modificación del PSIS
de la ampliación de la
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA
ámbito: 4ª fase

equipo redactor:

teresa nebreda artieda
arquitectura & urbanismo

colaboradora
maría urtasun larrat

promotor:
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.

15832806C JOSE MARIA AYERDI (R: A31212483)

Firmado digitalmente por 15832806C JOSE MARIA AYERDI (R: A31212483)
Fecha: 2019.07.04 14:17:20 +02'00'

fecha:
julio 2019

ÍNDICE

MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

0.- ANTECEDENTES
1.- OBJETO DEL PSIS
2.- PROMOTOR
3.- DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN DEL PSIS
4.- ÁMBITO DE INCIDENCIA DEL PROYECTO Y JUSTIFICACIÓN DE LAS RAZONES QUE MOTIVAN SU INCIDENCIA SUPRAMUNICIPAL
5.- DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA
6.- CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA
7.- JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA
8.- REFERENCIA AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE

NORMATIVA

I.- DISPOSICIONES GENERALES
II.- NORMAS GENERALES
III.- ORDENANZAS DE URBANIZACIÓN, EDIFICACIÓN Y USOS EN LAS ZONAS Y SISTEMAS
1.- DEFINICIÓN DE CONCEPTOS Y PARÁMETROS GENÉRICOS
2.- DETERMINACIONES COMUNES
3.- ORDENANZA ESPECÍFICA DE LA ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE (ZLP)
4.- ORDENANZA ESPECÍFICA DEL SISTEMA GENERAL RESERVA DE INFRAESTRUCTURAS (SGRI)
5.-LIMITACIONES A LA PROPIEDAD SEGÚN LEY 38/2018, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO
ANEXO.- SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

ACREDITACIÓN DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

NOTA INFORMATIVA DE DOMINIO Y DE CARGAS
CEDULAS PARCELARIAS

PROCESO PARTICIPACIÓN CIUDADANA

INFORME DE CONCLUSIONES DE LAS SESIONES DE PARTICIPACIÓN
PRESENTACIÓN PROCESO PARTICIPACIÓN

PLANOS

I1 INFORMACIÓN. Situación
I2 INFORMACIÓN. Estado actual
I3 INFORMACIÓN. Ordenación actual
O1 ORDENACIÓN ESTRUCTURANTE. Clasificación y calificación
O2 ORDENACIÓN ESTRUCTURANTE Y PORMENORIZADA. Ámbitos de gestión
O3 ORDENACIÓN PORMENORIZADA. Usos pormenorizados
O4 ORDENACIÓN PORMENORIZADA. Alineaciones y rasantes
O5 ORDENACIÓN PORMENORIZADA. Sistemas locales y recorridos
Inf1 INFRAESTRUCTURAS. Red de abastecimiento
Inf2 INFRAESTRUCTURAS. Red de saneamiento
Inf3 INFRAESTRUCTURAS. Alumbrado
Inf4 INFRAESTRUCTURAS. Red eléctrica y de comunicaciones
SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

memoria informativa y justificativa

modificación del PSIS

de la ampliación de la

CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA

ámbito: 4ª fase

INDICE

0.- ANTECEDENTES 2

1.- OBJETO DEL PSIS 4

2.- PROMOTOR 5

3.- DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN DEL PSIS 6

3.1.- SITUACIÓN 6

3.2.- ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO 7

3.3.- DESCRIPCIÓN DEL ESPACIO FÍSICO 10

4.- ÁMBITO DE INCIDENCIA DEL PROYECTO Y JUSTIFICACIÓN DE LAS RAZONES QUE MOTIVAN SU INCIDENCIA SUPRAMUNICIPAL 12

5.- DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA 13

5.1.- DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE MODIFICACION DEL PSIS 13

5.2.- DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA 14

5.3.- GESTIÓN DEL ÁREA 18

5.4.- CONDICIONES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LAS PARCELAS PRIVADAS 18

5.5.- CONEXIÓN INFRAESTRUCTURAS 19

5.6.- VALORACIÓN DE LAS INVERSIONES Y SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA 22

6.- CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA 25

6.1.- ELEMENTOS DE ORDENACIÓN ESTRUCTURANTE 25

6.2.- ELEMENTOS DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL SECTOR S-1 26

7.- JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA 27

7.1.- JUSTIFICACIÓN DE LA ELIMINACIÓN DEL ÁREA INTERMODAL 27

7.2.- JUSTIFICACIÓN DE LA ELIMINACIÓN DE LA ZONA LOGÍSTICO-INTERMODAL DE LA CIUDAD DEL TRANSPORTE 29

7.3.- JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN Y TIPOLOGÍA DE LA ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE DE LA CIUDAD DEL TRANSPORTE 30

7.4.-ADECUACIÓN AL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL POT 3 ÁREA CENTRAL 32

7.5.- ORDENACIÓN PROPUESTA: CUMPLIMIENTO RESERVAS DE SUELO PARA DOTACIONES PÚBLICAS 37

7.6.- COEFICIENTES DE HOMOGENEIZACIÓN DE USOS 40

8.- REFERENCIA AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE 44

0.- ANTECEDENTES

Antecedentes urbanísticos en el desarrollo de la Ciudad del Transporte de Pamplona:

- Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal para la implantación de una terminal de transportes de la Comarca de Pamplona, que integra la primera y segunda fase de dicha terminal, aprobado por Acuerdo del Gobierno de Navarra de 23 de diciembre de 1991 (publicación anuncio aprobación definitiva BON 13/01/1992, publicación de la Normativa BON 22/04/2016).

- Modificación del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal "Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona", aprobado por Acuerdo del Gobierno de Navarra de 15 de abril de 1996 (publicación anuncio aprobación definitiva BON 06/05/1996, publicación de la Normativa BON 22/04/2016).

- Modificación del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal "Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona", aprobado por Acuerdo del Gobierno de Navarra de 15 de abril de 1996 (publicación anuncio aprobación definitiva BON 06/05/1996, publicación de la Normativa BON 22/04/2016).

- Desarrollo de la Segunda Fase del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona", promovido por la sociedad Ciudad del Transporte de Pamplona, S.A, aprobado por Acuerdo de 22 de mayo de 2000, del Gobierno de Navarra (publicación anuncio aprobación definitiva BON 16/06/2000, publicación de la Normativa BON 22/04/2016).

- Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la Ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona, promovido por la sociedad Ciudad del Transporte de Pamplona, S.A., aprobado por Acuerdo de 26 de julio de 2004, del Gobierno de Navarra (publicación anuncio aprobación definitiva BON 20/08/2004, publicación de la Normativa BON 22/04/2016).

- Modificación del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la Ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona, S.A., promovido por la Sociedad Ciudad del Transporte de Pamplona, S.A., aprobado por Acuerdo de 27 de febrero de 2006, del Gobierno de Navarra (publicación anuncio aprobación definitiva BON 30/03/2006, publicación de la Normativa BON 08/01/2007).

- Proyecto de Urbanización del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal "Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona", promovido por la Unión Temporal de Empresas SANCO y GM, aprobado mediante Orden Foral 98/1996 de 8 de mayo, del

Consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda (publicación anuncio BON 22/05/1996)

- Proyecto de Urbanización de la Zona de Reserva (2ª fase) de la Ciudad del Transporte de Pamplona, promovido por SANCO - G.M., U.T.E., aprobado por Orden Foral 835/2001, de 13 de julio, del Consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda (publicación anuncio BON 7/09/2001).

- Proyecto de Urbanización de la Ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona, Fase 3ª, promovido por la UTE SANCO-GM, aprobado mediante Resolución 2029/2006, de 15 diciembre, del Director General de Ordenación del Territorio y Vivienda (publicación anuncio BON 29/02/2007).

Desde la aprobación del PSIS de la Ciudad del Transporte se han aprobado diversos Estudios de Detalle que afectan a parcelas/manzanas individuales de ámbitos exteriores al objeto de la presente Modificación de PSIS.

Proceso de participación

De forma previa a la redacción del presente documento se ha llevado a cabo un proceso de participación ciudadana de carácter consultivo.

En dicho proceso, tras la identificación de los agestes implicados, se dio a conocer la propuesta empleando diversos medios: página web, foro de participación, entrevistas a agentes, reuniones, etc.

Fruto de todo ello, se introdujeron modificaciones a la propuesta inicial que se recogen el presente documento.

Acompaña a esta Memoria el Informe de Participación en el que se detallan las actuaciones llevadas a cabo y las conclusiones del proceso.

1.- OBJETO DEL PSIS

El objeto del presente modificación es doble. Por una parte, se trata de atender a las indicaciones de la Dirección General de Aviación Civil, en concreto incorporar las servidumbres aeronáuticas a la ordenación del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la Ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona.

Asimismo es objeto del presente documento la modificación de la ordenación de 4ª fase de la Ciudad del Transporte de Pamplona con el objetivo de dar cabida a actividades de tipo logístico en gran parcela, convirtiendo el área en un espacio de mayor complejidad funcional.

Por otra parte, y a partir del estudio sobre la integración de la intermodalidad en el área de Pamplona que cuestiona la necesidad de ejecutar un nodo intermodal en la Ciudad del Transporte, a tenor de la distancia existente al Centro Logístico de Noáin, su potencial, la demanda de este servicio por las empresas navarras y las limitaciones operativas y técnicas del previsto en la Ciudad del Transporte, se suprime el Área Intermodal, así como el Área Logístico Intermodal asociado a la anterior, dando cabida a la nueva tipología a implantar.

La tipología logística en gran parcela propuesta requiere de una diferente estructura viaria a la prevista por el PSIS para las diferentes tipologías ordenadas, así como una menor demanda de servicios, por lo que se plantea además una nueva ordenación ajustada a las necesidades de este nuevo uso, eliminando el viario previsto así como la parcela destinada a sistema local de equipamiento comunitario.

Por último, se establece un régimen de tolerancia de usos para la nueva tipología de uso logístico “en Gran Parcela” por el que se admite la implantación de los usos “Equipamientos” e “Infraestructuras” en una proporción máxima del 40%, considerando la suma de ambas, sobre el uso principal.

2.- PROMOTOR

El presente instrumento de ordenación del territorio está promovido por:

NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA, S.A.
Avda. San Jorge 8, bajo
31012 PAMPLONA
CIF: A31212483

La Agencia Navarra del Transporte y la Logística -ANL-, cuyas funciones son promover infraestructuras, centralizar y supervisar todos los servicios logísticos públicos de la Comunidad Foral de Navarra, entre los que se encuentra la Ciudad del Transporte de Pamplona (CTP), pasó a formar parte de la empresa pública NASUVINSA como parte del proceso de reordenación del sector público empresarial de Navarra.

La fusión de ambas empresas, que se realizó por medio de la fórmula de la absorción de ANL por parte de Nasuvinsa, tiene por objeto unificar las actividades de gestión y comercialización de bienes inmuebles de diversa índole de ambas sociedades, tanto activos inmobiliarios como los comprendidos en las fases III y IV de la Ciudad del Transporte.

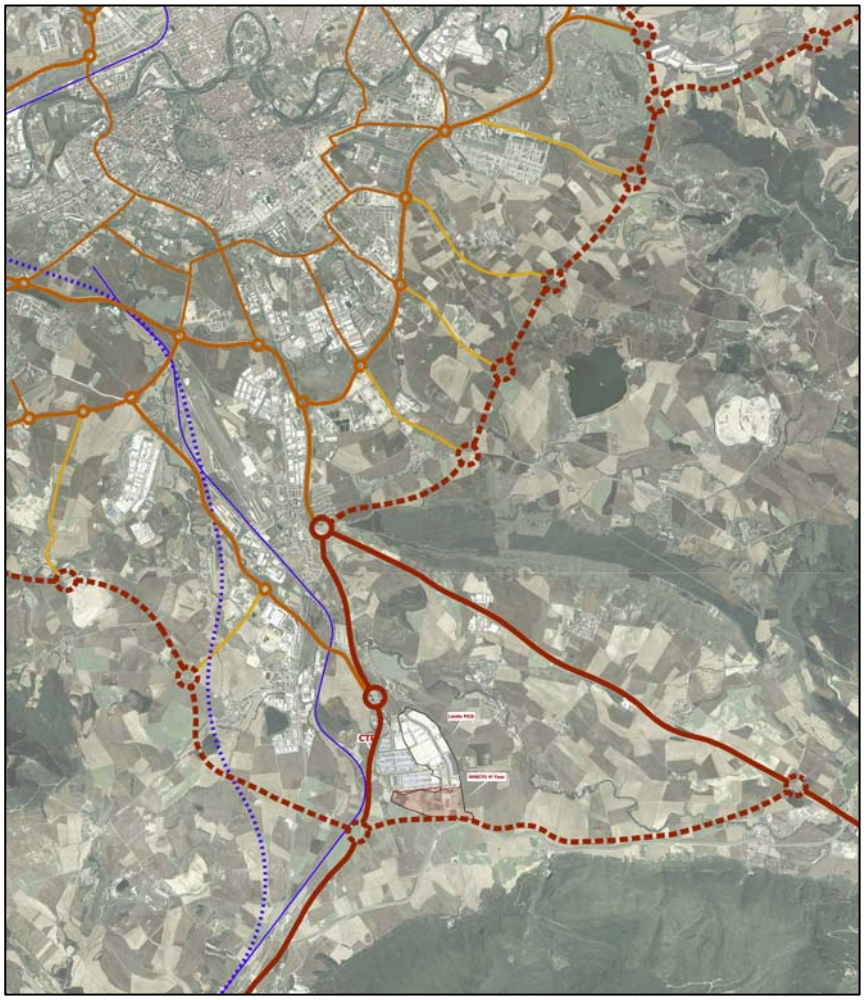
Nasuvinsa es la propietaria única del suelo en el ámbito de la presente Modificación del PSIS de Ampliación de la Ciudad del Transporte.

3.- DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN DEL PSIS

3.1.- SITUACIÓN

La Ciudad del Transporte se sitúa en la Comarca de Pamplona, dentro del término municipal de Noáin -Valle de Elorz-, este área no ocupa ningún otro término municipal, si bien su afección, como ya se verá más adelante, incide sobre una superficie territorial más amplia.

Se localiza al sur del Área Metropolitana de Pamplona, junto al núcleo urbano de Imárcoain y próximo a los principales corredores del transporte de mercancías: Autopista de Navarra AP-15, Autovía del Pirineo A-21, carretera nacional N-121 y línea férrea Zaragoza-Altsasu/Alsasua, contando con acceso inmediato a la carretera N-121 Pamplona-Tudela y autopista AP-Autopista de Navarra.



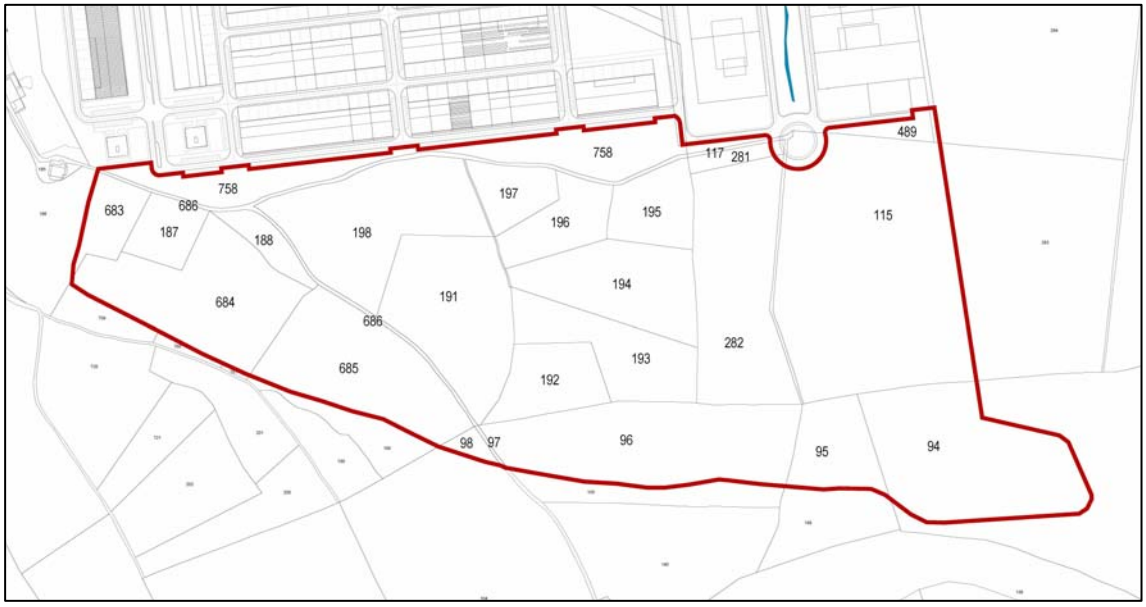
Situación de la Ciudad del Transporte en su entorno comarcal

3.2.- ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

Las parcelas incluidas en el ámbito de la presente Modificación de Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal, su superficie y la superficie de parcela afectada se recoge en la siguiente tabla:

PARCELAS AFECTADAS				
Políg.	**Parcela**	**Superficie total de parcela**	**Superf. parcela afectada por la Modificación**	**Titular**
4	187	6.354,51 m²	6.354,51 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	188	4.191,92 m²	4.191,92 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	191	26.502,01 m²	26.502,01 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	192	10.746,00 m²	10.746,00 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	193	16.119,38 m²	16.119,38 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	194	19.647,80 m²	19.647,80 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	195	9.447,92 m²	9.447,92 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	196	9.501,05 m²	9.501,05 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	197	6.841,66 m²	6.841,66 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	198	29.229,61 m²	29.229,61 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	683	6.351,95 m²	6.351,95 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	684	28.629,32 m²	28.629,32 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	685	26.876,07 m²	26.876,07 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	686	5.401,81 m²	5.401,81 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	758	97.425,30 m²	22.950,22 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
4	766	1.843,04 m²	193,92 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
5	115	69.724,36 m²	67.784,87 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
5	117	1.724,34 m²	417,69 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
5	281	2.339,62 m²	2.050,60 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
5	282	31.990,59 m²	31.908,00 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
5	489	63.032,20 m²	3.672,49 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
13	94	35.445,87 m²	35.445,87 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
13	95	10.979,48 m²	10.979,48 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
13	96	34.926,77 m²	34.926,77 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
13	97	253,62 m²	253,62 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
13	98	1.577,72 m²	1.577,72 m²	NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.
			418.002,26 m²	

Además de las parcelas relacionadas, el ámbito de la Modificación del PSIS incluye algún elemento viario que catastro identifica como tal y, por tanto, no le asigna una numeración, alcanzan una superficie de 1.335,47 m², con lo que la superficie total ordenada alcanza un total de 419.338 m².



Parcelario en el ámbito de la Modificación del PSIS

El ámbito objeto de la presente Modificación comprende suelos pertenecientes a la 2ª Fase de la Ciudad del Transporte de Pamplona, en concreto, una superficie de 23.144 m² destinada a zona verde, que corresponde con parte de las parcelas 758 y 766 del polígono 4. También incluye parte de la parcela 489 del polígono 5, cedida para viario en el desarrollo de la 3ª Fase y cuya superficie alcanza un total de 3.672 m². El resto de los suelos comprendidos en la presente Modificación de PSIS corresponden con la totalidad del ámbito de la 4ª Fase de la Ciudad del Transporte.



Verde: parcelas 2ª Fase. Azul: parcelas 3ª Fase. Gris: parcelas 4ª Fase

Tras las expropiaciones realizadas, la propiedad de la totalidad de las parcelas pertenece al NASUVINSA, si bien, hay que señalar que erróneamente en catastro figura como propietario de las parcelas 758, 766 y 489 la Comunidad de Propietarios de las 1ª y 2ª Fase, y en la parcela 117 aparece como superficiario la Ciudad del Transporte de Pamplona.

Toda la superficie de la 4ª Fase de la CTP se encuentra inscrita en el Registro de la Propiedad a nombre de la «AGENCIA NAVARRA DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA, S.A.» (A31357908), entidad que resultó absorbida por «NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA, S.A.» (A31212483).

Se adjunta anexa nota simple de la finca nº 13610 de Elorz, con una cabida de 412.201,00 m², fruto de la agrupación de fincas expropiadas, en virtud de escritura pública otorgada el 21/07/2006.

Por lo tanto, es un hecho cierto que la totalidad del ámbito objeto de la Modificación del PSIS pertenece a su promotora desde hace más de 5 años.

3.3.- DESCRIPCIÓN DEL ESPACIO FÍSICO

El ámbito de actuación se sitúa en el extremo sur de las 2ª y 3ª Fase de la Ciudad del Transporte de Pamplona, situado en el término municipal de Noáin-Valle de Elorz. Presenta forma irregular y, salvo en su extremo norte, donde linda con diferentes fases de la Ciudad del Transporte, se encuentra delimitado por terrenos rústicos.

El suelo de la 4ª fase de la Ciudad del Transporte está destinado mayoritariamente a usos agrícolas, con la salvedad de los caminos y regata existentes y alguna parcela rústica sin ningún tipo de uso. No hay ninguna edificación en su interior.

