

RESOLUCIÓN N° 74/2022.

El 16 de junio de 2022 el alcalde–presidente de Auritz/Burguete dictó la resolución cuyo texto íntegro se transcribe:

Tras la presentación el 17 de mayo en Arike de la nueva ETN (Estrategia Territorial Navarra) que se encuentra en la fase deliberativa del proceso de elaboración.

Puesto en conocimiento del resto de la Corporación Municipal la situación y enlaces a la documentación.

Estudiado por esta alcaldía el documento.

RESUELVO:

Comunicar que el nuevo documento, aun siendo un esbozo de lo que será el definitivo, marca una diferencia sustancial con respecto a la anterior ETN ya que no tiene la visión poli céntrica de Pamplona/Iruñea en mayor medida y Tudela en menor sobre el resto de la Comunidad Foral, una de las causas de la despoblación del territorio que vivimos hoy día en el Pirineo. Además, tiene en cuenta medidas para mitigar el cambio climático, problema grave que nos afecta a todos y sus consecuencias son más ya que evidentes, tendiendo a agravarse más sus efectos en los próximos años.

EQUILIBRIO TERRITORIAL.

La documentación obrante dice:

- 1. Desarrollo una Política Regional Integral, con gestión centralizada, con especial atención a las zonas vulnerables de Navarra, centrada en los ámbitos de los vigentes POT de Pirineo y Zonas Medias. Esta potenciación debe producirse en un marco general de cohesión social y territorial del conjunto de Navarra.*
- 2. Discriminación positiva hacia los espacios vulnerables, con un Fondo de Compensación Territorial interno para el conjunto de la región. A este respecto, se podrían determinar “zonas objetivo”, similares a las de la Política Regional Europea, que tuvieran distintos niveles de financiación pública, en función de la gravedad de su situación, así como distintos ámbitos sectoriales en los que se establecen incentivos a su desarrollo teniendo en cuenta su potencial endógeno*
- 3. Orientación de la SODENA (Sociedad de Desarrollo de Navarra), hacia el desarrollo regional de Navarra; alternativamente, sería posible la constitución de una Agencia de Desarrollo Regional que coordine las actuaciones.*
- 4. Las actuaciones con una discriminación positiva hacia los espacios regionales vulnerables tendrán como objetivo que estos territorios lleguen a posicionarse en una situación de “igualdad de oportunidades” para poder desarrollarse, o al menos, detener su deterioro socioeconómico de las últimas décadas*

-Es por ello que se sugiere actuar en las políticas de ayudas e inversiones contra la despoblación teniendo en cuenta criterios como la densidad de población, la pirámide de edades, la distancia de los centros de producción, etc. con el fin de conseguir una igualdad de oportunidades

-Además, si se quiere corregir ese desequilibrio territorial se debe pensar en una modificación de la financiación de las ayudas a las entidades locales, que en su mayoría no disponen de liquidez y no pueden hacer frente a los proyectos imprescindibles para fijar población. Una medida puede ser adelantar parte del dinero concedido.

-Así mismo se tenga en consideración una política de compensaciones por limitaciones en el beneficio económico que las entidades locales serían susceptibles de percibir por actividades que técnicamente son viables y que debido a normativas superiores al rango de las municipales quedan limitadas y no son autorizables.

VIVIENDA.

Referente a vivienda dice:

Los instrumentos de ordenación territorial de orden subregional identificarán la capacidad vacante de suelo, número de viviendas y edificabilidad prevista en el planeamiento urbanístico vigente, así como la coherencia de su localización, en relación con los criterios establecidos por la ETN revisada. Considerarán igualmente la capacidad de cobertura de las necesidades de vivienda y de edificios para otros usos en ámbitos urbanos objeto de actuaciones de regeneración y en edificaciones susceptibles de rehabilitación. A partir de este análisis dimensionarán las posibles necesidades de clasificación de nuevo suelo urbanizable, que se procurará minimizar y localizar según un modelo de asentamientos compactos.

En la zona pirenaica se da la paradoja que la pérdida de población es constante y la vivienda por la especulación que sufre, es uno de los grandes problemas para asentamiento de población. Por ello se pide que se contemplen medidas de discriminación positiva como diferentes ratios al objeto de conseguir un parque de viviendas pública y privada de alquiler social que mitiguen el problema y frenen la especulación.

