



AYUNTAMIENTO DE IZA / ITZAKO UDALA  
C/Plazaola nº 2  
Tel. 948 600 465 – Fax 948 600402  
web: [www.ayuntamientodeiza.es](http://www.ayuntamientodeiza.es)  
e-mail: [ayuntamiento@municipiodeiza.es](mailto:ayuntamiento@municipiodeiza.es)

C.I.F. P-3113000H 31892 ERICE DE IZA

02/2018

**BORRADOR DEL ACTA DE LA SESION EXTRAORDINARIA DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE IZA  
CELEBRADA EL DIA 15 DE FEBRERO DE 2018**

**ASISTENTES:**

**ALCALDESA:**

**DOÑA FLORIA PISTONO FAVERO.**

**CONCEJALES:**

**DON JAVIER AYENSA VICENTE**

**DON JESÚS MIGUEL ERBURU ARBIZU**

**DOÑA REYES GURREA BAIGORROTEGUI**

**DOÑA MARÍA PILAR IBERO BAQUEDANO**

**DON ENRIQUE MARTÍN CABEZAS**

**DON JOAQUÍN MARTÍNEZ FONSECA**

**DON JOSÉ OCHOA BERGANZA**

**DON JESÚS MARÍA RIPA DÍEZ DE ULZURRUN**

*En el Salón de Sesiones del Ayuntamiento de Iza ubicado en la localidad de Erice de Iza, siendo las 19,30 horas del día 15 de febrero de 2018, da comienzo la sesión extraordinaria del Pleno del Ayuntamiento bajo la Presidencia de la Alcaldesa, Doña Floria Pistono Favero, actuando como Secretaria Miren Edurne Chasco Garralda y con la asistencia de los concejales que se indica.*

**ORDEN DEL DÍA**

**1º.- Aprobación informe municipal sobre “Estudio Informativo del Proyecto del Corredor Ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Tramo Pamplona – Conexión Y Vasca”.**

**2º.- Aprobación inicial modificación artículos 6 y 44 de la Ordenanza de Edificación del Plan General Municipal de Iza.**

---

**1º.- Aprobación informe municipal sobre “Estudio Informativo del Proyecto del Corredor Ferroviario Cantábrico-Mediterráneo. Tramo Pamplona – Conexión Y Vasca”.**

*Por la Alcaldesa se abre la sesión preguntando a los corporativos su opinión sobre los borradores de informe propuestos, el primero de contenido urbanístico redactado por la arquitecta Edurne Urbistondo Insausti y el segundo conteniendo propuestas de modificación y medidas correctoras al trazado redactadas por el concejal José Ochoa Berganza.*

*Joaquín Martínez Fonseca toma la palabra indicando que ya ha hablado con José Ochoa Berganza sobre el estudio informativo, que coincide con él y que así lo ha plasmado éste en sus propuestas. Considera, sin embargo, que el informe técnico redactado por la arquitecta, al hablar de afecciones a núcleos poblados y no de afecciones a los Concejos debiera haber citado a Zuasti al ser este el núcleo más poblado y que como tal no aparece citado en ningún apartado del informe, no habiéndose considerado sus posibles afecciones, por lo que manifiesta su queja formal respecto al informe urbanístico emitido, informe que cuesta dinero al Ayuntamiento y ha sido redactado por una profesional. Propone la búsqueda de otro técnico o, en su caso, se concierte el asesoramiento urbanístico con la ORVE.*

*La Alcaldesa responde que en el informe cuando se cita las afecciones a determinados Concejos se indica que son los más afectados señalando que desconoce la distancia exacta de Zuasti respecto a los*

demás.