Se incluye dentro del ámbito de la Modificación del PSIS una franja de terreno situada al sur de la 2ª fase (parcela 758) acondicionada como zona verde (23.144 m²) y que, tal como ya se prevé en el PSIS para la Ampliación de la Ciudad del Transporte, pasa a formar parte de la 4ª Fase.



Imagen del área en el extremo noroeste.
En primer término se puede observar la calle de acceso y zona verde situada al sur de la 2ª Fase
***Fuente** Google Street View*

Tal como prevé el PSIS para la Ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona, el acceso al área se puede producir a través de la 2ª Fase o bien a través de la 3ª Fase, desde los ejes principales de circulación previstos en estas fases, Avenida de Navarra y Avenida del Este, respectivamente. Una vez atravesadas estas fases, se alcanza el vial que se observa en la imagen superior (Avenida de Navarra) que dará acceso al nuevo sector logístico.

El terreno es sensiblemente llano, a simple vista –como se puede observar en la imagen- no se percibe grandes pendientes, si bien dadas las grandes dimensiones del ámbito, existen diferencias de nivel entre los extremos y se observa alguna pequeña loma, así como el paso de una regata con su consiguiente desnivel. Las pendientes son más acusadas en el extremo oeste.

Recientemente se ha llevado a cabo una explanación en las proximidades de la regata, que ha dado como resultado la explanación de las parcelas 282 y 281 y un desnivel más acusado junto a la regata.



Ortofoto sobre base catastral. Elaboración propia

Por el extremo norte de la actuación discurren todos los servicios urbanos, dotando al área de electricidad, telecomunicaciones, abastecimiento de agua, saneamiento de fecales y pluviales y alumbrado, suficientes para el desarrollo de la actividad prevista tal y como se señala en el epígrafe 5.5 de la presente memoria.

En el interior del ámbito una línea de alta tensión subterránea atraviesa el área en dirección Este-Oeste, discurre por la zona verde situada al norte del área.

El trazado de todas estas redes y la posibilidad de conexión de las futuras parcelas se puede observar en la documentación gráfica adjunta.

4.- ÁMBITO DE INCIDENCIA DEL PROYECTO Y JUSTIFICACIÓN DE LAS RAZONES QUE MOTIVAN SU INCIDENCIA SUPRAMUNICIPAL

Al igual que se describe en el documento de Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Ampliación de la Ciudad del Transporte, *el área de ampliación de la Ciudad del Transporte, como las dos fases ya operativas, se caracterizan por su carácter comarcal y su desarrollo queda justificado en la atención al sector transportes en todas sus variantes superando el ámbito municipal.*

Las actuaciones que trascienden el ámbito municipal, como es el caso, se ordenan mediante la figura de Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal: Art. 42 TRLFOTU. *Los Planes Sectoriales de Incidencia Supramunicipal tienen por objeto actuaciones residenciales, de actividad económica o el desarrollo de planes y políticas públicas, cuya incidencia y efectos trascienda, por la magnitud, importancia o las especiales características que presenten, del municipio o municipios sobre los que se asienten.*

El presente documento modifica determinaciones de ordenación urbanística estructurante y pormenorizada, por lo que corresponde al Gobierno de Navarra su aprobación.

5.- DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

5.1.- DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE MODIFICACION DEL PSIS

El objeto del presente modificación es doble. Por una parte, se trata de atender a las indicaciones de la Dirección General de Aviación Civil, en concreto incorporar las servidumbres aeronáuticas a la ordenación del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la Ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona.

Asimismo es objeto del presente documento la modificación de la ordenación de 4ª fase de la Ciudad del Transporte de Pamplona con el objetivo de dar cabida a actividades de tipo logístico en gran parcela, convirtiendo el área en un espacio de mayor complejidad funcional.

En paralelo con este objetivo, se revisa la totalidad de los usos previstos en el ámbito reconsiderándolos, suprimiendo el Área Intermodal, la Zona Logística Intermodal y el Sistema Local de Equipamiento Comunitario.

Por último, y en relación con los usos previstos, se establece un régimen de tolerancia de usos para la nueva tipología de uso logístico “en Gran Parcela” por el que se admite la implantación de los usos “Dotacional” e “Infraestructuras” en una proporción máxima del 40% sobre el uso principal.

Las propuestas son varias:

En primer lugar, como ya se ha avanzado, se posibilita implantación de actividades logísticas en parcelas de gran tamaño (>25.000 m²), para lo que se hace preciso una nueva ordenación del área que dé cabida a estas parcelas, agrupando manzanas y eliminando la trama viaria proyectada entre las manzanas previstas.

Por otra parte, y a partir del estudio sobre la integración de la intermodalidad en el área de Pamplona que cuestiona la necesidad de ejecutar un nodo intermodal en la Ciudad del Transporte, a tenor de la distancia existente al Centro Logístico de Noáin, su potencial, la demanda de este servicio por las empresas navarras y las limitaciones operativas y técnicas del previsto en la Ciudad del Transporte, se suprime el Área Intermodal, así como el Área Logístico Intermodal asociado a la anterior, dando cabida al nuevo uso logístico a implantar.

Por último, derivado de la nueva tipología prevista, única en el área, se suprime el espacio destinado a sistema local de equipamiento comunitario, ya que la tipología de gran parcela no demanda este tipo de uso y ya existen suelos vacantes destinados a este uso en otras zonas de la Ciudad del Transporte.

Por otra parte, se plantea que el régimen de usos de la Zona Logística en Gran Parcela tolere los usos "Equipamiento" e "Infraestructuras" en un determinado porcentaje (40%), lo que posibilita la implantación del uso suprimido sin tener que condicionar un determinado espacio para ello. La superficie habilitada para ello, hasta un 40%, permitirá albergar equipamientos y/o infraestructuras de cierta entidad dando solución a posibles demandas de tipo comarcal.

5.2.- DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA EN LA 4ª FASE

A partir de los objetivos señalados en el apartado anterior, procede una revisión completa de la ordenación prevista para la 4ª Fase en el PSIS de la Ampliación de la Ciudad del Transporte y posterior Modificación.

El área se estructura tomando como referencia uno de los ejes principales de circulación previstos en anteriores fases de la Ciudad del Transporte (Avenida de Navarra), a partir del cual se disponen las nuevas parcelas de uso logístico.

Dada la dimensión de las nuevas parcelas no se requiere la ejecución de nuevos viales de distribución, por lo que el sistema viario previsto en este PSIS se limita a ejecutar una nueva acera del lado de la 4ª fase de este vial (Avenida de Navarra y prolongación hasta su extremo Este), que en la actualidad está rematado por una zona verde. La nueva acera recorrerá todo el vial situado al norte del Sector y contará con una sección de 2,00 m de anchura.

La zona verde existente junto a la Avenida de Navarra y que proviene del desarrollo de la 2ª Fase (22.144 m²) se traslada y pasa a formar parte del conjunto de zonas verdes de esta nueva área (que incrementa sus reservas con esta superficie). Esta superficie de zona verde procedente del desarrollo de la 2ª Fase se repone como tal y su superficie no se considera a la hora de verificar el cumplimiento de los estándares mínimos destinados a espacios libres públicos -zonas verdes-.

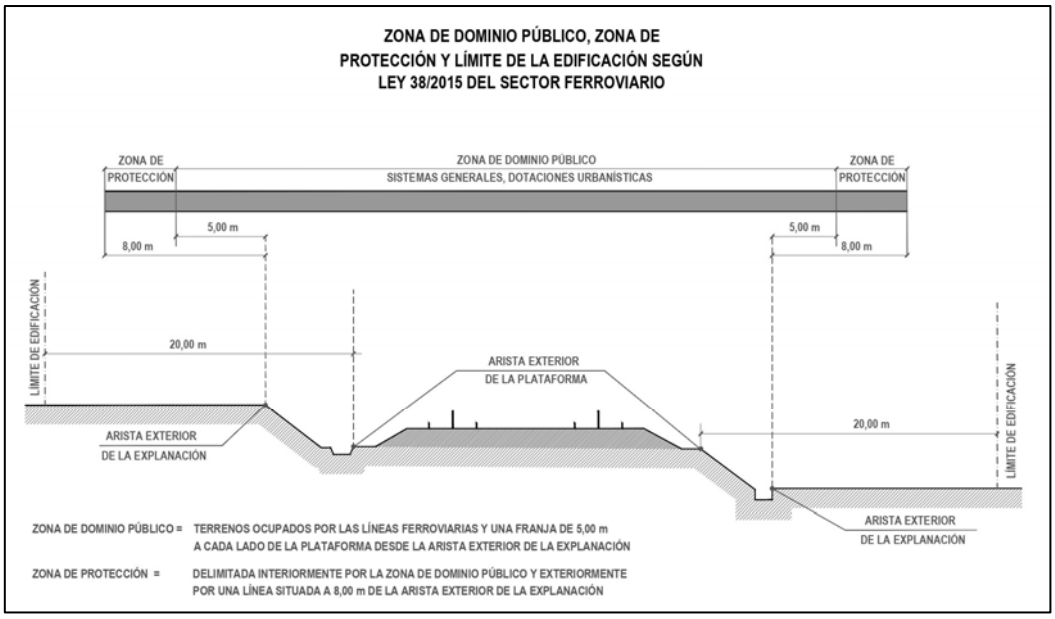
Las nuevas zonas verdes se sitúan de forma perimetral a toda el área, siguiendo el criterio del Reglamento de Planeamiento para la disposición de zonas verdes en polígonos industriales. Además, se dispone junto a la Regata de Talluntze una franja de zona verde que cuenta en su parte más estrecha con 49 metros de anchura.

Entre la zona verde perimetral y las parcelas de uso logístico, al sur de éstas, se ordena un espacio definido como "Sistema General Reserva Infraestructuras" destinado al ramal ferroviario contemplado en "Estudio Informativo del Proyecto de la nueva red ferroviaria en la Comarca de Pamplona: eliminación del bucle ferroviario y nueva estación intermodal", la franja de terreno reservada para el paso del ferrocarril cuenta con una sección de 18,00 m., correspondiente a la zona de dominio público, esto es, los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias y una franja

de terreno de cinco metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

Se ha considerado, de acuerdo con la legislación ferroviaria, que la arista exterior de la explanación la conforma una línea imaginaria, paralela al eje de la vía, situada a una distancia de tres metros medidos, perpendicularmente a dicho eje, desde el borde externo del carril exterior.

La normativa urbanística y documentación gráfica incorporan la definición de las limitaciones a la propiedad establecidas por la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario: Zona de dominio público, zona de protección y línea límite de edificación.



Así mismo, se contempla la reserva viaria prevista en el anterior PSIS que permitirá la ejecución de un nuevo acceso por el sur a la Ciudad del Transporte. A falta de estudios más detallados sobre este posible enlace, únicamente se reserva el espacio necesario sin prever la ejecución del mismo. Esta reserva de suelo también se identifica dentro del Sistema General Reserva de Infraestructuras, en este caso, la sección de la reserva es de 24,00 m.

Puesto que en ambos casos se trata de reservas, el suelo definido como SGRI será cedido, si bien, la ejecución de cada una de las infraestructuras (viaria y ferroviaria) corresponderá al organismo competente. Si en el momento de llevarse a cabo la urbanización del ámbito no está prevista la ejecución de dichas infraestructuras, el espacio definido como SGRI se urbanizará como zona verde, no computando a efectos de cesión destinada a espacios libres públicos.
A las zonas verdes públicas se añade una franja de zona verde en suelo privado en el frente de las parcelas, correspondiendo al espacio afectado por el paso de una línea eléctrica

subterránea. Si bien constituirá una propiedad privada, el uso será público, ya que se dispone la alineación máxima para el cierre de parcela en dicho frente.

En el extremo sureste de la zona verde, se ha señalado una afección debida a un posible paso de la carretera que enlazaría la AP-15 con la A-21 y que recoge el POT 3 Área Central.

Y por último, señalar que se plantea como Sistema Local Reserva Viario una pequeña superficie situada al Este del Sector que permitirá conectar el sistema viario de la 3ª y 4ª Fase con un posible nuevo desarrollo urbanístico al Este de la Ciudad del Transporte.

El resumen de las superficies ordenadas por esta Modificación de PSIS y su comparativa con la situación anterior es el siguiente:

SUPERFICIES 4ª Fase CTP		
	Actual	**Propuesta**
Zonas Verdes (*)	76.348 m²	49.795 m²
Viario	45.032 m²	2.962 m²
Sistema Local Reserva Viaria	4.454 m²	339 m²
Infraestructuras	27.196 m²	0 m²
Sistema General Reserva Infraestructuras	0 m²	26.867 m²
Total viario e infraestructuras	76.682 m²	30.168 m²
Equipamiento	13.055 m²	0 m²
TOTAL SISTEMAS LOCALES y GENERALES	**166.085 m²**	**79.963 m²**
Área Intermodal	65.648 m²	0 m²
Zona Logística Intermodal	53.181 m²	0 m²
Zona Logística Polivalente	97.824 m²	311.210 m²
Pabellón modular	0 m²	0 m²
Edificación en Macla	97.824 m²	0 m²
Edificación aislada	0 m²	0 m²
En gran parcela	0 m²	311.210 m²
Zona verde privada de uso público	0 m²	5.020 m²
Zona de aparcamiento de vehículos pesados	0 m²	0 m²
Total PARCELA PRIVADA	**216.653 m²**	**316.230 m²**
TOTAL SECTOR (**)	***382.738 m²***	***396.194 m²***
TOTAL ÁREA ORDENADA (***)		***419.338 m²***

(*) En las zonas verdes no se incluye la superficie de zona verde existente procedente de la 2ª Fase de la CTP (23.144 m²)

(**) Existe un ligero incremento de superficie en el ámbito de la 4ª fase considerado anteriormente y la presente propuesta. Se ha tomado la superficie de catastro.

(***) En el total del área ordenada por esta Modificación de PSIS se incluye la superficie de zona verde existente procedente de la 2ª Fase de la CTP (23.144 m²) que se reordena.

Las superficies resultantes para el conjunto de la Ampliación de la Ciudad del Transporte (3ª y 4ª Fase) quedan con sigue a continuación:

SUPERFICIES Ampliación CTP (3ª y 4ª Fase)		
	Actual	**Propuesta**
Zonas Verdes (*)	169.870 m²	143.317 m²
Viario	141.180 m²	99.110 m²
Sistema Local Reserva Viaria	7.628 m²	3.513 m²
Infraestructuras	29.303 m²	2.107 m²
Sistema General Reserva Infraestructuras	0 m²	26.867 m²
Viario e infraestructuras	178.111 m²	131.597 m²
Equipamiento	41.672 m²	28.617 m²
TOTAL SISTEMAS LOCALES y GENERALES	**389.653 m²**	**303.531 m²**
Área Intermodal	65.648 m²	0 m²
Zona Logística Intermodal	53.181 m²	0 m²
Zona Logística Polivalente	481.443 m²	694.829 m²
Pabellón modular	0 m²	0 m²
Edificación en Macla	249.961 m²	152.137 m²
Edificación aislada	231.482 m²	231.482 m²
En gran parcela	0 m²	311.210 m²
Zona verde privada de uso público	0 m²	5.020 m²
Zona de aparcamiento de vehículos pesados	25.749 m²	25.749 m²
Total PARCELA PRIVADA	**626.021 m²**	**725.598 m²**
TOTAL SECTOR(**)	***1.015.674 m²***	***1.029.130 m²***
TOTAL ÁREA ORDENADA (***)		***1.052.274 m²***

(*) En las zonas verdes no se computa la superficie de zona verde existente procedente de la 2ª Fase de la CTP (23.144 m²)

(**) Existe un ligero incremento de superficie en el ámbito de la 4ª fase considerado anteriormente y la presente propuesta.

(***) En el total del área ordenada se considera la superficie de zona verde existente procedente de la 2ª Fase de la CTP (23.144 m²) que pasan a reordenarse.

5.3.- GESTIÓN DEL ÁREA

La totalidad del ámbito ordenado por la presente Modificación de PSIS se clasifica como suelo urbanizable, se delimita como un Área de Reparto, un Sector y una Unidad de Ejecución.

El Área de Reparto comprende terrenos que ya han formado a pasar parte de los sistemas locales de zonas verdes de la Ciudad del Transporte, se trata de los suelos incluidos en el ámbito de las parcelas 758 y 766.

Por tanto, en el cálculo del aprovechamiento, se excluyen dichas superficies, puesto que se tratan de sistemas locales existentes (art. 100 TRLFOTU).

Asimismo, estos suelos también se excluyen del cómputo de las reservas de suelo destinado a zonas verdes, reponiéndose su superficie en otro emplazamiento de este ámbito.

Igualmente, la superficie de suelo urbanizable sobre la que calcular el porcentaje de suelo destinado a zonas verdes, excluirá estos suelos.

En cuanto al desarrollo de la Unidad de Ejecución, se contempla el sistema de expropiación y un plazo de 8 años para el cumplimiento de los deberes de cesión, equidistribución y urbanización de la Unidad de Ejecución.

5.4.- CONDICIONES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LAS PARCELAS PRIVADAS

El PSIS determina las condiciones urbanísticas en cuanto a usos, edificabilidad, ocupación, alineaciones, alturas máximas, etc. para cada una de las parcelas que se ordenan.

Se establece un valor de edificabilidad absoluto de 217.821 m² para el uso Logístico Polivalente de Edificación Aislada en Gran Parcela. La edificabilidad podrá ser distribuida entre las parcelas resultantes de la parcelación de forma no proporcional a su superficie.

En cuanto a las alineaciones, se establecen las alineaciones oficiales, esto es, las que definen los límites entre el suelo público y privado, las alineaciones de la edificación, que se establecen como máximas, se reflejan en la documentación gráfica y, en todo caso, guardan 15 metros a viales (tanto previstos como posibles) y a otros linderos 5 metros, y la alineación máxima de cierre de parcela, en el frente de las parcelas que dan a la Avenida de Navarra, dejando un espacio libre privado de uso público como zona verde en entre el cierre y la calle. La alineación de la edificación situada junto a la reserva ferroviaria se sitúa a 20 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.

La ocupación máxima de los edificios en las parcelas, deberá respetar la alineaciones de la edificabilidad señaladas y nunca superará el 65% de la superficie de parcela.

La altura máxima de la edificación será de 15 m sobre rasante y 3 m bajo rasante. El número máximo de plantas sobre rasante es de 3 y bajo rasante es de 1.

El coeficiente de homogeneización de usos para el uso logístico polivalente en gran parcela es de 0,70.

Aplicando las condiciones urbanísticas establecidas, resultan las siguientes cifras:

Superficie de parcela logística polivalente en gran parcela:	316.230 m²
Superficie parcela privada de uso público	5.020 m²
Superficie parcela privada uso privado:	311.210 m²
Edificabilidad máxima	217.821 m²
Ocupación máxima de parcela	65%
Superficie de ocupación máxima (0,65 x 316.230 m²)	205.550 m²
Aprovechamiento máximo (0,70 x 217.821 m²)	152.475 m² homogeneizados

5.5.- CONEXIÓN INFRAESTRUCTURAS

Las nuevas parcelas ordenadas se sitúan junto a la Avenida de Navarra, vial que cuenta con todos los servicios urbanísticos y que va a permitir dotar a las parcelas de los mismos.

A continuación, se describe y comprueba la existencia de los siguientes servicios: abastecimiento de agua, saneamiento de fecales y pluviales, electricidad y alumbrado, su conexión y la necesidad del refuerzo de las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento según convenio suscrito con la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para la Ciudad del Transporte:

5.4.A.- Trazado viario

No se proyectan nuevos viarios, siendo suficiente para la ordenación prevista los proyectados en las diferentes fases desarrolladas en la Ciudad del Transporte.

Únicamente se hace preciso completar la acera situada en el lado de la 4ª fase, no ejecutada en su momento. Se ha previsto a lo largo de todo el vial en una anchura de 2,00 metros.

Por otra parte, si bien no se prevé su ejecución dentro de las obras previstas para el desarrollo de esta fase, se reservan dos espacios para el futuro paso de sendos viales, el primero, situado al oeste del ámbito, posibilitaría una nueva conexión viaria de la Ciudad del Transporte con la

red de carreteras exterior, y el segundo, al este del ámbito, permitirá la prolongación del vial en el caso de un futuro desarrollo urbanístico al este de la Ciudad del Transporte.

5.4.B.- Abastecimiento de agua

La red de distribución de aguas que discurre por la Ciudad del Transporte diseñada y ejecutada conforme exige la normativa de Servicios de la Comarca de Pamplona.

Por el extremo norte de la 4ª fase discurren varias conducciones de FN ∅200 a las que podrán acometer las nuevas parcelas. En función de la parcelación final, a partir de estas conducciones se ejecutarán las acometidas.

Igualmente, las zonas verdes cuentan con la posibilidad de conectar con la red de abastecimiento para el riego.

La documentación gráfica recoge el trazado, material y dimensión de la red existente.