MOVILIDAD Y TRANSPORTE.

Se cita:

Infraestructuras de transporte que mejoran la red de carreteras para incrementar la accesibilidad y conectividad con el resto de zonas de Navarra, de modo que contribuyan a una mayor movilidad de personas, bienes y servicios.

Al respecto doy traslado del acuerdo del Ayuntamiento que presido tomado el 9 de marzo de 2020 respecto a la mejora de comunicaciones como aportación al borrador del IV Plan de Carreteras de Navarra.

APROBACION APORTACIONES AL IV PLAN DIRECTOR DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD FORAL.

Toma la palabra el alcalde Sr. Irigaray que da lectura al escrito que ha preparado sobre sugerencias a formular por el Ayuntamiento de Auritz/Burguete al IV Plan de Carreteras de Navarra, que se transcribe a continuación:

“Ante la solicitud por parte de la Dirección General de Obras Públicas de sugerencias para tener en cuenta en la elaboración del IV Plan Director de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra, el Ayuntamiento de Auritz/Burguete presenta las siguientes propuestas:

1ª- Siendo conscientes de la situación geográfica de nuestro municipio respecto a los flujos de transporte internacional de mercancías solicitamos se considere en ese Plan, estudiar y dar una solución al problema del transporte internacional de mercancías. Hoy Navarra evacua el 0,7 % de las mercancías por ferrocarril, mientras que en otras regiones europeas llegan al 17 %. La experiencia en comunidades similares a la nuestra (Alpes, cuenca pirenaica) nos demuestra que la captación de los grandes flujos de tráfico, equivalen a poner dichas comunidades en el camino de la extinción definitiva. Los graves problemas de la N 121-A con más de treinta muertos en accidentes son muestra de ello. No queremos que la mejora de la vía nos traslade un problema de un lado a otro. Hay que discernir el tráfico local o regional del internacional y el Plan debe contemplar soluciones a este problema.

2ª- La cohesión territorial y social, y el reequilibrio poblacional no pueden alcanzarse mediante la actuación aislada en uno solo de los ámbitos (transportes, comunicaciones, educación, salud, actividades económicas, acción cultural...) que afectan al desarrollo de las comunidades. Por ello entendemos que la cohesión territorial requiere de un trabajo interdepartamental, sino podemos incrementar la despoblación de la zona por un efecto “aspirador” de la metrópoli de Pamplona. Para ejemplo de ello lo ocurrido en Cáseda, municipio también de la merindad de Sangüesa, en cuyo término radica la industria Viscofan; empresa que forma parte del Ibex 35, emplea a 596 personas y se halla a 14 kilómetros de la autovía del Pirineo; en estas condiciones la evolución de la población es de 981 habitantes en 1981, 985 en 1991, 932 en 2001 y 800 en 2017.

3ª- En relación a obras concretas proponemos:

1) Mejora integral de la vía N-135 con una ampliación de calzada en tramos concretos del puerto de Mezkiritz y rectificación de curvas del trazado en el tramo que va de Agorreta (Esteribar) hasta Aurizberri/Espinal (Erro). Está sugerencia queda reflejada en las cuatro orto fotos que se adjuntan con modificaciones orientativas propuestas que quedarán supeditadas a su viabilidad técnica.

2) Construcción de los túneles de Erro y Mezkiritz.

3) Se estudie una solución al tráfico de ciclistas en la N-135.

4) Para la travesía del núcleo urbano de Auritz/Burguete solicitamos se tengan en cuenta las siguientes consideraciones:

A.- Construcción de “guardas dormidos” a la entrada y salida del casco urbano para reducir la velocidad de los vehículos.

B.- Dada la estrechez de esta en algunos de sus tramos creemos conveniente la instalación de equipos semafóricos que den paso alternativo en épocas de incremento de vehículos turísticos (auto caravanas) que coinciden con el transporte de la paja a Francia.

C.- En el hipotético caso de que para el casco urbano de Auritz/Burguete se contemple la construcción de una variante de circunvalación o que durante el periodo de vigencia de este Plan se decida su construcción, se tenga en cuenta la opinión del vecindario, así como las alternativas reflejadas en el Plan General Municipal actual.

5) Mejora integral en el mismo sentido de la NA-140, Auritz/Burguete-Ezkaroz y carreteras adjuntas locales al objeto de mejorar la relación inter pueblos de la zona pirenaica.”