*El concejal Joaquín Martínez Fonseca reitera la presentación de queja formal por el motivo indicado.*

*Jesús María Ripa Diez de Ulzurrun indica que no ve inconveniente alguno en incluir Zuasti en el informe. En el mismo sentido se manifiesta José Ochoa Berganza señalando, en cuanto a sus propuestas de corrección y modificación, que las elaboró con la arquitecta redactora del informe.*

*Por la Alcaldesa se somete a votación la propuesta de acuerdo informando desfavorablemente el Estudio Informativo manifestando la disconformidad del Ayuntamiento sobre el mismo con la inclusión de Zuasti.*

*Previa votación y por unanimidad (9 votos a favor) se acuerda:*

***Informar desfavorablemente el "Estudio Informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico - Mediterráneo. Tramo Pamplona - Conexión Y Vasca" manifestando su disconformidad con el mismo por los motivos señalados en informe urbanístico cuyo contenido íntegro se transcribe a continuación:***

*Con fecha 19 de enero de 2018 ha tenido entrada en el Ayuntamiento de Iza notificación de la Secretaría General de Infraestructuras (Ministerio de Fomento), fechada el 11 de enero de 2018, por la que se aprueba provisionalmente el "Estudio Informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico - Mediterráneo. Tramo Pamplona - Conexión Y Vasca" y se inicia un proceso de información pública y audiencia de administraciones sobre dicho proceso, al objeto de que durante el plazo de un mes, conforme a lo establecido en el artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, se examine el estudio informativo y, en su caso, se informe si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses que representa este Ayuntamiento.*

*Dentro del plazo indicado el Ayuntamiento de Iza informa desfavorablemente el "Estudio Informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico - Mediterráneo. Tramo Pamplona - Conexión Y Vasca" manifestando su disconformidad con el mismo por los motivos que a continuación se indican:*

**I. ALEGACIÓN URBANÍSTICA DEL AYUNTAMIENTO DE IZA AL TRAZADO DEL TAP ALTERNATIVA V**

**ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE CORREDOR FERROVIARIO CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO TRAMO PAMPLONA-CONEXIÓN Y VASCA**

*El Ayuntamiento de Iza aprobó con fecha 23/10/2012 el Plan General Municipal. Tras analizar la propuesta de trazado del TAP que se encuentra actualmente en exposición pública, se observa que las parcelas afectadas por el trazado están clasificadas como Suelo No Urbanizable de Preservación para su Explotación Natural. Estas parcelas se cultivan todas ellas en la actualidad. El trazado del TAP supondrá partir estas parcelas en dos con una barrera que empeorará y en muchos casos impedirá el aprovechamiento de las mismas. Como se puede ver en el diagrama contiguo, extraído de la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, además de la zona de la propia plataforma ferroviaria, 14 metros, existe una zona de protección de 70 mts, que afecta a la parcela así como una alineación de edificación que en el suelo no urbanizable sería de 50 metros.*



En el estudio informativo presentado no se define más que la zona de plataforma y talud o trinchera, pero no hay que olvidar que las parcelas afectadas por el trazado quedan condicionadas en cuanto a su capacidad de edificación y de actividad en función de las medidas citadas.

La zona de Mikobarga y Carasol de Bizkai en Ochovi así como la zona del Monte y Zoco, ambas zonas afectadas por los dos túneles que se plantean en el concejo de Ochovi, se encuentran clasificadas como SUELO NO URBANIZABLE DE PRESERVACIÓN POR SU VALOR AMBIENTAL-HÁBITATS Y ZONAS FORESTALES. La normativa foral y municipal (artículo 84) definida para esta categoría de suelo dice respecto a las actividades constructivas que se prohíben aquellas que sean incompatibles con los valores naturales que hayan motivado la preservación de este suelo. Por lo que se entiende que este tipo de actuación estaría prohibida ya que no respeta el espacio protegido.

