comarcal, la caída ha sido muy importante respecto al año anterior, motivada por la pandemia. Así, según los datos de la asociación Teletaxi San Fermín, los servicios concertados por emisora en el año 2020 cayeron un 38,28 % respecto al año anterior, pasando de 944.503 en 2019 a 582.962 en 2020.

Por otra parte, la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, en sesión celebrada el día 8 de junio de 2020, adoptó el acuerdo de informar favorablemente la adhesión a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona en cuanto al servicio de taxi del municipio de Bierrun-Olcoz. De esta manera ya son veintiocho los municipios que integran el Área Territorial de Prestación Conjunta (ATPC) del servicio del Taxi en la comarca de Pamplona.

Para reducir el riesgo de contagio por la pandemia de la COVID-19, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona adoptó diversas medidas durante el estado de alarma en función de la situación sanitaria y de servicio de cada momento:

- Limitación al 50 % de la oferta de servicio de taxi para las licencias pertenecientes al ATPC de la Comarca de Pamplona, salvo licencias cuyo vehículo adscrito fuera un eurotaxi (adaptado para personas con movilidad reducida)
- Reducción de la ocupación del vehículo.
- Prohibición del pago en metálico por lo que el único modo posible era el pago con tarjeta, quedando exenta la entrega obligatoria del ticket impreso
- Desinfección del vehículo después de cada servicio, tanto interior como exterior.
- Recomendación de la concertación de los servicios de Taxi a través de la aplicación móvil 'Pide Taxi'.

También, y como respuesta para paliar en parte los efectos económicos de la crisis sanitaria en el sector, se han adoptado distintas medidas:

- Campaña de publicidad incidiendo en el mensaje de seguridad y servicio público del taxi.
- Inicio de la tramitación para ampliar la antigüedad máxima permitida de los vehículos.
- Inicio de la tramitación para la suspensión temporal de una gran parte de las tasas del taxi.
- Inicio de la tramitación para la incorporación de una nueva subvención nominal a la Asociación Teletaxi San Fermín por el mantenimiento del funcionamiento de su emisora.
- Modificación de la convocatoria de subvenciones del taxi 2020 para adaptarlo a las necesidades más específicas del sector por la COVID-19.

Respecto a este último punto, en la convocatoria de subvenciones del taxi correspondientes al año 2020 se subvencionó, dentro de la convocatoria de innovación y elementos de seguridad, el total del importe de todas las solicitudes recibidas de mamparas instaladas para la protección ante el COVID-19, esto es, 63 solicitudes por un importe total de 3.493,71 euros. Dentro de la convocatoria para la mejora del servicio taxi para personas con discapacidad se subvencionaron 30.005,70 euros entre 23 licencias eurotaxi por realizar 10.417 servicios a usuarios en silla de ruedas. Por último, dentro de la convocatoria de vehículos ecológicos, se subvencionó a dos licencias por la compra de vehículos “cero emisiones” con 2.500 euros cada uno y a 27 licencias con vehículos “Eco”, con importes que oscilaron entre 150 y 300 euros; el importe total de esta subvención para vehículos ecológicos ascendió a 10.000 euros.

Con relación a los servicios de taxi regular a la demanda, tras prorrogarse la prueba piloto del servicio de taxi al aeropuerto a partir del día 1 de mayo, a principios del segundo semestre se aprobó la licitación de los servicios de taxi a la demanda al Centro Penitenciario y al Aeropuerto por un plazo de 4 años, por unos importes respectivos de 200.473,51 euros y 381.134,05 euros. Los servicios con el nuevo contrato se iniciaron el 16 de octubre de 2020 como continuación de las respectivas pruebas piloto, sin que este cambio tuviera repercusión alguna en el servicio prestado a los usuarios.

Por último, la realización de las pruebas para la obtención del permiso de conductor profesional de taxi, que se suspendieron en marzo por la situación provocada por la pandemia, fueron convocadas el 19 de septiembre de 2020 en la Universidad Pública de Navarra con todas las medidas de seguridad sanitarias necesarias. De los 79 aspirantes admitidos se presentaron a las pruebas 46, aprobando 32. De esta forma, el total de permisos de conductor profesional expedidos desde la asunción de competencias es de 1.185.

Resultados económicos

La cuenta de pérdidas y ganancias del Grupo arroja finalmente, para el ejercicio 2020, un saldo negativo de 1.011 m€ (miles de euros).

Este resultado refleja el saldo agregado del resultado negativo que presentan las cuentas de pérdidas y ganancias de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, 1.834 m€, y el positivo de la Sociedad SCPSA, 823 m€. Dadas las diferentes actividades desarrolladas por ambas entidades y, más concretamente, las peculiaridades de los sistemas de financiación de los servicios prestados por cada una de ellas, se ofrecen a continuación sendos análisis explicativos de los resultados correspondientes a cada una de las dos entidades.