El Proyecto de Urbanización del área determinará el dimensionado y condiciones de las nuevas conducciones, que deberá ser conforme a las exigencias de la Mancomunidad. Asimismo, se asume el Convenio firmado por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y Ciudad del Transporte, para el Proyecto y Construcción de Infraestructuras de Abastecimiento y Saneamiento requeridas para la Ciudad del Transporte el 1 de marzo de 2011.

5.4.C.- Saneamiento

La red de saneamiento de aguas que discurre por la Ciudad del Transporte diseñada y ejecutada conforme exige la normativa de Servicios de la Comarca de Pamplona.

Por la Avenida de Navarra discurre en separativo la red de saneamiento, tubería de ∅400 a ∅800 de pluviales y tubería de ∅315 en PVC de saneamiento, a partir de estas conducciones se ejecutarán las acometidas.

Teniendo en cuenta los cálculos estimados para las redes, se considera suficiente la capacidad de la red existente.

La documentación gráfica recoge el trazado, material y dimensión de la red existente.

El Proyecto de Urbanización del área determinará el dimensionado y condiciones de las nuevas conducciones, que deberá ser conforme a las exigencias de la Mancomunidad. Asimismo, se asume el Convenio firmado por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y Ciudad del

Transporte, para el Proyecto y Construcción de Infraestructuras de Abastecimiento y Saneamiento requeridas para la Ciudad del Transporte el 1 de marzo de 2011.

5.4.D.- Red de energía

Tal como señala el documento de Modificación de PSIS de la Ampliación de la Ciudad del Transporte, para dotar de energía a la zona (3ª y 4ª Fase) es necesario una nueva subestación transformadora de 4.000+4.000.

La energía eléctrica se transporta hasta la Ciudad del Transporte a través de una línea situada al otro lado de la autopista, de la parte una derivación de 66Kv que discurre, primero en aéreo y, al alcanzar la CTP, para a enterrada. El tramo enterrado discurre por el interior de las parcelas proyectadas, en la zona señalada como de "uso público", de manera que garantice su accesibilidad.

El documento de Modificación de PSIS de la Ampliación de la Ciudad del Transporte contempla la ejecución de una subestación enterrada que servirá a las dos fases (3ª y 4ª) y se ejecutará en la urbanización de la primera de las fases. Esta subestación, ya ejecutada, se sitúa en la 3ª fase junto al linde con la 4ª fase.

Por tanto, queda garantizado la suficiencia de suministro eléctrico a través de las obras ya ejecutadas.

En cuanto al suministro a las parcelas, de la subestación transformadora parte una línea que discurre por la Avenida de Navarra. Se deberá completar la red en el tramo final al que no alcanza la línea.

5.4.E.- Red de alumbrado

Los viales que van a facilitar el acceso a las parcelas de la 4ª Fase de la Ciudad de Trasnporte (Avenida de Navarra, rotonda al final Avenida Este y viales colindantes) cuentan con red de alumbrado. En el caso de la Avenida de Navarra, las luminarias se sitúan en los propios edificios y, en la rotonda y viales anejos, en la zona verde perimetral.

Por tanto, será necesario ejecutar una nueva red de alumbrado a lo largo de toda la acera a ejecutar en el frente de la 4ª Fase.

Las condiciones exigidas a la red de alumbrado serán las que señala en PSIS de Ampliación de la Ciudad del Transporte.

5.6.- VALORACIÓN DE LAS INVERSIONES Y SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA

5.6.1.-Valoración de las inversiones

La estimación de los gastos de urbanización debidos a las obras previstas para la Unidad de Ejecución, coincidente con el ámbito de la presente Modificación de PSIS son los siguientes:

Ejecución material

	Superficie	euros / m2	Coste total
Zona verde (*)	99.809,48 m²	4 €/m²	399.225,91 €
Acera	2.962,00 m²	60 €/m²	177.720,00 €
TOTAL (P.E.M)			**576.945,91 €**
15% G.G. y B.I.			86.541,89 €
0,5% Control			2.884,73 €
TOTAL			**666.372,52 €**

(*) En la urbanización de las zonas verdes se incluye las zonas verdes propias del Sector, las que se reponen de la 2ª Fase y el SGRI, que se acondicionará como zona verde mientras no se ejecute la correspondiente infraestructura

Honorarios profesionales

Proyecto de urbanización 6,5% PEM	37.501,48 €
Proyecto de seguridad 0,1% PEM	576,95 €
Proyecto de reparcelación 3,5% PEM	20.193,11 €
Estudio geotécnico 0,8% PEM	4.615,57 €
TOTAL	**62.887,10 €**

Otros costes

Notaría, gestión y registros 5% PEM	28.847,30 €
Varios e imprevistos 2% PEM	11.538,92 €
TOTAL	**40.386,21 €**

COSTO TOTAL PREVISIBLE **769.645,84 €**

(IVA excluido)

A esta cantidad debe añadirse la cantidad que resulte del Convenio suscrito entre la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para el Proyecto y Construcción de las Infraestructuras de Abastecimiento y Saneamiento requeridas para la Ciudad del Transporte.

5.6.2.-Sostenibilidad económica de la propuesta

La Ley de Suelo 8/2007 y su Texto Refundido 7/2015, establecen en su artículo 22.4 la obligación que deben asumir los planes de ordenación de formular un «informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderara, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos».

Esta regulación con rango legal obliga a llevar a cabo un análisis económico de lo que supone para la Administración Pública Municipal el mantenimiento y la conservación de las infraestructuras, servicios y dotaciones que el propio Ayuntamiento recibe como consecuencia del principio de reparto de cargas y beneficios que el urbanismo conlleva a través de la reparcelación.

En su artículo 22.5 exige una memoria de viabilidad económica para los propietarios de actuaciones en suelo urbano.

IMPACTO EN LA HACIENDA PUBLICA MUNICIPAL

Los costes asumidos por la Entidad Local pueden ser:

- Por prestación de servicios de mantenimiento y conservación.

- Por inversión en ejecución de equipamiento polivalente público.

Respecto a los servicios de conservación y mantenimiento, la modificación no implica un aumento de la urbanización (se eliminan todos los viarios – independientemente de que tienen carácter privado -, y similar superficie de zonas verdes), y estos servicios están siendo realizados por una Entidad de Conservación y Mantenimiento en la que se integran los propietarios de parcelas.

En cuanto a las inversiones, no se requieren puesto que no se deriva ninguna obligación de este tipo en el planeamiento ni en su ejecución.

Los ingresos que generará el desarrollo de la actuación serán los procedentes de impuestos, tasas o tributos. Los aprovechamientos de mantienen, por lo que en principio no deberían variar estos ingresos potenciales.

Por todo ello no se estima necesario analizar el efecto sobre el presupuesto municipal, ni los equilibrios presupuestarios, ni el balance resultante, puesto que obviamente,

independientemente del horizonte temporal, el resultado económico es positivo para la Entidad Local, siendo la actuación sostenible económicamente, que por otra parte no modifica la situación actual de viabilidad del polígono.

IMPACTO EN LA HACIENDA SUPRAMUNICIPAL

El efecto de la ordenación urbana sobre las Haciendas Públicas no municipales, y en definitiva el impacto de las inversiones, al tratarse de suelos industriales, previstos para la implantación de actividades económicas, solo puede ser positivo en los ingresos. Además, no se requieren nuevas infraestructuras supramunicipales o incremento de las previstas.

SUFICIENCIA Y ADECUACION DEL SUELO PARA USOS PRODUCTIVOS

Finalmente, esta modificación del PSIS no modifica la superficie de reserva de suelo existente para usos productivos, y por lo tanto mantiene el ratio por vivienda existente o prevista en el planeamiento.

Por lo tanto, hay que entender que la suficiencia y adecuación del suelo para usos productivos, en cuanto a atender las necesidad de la población residente, se mantiene.

6.- CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA

La presente Modificación de PSIS define las determinaciones de ordenación urbanística estructurante y pormenorizadas urbanística pormenorizadas necesarias para posibilitar su desarrollo sin necesidad de remitirse a otros instrumentos de ordenación urbanística para la totalidad de su ámbito.

6.1.- ELEMENTOS DE ORDENACIÓN ESTRUCTURANTE

La Modificación de Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal clasifica y categoriza los terrenos comprendidos en su ámbito como suelo urbanizable de uso global industrial y delimita un sector a efectos de establecer las condiciones de ordenación estructurante y los criterios para el desarrollo de la ordenación urbanística pormenorizada, así mismo, este sector será el ámbito territorial para el desarrollo de la ordenación pormenorizada.

Las determinaciones de ordenación urbanística estructurantes de uno y otro sector se señalan a continuación:

Sector S-1

- Clasificación: Urbanizable
- Uso global: Industrial
- Sector: S-1
- Sistemas generales Sistema General Reserva Infraestructuras (26.867 m²)
- Edificabilidad máxima 217.821 m² de uso logístico en gran parcela
- Criterios y condiciones básicas de ordenación para el Sector:
  - ✓ Zonas verdes: se restituirá la zona verde existente al norte del área, no computando en el total de espacios libres públicos requeridos para el Sector.
  - ✓ El PSIS contemplará en sus previsiones el "Estudio Informativo del Proyecto de la nueva red ferroviaria en la Comarca de Pamplona: eliminación del bucle ferroviario y nueva estación intermodal", así como las limitaciones a la propiedad que regula la Ley del Sector Ferroviario.
    Si a raíz de un nuevo Estudio Informativo se modificara esta previsión, el PSIS se ajustará a las nuevas condiciones y, de no verse afectado por las reservas ferroviarias tras el nuevo Estudio, la zona reservada para el ramal ferroviario pasará a formar parte de las zonas verdes del Sector.
  - ✓ Se preverán las oportunas reservas viarias que posibiliten la conexión con la red exterior en la forma en la que contempla el documento de Modificación de la Ampliación del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la Ciudad del Transporte (aprobado por Acuerdo de 27 de febrero de 2006, del Gobierno de Navarra).

6.2.- ELEMENTOS DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA DEL SECTOR S-1

En relación con las determinaciones de ordenación urbanística pormenorizada, el presente documento recoge las determinaciones suficientes para no requerir el desarrollo de un Plan Parcial, en concreto, desarrolla el siguiente contenido:

- La definición detallada de las tramas urbanas, especialmente mediante las alineaciones y rasantes de las edificaciones y los elementos viarios.
- Las condiciones que regulan los actos sobre las parcelas y las que deben cumplir éstas para ser ámbito de ejecución material.
- La regulación del tipo de obras admisibles y las condiciones que deben cumplir las edificaciones, así como su morfología y tipología.
- El régimen normativo de usos pormenorizados e intervenciones admisibles y prohibidas, así como las condiciones que deben cumplir para ser autorizadas.
- La definición de los sistemas locales de vías públicas, servicios urbanos, espacios libres públicos y equipamientos públicos o privados, o conjuntos de dotaciones públicas necesarios para completar los servicios de los sistemas generales, pero sin considerarse de tal carácter.
- La relación de los usos del suelo y en especial las construcciones e instalaciones que se declaren fuera de ordenación por su disconformidad con los objetivos y criterios del planeamiento.
- La delimitación de unidades de ejecución y la fijación de los sistemas de actuación.
- El señalamiento de plazos para el cumplimiento de deberes urbanísticos.
- Determinaciones que garanticen a las personas afectadas por alguna minusvalía orgánica o circunstancial, la accesibilidad y utilización, con carácter general, de los espacios libres de uso público, viales, edificios, locales y medios de transporte, de acuerdo con las disposiciones establecidas por la normativa sobre barreras físicas y sensoriales.
- La delimitación de áreas de reparto y la adscripción de sistemas generales a las mismas, en su caso, su aprovechamiento tipo y coeficientes de homogeneización de planeamiento.
- Determinaciones para lograr la eficacia y eficiencia energéticas de las urbanizaciones y edificaciones de conformidad con la Directiva 2010/31/UE, de 19 de mayo, y medidas que favorezcan tales objetivos.

El contenido de estas determinaciones se desarrolla en el epígrafe 5 de la presente memoria, normativa, así como en la documentación gráfica que la acompaña.

7.- JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

7.1.- JUSTIFICACIÓN DE LA ELIMINACIÓN DEL ÁREA INTERMODAL

La CTP prevé la intermodalidad directa en la 4ª fase reservando una parcela de 65.648 m² denominada como "Área Intermodal", en la que se dispondría una terminal de mercancías. A esta terminal accedería un ramal ferroviario de ancho ibérico y electrificado, que partiría de vía general, con una longitud aproximada de 1.500 m y una inversión estimada de unos 3 millones de euros. El trazado del acceso proyectado tiene un desnivel del orden de 20 metros y una pendiente media de 15 ‰.

Según el propio PSIS por el que se ordena la Ampliación de la Ciudad del Transporte, la ejecución de un ramal de acceso directo a la CTP, se trata de una alternativa a largo plazo. *La idoneidad de su desarrollo se vislumbrará en el futuro en función de la situación del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril, la evolución de la demanda de transporte intermodal en el área de Pamplona y la situación comercial de la terminal de Noáin.*

Por otra parte, la proximidad del Centro Logístico de Noáin (a tan solo 4-5 km de distancia y acceso directo por carretera) y sus atractivas posibilidades de desarrollo, junto con las limitaciones operativas y técnicas del nuevo acceso ferroviario a la CTP, y la duplicación de inversiones, hacen aconsejable el desarrollo de la intermodalidad ferroviaria sin accesibilidad directa a la CTP, sirviéndose para ello de las instalaciones del Centro Logístico de Noáin.

Según el estudio del Proyecto de Integración del Nodo Intermodal en el Área de Pamplona, elaborado con posterioridad a la aprobación de la Modificación de la Ampliación del PSIS de la CTP, tras un completo análisis de las infraestructuras existentes y de la demanda del mercado logístico y de transporte por las empresas, se plantean diferentes alternativas, señalando como mejor opción la creación de un Nodo Bipolar integrado por el Centro Logístico de Noáin y la Ciudad del Transporte de Pamplona, que deberán aprovechar sus potencialidades complementándose (no en competencia) mutuamente.

A partir de esta premisa, la Propuesta de Actuación del Proyecto de Integración de la Intermodalidad en Pamplona, plantea la optimización del Centro de Noáin, mediante una reordenación total del área que permitirá un mejor aprovechamiento del espacio y la reordenación de la CTP eliminando el espacio intermodal. La Terminal de Noáin se encuentra en la actualidad con un nivel de utilización muy por debajo de su capacidad y con una gran disponibilidad de superficie.

Justifica tal propuesta señalando que el Centro Logístico de Noáin, a tan solo 4-5 Km de la CTP y acceso directo por carretera, cuenta con una gran potencial para ajustarse a las nuevas demandas del mercado, tanto por la adecuación de sus instalaciones técnicas ferroviarias

(ancho doble, longitudes útiles de la vía hasta 750 m, etc) como por el incremento de rendimiento de los espacios existentes (reestructuración de usos e integración de oferta de naves polivalentes ligadas al uso ferroviario) y la posibilidad de adopción de un modelo de gestión más competitivo.

Por otra parte, la intermodalidad directa a la CTP en la manera que está planteada implica limitaciones operativas y técnicas:

- La superficie disponible en la 4ª fase de la CTP no permite vías de longitud útil superior a 450 m, cuando lo deseable es alcanzar hasta 750 m.
- La conexión ferroviaria de la 4ª fase está contemplada mediante un nuevo ramal ferroviario de ancho ibérico y electrificado, que parte de vía general, con una longitud aproximada de 1.500 m y una inversión estimada de unos 3 millones de euros. Este ramal no resolvería todas las necesidades pues estaría limitado al ancho ibérico y sólo facilitaría el acceso directo en sentido Alsasua-Castejón, lo que haría que los trenes procedentes de Castejón tuvieran que realizar un cambio de sentido de la marcha en Noáin, con sus consiguientes implicaciones operativas.
- Alternativamente, un ramal ferroviario de conexión directa desde el Centro Logístico de Noáin a la CTP en ancho doble (ibérico y UIC) implicaría el desarrollo de una longitud de trazado de aproximadamente 5 Km y una inversión entorno a 12 millones de euros (estimación 2010). Operativamente dependería de Noáin, desde donde se realizarían las maniobras de acceso solventando la problemática de salir a vía general, de la solución anterior.

El planteamiento de complementariedad CTP-CLN (Centro Logístico de Noáin) y la vocación de participar de la intermodalidad en el desarrollo integrado de ambas Áreas, favorece el desarrollo de servicios compartidos entre ambas áreas logísticas (acarreos entre ambos puntos, facilidad de uso de las instalaciones de un Área por los ubicados en la otra, etc.), de manera que se potencien la una a la otra.

Por todo ello, queda justificada la eliminación de la previsión de una plataforma intermodal en la Ciudad del Transporte de Pamplona.

Por otra parte, si en un futuro se considerara necesario dotar al área de una plataforma intermodal, ésta podría ubicarse en los terrenos situados al Este de la actual CTP, emplazamiento adecuado para una posible ampliación de la Ciudad del Transporte o para cualquier otra área de actividad económica, en la que reservar un espacio con dimensión adecuada para ello (cuestión que como se verá más adelante no se resuelve correctamente en la CTP). Para posibilitar esta alternativa, se ha reservado al sur de la 4ª fase de la Ciudad del Transporte una superficie y forma adecuada para permitir el paso de un ramal ferroviario.

7.2.- JUSTIFICACIÓN DE LA ELIMINACIÓN DE LA ZONA LOGÍSTICO-INTERMODAL DE LA CIUDAD DEL TRANSPORTE

La CTP contempla la ordenación de unas manzanas destinadas a "uso logístico-intermodal", en las que se prevé la construcción de dos naves con acceso ferroviario directo y servicios especializados de transporte combinado.

Esta actividad está totalmente vinculada a la plataforma intermodal y sin ella, pierde todo el sentido.

Las naves con acceso ferroviario directo se orientan a operadores logísticos y proveedores vinculados a grandes industrias del área de Navarra e incluso de un área superior, que utilicen estas instalaciones para establecer almacenes reguladores de las mercancías que sirven a sus clientes.

Se trata de un área específica de instalaciones especializadas, destinada a operadores logísticos y centros de distribución de empresas, cuya actividad consiste en el depósito en las instalaciones de las mercancías, realizando sobre ellas las operaciones de administración, control, preparación de pedidos y entrega al cliente, así como actividades de valor añadido.

El Centro Logístico de Noáin mediante la optimización del espacio del que dispone en la actualidad, podrá albergar funciones relacionadas con la transferencia modal de mercancías, el Proyecto de Integración de la Intermodalidad en Pamplona, además del intercambio modal de mercancías, propone los siguientes usos para el CLN:

- Área Logística Intermodal Asociada. Se trata de un área con edificaciones logísticas dotadas de accesibilidad ferroviaria directa, en la que se realizan funciones de logística, distribución y transformación.

- CIS (Centro Integrado de Servicios): Es un ámbito de cualificación del área, en el que se pueden situar los servicios de administración del Centro Logístico, oficinas para empresas del sector (operadores ferroviarios y logísticos), servicios públicos a empresas, restauración, etc.

- Aparcamiento de Vehículos Pesados: Es, fundamentalmente, un área en la que se pueden instalar servicios a los vehículos (aparcamiento de vehículos pesados, talleres, surtidores de gasóleo, empresas relacionadas con el transporte, etc.), con las dotaciones concretas que se desee desarrollar.

Todo ello suplirá ampliamente a la dotación de Uso Logístico-Intermodal prevista en la Ciudad del Transporte, quedando justificada la eliminación de esta previsión.

7.3.- JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN Y TIPOLOGÍA DE LA ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE DE LA CIUDAD DEL TRANSPORTE

La ordenación prevista en la Ciudad del Transporte de Pamplona contempla la revisión de un grupo de manzanas destinadas a "uso logístico polivalente", con cabida para naves de diversa tipología que albergarían usos relacionados con el almacenamiento. En concreto, en la 4ª fase están previstas edificaciones en macla, esto es, agrupación de, máximo, cuatro parcelas con sus correspondientes edificios, a los que se permite adosarse formando una macla concentrada en el interior de la manzana, de manera que optimiza los espacios libres privados en los dos frentes de esquina.

Si bien, señala el propio PSIS, la Zona Logística Polivalente debe permitir compatibilizar en el tiempo y en el espacio las necesidades funcionales de cada una de las actividades que se puedan desarrollar en el sector logístico, por lo que tiene un carácter funcional abierto.

La suma de las superficies de la 3ª y 4ª Fases de la Ciudad del Transporte prevén unos 484.00 m² de suelo destinado a Zona Logística Polivalente, de los cuales 249.961 m² son en tipología de pabellón modular y 234.321 m² en edificación aislada. La superficie de la 4ª Fase a modificar es de 92.807 m² de suelo destinado a Zona Logística de tipología pabellón modular.

La 3ª Fase, completamente urbanizada, tiene disponible 91.600 m² de suelo de uso logístico en tipología de pabellón modular y unos 125.500 m² de suelo de uso logístico en edificación aislada, lo que suman un total de 217.100 m² aproximadamente de suelo neto vacante en esta fase ya ejecutada.