Tras su lectura, el alcalde Sr Irigaray propone que se pase a debatir y votar por los corporativos cada una de las sugerencias propuestas de manera individualizada, obteniendo el resultado siguiente:

1ª Sugerencia relativa al tráfico de mercancías, se aprueba por unanimidad.

2ª Sugerencia relativa a la cohesión territorial y equilibrio interdepartamental, se aprueba por unanimidad.

3ª Sugerencia relativa a los siguientes puntos:

- Mejora integral carretera NA-135, se aprueba por unanimidad.
- Construcción túneles Erro y Mezkiritz, se aprueba con cuatro votos a favor y uno en contra del Sr. Irigaray.

Respecto a esta cuestión el concejal Sr. Juandeaburre, argumenta que la única manera de que la gente se quede, que los estudiantes y los trabajadores vuelvan a casa, y de poder desarrollar esta zona, es que haya unas buenas vías de comunicación y eso pasa por la construcción de los mencionados túneles. Toma la palabra el alcalde Sr. Irigaray que discrepa en este punto ya que para él esa no es la solución. Justifica su voto contrario precisamente en los puntos uno y dos de la moción, ya que su construcción puede convertir la vía en un paso internacional de mercancías de primer orden trasladando la situación de la N-121-A, por lo que entiende que mientras no se solucione ese problema no se pueden pedir y al efecto aspirador de población hacia Pamplona que puede acarrear si no se toman medidas complementarias tal como ha ocurrido en otras zonas cercanas a la capital.

- Estudio para solucionar el tema de los ciclistas, se aprueba por unanimidad.
- Travesía núcleo urbano, con la colocación de guardas dormidos, equipos semafóricos e hipotética variante, se aprueba por unanimidad
- Finalmente, en cuanto a la mejora integra de la NA-140, se aprueba por unanimidad.

ANTECEDENTES E INFORMACIÓN.

Por último y en espera que el documento de Proyecto de la ETN defina y desarrolle más ampliamente el presente borrador y los pasos para su avance traslado como aportación

las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Auritz/Burguete en sesiones del 6 de septiembre y 13 de diciembre de 2007 respectivamente al POT-1 Pirineo.

Sesión 6 de septiembre de 2.007

1.-ALEGACIONES AL POT PIRINEOS.

El Ayuntamiento acuerda por unanimidad:

1.- Presentar las siguientes alegaciones al Plan de Ordenación Territorial nº 1 (Pirineos)

“

ALEGACIÓN nº 1

La delimitación del área incluida en el POT-1 con la inclusión de Aoiz y Lumbier, pervierte de forma definitiva los datos estadísticos -sobre todo demográficos y de servicios- en los que se basa el estudio de la zona. Las interpretaciones y valoraciones a partir de aquí obtenidas conducen irremediablemente a resultados que deforman la realidad social de todo el ámbito pirenaico. Por otra parte, es manifiesta la debilidad del estudio cuando trata al Ayuntamiento de Erro-Erroibar como “núcleo de población importante junto a Aoiz y Lumbier: es más que evidente que los apenas 770 habitantes distribuidos una decena de asentamientos (concejos tutelados, lugares y caseríos) en un área mayor que la que ocupa la ciudad de Pamplona no puede considerarse como referencia a este efecto.

Se solicita que Aoiz y Lumbier no se incluyan en el ámbito del POT-1

ALEGACIÓN nº 2

La posible aplicación del POT, en tanto en cuanto plan vinculante para Administraciones y Entidades Públicas y en su formulación actual resulta gravemente lesiva para la autonomía municipal: el POT asume como propias competencias municipales en el ámbito del urbanismo y la vivienda, la disposición y gestión del suelo, sujetos que además son tratados de forma manifiestamente contradictoria según se trate de las diferentes partes del documento del POT (diagnóstico C4.2, modelo territorial C7 y descripción de la propuesta para el POT C8). Si a esto se añaden los proyectos de incidencia supramunicipal que salpican el texto, el resultado será el alejamiento deliberado e irreversible de la ciudadanía de la gestión de su propio territorio y de los núcleos de decisión