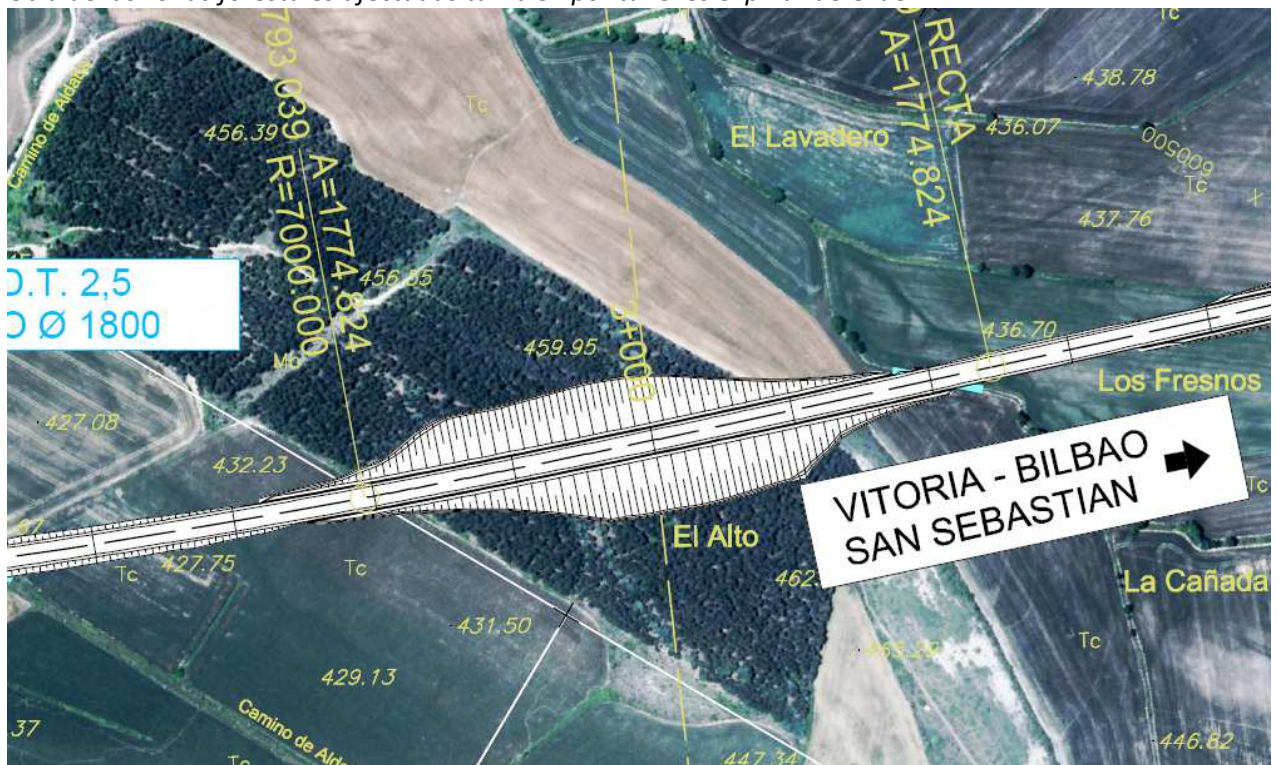
Zona forestal –Carasol de Bizkai en la que entra uno de los nuevos túneles





Zona de El Monte, zona forestal atravesada por el primer túnel que cruza la montaña hacia el valle de Ochovi.

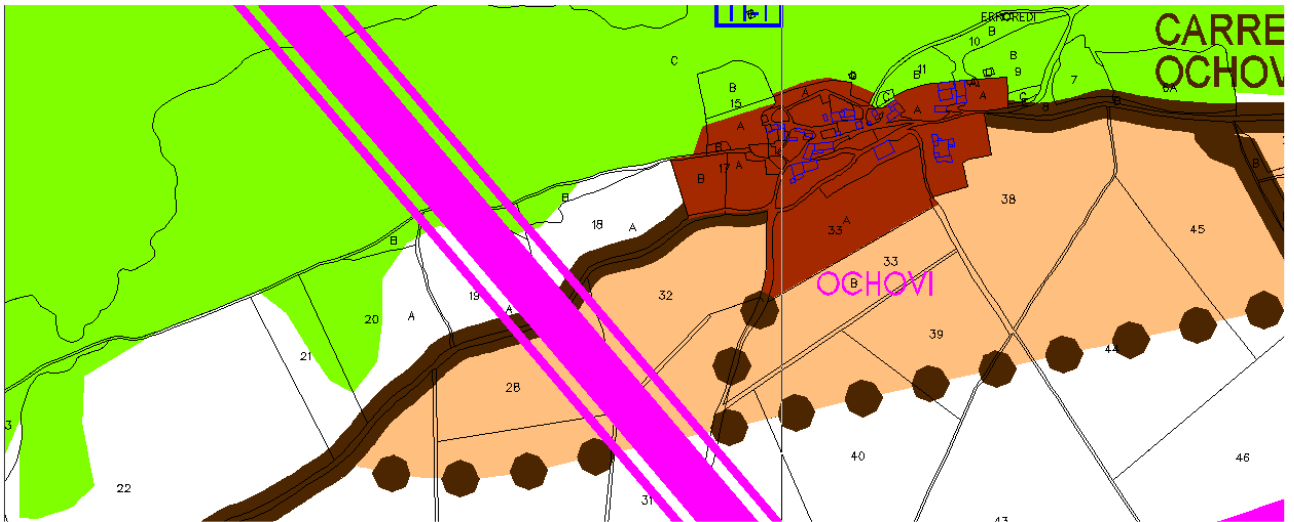
Otra de las zonas forestales afectadas también por túnel es el pinar de Orderiz.