SCPSA

La cuenta de pérdidas y ganancias de la Sociedad arroja finalmente, para el ejercicio 2020, un saldo positivo de 823 m€ (miles de euros). Dada la naturaleza y objetivos de la Sociedad, los resultados económicos pueden ser explicados en clave de desviaciones presupuestarias, en tanto que su actividad económica viene orientada por las previsiones presupuestarias iniciales que, confeccionadas con criterios de razonable prudencia, parten del objetivo de equilibrio económico-contable (resultado “cero” de la cuenta de pérdidas y ganancias). Así, se pueden apuntar como aspectos más significativos de la evolución económica del ejercicio y causas principales de la formación del resultado, las siguientes:

- Los ingresos de explotación, excluido el efecto de las periodificaciones de subvenciones, han experimentado, en su conjunto, una realización inferior en 3.934 m€ a la inicialmente prevista, lo que supone un -5,15%. En el apartado de “ventas y prestaciones de servicios”, destacan unos menores ingresos obtenidos en la facturación de residuos urbanos, 1.415 m€, en la venta de agua, 838 m€, en la generación de energía, 1.094 m€ y por la venta de papel 245 m€, compensados en parte por unos ingresos superiores a los previstos en la facturación a ECOEMBES, 681 m€. Dentro de las “subvenciones de explotación”, destacan los ingresos previstos inicialmente por la tarifa del Canal de Navarra y no realizados, 566 m€, la menor transferencia de NILSA, 515 m€ y el menor retorno del canon de vertido, 190 m€.
- Los gastos de explotación, excluido el efecto de las amortizaciones, han experimentado, globalmente considerados, un ahorro de 4.219 m€, el 6,1%, sobre las previsiones iniciales. Más de la mitad de este ahorro, 2.323 m€, se origina en el epígrafe “Servicios Exteriores”, dentro del cual destacan las menores realizaciones en los gastos de reparación y conservación, 839 m€, de publicidad y comunicación, 782 m€, y por servicios profesionales independientes, 373 m€. El epígrafe “Aprovisionamientos” también ha experimentado una menor realización cuantificada en 1.317 m€, debido principalmente a los menores gastos en los trabajos realizados por otras empresas, 566 m€, y en las compras de energía, 419 m€, mientras que el epígrafe de “Gastos de Personal” ha contribuido con un ahorro neto de 550 m€, concentrado en el apartado de “Sueldos, salarios y asimilados”. Los gastos por las amortizaciones técnicas del inmovilizado han sido inferiores a los inicialmente previstos en 378 m€ euros en el resultado final, una vez descontado el efecto inverso experimentado en las cuentas de periodificación de subvenciones.
- Los resultados financieros han sido superiores a los previstos por importe de 169 m€.

En conclusión, puede afirmarse que, desde el punto de vista de los servicios, se ha mantenido tanto su estructura económica como los criterios de gestión, entre ellos el de prudencia en la presupuestación, en orden a garantizar en todo caso la suficiencia económica de los mismos. Así, las cuentas de resultados del ejercicio presentan unas actividades capaces de generar unos ingresos corrientes que cubren con suficiencia los gastos de funcionamiento de los servicios y de la sociedad.

MCP

La cuenta de pérdidas y ganancias de la Mancomunidad arroja, tal y como ha quedado dicho, un saldo negativo de 1.834 m€. Este signo negativo tiene su origen en el registro como gasto del ejercicio de la previsión de la liquidación definitiva de la compensación por las prestaciones de servicios del Transporte Público de viajeros efectuadas por la empresa concesionaria (TCC) durante el ejercicio 2020, pendiente de realización a esta fecha. El criterio seguido es exactamente el mismo que el aplicado en los ejercicios precedentes; sin embargo, mientras que en ejercicios anteriores no tuvo habitualmente una incidencia significativa en el resultado del ejercicio debido a una razonable continuidad en la cuantía de la previsión del ejercicio en cuestión con la del precedente que reducía

incluso hasta anular su efecto neto sobre dicho resultado, en este 2020 esta previsión ha alcanzado, debido principalmente a la situación de emergencia sanitaria, la cifra de 2.757 m€, claramente superior a los 306 m€ en los que se minoran los gastos de este ejercicio por la anulación de la previsión de 2019.