Se solicita se elimine el carácter vinculante del POT-1

ALEGACIÓN nº 3

Al igual que la ETN -ampliamente contestada por entidades y particulares del área del Pirineo, lo que derivó en la redacción de un polémico Plan Estratégico del Pirineo- el POT recoge el mismo espíritu de base: un planteamiento territorial absolutamente orientado a asegurar el desarrollo de la conurbación de Pamplona y en el que el área pirenaica se concibe exclusivamente como una zona subsidiaria, y

aprovisionadora de recursos e infraestructuras. A pesar de la profusa utilización de los términos sostenible y sostenibilidad, en ningún momento se percibe el menor equilibrio entre las actuaciones propuestas para un desarrollo endógeno del territorio (vagamente citadas y sin ningún calado) y las muy bien delimitadas e importantes aportaciones exógenas a las que se ve sometido, por otra parte, evidentemente incompatibles con la repetida sostenibilidad (vías de gran capacidad, líneas de alta tensión, centros de apoyo al tráfico internacional...) En este sentido, el siguiente párrafo es aclaratorio por si solo: “El ámbito del POT-1, Pirineo, comprende un espacio natural único, desbordante en su naturaleza, notablemente preservado en su estado natural, y con un valioso patrimonio arquitectónico y artístico. Pese a tales valores, la fijación de la población, soporte último de ecosistema y vida, resulta problemática. Seguramente ése es el mayor reto que se plantea a la supervivencia y desarrollo del territorio. Superarlo, pasa por su puesta en valor en el marco de un sistema urbano de escala regional, en el que aparezca claramente articulado con el Área Central, de la que constituye el espacio de expansión natural; articulación que debe apoyarse en un refuerzo de comunicaciones, infraestructuras, dotaciones y accesos a la información, así como en la formulación del [sic] proyectos emblemáticos, como los previstos en el Plan Estratégico al que se ha hecho alusión, que aprovechen en beneficio de la población residente y visitante los excepcionales valores patrimoniales y paisajísticos, tanto naturales como culturales, que lo distinguen. En particular, la aproximación de los ejes viarios en marcha, como la carretera transpirenaica y la autovía A-21 subpirenaica, resultará vital para conseguir la mejora de las condiciones de vida de la población, objetivo fundamental para su fijación.” La afirmación que contiene la última frase, además de gratuita e infundada incurre en una gravísima inconsistencia con lo expuesto en la descripción que inicia el mismo párrafo: pretender compatibilizar “desbordante naturaleza...”, paisaje y patrimonio con vías de gran capacidad a través de valles pirenaicos -con un tráfico insignificante en la actualidad-, resulta cuando menos paradójico. Por el contrario, cuando se trata de determinar acciones que incidan en el desarrollo endógeno del territorio se incluyen un cúmulo de vaguedades y proyectos de mínimo calado, y se ignoran actuaciones posibles y determinadas como la renovación de las infraestructuras locales, la renovación y mejora de los accesos a las pequeñas poblaciones, el reforzamiento de los servicios públicos, la creación de VPO...

Se solicita se modifiquen la filosofía de los POT, sobre el modelo de ciudad-región que se quiere implantar en el territorio de la provincia de Navarra.

ALEGACIÓN nº 4

La Autovía-Carretera-Vía de gran capacidad Transpirenaica. La inclusión de este proyecto como life motiv del POT-1 “...resultará vital para conseguir la mejora de las condiciones de vida de la población, objetivo fundamental para su fijación... ..el mayor reto que se plantea a la supervivencia y desarrollo del territorio.” es un fraude manifiesto cuando:

- 1. No existe ninguna certidumbre de que la obra en cuestión pudiera producir*

resultados en tal sentido.

- 2. Existen ejemplos demostrativos de que las vías de gran capacidad en áreas de montaña han sido elementos desestabilizadores y desestructurantes.*
- 3. Existen informes de la Unión Europea que desaconsejan vehementemente actuaciones de este tipo (Libro Blanco del Transporte).*
- 4. Existe una importante contestación social a ambos lados de la frontera.*
- 5. La Región de Aquitania y el Ministerio de Transportes de Francia han rechazado repetidamente el proyecto.*
- 6. Su construcción sería absolutamente incompatible con el mantenimiento de los principales valores del territorio (natural, paisajístico, turístico, cultural...)*
- 7. Se justifica su necesidad en aras de un acercamiento del Pirineo a la metrópoli de Pamplona, cuando en el caso de Auritz-Burguete la accesibilidad actual y la prevista según plano de la página C.4 12 es similar, cuarenta minutos.*

Se solicita se elimine lo referente a la Vía de Gran Capacidad Transpirenaica y se estudie la mejora de comunicaciones acorde con las necesidades de la zona

ALEGACIÓN nº 5

La inclusión en el POT-1 de un proyecto de línea de Alta Tensión de 400 KV es absolutamente incompatible con la protección del paisaje, valor reconocido en el mismo plan como un elemento esencial y de especial importancia en el área.