En este caso se propone el trazado del TAP en trinchera afectando a una importante parte de la zona arbolada, tan escasa en esta parte del valle.

También afecta el trazado a una parte de suelo en Ochovi categorizada como SUELO NO URBANIZABLE DE PRESERVACIÓN DEL MODELO PARA FUTURO DESARROLLO, parte grafiada en el croquis inferior con color salmón. Este es el suelo que el plan municipal propone como reserva de suelo para cuando crezca el pueblo. Son las parcelas óptimas por sus condiciones de soleamiento y orientación, topografía y situación respecto al núcleo urbano. La construcción de este tipo de infraestructura hipoteca el posible desarrollo como residencial de la zona marcada

en el plan ya que la cercanía de esta infraestructura y su impacto paisajístico, acústico y división de la misma lo haría inviable.



Por otro lado el trazado también afecta a varias parcelas categorizadas como SUELO NO URBANIZABLE DE PROTECCIÓN POR SU VALOR CULTURAL- RESTOS ARQUEOLÓGICOS. Las parcelas afectadas se encuentran en Ochovi y en Aldaba y se recogen a continuación:

- Parcela 58 pol 10
- Parcela 59 pol 10
- Parcela 61 pol 10
- Parcela 53 pol 10
- Parcela 48 pol 3
- Parcela 52 pol 3

De acuerdo a la normativa que le es de aplicación a este tipo de suelo , esta actividad estaría prohibida ya que afectaría a los restos que se están protegiendo.

#### AFECCIONES ACÚSTICAS DEL CORREDOR FERROVIARIO EN LOS NÚCLEOS EXISTENTES DE IZA

En el estudio de afecciones presentado no se representa la afección acústica a los núcleos más cercanos al trazado como son Aldaba, Ordériz, Ariz, Aldaz, Ochovi y Zuasti, concretamente el núcleo más cercano es Aldaba situado a 240 metros de trazado y Ochovi a 300mts.

Comparando con otros tramos del trazado de características similares vemos que la afección acústica del tren a 240mts supone un sonido de 55 a 60 decibelios.

El Real Decreto 1367/2007 regula que según los objetivos de calidad acústica para ruidos aplicables a un área residencial urbanizada la intensidad del sonido no podrá superar 55 db durante las horas de la noche y 60db máximos durante el día. El cumplimiento de estos máximos no se justifican en Aldaba donde el tren va en superficie durante gran parte del tramo que le afecta. Ni tampoco en Ochovi donde hay un tramo entre los dos túneles que va en superficie.

Sin embargo el estudio informativo no contempla, en la Cendea de Iza, medidas correctoras para la atenuación de los efectos acústicos ni vibratorios producidos por el tren.

## **AFECCIONES DEL TRAZADO A OTROS ELEMENTOS**

### *Caminos públicos existentes interrumpidos por el trazado*

*A lo largo del trazado que se propone la red de ferrocarril interrumpe caminos públicos entre parcelas, caminos entre pueblos y la red de ferrocarril convencional.*

*Para alguno de los caminos el presente estudio propone alguna alternativa que en la mayoría de los casos deja sin solucionar el acceso a las parcelas de alrededor. Según parece los caminos más importantes se mantienen cruzando el trazado de alguna manera que no llega a definirse en el estudio. Este es caso de los siguientes caminos interpueblos:*