Respecto de lo señalado en el párrafo precedente se hace necesario reiterar, y con especial énfasis además, el hecho de que la naturaleza administrativa de la Mancomunidad, así como de las actividades que realiza, implica la preeminencia de los criterios presupuestarios, en su acepción administrativa, sobre los económicos en la determinación y análisis de su equilibrio y, consecuentemente, en la de los mecanismos habilitados para su financiación. Por ello, la liquidación definitiva del ejercicio 2020 no solo será considerada un gasto presupuestario de 2021 sino que su financiación mediante los ingresos presupuestarios de este mismo ejercicio está razonablemente garantizada; el “VIII Plan 2021 de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona”, aprobado por la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona celebrada el 22 de febrero de 2021, determina la cuantía de las aportaciones a realizar en ese ejercicio por el Gobierno de Navarra y los Ayuntamientos incluidos en el ámbito del servicio y en cuyo cálculo, tal y como recoge el propio Plan, se ha incluido la previsión de la liquidación del ejercicio 2020 con exactamente el mismo importe que el registrado como gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias de 2020. Al objeto de no alterar la consistencia de los criterios contables respecto a los aplicados en ejercicios anteriores, la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2020 no recoge previsión alguna por estos ingresos razonablemente ciertos, aun cuando deben ser tomados en consideración para una adecuada interpretación del resultado económico-patrimonial del ejercicio.

Al margen de lo anterior, y entre los hechos con incidencia en los resultados del ejercicio, cabe señalar la enajenación, a resultas de sendos procedimientos judiciales de disolución de proindiviso, de dos parcelas en cuya propiedad participaba la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y que ha supuesto un beneficio de 216 m€ sobre su valor en libros. Destacar también que las desviaciones entre las aportaciones realizadas por la sociedad de gestión SCPSA para el sostenimiento y financiación de la estructura de la Mancomunidad y los gastos efectivamente incurridos por ese concepto han supuesto un saldo positivo de 141 m€ en el resultado de la Mancomunidad. Salvo estas dos circunstancias, y la más significativa del efecto de la previsión de la liquidación de los servicios del Transporte Público, el resto del resultado puede atribuirse en su práctica totalidad a diferencias temporales de imputación y/o de diferencias de entre el tratamiento económico y el presupuestario en la determinación del equilibrio.

2.- ACONTECIMIENTOS IMPORTANTES OCURRIDOS DESPUÉS DEL CIERRE DEL EJERCICIO

Los aspectos más relevantes de este ejercicio puestos de manifiesto al comienzo de este informe resultan también claramente representativos de las líneas maestras a través de las que se orienta la actuación de esta Sociedad: infraestructuras técnicamente avanzadas y eficaces, mejora continua en la gestión y explotación de los servicios ya encomendados. Por ello, no parece aventurado señalar que la evolución previsible de esta Sociedad vaya a presentar las siguientes características:

- La vigencia de las fórmulas de gestión adoptadas y su capacidad de dar respuesta al cumplimiento de los objetivos básicos de los servicios.
- La existencia de una infraestructura material capaz para dar cobertura a las necesidades actuales y cuya calidad, estado de conservación y relativamente escasa antigüedad, unidos al desarrollo permanente de

nuevas instalaciones permiten asegurar los niveles actuales de cobertura por un plazo suficientemente largo de tiempo, siempre y cuando se cumplan las previsiones acerca de la disponibilidad de las nuevas captaciones.

En relación con el Mapa Local, se publicó en el BON nº 25, de 6 de febrero de 2019, la Ley Foral 4/2019, de 4 de febrero, de Reforma de la Administración Local de Navarra.

Esta ley foral plantea una organización supramunicipal a través de la figura de la “Comarca”, que será en adelante la encargada de ejercer algunas funciones que hasta ahora se venían realizando por parte de los diferentes Ayuntamientos, Mancomunidades sectoriales y otras entidades análogas creadas en los últimos años en nuestra Comunidad Foral.

El desarrollo de las Comarcas exigirá una nueva Ley Foral que establecerá las condiciones en las que se desarrollará la prestación de los servicios.

En la medida en que Mancomunidad de la Comarca de Pamplona se vea afectada, podrá haber una transformación de la Sociedad por la modificación de los servicios prestados y/o la modificación del ámbito de prestación de los mismos. Esta transformación no tendría por qué afectar al principio de empresa en funcionamiento.

3.- EVOLUCIÓN PREVISIBLE

En enero de 2015 el Comité de Dirección de SCPSA aprobó el I Plan de Innovación de SCPSA. A partir de ese momento se pusieron en marcha o se consolidaron las diferentes iniciativas previstas en dicho Plan de Innovación. A pesar de la notable incidencia de la COVID-19 sobre la operatividad ordinaria, se han mantenido las actividades y propuestas dentro del programa IDEATE. Igualmente se ha desarrollado la participación de SCPSA en el Proyecto europeo HORIZON 2020 STARDUST. El resto de actividad de innovación ha quedado ralentizada por las circunstancias descritas.