Por tanto, parece que la posible demanda de suelo destinado a uso logístico en esta tipología queda cubierta con el suelo existente y la modificación planteada no supone ninguna limitación para nuevas implantaciones.

Por otra parte, las previsiones de la CTP no cubren una posible demanda logística en parcelas de gran tamaño, superiores a los 25.000 m², tal como aquí se plantea.

Señalar, que esta tipología de parcela no requiere del sistema viario que se había previsto en el PSIS de Ampliación de la Ciudad del Transporte, siendo suficiente el viario existente en el límite con la 2ª fase, por lo que se suprime la estructura viaria planteada.

En cualquier caso, si en un futuro fuera necesario disponer de más suelo destinado a diferentes tipologías de tipo logístico, la ordenación de la 3ª fase ha contemplado una posible ampliación al Este, dejando las oportunas conexiones y reservas viarias.

Por último, en cuanto a la tolerancia de usos planteada en las parcelas de uso logístico, hasta un 40% para el uso "equipamiento" e "infraestructuras", señalar que lo que se pretende es dar cabida a dotaciones e infraestructuras de carácter comarcal, que habitualmente cuentan con dificultades para su implantación en otros emplazamientos dado sus necesidades de superficie.

La localización, accesibilidad desde la red exterior, actividad principal así como la capacidad de las infraestructuras de la Ciudad del Transporte le confieren unas características adecuadas para este tipo de implantaciones de ámbito comarcal.

La normativa de la presente Modificación de PSIS, define como uso "Equipamiento" aquellas actividades de naturaleza dotacional de servicio a la población, incluidas las edificaciones e instalaciones vinculadas a los mismos. Se distinguen las siguientes clases de equipamientos: educativo, cultural, administrativo, recreativo-ocio, sanitario, asistencial, deportivo, religioso y servicios comunitarios.

La normativa de la presente Modificación de PSIS, define como uso "Infraestructuras" los espacios destinados a albergar instalaciones y construcciones relacionadas con las infraestructuras urbanas de carácter colectivo, su generación, transformación, tratamiento y transporte. Se distinguen las siguientes clases: redes y servicios urbanos.

7.4.-ADECUACIÓN AL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL POT 3 ÁREA CENTRAL

El espacio objeto de modificación se encuentra en el Área Polinuclear Central de Navarra, dentro del espacio identificado como Área Metropolitana de Pamplona, ámbito vertebrador a escala suprarregional y espacio de relación (Puerta de Navarra) de la Región-Ciudad de Navarra con el contexto territorial de las regiones españolas y europeas próximas.

El Modelo de Desarrollo Territorial (MDT) del POT 3 para la Subárea es el siguiente (resumen recogido en la ficha correspondiente a la Subárea 10.4 Área Metropolitana de Pamplona):

- La excelencia y el impulso de las infraestructuras del transporte garantizan la pertenencia al sistema urbano supraregional y la función de Pamplona como espacio central y articulador del conjunto de la Comunidad Foral.

- El impulso de actividades económicas de alto valor añadido y la creación y consolidación de equipamientos y servicios de calidad aseguran el papel de Pamplona como “puerta de Navarra” y Capital de la región.

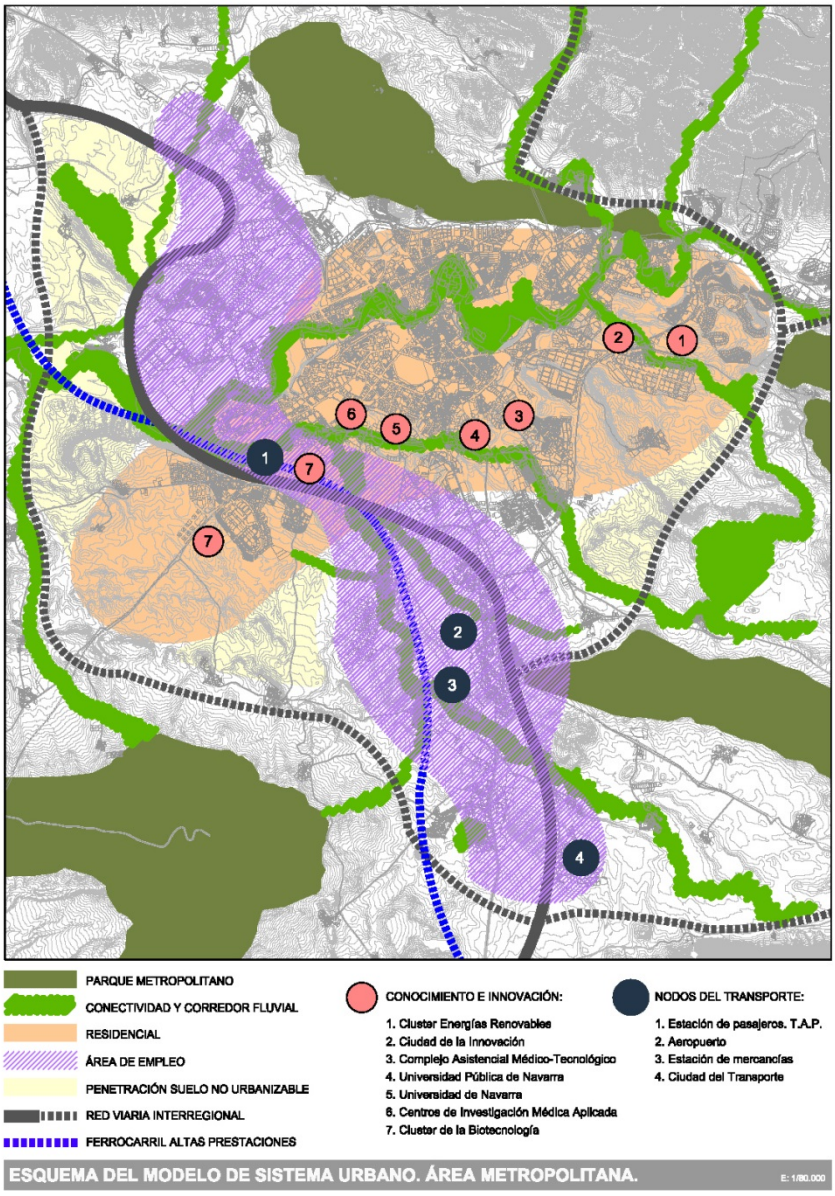
- La definición de los elementos estructurantes de la ciudad avalan la formación de un desarrollo urbano vertebrado cuya evolución quedaría refrendada por la creación de un Ente Administrativo con competencias urbanísticas para el conjunto del Área Metropolitana.

- La conservación de la biodiversidad del territorio como parte del patrimonio cultural de Navarra, y la integración de estos activos en la estructura de la ciudad, constituyen medidas de integración medioambiental y paisajística acordes con los principios del desarrollo urbano sostenible.

- La aplicación de los principios de compacidad, continuidad y complejidad, colaboran igualmente, a la idea de procurar un desarrollo urbano sostenible.

- Medidas dirigidas a procurar un desarrollo funcional más equilibrado de la ciudad.

- Prospectiva de población año 2025: 352.500 habitantes.



Como se puede comprobar en la imagen, el área ocupada por la Ciudad del Transporte de Pamplona se identifica como un Área de Empleo en el que destaca como “Nodo de Transporte” la Ciudad del Transporte.

Respecto a la distribución espacial y a los criterios de implantación de áreas de actividad económica, los POT fijan dos líneas y tipo de determinaciones:

1. El **valor de posición del territorio**, reconociendo a determinados espacios un carácter estratégico para la implantación de estas actividades, dada su posición relativa

respecto a líneas de flujo y comunicación, proximidad a infraestructuras, nodos urbanos de cierta entidad,... Son las identificadas gráficamente como Áreas de Empleo.

2. El **Modelo de Desarrollo Territorial**, en función del cual se reconoce a determinados espacios la capacidad de acoger actividad y empleo, al servicio del desarrollo y vertebración del territorio. Vienen asociados a núcleos vertebradores del sistema urbano.

En ambos casos, el espacio cumple esos requisitos, su posición respecto a las líneas de flujo, infraestructuras, etc. y su localización en un espacio vertebrador del sistema urbano como es el Área Metropolitana de Pamplona, susceptible de acoger actividad económica supralocal.

Por otra parte, la localización concreta de las áreas de actividad o empleo, de acuerdo con lo que el POT establece, debe tomar en consideración además de su valor de posición territorial, condiciones topográficas y ambientales, su accesibilidad y la existencia o previsión de redes de infraestructuras técnicas y transporte, cuestiones todas ellas que también se verifican en la implantación propuesta.

Se recoge a continuación los criterios orientativos que establece el POT para la implantación de las nuevas grandes áreas de actividad (Art. 47.3):

a) Se situarán en zonas cuya topografía no precise de grandes movimientos de tierras, y que cuenten con infraestructuras suficientes o la posibilidad de su extensión razonable desde redes generales próximas existentes o previstas, sin necesidad de acudir a soluciones técnicas excepcionales.

b) Su implantación y desarrollo se llevarán a cabo evitando al máximo las afecciones ambientales y/o paisajísticas, con la introducción en su caso de las medidas correctoras oportunas, cuidándose especialmente la integración del área en su entorno próximo.

c) La concepción y ordenación de estas nuevas áreas de actividad económica, así como, en su caso, la reforma o ampliación de las existentes, ofrecerán en cuanto a sus usos el grado de flexibilidad y versatilidad suficientes como para permitir su adaptación a usos y actividades cambiantes y no siempre fácilmente predecibles.

d) En el sentido indicado y por criterios de funcionalidad resulta aconsejable la utilización de trazados ortogonales en áreas sin mayores dificultades orográficas y sumamente versátiles en orden a la posible fragmentación o fusión de parcelas.

e) La lógica de formación y desarrollo de las áreas responderá al principio de ocupación progresiva del suelo previamente preparado cuya urbanización, siguiendo ese mismo principio cautelar de proporcionar una oferta secuencial de suelo, será también escalonada

con objeto de minimizar impactos y racionalizar las actuaciones evitando tejidos vacantes e inconclusos.

f) Se regularán las invariantes constructivas y acabados, garantizando, al hacerlo, tanto la calidad arquitectónica y material del conjunto como una cierta homogeneidad formal del mismo.

En resumen, la localización de un área de actividad económica, como es la que aquí se plantea, se ajusta a los criterios del POT.

Procedería analizar si dentro de esta área la sustitución del espacio, destinado inicialmente en parte a estación intermodal de mercancías, también se ajusta a las determinaciones del POT.

Los objetivos recogidos por el POT3 para el desarrollo de la Red de Áreas Logísticas de Navarra son los siguientes:

- Dar a conocer la importancia de las infraestructuras logísticas para favorecer el desarrollo económico de Navarra y dar respuesta a las directrices Europeas en cuanto a comodalidad.

- Evitar duplicidades e ineficiencias en este tipo de proyectos que suponen inversiones intensivas de capital, optimizando las infraestructuras existentes y por planificar a fin de estimular la mejor cooperación público privada en sus fases de concepción, diseño, promoción y comercialización.

- Servir de referencia a toda planificación territorial que a cualquier nivel de la administración se realice y por tanto a cualquier iniciativa privada.

El objetivo que aquí nos interesa es el que destaca la importancia de *evitar duplicidades o ineficiencias, optimizando las infraestructuras existentes*. Esta cuestión ha sido ampliamente desarrollada en el primero de los puntos de este apartado: **Justificación eliminación del Área Intermodal,** basado en el estudio del Proyecto de Integración del Nodo Intermodal en el Área de Pamplona, encargado por ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), ANL (Agencia Navarra del Transporte y la Logística) y la CTP (Sociedad Ciudad del Transporte de Pamplona S.A.), en el que se descarta la implantación de la estación intermodal por esta misma razón.

No obstante, si en un futuro la demanda fuera otra que la actual, se ha reservado una amplia franja destinada a Sistema General Reserva Infraestructuras al sur de la actuación, de manera que permita el paso de un ramal ferroviario que pueda dar servicio intermodal al área.

Lo que permitiría además, desarrollar la estación intermodal con las condiciones que en su momento se requieran, ya que el actual espacio reservado, no las ofrece.

Respecto a la supresión de suelo destinado al resto de usos, como ya se ha justificado en el segundo de los apartados, el espacio destinado a Zona Logístico-Intermodal de la CTP, desaparecido la estación intermodal, pierde por completo de sentido y por tanto, no procede hacer en este apartado de adecuación al POT mayor valoración.

Sobre la modificación planteada en relación al uso logístico, señalar que la propuesta pretende únicamente un cambio en la tipología, manteniendo el uso logístico dominante.

Y por último, respecto a los "Principios y criterios generales para la ordenación urbanística municipal o sectorial", determinación orientativa del POT (Art.82), destacar:

a) *La ordenación urbanística local atenderá a criterios de sostenibilidad, de forma que el desarrollo urbano de los núcleos responda a los principios de compacidad- proximidad, complejidad funcional, eficiencia energética y cohesión social.*

Con la propuesta, se incorpora una nueva tipología al área, generando cierta complejidad funcional que contribuye a la complementariedad entre usos así como a la mejora de la competitividad del área.

7.5.- ORDENACIÓN PROPUESTA: CUMPLIMIENTO RESERVAS DE SUELO PARA DOTACIONES PÚBLICAS

Las superficies que resultan de la nueva ordenación son las siguientes:

SUPERFICIES GENERALES	
4ª Fase PSIS	396.194 m²
ÁMBITO MPSIS	**419.334 m²**
ZV 2ª Fase a compensar	23.144 m²

SUPERFICIES POR USOS	
Zonas Verdes	49.795 m²
Viario	2.962 m²
Sistema Local Reserva Viaria	339 m²
Sistema General Reserva Infraestructuras	26.867 m²
Viario e infraestructuras	30.168 m²
Equipamiento	0 m²
Zona Logística	311.210 m²
Zona verde privada de uso público	5.020 m²
Parcela Privada	316.230 m²
TOTAL	**396.194 m²**

Las determinaciones sobre espacios dotacionales y de servicios que establece el TRLFOTU (Art. 55) son:

> *3. El Plan General Municipal deberá definir la red de dotaciones públicas de cada municipio, conformada por parques, jardines, zonas verdes, zonas deportivas y de recreo y expansión pública, equipamientos y dotaciones comunitarias adecuadamente distribuidas en el conjunto de los sectores urbanos y urbanizables del municipio, de modo que se garantice el máximo equilibrio de servicio y de complementariedad. Los terrenos que integren esta red de dotaciones públicas deberán ser de dominio y uso públicos, sin perjuicio de las fórmulas concertadas que se fijen con los particulares para su mantenimiento y conservación. Los módulos sobre este tipo de dotaciones serán los siguientes:*
>
> *...*
>
> *c) En polígonos industriales o de servicios, al menos el 10 por 100 del total del sector se destinará a grandes zonas verdes, cuya ubicación será coherente con el conjunto de la ordenación, evitándose su acumulación en zonas residuales y marginales.*

El planeamiento que establezca la ordenación pormenorizada fijará justificadamente la superficie que se destine a equipamiento polivalente en suelo urbanizable y/o urbano no consolidado de uso industrial o de servicios.

4. ….

La previsión de aparcamientos para vehículos en suelo urbanizable y/o urbano no consolidado de uso industrial o de servicios dependerá de las tipologías de las parcelas y actividades que se prevean emplazar en dichos suelos.

…

El Gobierno de Navarra, mediante decreto foral, podrá establecer, con carácter general, módulos de aparcamientos en función de las distintas tipologías industriales o de servicios, y de las necesidades que generen los usos concretos que se contengan en la ordenación urbanística.

Respecto a los aparcamientos, el DF 85/95 establece:

I) Zonas industriales divididas en parcelas de dimensión media inferior a 1.500 m²: 1 plaza por cada 70 m2 de superficie construida en espacios de uso público.

II) Zonas industriales divididas en parcelas de dimensión media superior a 1.500 m² e inferior a 3.000 m²: 1 plaza por cada 100 m² de superficie construida en espacios de uso público.

III) Zonas industriales divididas en parcelas de dimensión media superior a 3.000 m² e inferior a 5.000 m²: 1 plaza por cada 150 m² de superficie construida en espacios de uso público.

IV) Zonas industriales divididas en parcelas de dimensión media superior a 5.000 m² e inferior a 20.000 m²: 1 plaza por cada 200 m² de superficie construida en espacios de uso público.

V) Zonas industriales divididas en parcelas de dimensión media superior a 20.000 m²: no será necesario prever plazas de aparcamiento ubicadas en espacio público.

VI) Zonas de actividad terciaria, excepto grandes establecimientos comerciales: 1 plaza por cada 50 m² de superficie construida en espacios de uso público.

En base a ello, los requerimientos para el área a ordenar son los siguientes:

RESERVAS CESIONES. MÍNIMOS LEGALES	
Zona verde (39.619 m² + 23.144 m²)	62.763 m²
Equipamiento público	A justificar
Aparcamiento en espacio de uso público	0 plazas

Respecto a la zona verde, la modificación del PSIS contempla un total de 72.939 m² (49.795 m² + 23.144 m²), esto es, 10.176 m² por encima del mínimo exigido.

Medidos los espacios de zonas verdes que cuentan con una dimensión > 15 m., la superficie la superficie que resulta es de 64.945 m², deducidos los 23.144 m² de la 2ª Fase, tenemos 41.801 m², cifra que sigue siendo superior al 10% de la superficie del Sector (39.619 m²) y la ordenación cumple con los mínimos legales de reserva de zona verde.

Respecto al suelo destinado a aparcamiento público, en el ámbito de la modificación, no se prevé ninguna nueva plaza de aparcamiento en suelo de uso público, si bien el área cuenta con las 188 plazas disponibles en la Avenida de Navarra, localizadas en el frente de las nuevas parcelas de uso logístico y que en la actualidad, por situarse en la trasera de las naves que dan frente a la Calle de Italia, están totalmente desaprovechadas.

De acuerdo con la legislación vigente, el área a ordenar, por tratarse de una *zona dividida en parcelas de dimensión media superior a 20.000 m², no tiene la obligación de prever plazas de aparcamiento ubicadas en espacio público*. Es habitual en esta tipología que las parcelas cuenten con aparcamiento en su interior en función de sus propias necesidades.

Así lo recoge la normativa de la presente modificación del PSIS, que establece la obligación de que las parcelas dispongan en su interior, debidamente delimitado, espacio suficiente para el aparcamiento de vehículos que su actividad demande.

Por último, en relación con la parcela destinada a equipamiento público, la legislación no establece ningún tipo de estándar, determinando que será el instrumento de ordenación pormenorizada el que fije la cuantía de esta cesión de forma justificada.

En este caso, en el que se está ordenando un área logística con parcelas de grandes dimensiones, al igual que sucede con el suelo destinado a aparcamiento de uso público, se considera que no es necesaria tal cesión, ya que este tipo de gran empresa no demanda ningún equipamiento que deba ser promovido por las administraciones públicas, suelo que, a la vista de las experiencias en polígonos industriales, suelen permanecer vacantes durante años, debiendo ser adecentadas y mantenidas por el erario público.

La eliminación de la obligación en la legislación de la disposición automática de parcelas cuya superficie suponga un porcentaje mínimo de los nuevos suelos industriales y de servicios a ordenar precisamente pretende evitar este tipo de situaciones en las que los Ayuntamientos obtienen unas parcelas inservibles que no se destinan a usos públicos porque requerirían la inversión de recursos públicos más necesarios en otras localizaciones y tampoco pueden ser destinadas a usos privados por lo que permanecen vacantes desde la implantación de los polígonos.

Prueba de ello son el suelo destinado a sistema local de equipamiento comunitario polivalente (21.829 m²) de la 3ª fase de la Ciudad del Transporte se encuentra vacante.

Por otra parte, el régimen de usos del uso logístico polivalente en gran parcela señala como tolerados el "Equipamiento" y las "Infraestructuras", porque pueden coexistir con el principal y los compatibles.

Por tanto, se considera justificada la suficiencia de suelo destinado a equipamiento público en el área.

7.6.- COEFICIENTES DE HOMOGENEIZACIÓN DE USOS

El Aprovechamiento Tipo se define a partir del aprovechamiento global homogeneizado por coeficientes de homogeneización de la edificabilidad asignada para los distintos usos y tipos constructivos.

La presente Modificación de PSIS fija los coeficientes de homogeneización de usos atendiendo a los valores de mercado (art. 102 TRLFOTU) y teniendo en cuenta los coeficientes del PSIS original.

El valor del suelo urbanizado se ha determinado mediante la aplicación del Método Residual Estático, considerando los precios de venta y construcción de edificaciones similares a las ordenadas por este planeamiento.

Para determinar el valor residual del suelo, nos basamos en lo establecido en el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo, y el Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley del Suelo.