*CAMINO PS 0.84 DE ALDABA-OLLO*

*CAMINO ALDABA-ORDERIZ PI 1.97*

*CAMINO DE SARASA-ALDAZ- ARIZ PS 3.62*

*CAMINO DE OCHOVI- ATONDO PS 5.78*

*En estos casos el estudio informativo no resuelve en sección el paso o la continuidad del camino, por lo que aunque se mantienen no se sabe las características del paso. Sobre decir que estos caminos son vitales tanto por su valor histórico y cultural como por la necesidad del vertebrar un territorio falto de comunicaciones.*

*También será necesario garantizar el acceso a todas las parcelas cuyos caminos circundantes públicos son interrumpido por el trazado. El presente estudio no acomete la solución de éstos, sin duda importante al tratarse como se ha dicho de parcelas todas cultivadas en la actualidad.*

*Por otro lado la vía convencional de ferrocarril existente hoy en día a su paso por Ochovi, es desviada por el nuevo trazado. El estudio detalla como se realiza esta operación sobre el nuevo túnel. Toda esta actuación afecta a los restos arqueológicos antes citados, es decir afecta a un suelo protección por su valor cultural.*

### *Cauces de agua interrumpido por el trazado*

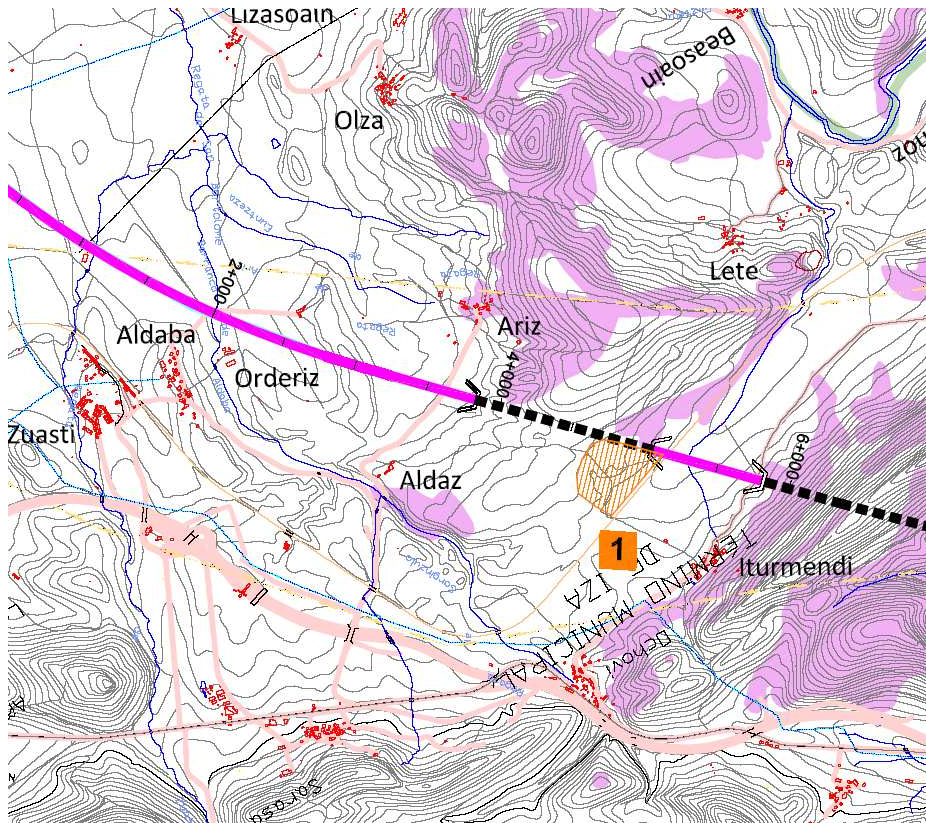
*El estudio previo prevé la conducción bajo tubo de las dos regatas existentes más importantes que atraviesan el trazado. Sin embargo será necesario también prever los pasos de regatas menores existentes en la zona así como posibles acuíferos subterráneos que se pudieran descubrir y que será necesario conducir.*

### *Posible afección a la red de gas existente*

*La red de ferrocarril propuesta cruza sobre el gaseoducto Falces –Irurtzun existente, compuesto por una tubería de  $\varnothing 14$  , en las proximidades de núcleo de Ariz.*