4.- ACTIVIDADES EN MATERIA DE INNOVACIÓN

Existe una apuesta decidida porque en 2030 las actividades del Grupo en el desempeño de sus servicios sean neutras en carbono. Para ello se están desarrollando diferentes acciones y proyectos para la consecución de dicho objetivo. A lo largo de 2020 se han realizado las siguientes actuaciones:

- Evaluación y certificación de la Huella de Carbono y compra de derechos de emisión. Se ha desarrollado el cálculo, evaluación y certificación de la huella de carbono correspondiente a 2019 (Certificado AENOR ISO 14064)
- Incorporación de 7 nuevos vehículos ligeros (100% eléctricos) . Construcción de la 1ª gasolinera en el CMRI de Agustinos
- Ejecución del proyectos energéticos y de reducción de emisiones de implantación de un sistema de climatización por hidrotermia en la ETAP de Egillor

5.- RIESGOS E INCERTIDUMBRES

En 2020, el COVID-19 se convirtió a nivel mundial en una emergencia sanitaria, habiendo sido caracterizado como

pandemia por la Organización Mundial de la Salud (OMS), y requiriendo la adopción de una serie de medidas drásticas para la gestión de la crisis generada como, por ejemplo, la declaración del estado de alarma sanitaria el 14 de marzo de 2020. El Real Decreto 463/2020, publicado el 14 de marzo en el Boletín Oficial del Estado, incluyó entre sus disposiciones limitaciones de apertura de establecimientos comerciales y a la movilidad de ciudadanos dentro del Estado español. Estas medidas provocaron cuantiosas pérdidas, perjudicando a personas trabajadoras y entidades de los sectores público y privado.

Conscientes de esta situación sobrevenida, y a pesar de la incertidumbre en cuanto a su duración e intensidad, la Dirección de la Sociedad ha adoptado medidas extraordinarias para contribuir a la superación de la crisis por parte de los colectivos integrados en su ámbito de actuación que están resultando especialmente afectados por ella.

Tanto en el año 2020 como en el 2021 se han aprobado reducciones en la cuota de las tarifas de residuos a todas aquellas actividades que han tenido que cerrar o han visto limitados sus aforos como medida preventiva para contener la propagación de infecciones causadas por el COVID-19.

Dado el carácter estratégico de la mayor parte de los proyectos de inversión planificados para el año 2020 y siguientes, y aunque alguna de dichas inversiones haya visto ralentizado su ritmo de ejecución como consecuencia de la suspensión de los plazos administrativos impuesta por el estado de alarma sanitaria, las inversiones no solo no se han paralizado sino que el volumen de las mismas es superior al del año 2019. Dos de los proyectos más significativos son Salesas y el Centro Ambiental de la Comarca de Pamplona (CACP).

Se está ejecutando la obra de la nueva sede en el antiguo convento de Salesas en Pamplona. Las obras en 2020 se han ejecutado en un 15 % y en estos momentos estamos en plenas excavaciones arqueológicas de forma previa al inicio de los trabajos de edificación. Está prevista la inversión de 15 M€ y se prevé que este en servicio en el año 2024.

En estos momentos ya está redactado el Anteproyecto del Centro Ambiental de la Comarca de Pamplona cuya construcción está planteada en la Ciudad del Transporte de Noain-Elorz. A lo largo de 2021 se adquirirán los terrenos y está prevista la adjudicación del proyecto y obra. Esta infraestructura tiene prevista una inversión de 60 M€ para su puesta en marcha a lo largo del segundo semestre de 2024.

Las medidas organizativas y de prevención de riesgos laborales adoptadas por la Sociedad han permitido el desarrollo de la actividad en condiciones de máxima seguridad e higiene para sus clientes y personas trabajadoras.

El VIII Plan 2021 de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona, aprobado por la Asamblea General de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona en febrero de 2021, contempla en sus previsiones y en la evaluación económica de las mismas los efectos que presumiblemente habrá de tener la situación de emergencia sanitaria tanto en la liquidación definitiva de los servicios ejecutados en 2020 como sobre el volumen y demanda de los servicios en 2021, ajustando las necesidades de financiación a la actual situación.

Durante el ejercicio 2020 se presentaron sendas solicitudes de restablecimiento del equilibrio económico por parte del concesionario del servicio de Transporte Urbano y del adjudicatario del contrato de mantenimiento y explotación publicitaria del mobiliario urbano, que están pendientes de resolución a la fecha de este Informe de Gestión, no siendo posible determinar si tendrán efecto económico en el futuro ni su cuantía.

Los Administradores, atendiendo a la naturaleza y utilidad social de los servicios prestados por la Entidad, que son servicios públicos de carácter obligatorio, consideran que la Entidad seguirá manteniendo su actividad en los niveles anteriores a la pandemia, por lo que resulta de aplicación el principio de empresa en funcionamiento.

6.- INSTRUMENTOS FINANCIEROS

El Grupo no tiene contratados instrumentos financieros.

7.- INSTRUMENTOS FINANCIEROS

El Periodo Medio de Pago a Proveedores en el ejercicio 2020 ha sido de 37,12 días.