El valor de repercusión de suelo conforme a la vigente legislación es el que sigue:

> *2. Los valores de repercusión del suelo de cada uno de los usos considerados a los que hace referencia el apartado anterior, se determinarán por el método residual estático de acuerdo con la siguiente expresión:*

$$VRS = Vv/K - Vc$$

Siendo:

VRS = Valor de repercusión del suelo en euros por metro cuadrado edificable del uso considerado.
Vv = Valor en venta del metro cuadrado de edificación del uso considerado del producto inmobiliario acabado, calculado sobre la base de un estudio de mercado estadísticamente significativo, en euros por metro cuadrado edificable.

K = Coeficiente que pondera la totalidad de los gastos generales, incluidos los de financiación, gestión y promoción, así como el beneficio empresarial normal de la actividad de promoción inmobiliaria necesaria para la materialización de la edificabilidad.

Dicho coeficiente K, que tendrá con carácter general un valor de 1,40, podrá ser reducido o aumentado de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Podrá reducirse hasta un mínimo de 1,20 en el caso de terrenos en situación de urbanizado destinados a la construcción de viviendas unifamiliares en municipios con escasa dinámica inmobiliaria, viviendas sujetas a un régimen de protección que fije valores máximos de venta que se aparten de manera sustancial de los valores medios del mercado residencial, naves industriales u otras edificaciones vinculadas a explotaciones económicas, en razón de factores objetivos que justifiquen la reducción del componente de gastos generales como son la calidad y la tipología edificatoria, así como una menor dinámica del mercado inmobiliario en la zona.

b) Podrá aumentarse hasta un máximo de 1,50 en el caso de terrenos en situación de urbanizado destinados a promociones que en razón de factores objetivos como puedan ser, la extraordinaria localización, la fuerte dinámica inmobiliaria, la alta calidad de la tipología edificatoria, el plazo previsto de comercialización, el riesgo previsible, u otras características de la promoción, justifiquen la aplicación de un mayor componente de gastos generales.

Vc = Valor de la construcción en euros por metro cuadrado edificable del uso considerado. Será el resultado de sumar los costes de ejecución material de la obra, los gastos generales y el beneficio industrial del constructor, el importe de los tributos que gravan la construcción, los honorarios profesionales por proyectos y dirección de las obras y otros gastos necesarios para la construcción del inmueble.

Todos los valores deberán estar referidos a la fecha que corresponda según el objeto de la valoración en los términos establecidos en el apartado 2 del artículo 21 del texto refundido de la Ley de Suelo.

Para determinar cada uno de los valores debidos a diferentes costes y gastos a aplicar en la fórmula de cálculo, estableceremos unos porcentajes referidos todos ellos al coste de ejecución material –CEM-:

- Coste de construcción: Corresponde al coste de construcción por contrata, esto es, la suma de los costes de ejecución material de la obra CEM, sus gastos generales, en su caso, y el beneficio industrial del constructor:
  - Gastos generales ..... 6% CEM
  - Beneficio Industrial .....10% CEM
  - Total..... **16% CEM**

- Tributos que gravan la construcción:
  - Los impuestos no recuperables y aranceles necesarios para la formalización de obra nueva ..... 2% CEM
  - Los costes de las licencias y tasas de construcción ..... 5% CEM
  - Total..... **7% CEM**

- Honorarios profesionales por proyectos y dirección de obras:
  - Los honorarios técnicos por proyectos y dirección de las obras..... 10% CEM
  - Total..... **10% CEM**

- Gastos necesarios para la construcción del inmueble:
  - Seguros de la edificación ..... 1% CEM
  - Total ..... **1% CEM**

Sumados los diferentes porcentajes tenemos = 16 + 7 + 10 + 1 = **34 CEM**

Respecto al coeficiente K, considerando la tipología del área, de acuerdo al Reglamento de Valoraciones, estimaremos el valor más bajo de los señalados, esto es, 1,20.

Aplicados estos porcentajes sobre la fórmula de cálculo del valor de repercusión de suelo, nos queda como sigue:

VRS = Vv/1,20 – 1,34 x CEM

A partir de la fórmula obtenida, se fijan los valores de venta y costes de construcción para cada uno de los usos previstos por el planeamiento, dando como resultado el valor de repercusión de suelo por metro cuadrado construido para cada tipo de actividad.

Valor de mercado (Valor de Venta Vv) de los usos considerados:

Vv Valor venta m² const. Logístico polivalente edificación en macla .....570 €/m²
Vv Valor venta m² const. Logístico polivalente edif. aislada gran parcela .....450 €/m²

Coste de construcción (CEM) de los usos considerados:

CEM Coste construcción m² Logístico polivalente edificación en macla .....239 €/m²
CEM Coste construcción m² Logístico polivalente edif. aislada gran parcela .....200 €/m²

Aplicada la fórmula para determinar el valor de repercusión antes calculada, obtenemos los siguientes resultados:

VR Logístico polivalente edificación en macla .....155 €/m²
VR Logístico polivalente edif. aislada gran parcela .....107 €/m²

Tomando como uso característico fijado por el PSIS, logística polivalente edificación en macla, al que se le asigna la unidad, se calculan los coeficientes:

Cu (Logístico polivalente edificación en macla) = 155/155 = 1
Cu (Logístico polivalente edif. aislada gran parcela) = 107/155 = 0,70

8.- REFERENCIA AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE

El planeamiento urbanístico vigente en el ámbito de actuación es la Modificación del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la Ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona, S.A., promovido por la Sociedad Ciudad del Transporte de Pamplona, S.A., aprobado por Acuerdo de 27 de febrero de 2006, del Gobierno de Navarra (publicación anuncio aprobación definitiva BON 30/03/2006, publicación de la Normativa BON 08/01/2007).

Este documento modifica el Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la Ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona, promovido por la sociedad Ciudad del Transporte de Pamplona, S.A., aprobado por Acuerdo de 26 de julio de 2004, del Gobierno de Navarra (publicación anuncio aprobación definitiva BON 20/08/2004, publicación de la Normativa BON 22/04/2016).

Ambos documentos (Ampliación CTP y Modificación de la Ampliación de la CTP) ya incluyen en su ordenación los terrenos de la 2ª Fase de la Ciudad del Transporte destinados a espacio libre público-zona verde y que pasan a formar parte de la 4ª Fase con diferente destino, por tanto, no consideramos como "planeamiento vigente" el PSIS de la CTP en sus 1ª y 2ª Fases -ni modificaciones posteriores- puesto que estos terrenos ya quedaban regulados a través de la última Modificación del PSIS de 2006.

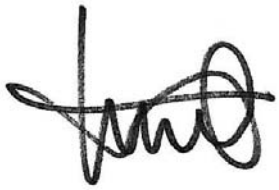
En Pamplona, julio de 2019

Redactoras:



Fdo. Dña. Teresa Nebreda Artieda

arquitectura **& urbanismo**



Fdo. Dña. María Urtasun Larrat. Arquitecta

normativa

modificación del PSIS

de la ampliación de la

CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA

ámbito: 4ª fase

INDICE

I.-DISPOSICIONES GENERALES 3

Art. 1.-Ámbito de Aplicación. 3
Art. 2.-Marco Legal de referencia. 3
Art. 3 -Vigencia. 3
Art. 4.-Instrumentos de Desarrollo del Plan. 3
Art. 5.-Proyectos de Urbanización. 3
Art. 6.-Determinaciones de carácter estructurante. 3
Art. 7.- Calificación Pormenorizada. 4
Art. 8.-Unidad de ejecución y sistema de actuación 4
Art. 9.-Plazos para el cumplimiento de los deberes urbanísticos 4
Art. 10.-Aprovechamiento Tipo. 4
Art. 11.-Aprovechamiento susceptible de Apropiación. 5

II.-NORMAS GENERALES 5

Art. 12.-Usos admisibles / Carácter logístico. 5
Art. 13.-Reglamentación sectorial. 5
Art. 14.-Prevención contra incendios. 5
Art. 15.-Actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas. 5
Art. 16.-Seguridad y Salud en el trabajo. 5
Art. 17.-Accesibilidad. 5
Art. 18.-Plan de vigilancia y seguimiento ambiental. 5
Art. 19.- Eficacia y eficiencia energética 5

III.-ORDENANZAS DE URBANIZACIÓN, EDIFICACIÓN Y USOS EN LAS ZONAS Y SISTEMAS 6

1.-DEFINICIÓN DE CONCEPTOS Y PARÁMETROS GENÉRICOS. 6

Art. 20.-Alineaciones oficiales. 6
Art. 21.-Alineaciones máxima de cierre de parcela. 6
Art. 22.-Rasantes oficiales. 6
Art. 23.-Línea de edificación. 6
Art. 24.-Rasantes interiores. 6
Art. 25.-Altura de la edificación. 6
Art. 26.-Ocupación de la edificación. 6
Art. 27.-Superficie construida sobre rasante. 6
Art. 28.-Superficie construida bajo rasante / sótanos y semisótanos. 7
Art. 29.-Distribución de la edificabilidad por parcela. 7

2.-DETERMINACIONES COMUNES. 7

Art. 30.-Condiciones de los proyectos de urbanización. 7
Art. 31.-Aparcamientos. 7
Art. 32.-Cierre de parcela. 8

Art. 33.-Espacios libres privados. 8
Art. 34.-Condiciones constructivas y de calidad de las edificaciones e instalaciones. 8
Art. 35.-Condiciones de los taludes de la urbanización. 9
Art. 33.-Integración paisajística y ambiental. 9

3.-ORDENANZA ESPECÍFICA DE LA ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE (ZLP) 9
Art. 36 9
Art. 37.-Condiciones de Uso (ZLP-EA-GP) 9
Art. 38.-Tipo de Ocupación (ZLP-EA-GP) 11
Art. 39.-Sistema de Ordenación (ZLP-EA-GP) 11
Art. 40.-Condiciones de Parcela (ZLP-EA-GP) 11
Art. 41.-Condiciones de Edificación (ZLP-EA-GP) 11
Art. 42.-Tipos de edificios (ZLP-EA-GP) 11
Art. 43.-Edificabilidad (ZLP-EA-GP) 11
Art. 44.-Condiciones Complementarias (ZLP-EA-GP) 11
Art. 45.-Condiciones de Gestión (ZLP-EA-GP) 12

4.-ORDENANZA ESPECÍFICA DEL SISTEMA GENERAL RESERVA DE INFRAESTRUCTURAS (SGRI) 12
Art. 46. Sistema General Reserva de Infraestructuras (SGRI) 12

5.-LIMITACIONES A LA PROPIEDAD SEGÚN LEY 38/2018, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO 12
Art. 47 12

ANEXO.- SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS **15**

I.-DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1.-Ámbito de Aplicación.

Las presentes Ordenanzas serán de aplicación en el ámbito definido por la Modificación del PSIS para la Ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona correspondiente a la "4ª fase", para todas las obras, instalaciones y actividades que hayan de realizarse en el mismo.

Art. 2.-Marco Legal de referencia.

El P.S.I.S. se inscribe en al ámbito del Plan Municipal de Noáin -Valle de Elorz- y en el contexto del Plan de Ordenación Territorial POT 3 Área Central.

Art. 3 -Vigencia.

La vigencia del presente documento será indefinida, desde la fecha siguiente a la de la publicación de su aprobación definitiva en el Boletín Oficial de Navarra, hasta que se apruebe definitivamente otro documento urbanístico de igual o mayor rango que lo sustituya.

Art. 4.-Instrumentos de Desarrollo del Plan.

Además de los preceptivos Proyectos de Urbanización y de Edificación, para el desarrollo del P.S.I.S se contempla la posibilidad de redactar Estudios de Detalle y Proyectos de Parcelación, para los casos en que se planteen proyectos o promociones unitarias para ámbitos parciales.

Art. 5.-Proyectos de Urbanización.

El desarrollo de las infraestructuras del PSIS se efectuará mediante el Proyecto de Urbanización oportuno.

Podrán, de forma justificada, introducirse variaciones en las rasantes definitivas de los viales, pero no podrán modificarse las alineaciones establecidas.

Recogerán de forma íntegra y pormenorizada todas las medidas preventivas y correctoras incluidas en el Estudio de Afecciones Medioambientales, de acuerdo con el Programa de Vigilancia Ambiental contemplando en el PSIS de la Ampliación de la Ciudad del Transporte.

Tendrán en cuenta la Ley Foral de Supresión de Barreras físicas y sensoriales, y los decretos que la desarrollan.

Se podrá autorizar la Ejecución simultánea de la urbanización y de la edificación, siempre que corresponda a una fase completa y coherente de aquella.

Art. 6.-Determinaciones de carácter estructurante.

Clasificación: Suelo Urbanizable.

Uso Global: Industrial.

Delimitación de Sectores: S-1, coincidente con el ámbito objeto del presente documento.

Sistemas generales: Sistema General Reserva Infraestructuras (26.867 m²).

Edificabilidad máxima: 217.821 m² de uso logístico en gran parcela

- Criterios y condiciones básicas de ordenación para el Sector:
    - Zonas verdes: se restituirá la zona verde existente al norte del área, no computando en el total de espacios libres públicos requeridos para el Sector.
    - El PSIS contemplará en sus previsiones el "Estudio Informativo del Proyecto de la nueva red ferroviaria en la Comarca de Pamplona: eliminación del bucle ferroviario y nueva estación intermodal", así como las limitaciones a la propiedad que regula la Ley del Sector Ferroviario.

Si a raíz de un nuevo Estudio Informativo se modificara esta previsión, el PSIS se ajustará a las nuevas condiciones y, de no verse afectado por las reservas ferroviarias tras el nuevo Estudio, la zona reservada para el ramal ferroviario pasará a formar parte de las zonas verdes del Sector.

- Se preverán las oportunas reservas viarias que posibiliten la conexión con la red exterior en la forma en la que prevé el documento de Modificación de la Ampliación del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la Ciudad del Transporte (aprobado por Acuerdo de 27 de febrero de 2006, del Gobierno de Navarra).

Art. 7.- Calificación Pormenorizada.

Se establecen las siguientes Zonas y Sistemas:

- Zona Logística Polivalente.
- Zona Logística Polivalente de Uso Público
- Sistema Local de Vialidad.
- Sistema Local de Espacios libres-Zonas Verdes.
- Sistema Local de Reserva Viaria

Art. 8.-Unidad de ejecución y sistema de actuación

Se define una única unidad de ejecución UE-1 para la que se prevé el sistema de actuación Expropiación.

Art. 9.-Plazos para el cumplimiento de los deberes urbanísticos

Se establece un plazo de ocho años para el cumplimiento de los deberes de cesión, equidistribución y urbanización de la Unidad de Ejecución delimitada.

Art. 10.-Aprovechamiento Tipo.

El ámbito de la presente Modificación del PSIS (4ª fase) se configura como una única Área de Reparto.
El Aprovechamiento Tipo se define a partir del aprovechamiento global homogenizado por distintos coeficientes de ponderación de la edificabilidad asignada para los distintos usos y tipos constructivos.
El cociente entre el Aprovechamiento global homogenizado y la superficie total del ámbito determinan el Aprovechamiento Tipo.

Cuadro de Aprovechamiento Tipo.

USO	SUPERFICIE CONSTRUIDA m^2C	COEFICIENTE DE HOMOGENIZACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA HOMOGENIZADA
Industrial logístico polivalente en gran parcela Edificación aislada.	217.821	0,7	152.475 m^2c
Total	**217.821 m^2c**		**152.475 m^2c**

0.5498 m^2/m^2	**0.3848 m^2/m^2**
Aprovechamiento bruto	**Aprovechamiento tipo**

Art. 11.-Aprovechamiento susceptible de Apropiación.

El aprovechamiento susceptible de apropiación será el 90% del aprovechamiento tipo, o el que resulte aplicable según la normativa vigente.

El 10% restante será objeto de cesión al ayuntamiento.

II.-NORMAS GENERALES

El Plan Municipal de Noain será el contexto amplio de regulación para los aspectos no explícitos en las presentes normas.

Art. 12.-Usos admisibles / Carácter logístico.

El carácter especializado y temático de la CTP se preservará, en cuanto a los usos admisibles, respetando la relación pormenorizada de usos y actividades permitidas en las respectivas zonas y sistemas.

Art. 13.-Reglamentación sectorial.

Para su autorización, todas las actividades constructivas o funcionales estarán sometidas al cumplimiento de las distintas normativas sectoriales vigentes que les sean de aplicación.

De forma concreta y explícita se justificará la adecuación a los siguientes aspectos:

Art. 14.-Prevención contra incendios.

Se respetará y cumplimentará lo dispuesto en la legislación vigente en la materia.

Art. 15.-Actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas.

Se respetará y cumplimentará lo dispuesto en la legislación vigente en la materia.

Art. 16.-Seguridad y Salud en el trabajo.

Se respetará y cumplimentará lo dispuesto en la legislación vigente en la materia.

Art. 17.-Accesibilidad.

En los proyectos de urbanización y edificación se garantizarán las condiciones de accesibilidad de las vías públicas y de los edificios, dando cumplimiento a la legislación en materia de accesibilidad.

Art. 18.-Plan de vigilancia y seguimiento ambiental.

En el transcurso de las obras de urbanización y en las de acondicionamiento y desarrollo de las actividades productivas, se respetará el Plan de Vigilancia y Seguimiento ambiental para garantizar el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras incluidas en el Estudio de Afecciones Medioambientales del PSIS de la Ampliación de la Ciudad del Transporte y posterior Modificación.

Art. 19.- Eficacia y eficiencia energética

Las urbanizaciones y edificaciones contemplarán medidas de eficacia y eficiencia energética de acuerdo a lo que establezca la correspondiente legislación.

III.-ORDENANZAS DE URBANIZACIÓN, EDIFICACIÓN Y USOS EN LAS ZONAS Y SISTEMAS

1.-DEFINICIÓN DE CONCEPTOS Y PARÁMETROS GENÉRICOS.

Art. 20.-Alineaciones oficiales.

Son las que se determinan en los planos de ordenación y definen los límites entre los espacios parcelados –parcelas netas industriales y parcelas netas de los sistemas locales-, y la trama continua de viales comunitarios –sistema local de vialidad-.

Servirán de referencia para el resto de parámetros de regulación: control de parcelas, retranqueos de la edificación, etc.

Art. 21.-Alineaciones máxima de cierre de parcela.

Son las que se determinan en los planos de ordenación y define el límite entre el espacio de uso público y uso privado cuando éste no coincide con la alineación oficial.

Art. 22.-Rasantes oficiales.

Son las que se determinan en los planos de ordenación y definen las cotas altimétricas pormenorizadas de la trama viaria comunitaria. Servirán de referencia común para los espacios parcelados –edificación, accesos, cierres, etc-.

Art. 23.-Línea de edificación.

Se define por la línea de intersección de los edificios con el terreno y se denomina línea de fachada en los tramos que dan frente al vial de acceso.

Estarán referidas a las alineaciones oficiales y condicionadas por distintos retranqueos respecto a estas.

Art. 24.-Rasantes interiores.

Son las cotas altimétricas interiores de parcela que sirven de referencia para la altura de las edificaciones y están relacionadas en cada caso con la rasante oficial exterior.

Art. 25.-Altura de la edificación.

Es la dimensión vertical medida desde el punto medio de las líneas de edificación hasta la cara inferior del cierre de cubierta, o cara inferior de la estructura principal de la cubierta, en el caso de naves.

También se define por el número máximo de plantas permitido.

Art. 26.-Ocupación de la edificación.

Es la superficie resultante de la proyección sobre el plano horizontal del terreno de todas las edificaciones de la parcela.

Se define para cada zona un porcentaje máximo.

Art. 27.-Superficie construida sobre rasante.

Es la suma de las superficies de las diferentes plantas de la edificación por encima de la rasante interior en una parcela determinada.

Se expresa en m2c de la edificación que puede realizarse sobre las parcelas resultantes.

Las edificaciones sobre la cubierta, casetones, etc., destinadas a alojar servicios e instalaciones comunes no consumirán edificabilidad.

Art. 28.-Superficie construida bajo rasante / sótanos y semisótanos.

Es la suma de las superficies de las diferentes plantas de la edificación por debajo de la rasante interior en una parcela determinada.

Tiene un límite de ocupación coincidente con el porcentaje de ocupación de la edificación sobre rasante.

Esta superficie no consumirá aprovechamiento en ningún caso, siempre que no se sobrepase la altura de un metro medido desde la mencionada rasante hasta la parte inferior del forjado de planta baja.

Art. 29.-Distribución de la edificabilidad por parcela.

La edificabilidad neta asignada a la unidad de ejecución podrá distribuirse entre las parcelas de forma no proporcional a la superficie de cada una de las parcelas resultantes.

2.-DETERMINACIONES COMUNES.

Art. 30.-Condiciones de los proyectos de urbanización.

Los proyectos de urbanización que definirán el viario comunitario, los espacios libres y las zonas verdes, respetarán las alineaciones oficiales pudiendo, de forma justificada, modificar las rasantes para un mayor ajuste y coherencia global.

Se realizará un Proyecto General de Urbanización de todo el Centro, o en su defecto, un Proyecto de urbanización para cada una de las fases establecidas en el presente P.S.I.S., pudiéndose acometer la ejecución de sus obras en sucesivas partes conforme al Plan de Etapas que se defina.