### *Afección de punto de depósito sobrante*

*Como consecuencia de las obras a ejecutar, en concreto derivados de la ejecución de los dos túneles se obtendrán grandes cantidades de residuos (tierras y piedras obtenidas de la excavación ) cuyo depósito se prevé realizar en parte de las parcelas 58, 57 y 61 del polígono 10 de Ochovi, tal y como se puede apreciar en el croquis rayado en color naranja.*



*Parte de las parcelas ocupadas por esta propuesta de depósito sobrante es forestal por lo que se deberá evitar alterar la zona con arbolado existente, y parte coincide con las parcelas protegidas por su valor cultural (parcela 58 pol 10 parcela 59 pol 10).*

**AFECCIONES DEL TRAZADO A EDIFICACIONES EXISTENTES Y OTRAS ACTIVIDADES CONCEDIDAS**

*Actualmente existen en las parcelas 52 y 136 del polígono 3 de Aldaba dos almacenes agrícolas. Estas edificaciones se encuentran afectadas por el trazado del TAP a escasos 15 metros.*

*La nueva construcción afectará tanto a la actividad que se desarrolla en ellas como en las futuras autorizaciones y licencias que quisieran solicitar.*

*Igualmente la parcela 72 del pol 3 cuenta actualmente con una reciente licencia de actividad clasificada asociada, asociada a unas naves que se verá afectada, como en el caso anterior, si quisiera solicitar nuevas licencia o autorizaciones. En este caso el trazado podría afectar a las actividades económicas en cada caso.*

*Por último señalar, que el documento analizado pese a denominarse “Estudio Informativo” tiene un contenido normativo vinculante al mismo, ya que según el artículo 7.2 de la nueva Ley del Sector Ferroviario “las zonas afectadas por esta información pública deben suspender la aprobación de nuevas clasificaciones y calificaciones de suelo, los efectos de las ya aprobadas, y el otorgamiento de nuevas autorizaciones y licencias urbanísticas.”*

*La Alcaldesa comienza a dar lectura a las propuestas de modificación y medidas correctoras, propuestas elaboradas por el concejal José Ochoa Berganza, iniciándose debate a continuación sobre las mismas.*

*Joaquín Martínez Fonseca considera que la unidad debe ser la idea básica de las propuestas, que esa es la idea que se debe defender, entendiendo que el proyecto debe garantizar la unidad de las*

fincas, permitir al propietario de las fincas divididas el paso y comunicación entre las mismas para lo que deberán mantenerse los caminos existentes y habilitarse los necesarios. Unidad que se ha de mantener en el pinar de Orderiz debiendo mantenerse tanto la fauna como la masa forestal, requiriéndose mayores zonas de paso para mantener la masa forestal y el paso de animales, en todo caso señala que hay que intentar conseguir más.

José Ochoa Berganza considera que la propuesta de mantener todos los caminos es un poco peligrosa ya que no los van a mantener y, en este sentido, considera más adecuada su propuesta de mantener dos caminos a lo largo de todo el corredor, la existencia de dos caminos "tractorables" a los dos lados.

Jesús María Ripa Díez de Ulzurrun cuestiona la elaboración de propuestas y medidas correctoras entendiéndolo que si se hacen, se da por hecho que el tren se va a hacer, por lo que si se ha informado desfavorablemente hay que oponerse. La Alcaldesa responde que el Ayuntamiento da respuesta a la petición concreta del Ministerio de Fomento responde a lo que se le ha preguntado con la remisión de los informes.

Se continúa con la exposición y debate de las propuestas informándose a continuación por José Ochoa Berganza sobre la propuesta de ampliación de anchura de los tubos para los pasos de agua en Ochovi, continúa explicando las consideraciones respecto al ruido atendiendo a un estudio realizado por la Universidad de Cantabria señalando que hay que tener en cuenta el impacto visual de las medidas correctoras. Joaquín Martínez Fonseca coincide en la importancia de valorar el impacto visual de las pantallas atendiendo a que la velocidad del tren a su paso por Iza considerando que no será tan alta por su cercanía a la estación de Pamplona.

La Alcaldesa y Enrique Martín Cabezas concluyen que se pidan medidas correctoras sin especificar alturas en función de la velocidad.