Se solicita se elimine lo referente a la línea de alta tensión por considerar que choca frontalmente con el desarrollo sostenible de la zona

ALEGACIÓN nº 6

La posible implantación de un centro de apoyo a recorridos internacionales en función del incremento de los mismos en la zona de Auritz-Burguete, demuestra una vez mas que la construcción de esa vía esta justificada principalmente como una parte importante del eje Lisboa-Madrid-Paris. En ningún momento tiene en cuenta que nuestro municipio es posiblemente uno de los del ámbito del POT-1 en la que la población dedicada al sector primario esta estabilizada y asegurada, siendo la media de edad relativamente joven y donde se han realizado unas fuertes inversiones que garantizan su continuidad. No da alternativas al sector primario a la posible ocupación del terreno con el centro planteado, ni con la Vía de Gran Capacidad Transpirenaica.

Se solicita se elimine lo referente a la Vía de Gran Capacidad Transpirenaica y al centro referido por quedar demostrado con este centro que su construcción obedece a pasar el trafico internacional de mercancías y no a las necesidades de mejora de comunicaciones para la zona.

ALEGACIÓN nº 7

La justificación de la reforma de la carretera NA-140 para conseguir el acercamiento a Pamplona del Valle de Aezkoa es infundada. La salida natural de ese Valle hacia Pamplona es a través del Valle de Arce por Itoiz. Salida que se ha bloqueado con la Presa homónima, la cual tiene problemas de estabilidad en sus estribos y cuyos beneficios para la Sociedad Navarra son más que cuestionables, por lo que se pide su vaciado y reposición de las infraestructuras anegadas.

La reforma de la NA-140 se justifica desde la necesidad de mejora de las comunicaciones entre los valles de este a oeste, ampliación que se debe prolongar hacia los valles del oeste y que quedan incluidos en el POT-2.

Se solicita se cambie la justificación de la necesidad de mejora de NA-140 y se contemple el vaciado controlado del embalse de Itoiz, devolviendo a la zona anegada su estado original.

ALEGACIÓN nº 8

Se plantean crecimientos urbanísticos sin justificar las necesidades de vivienda y sin concretar nada que tipo de vivienda se plantea (Nueva vivienda, protección oficial, rehabilitación, partición de las casas actuales, etc.). En definitiva, se plantea un crecimiento, en el caso de Auritz-Burguete a nuestro parecer excesivo, de hasta el 50%, sin definir los parámetros de la justificación y sin decir el modelo y uso de ese mercado de viviendas.

Se solicita se justifique la necesidad de esas viviendas y el modelo de vivienda que se debe plantear.”

2.- Solicitar del Gobierno de Navarra, Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda una ampliación de dos meses en el plazo de presentación de alegaciones para poder estudiar el tema con mayor profundidad

Sesión 13 de diciembre de 2007

10.-RATIFICACIÓN RESOLUCIÓN DE ALCALDÍA POR LA QUE SE APROBARON Y REMITIERON AL GOBIERNO DE NAVARRA LAS ALEGACIONES AL POT DEL PIRINEO

El Ayuntamiento acuerda por unanimidad ratificar la resolución de Alcaldía de fecha 24 de octubre de 2.007 por la que se aprobaron y remitieron al Gobierno de Navarra las alegaciones al POT del Pirineo cuyo contenido es el siguiente:

[Alegación n.1](#)

La presentación de los datos básicos debe hacerse, siempre que tenga relevancia, diferenciando los municipios que pertenecen estrictamente al subespacio pirenaico de

la ETN, de aquellos otros que forman parte además del subespacios del Área Urbana Central.

[Alegación n.2](#)

Las proyecciones de población son poco realistas. Deben hacerse de forma más apropiada y con escenarios que puedan reflejar las posibles circunstancias futuras, tanto favorables como desfavorables.