La redacción del Proyecto de Urbanización y su ejecución serán de iniciativa pública, aunque podrán ser desarrollados por una entidad concesionaria.

El Proyecto de Urbanización deberá resolver el enlace de los servicios urbanísticos.

Para su redacción se cumplirán las normativas existentes o que puedan desarrollar organismos municipales y públicos afectados.

Asimismo, se irá acompañando la ejecución de la urbanización con la de las bandas de zonas verde o deportivas limítrofes, de forma que no se produzca un desfase excesivo en la realización de estas últimas y se asegure en todo momento una terminación estéticamente correcta del conjunto urbanizado.

El mantenimiento de la urbanización hasta su recepción definitiva es una obligación de la empresa contratista.

Se adoptarán las medidas necesarias para garantizar la presión del agua en las bocas de incendio, en las condiciones que a tal efecto se requiera, debiéndose incluir, así mismo, como documento constitutivo del proyecto un informe de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona sobre el particular.

Art. 31.-Aparcamientos.

Los aparcamientos de vehículos pesados se dispondrán en el interior de las parcelas privadas y en las especializadas para tal uso, prohibiéndose en el viario comunitario.

Los aparcamientos de vehículos ligeros se dispondrán de forma sistemática en los viales comunitarios y en el interior de las parcelas.

Las dimensiones de cada plaza o serán inferiores a 2,20x4,50 m.

Dada la dimensión mínima de la parcela no se establece la obligatoriedad de un número de plazas de aparcamiento por superficie construida, si bien, las parcelas dispondrán en su interior, debidamente delimitado, espacio suficiente para el aparcamiento de vehículos que su actividad demande.

Art. 32.-Cierre de parcela.

Todas las parcelas privadas podrán disponer de un cierre en todo su perímetro, salvo en el frente de aquellas en las que se define una "Alineación máxima de cierre de parcela", en cuyo caso, el cierre de parcela podrá disponerse en dicha alineación y no en el perímetro de parcela.

En los casos en que las parcelas linden con regatas, el cierre se retranqueará 5 m., dejando una franja de servidumbre.

El cierre, con una altura total de 2 m., se compondrá de un zócalo de hormigón visto de 60 cm. de altura y de malla de acero galvanizado y plastificado en color verde hasta la altura total, garantizándose la permeabilidad visual sin ningún cierre complementario.

Se permitirá la modificación de estas condiciones mínimas de cierre, siempre aumentando su calidad, cuando se efectúe un proyecto unitario en el ámbito de una manzana como mínimo.

Art. 33.-Espacios libres privados.

Los espacios interiores de parcela libres de edificación podrán albergar instalaciones propias de las actividades al aire libre, como las complementarias al aparcamiento y abastecimiento de vehículos, carga y descarga, etc.

La urbanización de estos espacios se efectuará conforme a las rasantes y materiales que se establezcan en el proyecto de urbanización y si este no las definiera se realizara sin distorsionar su relación con las rasantes oficiales ni con la homogeneidad material del conjunto.

Los aterrazamientos y el tratamiento superficial definitivo interior de las parcelas destinadas a naves aisladas, se definirán e incorporarán al proyecto técnico que documente la solicitud de licencia de obras y de actividad.

La edificación en una parcela conllevará, necesariamente, la realización previa o simultánea de las obras de urbanización de la misma (explanación, accesibilidad y servicios), siempre de acuerdo al desarrollo unitario o por fases del Proyecto de Urbanización.

La zona identificada en planos como ZLPUP Zona Logística Polivalente Uso Público, constituye una superficie de parcela privada con uso público, no podrá vallarse debiendo estar accesible en todo momento. Se acondicionará como zona verde si bien, no formará parte del sistema de espacios públicos libres del área y su mantenimiento corresponderá a los propietarios de las parcelas. Se trata de una servidumbre que deberá recogerse como carga en las parcelas resultantes.

Art. 34.-Condiciones constructivas y de calidad de las edificaciones e instalaciones.

Se exigirá en los preceptivos proyectos de ejecución de las obras la garantía del cumplimiento de las correctas prácticas y soluciones constructivas, así como de todas las normas técnicas y de calidad vigentes en el sector de la construcción y de las instalaciones.

Así mismo será exigible a todos los proyectos el nivel de definición exhaustivo y suficiente para garantizar la calidad compositiva y de materiales del conjunto de la obra, incluyendo medianeras, fachadas traseras, edificios secundarios y cierres.

Los proyectos de obras de nueva edificación en el área podrán tener los siguientes ámbitos:

a) La totalidad de una zona o manzana, desarrollable por fases.
b) La totalidad de una manzana, siempre que las condiciones particulares de la edificación correspondiente lo permitan.
c) En una parcela igual o superior a la mínima especificada en las condiciones particulares de la edificación correspondiente.

Art. 35.-Condiciones de los taludes de la urbanización.

Los taludes que se formen en la urbanización, producto de la adecuación del suelo natural a las rasantes resultantes deberán tener una pendiente máxima de 2,5H/1V. Su revegetación se realizará en cada caso mediante las técnicas más adecuadas. Para garantizar la no degradación de los mismos y fomentar su afianzamiento y estabilidad se realizará la plantación de especies de hoja perenne (confieras) configurada por planta joven distribuida por su superficie.

Art. 33.-Integración paisajística y ambiental.

El proyecto de urbanización de los espacios libres públicos procurará la integración paisajística del perímetro de la Ciudad del Transporte de Pamplona en su extremo sur y la integración ambiental de la regata-acequia procedente de la Sierra de Alaitz que cruza de sur a norte el ámbito de actuación.

3.-ORDENANZA ESPECÍFICA DE LA ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE (ZLP)

Art. 36

En el ámbito de la presente Modificación de PSIS únicamente se podrá desarrollar un modelo de ocupación, determinado por el carácter aislado de sus edificaciones y la dimensión de sus parcelas.

Es el siguiente: ZONA DE EDIFICACIÓN AISLADA EN GRAN PARCELA. ZLP-EA-GP: Edificio o grupo de edificios aislados en parcela única de gran tamaño.

Art. 37.-Condiciones de Uso (ZLP-EA-GP)

Uso principales, compatibles y tolerados

Usos Principales. (ZLP-EA-GP)

- Almacenamiento, incluyendo las actividades correspondientes al subsistema logístico de distribución física: almacenamiento, envasado, embalaje, transporte, manutención, etc.
- Atención a flota
- Consolidación y fragmentación de cargas

Usos compatibles (ZLP-EA-GP)

- Talleres y locales de reparación de vehículos, repuestos o maquinaria auxiliar, de uso propio.
- Locales de exposición o venta de vehículos, repuestos o maquinaria auxiliar, de uso propio.
- Cantina de empresa.
- Oficina de explotación de las empresas.
- Actividades correspondientes al subsistema logístico de producción: montaje de componentes, pintura y acabado, mezcla, etc.
- Aparcamiento de vehículos pesados.
- Actividades de control de calidad, paletización, “picking” y preparación de pedidos, embalaje, empaquetado y etiquetado, premontaje o ensamblaje de componentes, sustitución de elementos defectuosos.

Las del último apartado se entienden como “actividades de valor añadido” y se definen como aquellas actividades de transformación que se realizan sobre un producto básico, aquel que sale de la última etapa productiva de un proceso industrial, para llegar al producto final, aquél que está listo para ser entregado al cliente o consumidor.

Al constituir previsiblemente un sector de actividades en auge, se permitirá su consideración como uso principal.

Del mismo modo, los usos vinculados a los talleres y locales de reparación de vehículos se podrán considerar como uso principal en parcela autónoma, siempre que la Sociedad Promotora determine un área especializada para ello.

La superficie máxima edificable correspondiente a estos usos compatibles no superará el 25% del total en cada parcela.

Usos Tolerados. (ZLP-EA-GP)

- Son tolerados los usos "Equipamiento" e "Infraestructuras", porque pueden coexistir con el principal y los compatibles. La totalidad de la superficie destinada a estos usos no superarán el 40% de la superficie de parcelas del ámbito de la Zona ZLP-EA-GP.

  Se entiende por uso "Equipamiento" las actividades de naturaleza dotacional de servicio a la población, incluidas las edificaciones e instalaciones vinculadas a los mismos. Se distinguen las siguientes clases de equipamientos:

  a) Educativo: Que comprende la formación intelectual de las personas mediante la enseñanza dentro de cualquier nivel reglado, las guarderías, las enseñanzas no regladas y la investigación.
  b) Cultural: Que comprende la custodia, transmisión, investigación y exhibición de las artes y conocimientos.
  c) Administrativo: Cuando el servicio corresponde a las actividades terciarias que se dirigen como función principal a prestar servicios administrativos, técnicos, financieros, de información u otros, realizados básicamente a partir del manejo y transmisión de información, bien a las empresas o a los particulares, sean éstos de carácter público. Se incluyen en esta categoría actividades puras de oficina que consumen un espacio propio e independiente.

     Se consideran oficinas de carácter público, las de la Administración Central, o Local y sus Organismos Autónomos, organizaciones asociativas, y otras que presenten características adecuadas a la definición anterior.
  d) Recreativo - Ocio: Que comprende el fomento del ocio y el recreo de las personas mediante actividades lúdicas.
  e) Sanitario: Que comprende la prestación de asistencia médica y servicios quirúrgicos, en régimen ambulatorio o con hospitalización. Se excluyen los que se presten en despachos profesionales.
  f) Asistencial: Que comprende la prestación de asistencia no específicamente sanitaria a las personas, mediante los servicios sociales.
  g) Deportivo: Cuando se destinan a la dotación de instalaciones para la práctica del deporte por los ciudadanos y al desarrollo de su cultura física.
  h) Religioso: Que comprende la celebración de los diferentes cultos.
  i) Servicios comunitarios: Incluye las instalaciones de los cuerpos de seguridad, bomberos, estaciones de autobuses, cocheras de vehículos municipales, etc.

  Se entiende por uso "Infraestructuras" los espacios destinados a albergar instalaciones y construcciones relacionadas con las infraestructuras urbanas de carácter colectivo, su generación, transformación, tratamiento y transporte. Se distinguen las siguientes clases:

  a) Redes: Son las redes de infraestructuras necesarias para el funcionamiento de la ciudad, así como pequeñas instalaciones que conllevan.
  b) Servicios urbanos: Son aquéllos que requieren grandes instalaciones urbanas, como: depuradoras, depósitos de almacenamiento o regulación, estaciones de bombeo, potabilizadoras,

centros de transformación o producción eléctrica, centros de recogida, tratamiento y gestión de residuos, etc.

No se tolerarán los usos de almacenamiento de sustancias peligrosas en cantidades superiores a los umbrales que clasificarían al almacenamiento como un nivel superior según el Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre.

Art. 38.-Tipo de Ocupación (ZLP-EA-GP)

Edificación aislada y retranqueada respecto a los límites de la parcela.

Art. 39.-Sistema de Ordenación (ZLP-EA-GP)

Por Edificación Aislada en Parcela.

Art. 40.-Condiciones de Parcela (ZLP-EA-GP)

Superficie mínima: 25.000 m2

Frente mínimo 90 m.

Condiciones de subdivisión: Respeto a los parámetros mínimos.

Art. 41.-Condiciones de Edificación (ZLP-EA-GP)

Ocupación de parcela. Desarrollo de la edificación de forma aislada en el interior de la parcela, retranqueada respecto a sus límites, y en su caso, fuera de la zona verde privada.

Porcentaje máximo de ocupación sobre rasante: 65%

Porcentaje máximo de ocupación bajo rasante: 65%

Retranqueos mínimos a viales: 15m

Retranqueos mínimos a otros linderos: 5m

Patios: libres.

Art. 42.-Tipos de edificios (ZLP-EA-GP)

Altura máxima sobre rasante: 15 m.

Altura máxima bajo rasante: 3 m.

Número de plantas máximo sobre rasante: 3

Número de plantas máximo bajo rasante: 1

Altura libre interior mínima: 2,5 m

Se podrán autorizar alturas mayores que las máximas permitidas cuando por necesidades de la actividad la empresa así lo precise, previa justificación en el proyecto objeto de licencia.

Art. 43.-Edificabilidad (ZLP-EA-GP)

Edificabilidad máxima: 217.821 m²c

(No computa la edificabilidad bajo rasante)

Art. 44.-Condiciones Complementarias (ZLP-EA-GP)

De los Espacios libres privados.

En los Espacios libres interiores se permiten marquesinas de protección ancladas a la edificación, con un vuelo máximo de 4m, sin ningún paño vertical y con una altura mínima de 5m.

De los edificios:

Composición libre.

Vuelos prohibidos sobre las bandas de retranqueo mínimo obligatorio.

Cubiertas: Composición libre dentro de la envolvente definida por la pendiente máxima.
Instalaciones por encima de la cubierta: Las que se justifiquen por motivo de la actividad.

Art. 45.-Condiciones de Gestión (ZLP-EA-GP)

La parcelación de planos es indicativa, definiéndose inicialmente las parcelas como manzanas cerradas de superficie, para permitir la distribución de parcelas según las necesidades de las implantaciones, pero siempre con los criterios de mínima superficie y frente mínimo exigidos.
En ulteriores parcelaciones, se permite la agrupación y segregación de parcelas, siempre que cumplan dichas condiciones de mínimos.
Todas las parcelas tendrán garantizado el acceso desde el viario público.

4.-ORDENANZA ESPECÍFICA DEL SISTEMA GENERAL RESERVA DE INFRAESTRUCTURAS (SGRI)

Art. 46. Sistema General Reserva de Infraestructuras (SGRI)

Se define como Sistema General de Reserva de Infraestructuras el espacio que servirá, en su caso, como soporte físico para la futura ejecución de infraestructuras de comunicación (viaria y ferroviaria).
Puesto que se trata de un sistema general, se cederá el suelo, si bien, la ejecución de cada una de las infraestructuras (viaria y ferroviaria) corresponderá al organismo competente.
Si en el momento de llevarse a cabo la urbanización del ámbito no está prevista la ejecución de dichas infraestructuras, el espacio definido como SGRI se urbanizará como zona verde, no computando a efectos de cesiones.

5.-LIMITACIONES A LA PROPIEDAD SEGÚN LEY 38/2018, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO

Art. 47

De conformidad con lo establecido en la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la presente Modificación de PSIS debe incluir la nueva infraestructura prevista en el "Estudio Informativo del Proyecto de la nueva red ferroviaria en la Comarca de Pamplona: eliminación del bucle ferroviario y nueva estación intermodal", y debe respetar las limitaciones a la propiedad establecidas en la legislación sectorial ferroviaria.
Las limitaciones a la propiedad, considerando que se trata de un suelo urbanizable con ordenación pormenorizada, son las siguientes:

1. Zona de dominio público.

   Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de cinco metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación (*).

   En la zona de dominio público, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 30 del Reglamento del Sector Ferroviario, sólo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

2. Zona de protección.

La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el punto anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a ocho metros de las aristas exteriores de la explanación.

En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización, en cualquier caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria. En particular, podrá hacerlo para cumplir cualquiera de los fines siguientes:

a) Encauzar y canalizar aguas que ocupen o invadan la línea ferroviaria.

b) Depositar temporalmente, apartándolos de la vía, objetos o materiales que se encuentren sobre la plataforma de la línea ferroviaria y constituyan peligro u obstáculo para la circulación.

c) Estacionar temporalmente material móvil que no resulte apto para circular, por avería u otra causa.

d) Establecer conducciones vinculadas a servicios de interés general, si no existieran alternativas al trazado de las mismas.

e) Almacenar temporalmente maquinaria, herramientas y materiales destinados a obras de construcción, reparación o conservación de la línea ferroviaria o de sus elementos funcionales e instalaciones.

f) Aprovechar, para uso exclusivo del ferrocarril, recursos geológicos, previa la obtención, en su caso, de las autorizaciones que correspondan.

g) Establecer temporalmente caminos de acceso a zonas concretas de la línea ferroviaria que requieran las obras de construcción, reparación o conservación de la línea y de sus elementos funcionales e instalaciones o el auxilio en caso de incidencia o accidente.

h) Acceder a puntos concretos de la línea ferroviaria en caso de incidencia o accidente.

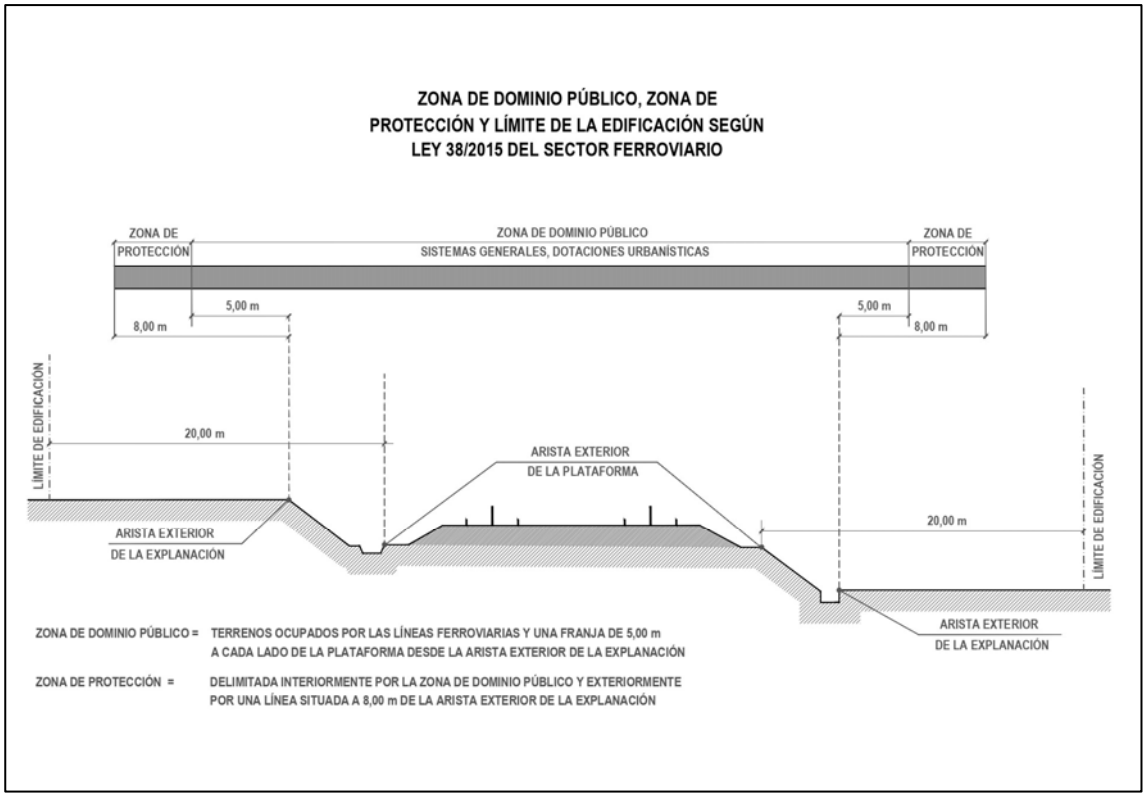
i) Integrar, en zonas urbanas, el ferrocarril mediante obras de urbanización derivadas del desarrollo del planeamiento urbanístico.

3. Línea límite de edificación.

La línea límite de edificación se sitúa a veinte metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.

En la franja comprendida entre la línea ferroviaria hasta la línea límite de edificación queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario.

(*) La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural. En aquellos casos en los que las características del terreno no permitan definir la arista exterior de la explanación, conformará dicha arista exterior una línea imaginaria, paralela al eje de la vía, situada a una distancia de tres metros medidos, perpendicularmente a dicho eje, desde el borde externo del carril exterior.



La documentación gráfica que incorpora la presente Modificación de PSIS identifica estos elementos.

- Zona de dominio público
- Zona de protección
- Línea límite de edificación

Si se tramitara un nuevo Estudio Informativo que modificara esta previsión, el PSIS se ajustará a las nuevas condiciones y, de no verse afectado por las reservas ferroviarias tras el nuevo Estudio, la zona reservada para el ramal ferroviario pasará a formar parte de las zonas verdes del Sector.

ANEXO.- SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

La totalidad del ámbito del Plan Sectorial se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Pamplona. En particular, el ámbito se encuentra principalmente afectado por la Superficie de Limitación de Alturas del Localizador del Sistema de Aterrizaje Instrumental (LLZ IPN), Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra ILS YZ RWY 15 y la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra VOR RWY 33.

Las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Pamplona determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), incluidas las grúas de construcción y similares; modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.) así como el gálibo de viario o vía férrea.

Según el artículo 10 del Decreto 584/72 de servidumbres aeronáuticas en su actual redacción, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Pamplona queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y pueda suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculten para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:

a) Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos de tal índole que puedan inducir turbulencias
b) El uso de luces, incluidos proyectores o emisores láser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error
c) Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.
d) Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.
e) Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.
f) Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.
g) El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.

Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas

aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme a lo previsto en el art. 16 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.

Las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de la propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacuase no generará ningún tipo de derecho a indemnización.