Joaquín Martínez Fonseca propone respecto a la solicitud de los caminos a realizar que se pida su mantenimiento, que los caminos auxiliares paralelos sean mantenidos. Javier Ayensa Vicente plantea que los caminos se supone estarán a partir de la zona de seguridad separados por una valla y que a partir de esa valla estará el camino, respondiendo José Ochoa Berganza que como en la autopista el camino estará después de la valla. María Pilar Ibero Baquedano informa que el Concejo de Sarasa ha pagado arreglos puntuales de los caminos de la autopista.

Reyes Gurrea Baigorrotegui plantea que el futuro corredor ferroviario afecta a la futura zona de crecimiento o ampliación de suelo urbano de Ochovi afectando a terrenos de particulares y que es Ochovi el concejo más afectado por lo que le gustaría que tren fuera por otro lado.

Jesús María Ripa Martínez de Ulzurrun reitera su oposición al proyecto considerando que en este momento el Ayuntamiento debe decir no y oponerse sin entrar a formular propuestas, Joaquín Martínez Fonseca responde que el Ayuntamiento no tiene capacidad para decidir que el proyecto no se haga, considerando que se debe informar y realizar aportaciones en la medida de lo posible.

La Alcaldesa concluye sobre la necesidad de formular las propuestas debatidas a la vista del contenido del Estudio Informativo y del inicio del procedimiento expropiatorio en otros tramos de Navarra, dando respuesta así a la petición de informe del Ministerio de Fomento, en este sentido indica que a la propuesta elaborada por José Ochoa Berganza se añaden las propuestas y matizaciones planteadas en la sesión, sometiéndose las mismas a votación.

Previo votación con el resultado de ocho votos a favor y una abstención (Jesús María Ripa Martínez de Ulzurrun) se acuerda formular las siguientes propuestas de modificación sobre los impactos no considerados en el "Estudio Informativo del proyecto del corredor ferroviario Cantábrico - Mediterráneo. Tramo Pamplona - Conexión Y Vasca":

**II. IMPACTOS NO CONSIDERADOS EN EL ESTUDIO, PROPUESTAS MODIFICACIÓN Y MEDIDAS CORRECTORAS AL TRAZADO DEL TAP ALTERNATIVA V**



**ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE CORREDOR FERROVIARIO CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO TRAMO PAMPLONA-CONEXIÓN Y VASCA**

**1. ACÚSTICA.**

- *Impacto acústico sobre núcleos urbanos: con la experiencia del ruido producido por el tren convencional actual, agravado por el efecto aerodinámico del tren alta velocidad, y vistas las protecciones acústicas que el mismo proyecto ofrece en situaciones similares de otros núcleos urbanos en iguales circunstancias, requerimos:*

- *La protección con paneles acústicos acordes a los niveles sonoros previstos en la fase de explotación, adecuados al entorno a proteger (adecuación a la zona concreta estética y paisajística) acabados en Y o L, colocados en el lateral de la vía que se orienta hacia los núcleos urbanos a proteger; por tanto, solo en un lateral. En la parte proyectada a ras de suelo o en talud, no en las trincheras, de las zonas de Zuasti Larrache, Aldaba, Ochovi.*

- *Se adoptarán las medidas de protección contra el ruido y las vibraciones en todo el término municipal de Iza de acuerdo a los niveles sonoros reales informándose al ayuntamiento con carácter previo a la redacción de los correspondientes proyectos.*

**2. CAMINOS RURALES.**

- *Caminos rurales cortados. Requerimos que los caminos tractorables paralelos a la plataforma que se han previsto en algunas zonas, se amplíen a todo el recorrido exterior y en ambos lados de la plataforma, comunicando el acceso a las parcelas desde los pasos principales que cruzan la plataforma.*

- *Se repondrán y mantendrán la totalidad de los caminos rurales afectados, manteniendo los contactos oportunos con el ayuntamiento de Iza con carácter previo a realizar las actuaciones. Se estudiarán y proyectarán los caminos de servicio paralelos a la vía que sean necesarios para asegurar el acceso a todas las fincas, garantizándose su mantenimiento y conservación.*

- *Se garantizará la unidad de las fincas afectadas por el trazado mediante la construcción de camino alternativo, paso subterráneo o elevado.*