[Alegación n.3](#)

Falta un análisis de las segundas residencias y de la población estacional, que es imprescindible hacer para las determinaciones del POT

[Alegación n.4](#)

Sobre la definición de Aoiz como “núcleo cabecera de área” al que estás subordinados los otros núcleos de cabecera. Se propone que no haya jerarquía de este tipo, ya que la verdadera cabecera del Pirineo es el Gran Pamplona.

[Alegación n.5](#)

Sobre la determinación de cuáles son los “núcleos intermedios” (cabeceras de cada una de las 6 subáreas), proponiendo sustituir los propuestos (Ochagavía, Isaba, Orbaizeta y Auritz/Burguete) por una minired de núcleos en cada caso.

[Alegación n.6](#)

Las mejoras previstas en las infraestructuras viarias no se acomodan suficientemente al modelo de sistema urbano propuesto. Se proponen varias mejoras complementarias a las ya incluidas en el avance.

[Alegación n.7](#)

El sistema general de comunicaciones viarias internas es excesivamente simple. Se propone complementarlo destacando los ejes de interés comarcal.

[Alegación n.8](#)

Implantación de redes de telefonía móvil y banda ancha en toda la zona del POT que garantice una cobertura del 100% en todos los puntos de la zona con presencia humana importante.

[Alegación n.9](#)

Las zonas de actividad económica concentrada en los Valles se limitan a los polígonos industriales de Urrobi y Burgui. El polígono de Iciz queda prácticamente olvidado. Por otra parte, los polígonos industriales no son los espacios más adecuados para otro tipo de actividad económica de interés para el desarrollo de los valles por lo que se propone

otro espacio de actividad en cada valle, ligados a los Recintos Polivalentes previstos en el Plan Estratégico.

[Alegación n.10](#)

No se considera adecuado que se determine que la empresa de servicios gerontológicos se ubique en Aoiz (página C.7.2 del Avance). Esta es una de las actividades que perfectamente pueden desarrollarse en los valles pirenaicos, de acuerdo a las necesidades propias.

[Alegación n.11](#)

El POT debería declarar como área de rehabilitación preferente las subáreas correspondientes a los valles pirenaicos (07.1 Valle de Erro, 07.2 Valle de Aezkoa, 07.3 Valle de Salazar y 07.4 Valle de Roncal) con el fin de impulsar la rehabilitación física, económica y social de esos municipios.

[Alegación n.12](#)

El POT deberá hacer una mención especial al sector Primario dada la crisis que atraviesa. Si se considera la necesidad de que la ganadería extensiva esté ligada a otras actividades, se deberían dar las claves y ayudas que faciliten esa complementariedad.

[Alegación n.13](#)

Debe considerarse como zonas de desarrollo del turismo deportivo el conjunto de los valles del Pirineo y no solamente aquellas sobre las que hay actualmente proyectos concretos.

[Alegación n.14](#)

Para llegar a ser y consolidarse como un destino de turismo rural de calidad, deben mejorarse las condiciones de ayudas para las casas rurales y establecimientos hoteleros.

[Alegación n.15](#)

En el cuadro en página C.8.1, se indica que en los “bosques con valor ambiental y productor”, así como en “Matorrales y pastos” no se autoricen las construcciones, salvo en el caso de las temporales ligadas a otras de interés general. Se considera que deberían ser posibles algunos casos de construcciones ligadas a actuaciones turísticas o ganaderas.

[Alegación n.16](#)

La valorización del patrimonio histórico industrial debe ampliarse a otros restos además de la fábrica de Orbaizeta. Deben considerarse también los restos de fortificaciones fronterizas

Alegación n.17

Las determinaciones del paisaje de Orreaga/Roncesvalles y Ortanzurieta, junto a la existencia de los LICs de Alduides y Orreaga/Roncesvalles-Irati, del paso del camino de Santiago, de la existencia de puntos de interés histórico y de patrimonio cultural de relevancia, así como por tratarse de un lugar de pasa de aves migratorias de gran importancia deben ser determinante a la hora de calibrar la implantación de infraestructuras para una zona tan sensible.

Alegación n.18

Deben quedar expresamente excluidas de la dimensión anterior la Vía de Gran Capacidad Transpirenaica y la línea de alta tensión de 400 Kv