Las infraestructuras viarias tendrán en cuenta las servidumbres aeronáuticas, evitando que la señalización, postes, carteles, etc., o el gálibo de los vehículos invadan dichas superficies, que podrían provocar perturbaciones en las señales radioeléctricas para la navegación aérea.

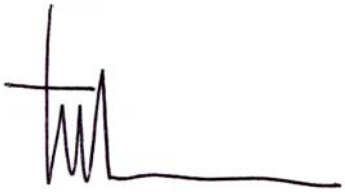
En la instalación de líneas de transporte de energía eléctrica, en particular la línea de alta tensión denominada “Línea 66 KV Área Proyectada” recogida en el plano de ordenación 4 “Infraestructuras” (ver PSIS Ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona) se ha de asegurar que en ningún caso vulneren la normativa relativa a las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Pamplona. Lo mismo se ha de aplicar para los aerogeneradores que es su caso pudieran instalarse, debido a su gran altura, en la que se ha de incluir la longitud de sus palas, las infraestructuras de telecomunicaciones, tales como antenas de telefonía y enlaces de microondas, y demás estructuras que por su funcionamiento precisen ser ubicadas en plataformas elevadas. Previamente a la ejecución de dichas líneas o infraestructuras debrá obtenerse resolución expresa favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 de Servidumbres Aéreas.

En caso de que la “Línea 66 KV Área Proyectada” vulnerase las servidumbres aeronáuticas, deberá quedar acreditado por AESA que se garantiza la seguridad y, de manera, significativa, la regularidad de las operaciones aéreas mediante un estudio aeronáutico que presente el promotor y sea técnicamente informado por Aena, de acuerdo con las excepciones contempladas en los artículos 7º y 9º del Decreto 584/72, sobre Servidumbres Aeronáuticas, en su actual redacción.

La ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores -incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72, en su actual redacción.

En Pamplona, julio de 2019

Redactoras:



Fdo. Dña. Teresa Nebreda Artieda
arquitectura **& urbanismo**



Fdo. Dña. María Urtasun Larrat. Arquitecta

acreditación de la propiedad del suelo

modificación del PSIS

de la ampliación de la

CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA

ámbito: 4ª fase

nota informativa de dominio y de cargas

ACREDITACIÓN DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

REGISTRO DE LA PROPIEDAD DE AOIZ
NOTA INFORMATIVA DE DOMINIO Y DE CARGAS

Fecha 4/7/2018
Hora 09:16
Solicitud 1444 / 2018

Solicitante: Navarra de Suelo y Vivienda SA

Interés Legítimo: Investigación Jurídica sobre el objeto, su titularidad ó limitaciones.

Finca: 13610 de ELORZ
Creada por Agrupación de 74-5921,Creada por Agrupa
C.R.U./IDUFIR: 31022000468338

DATOS REGISTRALES

Tomo 3400 Libro 229 Folio 55

DESCRIPCION
PARCELA (FASE 4) DE LA CIUDAD DEL TRANSPORTE, en jurisdicción de Noáin, Valle de Elorz, que ocupa una superficie de cuatrocientos doce mil doscientos un metros cuadrados. Linda: Norte, viales de la Segunda Fase de la Ciudad del Transporte, parcela Fase 3 de la Ciudad del Transporte y parcela 186 del Polígono 4; Sur, parcelas 189 y 190 del Polígono 4, parcelas 104,105, 137 y 149 del Polígono 13; Este, parcela Fase 3 de la Ciudad del Transporte, parcela 283 del Polígono 5 y parcela 137 del Polígono 13; y Oeste, viales de la Segunda Fase de la Ciudad del Transporte, parcelas 186, 189 y 190 del Polígono 4, parcelas 104, 105, 137 y 149 del Polígono 13.

TITULARES ACTUALES

Nombre..... : AGENCIA NAVARRA DEL TRANSPORTE Y LA LOGISTICA SA
DNI/NIF..... : C.I.F. A31357908
Título .....: Agrupación
Naturaleza Derecho : Propiedad
Fecha del Título ..: 21-07-2006
Autoridad .....: JOSÉ JAVIER CASTIELLA RODRÍGUEZ
Sede Autoridad ....: PAMPLONA
Inscripción .....: 1ª de fecha 18-06-2010

Cargas

Afección

Afecta durante el plazo de CUATRO AÑOS al pago de la liquidación que por el Impuesto en su caso se gire, habiendo sido declarada EXENTA en autoliquidación, según nota al margen de la inscripción 5ª de la finca nº 5921; 2ª de las fincas nºs 8457, 8459, 8460, 8487, 13026, 13030, 13060; 1ª de las fincas nºs 13568, 13570, 13572, 13574, 13576, 13578, 13580, 13582 y 13592; 1ª y 2ª de las fincas nºs 13584, 13586, 13588 y 13590; y 6ª de la finca nº 5899, de fecha 22 de abril de 2010.

Las fincas nºs 13584, 13586 y 13588 se hallan gravadas con la siguiente: **Servidumbre de paso**, para acceso rodado y peatonal de las 1ª y 2ª fases de la Ciudad del Transporte a la 4ª fase de la ciudad del Transporte, en ambos sentidos. Esta servidumbre de paso se establece en toda la vía principal, de norte a sur, y los viales que parten de la misma dirección hacia el Este con la anchura que, en su caso, fuere pertinente para los accesos citados. Linda por los cuatro vientos con el resto de la finca matriz (finca registral 9459). Predios recíprocamente sirvientes y dominantes: 1) La finca registral nº 9459. 2) Fincas expropiadas para la 4ª fase de la Ciudad del Transporte, concretándose en el futuro en la que resulte de ser elementos comunes de ésta.

La finca nº 13590 se halla gravada con la siguiente: **Servidumbre de paso de línea eléctrica** para la 4ª fase de la Ciudad del Transporte. Forma parte integrante de una obra lineal de aproximadamente 1530 metros de longitud y 10 metros de anchura con 11 apoyos, sin perjuicio de posibles modificaciones no sustanciales de los mismos que podrá efectuarse sin necesidad de nuevo acuerdo de las partes o por simple voluntad del beneficiario de la servidumbre

podrán cambiarse los citados trazados. Arranca del vértice suroeste de la 4ª fase de la Ciudad del Transporte y va en dirección oeste hasta el término municipal de Beriain. Predios sirvientes: los que han sido objeto de expropiación para la 4ª fase y la finca nº9459 en cuanto resultado de la expropiación. Beneficiaria de la Expropiación: "Ciudad del Transporte de Pamplona, S.A.".

En escritura autorizada ante el Notario de Pamplona, don José Javier Castiella Rodríguez, el día veintiuno de julio de dos mil seis, que motivó la inscripción 1ª de fecha 18 de junio de 2010.

Afección

Afecta durante el plazo de CUATRO AÑOS al pago de la liquidación que por el Impuesto en su caso se gire, quedando liberada por la cantidad de 778,65 EUROS pagada en autoliquidación, según nota al margen de la inscripción 1ª. Aoiz a 18 de Junio de 2.010.

SIN ASIENTOS PENDIENTES

Es NOTA SIMPLE INFORMATIVA expedida conforme al Artº. 332 y 354 a) del Reglamento Hipotecario, y está prohibida la incorporación de sus datos a ficheros o bases informáticas, incluso citando su procedencia.

MUY IMPORTANTE: A los efectos del Reglamento General de Protección de Datos 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (en adelante, "RGPD"), queda informado:
-De conformidad con lo dispuesto en la solicitud de publicidad registral, los datos personales expresados en la misma han sido y serán objeto de tratamiento e incorporados a los Libros y archivos del Registro, cuyo responsable es el Registrador, siendo el uso y fin del tratamiento los recogidos y previstos expresamente en la normativa registral, la cual sirve de base legitimadora de este tratamiento.
-Conforme al art. 6 de la Instrucción de la Dirección General de los Registros y del Notariado de 17 de febrero de 1998, el titular de los datos queda informado que los mismos serán cedidos con el objeto de satisfacer el derecho del titular de la/s finca/s o derecho/s inscritos en el Registro a ser informado, a su instancia, del nombre o de la denominación y domicilio de las personas físicas o jurídicas que han recabado información respecto a su persona o bienes.
El periodo de conservación de los datos se determinará de acuerdo a los criterios establecidos en la legislación registral, resoluciones de la Dirección General de los Registros y del Notariado e instrucciones colegiales. En el caso de la facturación de servicios, dichos periodos de conservación se determinarán de acuerdo a la normativa fiscal y tributaria aplicable en cada momento. En todo caso, el Registro podrá conservar los datos por un tiempo superior a los indicados conforme a dichos criterios normativos en aquellos supuestos en que sea necesario por la existencia de responsabilidades derivadas de la prestación servicio.
La información puesta a su disposición es para su uso exclusivo y tiene carácter intransferible y confidencial y únicamente podrá utilizarse para la finalidad por la que se solicitó la información. Queda prohibida la transmisión o cesión de la información por el usuario a cualquier otra persona, incluso de manera gratuita.
De conformidad con la Instrucción de la Dirección General de los Registros y del Notariado de 17 de febrero de 1998 queda prohibida la incorporación de los datos que constan en la información registral a ficheros o bases informáticas para la consulta individualizada de personas físicas o jurídicas, incluso expresando la fuente de procedencia.
En cuanto resulte compatible con la normativa específica y aplicable al Registro, se reconoce a los interesados los derechos de acceso, rectificación, supresión, oposición, limitación y portabilidad establecidos en el RGPD citado, pudiendo ejercitarlos dirigiendo un escrito a la dirección del Registro. Del mismo modo, el usuario podrá reclamar ante la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD): www.agpd.es. Sin perjuicio de ello, el interesado podrá ponerse en contacto con el delegado de protección de datos del Registro, dirigiendo un escrito a la dirección dpo¿cor?pme.es

********** FIN DE LA NOTA INFORMATIVA **********

cédulas parcelarias

ACREDITACIÓN DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000001627415KL

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** ORIZ

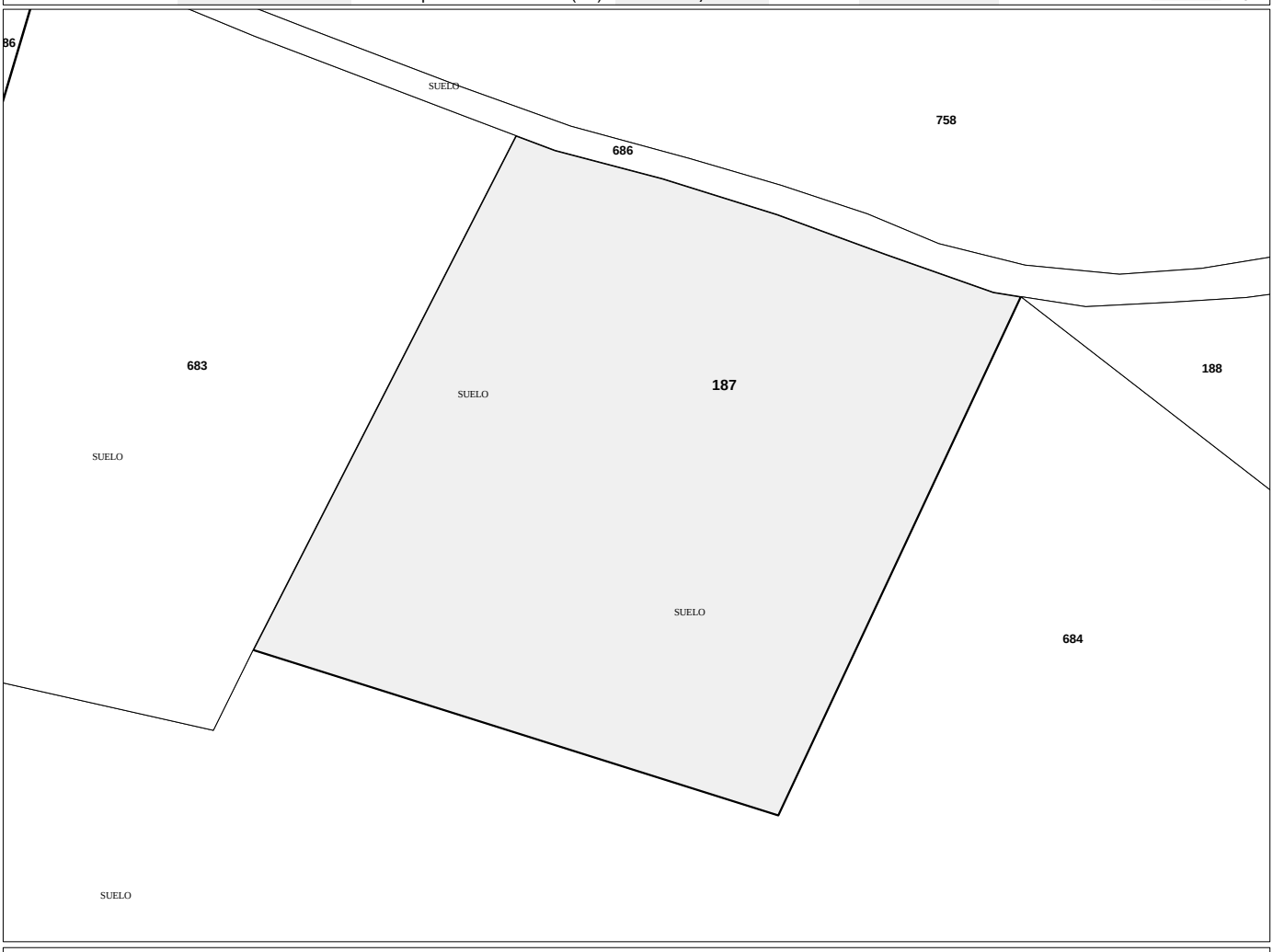
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/VVWEQ9UW2Q**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	187	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	6.354,52		SUELO	89.141,07

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano 141/6-6/2-3/C-7 Superficie de Parcela (m²) 6.354,51 Escala: 1:1000 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre). Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 3100000000001627416LB

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** ORIZ

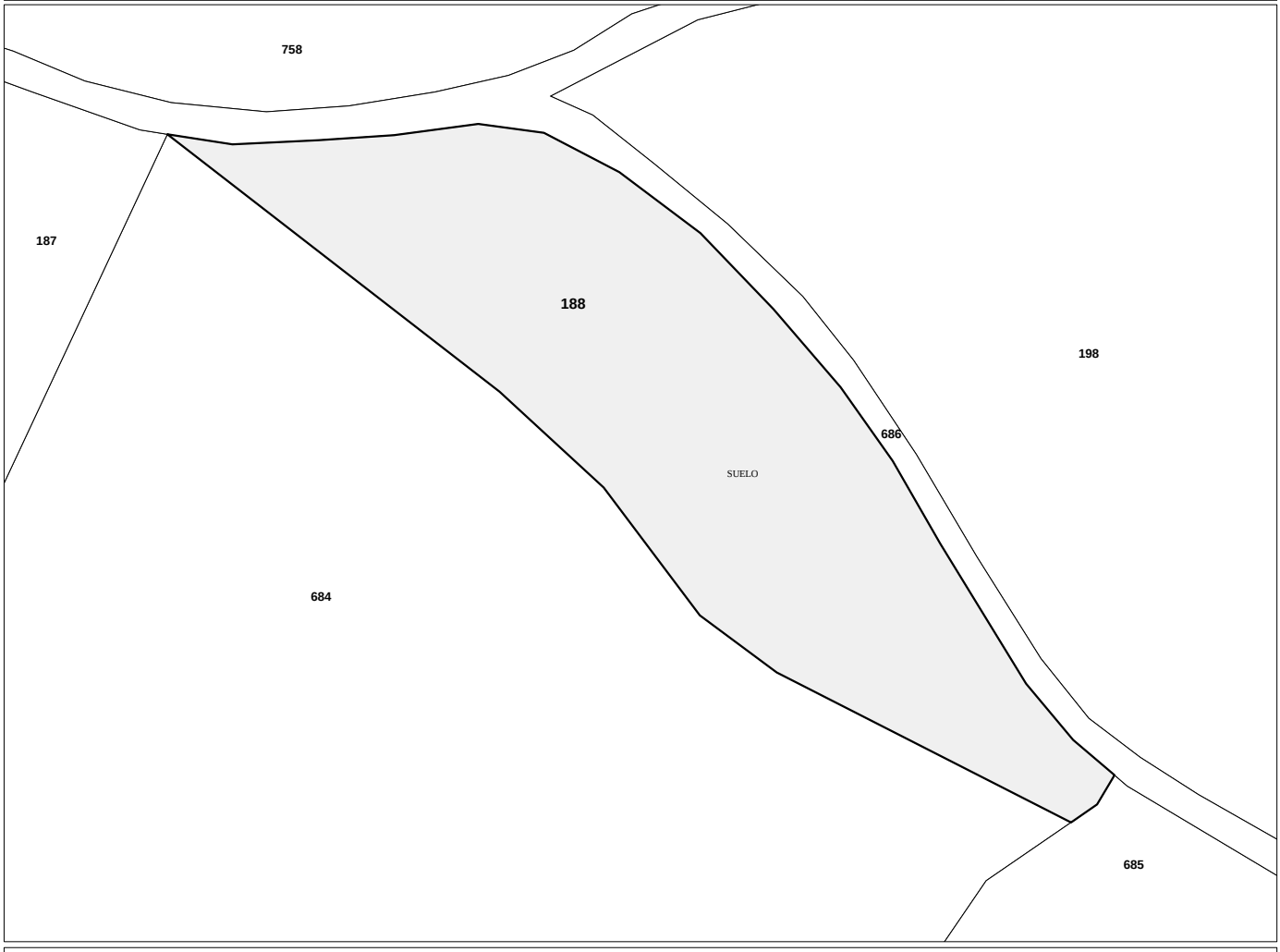
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/EWPFCGGY8P**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	188	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	4.191,95		SUELO	58.804,25

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano 141/6-6/2-4/C-2 Superficie de Parcela (m²) 4.191,92 Escala: 1:1000 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua · Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA · HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000001627417BZ

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** ORIZ

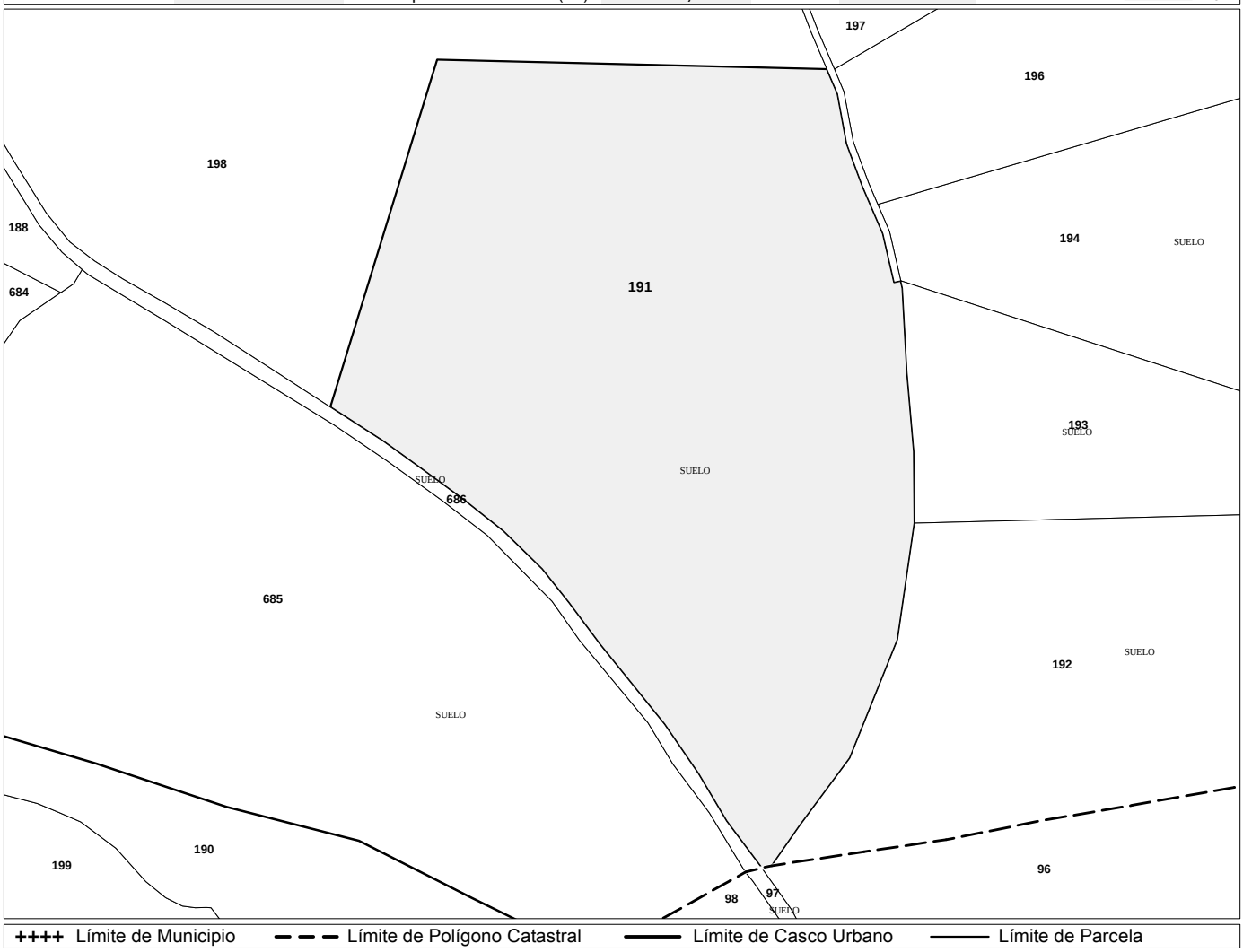
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/6NSIA2PQHZ**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	SUPERFICIES (m²) Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	191	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	26.502,30		SUELO	371.770,20