**3. PINAR DE ORDERIZ.**

- *Trinchera/túnel de pinar de Ordéiz: el proyecto prevé una trinchera de cota máxima 25 metros, que con sus taludes laterales destruirá la riqueza forestal del pinar de Ordéiz. Dado que el tubo de un túnel previsto en este proyecto requiere una altura de 8 metros de vano (10 metros de perforación) requerimos se proteja esta masa forestal con un túnel, que además recoja el camino forestal actual a la salida por su parte superior.*

- *Se garantizará la unidad del espacio natural proyectándose las medidas oportunas para el mantenimiento de los pasos naturales de fauna y de la masa forestal.*

**4. VARIANTE ENTRADA DE OCHOVI.**

- *Variante del tren actual a entrada valle Ochovi: el proyecto prevé una trinchera que acople las cotas de la vía actual a ambos lados de la salida del túnel, aplicándola sobre el monte de protección especial por restos arqueológicos (definido por el Gobierno de Navarra). Proponemos se respete esta zona de monte y se realice el acoplamiento mediante un viaducto*

sobre pilares diseñado en la parte de valle, asegurando que no se condene zonas de cultivo de esa zona.

#### 5. ZONA DE VERTIDOS EN VALLE DE OCHOVI.

- Zona de vertidos en valle de Ochovi (kmtr 7). Asumiendo serán vertidos de extracción caliza por realización túneles, requerimos se prevea una reconstrucción final de capa vegetal de espesor 1 metro con siembra de césped. El vertido se realizará en todo caso fuera de la zona de protección arqueológica.

#### 6. PASO REGATA VALLE DE OCHOVI.

- Paso regata en valle Ochovi (kmtro. 7): por experiencia esta regata tiene importantes aportaciones acuíferas en escorrentía, que sugiere aumentar su sección a dos tubos de 3,1 x 3,5 mtrs en lugar de los propuestos 2 x 3 mtrs. para evitar embalsamientos inundantes de parcelas cercanas.

Se acuerda la remisión del texto íntegro de los acuerdos adoptados a la Subdirección General de Planificación Ferroviaria – Secretaría General de Infraestructuras – Ministerio de Fomento acompañándose de plano conteniendo propuestas que obra en el expediente.

#### **2º.- Aprobación inicial modificación artículos 6 y 44 de la Ordenanza de Edificación del Plan General Municipal de Iza.**

La Alcaldesa expone la modificación de los artículos 6 y 44 de la ordenanza de edificación, indicando que el texto propuesto ha sido remitido a los concejales. Jesús Miguel Erburu Arbizu pregunta sobre los motivos de la propuesta de modificación respondiendo la Alcaldesa que en lo que respecta a suelo no urbanizable existe una propuesta para una actividad concreta y en cuanto al artículo 6 ya existen edificaciones con esas características.

Joaquín Martínez Fonseca considera que la redacción propuesta para el artículo 44 de la Ordenanza debería concretar más, ya que la palabra “edificios” es muy genérica puesto que se trata de suelo no urbanizable, concretar indicando el tipo: nave, almacén... Reyes Gurrea Baigorrotegui considera que no es imprescindible concretar atendiendo a que todo proyecto o actividad es informado por los técnicos previamente.

Previo votación con el resultado de ocho votos a favor y una abstención (Joaquín Martínez Fonseca) se acuerda:

1º Aprobar inicialmente la modificación de los artículos 6 y 44 de la Ordenanza de edificación del Plan Urbanístico Municipal (expediente de Modificación Pormenorizada del Plan Municipal de Iza, en cuanto afecta a la Ordenanza de Edificación incluida dentro del Plan Municipal), promovida por el propio Ayuntamiento.

De conformidad con los artículos 77 y 72 del Decreto Foral Legislativo 1/2017 Texto Refundido la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo, se somete a exposición pública el citado expediente, durante el plazo de un mes a contar desde la publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial de Navarra, pudiéndose ser examinado en la Secretaría del Ayuntamiento y presentar cuantas alegaciones se estimen oportunas.

*Y no habiendo más asuntos de que tratar se levantó la sesión siendo las veintiuna horas y quince minutos, de todo lo cual se extiende la presente acta.*