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-4/C-4** Superficie de Parcela (m²) **26.502,01** Escala: **1:2000** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 3100000000016274 18ZX

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** ORIZ

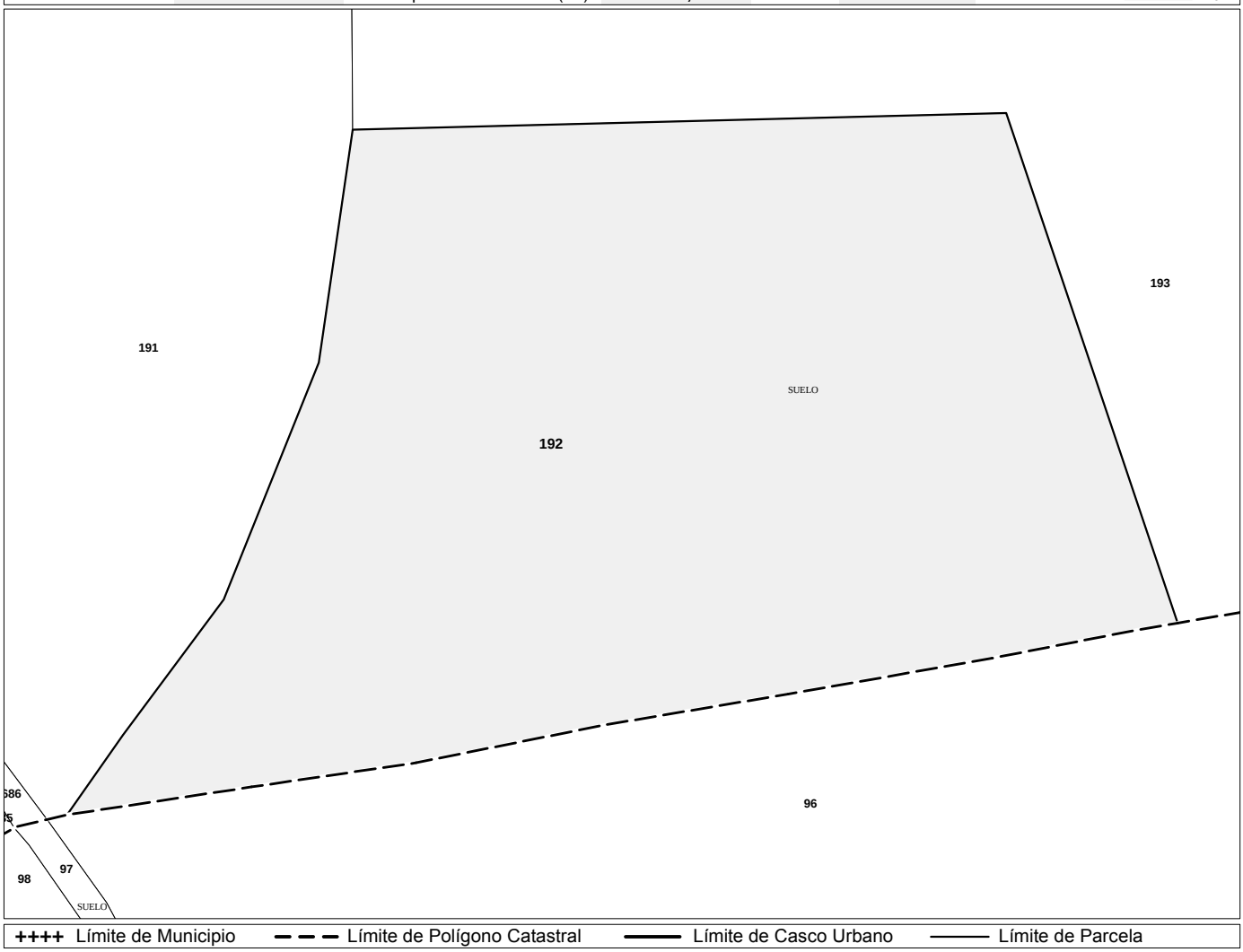
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/Y3641BLQ5W**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	192	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	10.746,11		SUELO	150.744,89

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-4/D-4** Superficie de Parcela (m²) **10.746,00** Escala: **1:1000** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000001627419XM

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** ORIZ

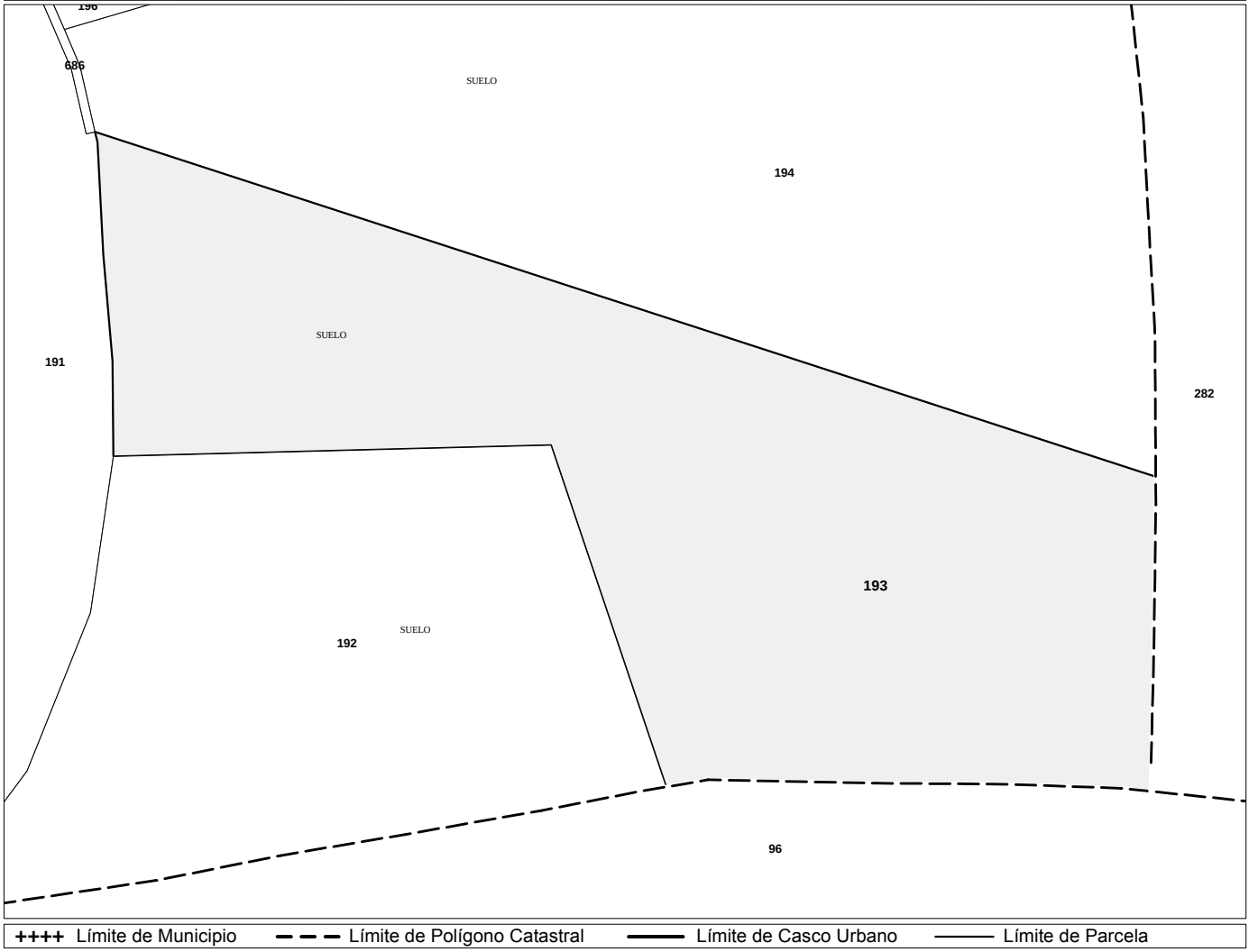
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/MLW2IECS05**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	193	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	16.119,38		SUELO	226.120,28

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-4/D-6** Superficie de Parcela (m²) **16.119,21** Escala: **1:1500** 1 cm.



Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000001627420BZ

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** ORIZ

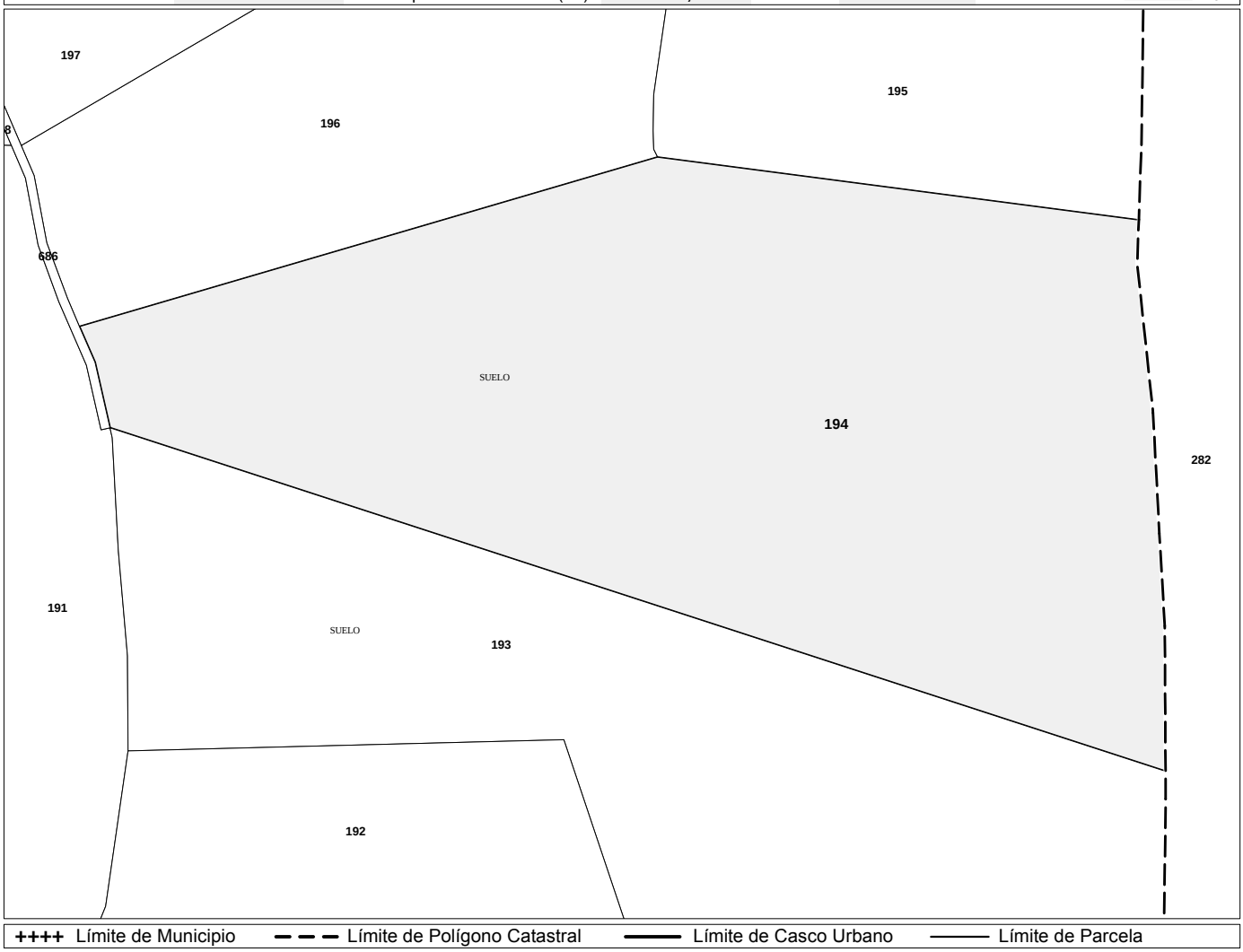
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/MD7DRDX0UI**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	194	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	19.647,88		SUELO	275.619,34

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano 141/6-6/2-4/C-5 Superficie de Parcela (m²) 19.647,80 Escala: 1:1500 1 cm.



Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua · Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA · HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000000016274 21ZX

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** ORIZ

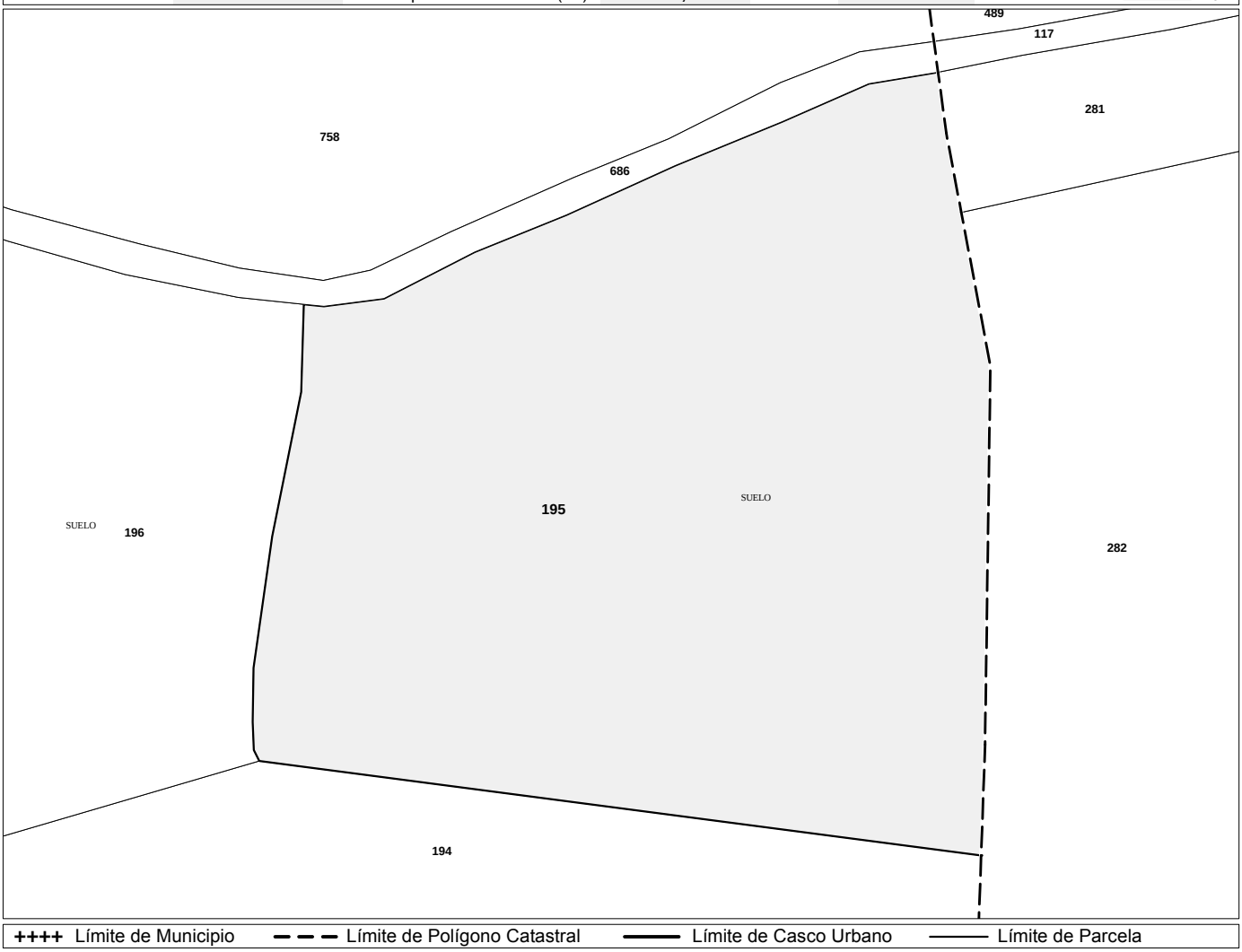
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/7SB149OUYE**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	195	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	9.448,00		SUELO	132.535,42

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-4/C-5** Superficie de Parcela (m²) **9.447,92** Escala: **1:1000** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000001627422XM

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** ORIZ

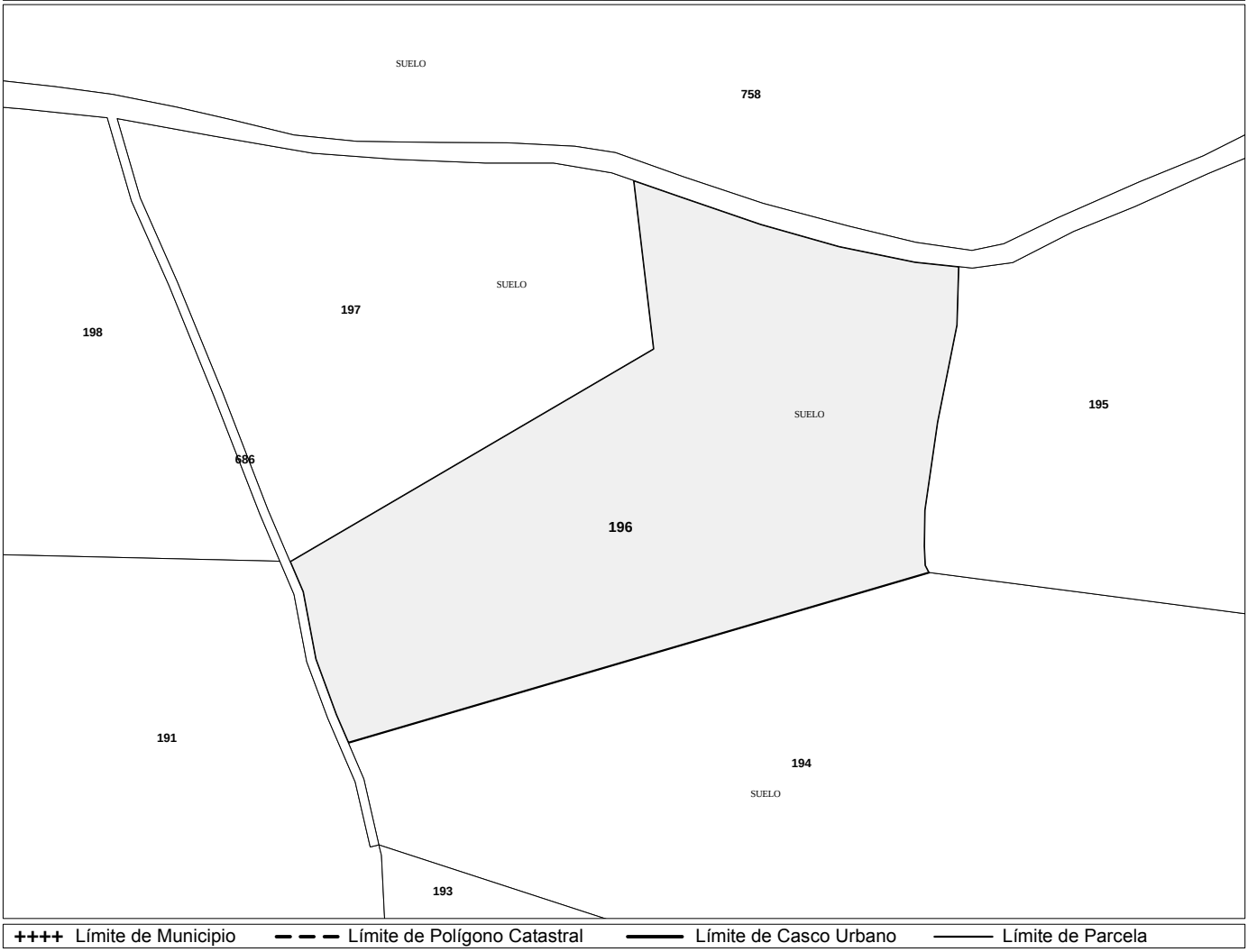
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/GSR33OXUXA**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	196	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	9.501,12		SUELO	133.280,73

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano 141/6-6/2-4/C-5 Superficie de Parcela (m²) 9.501,05 Escala: 1:1500 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobierno
Gobernua de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble **3100000000016274 23MQ**

Municipio **NOÁIN (VALLE DE ELORZ)** **Entidad** **ORIZ**

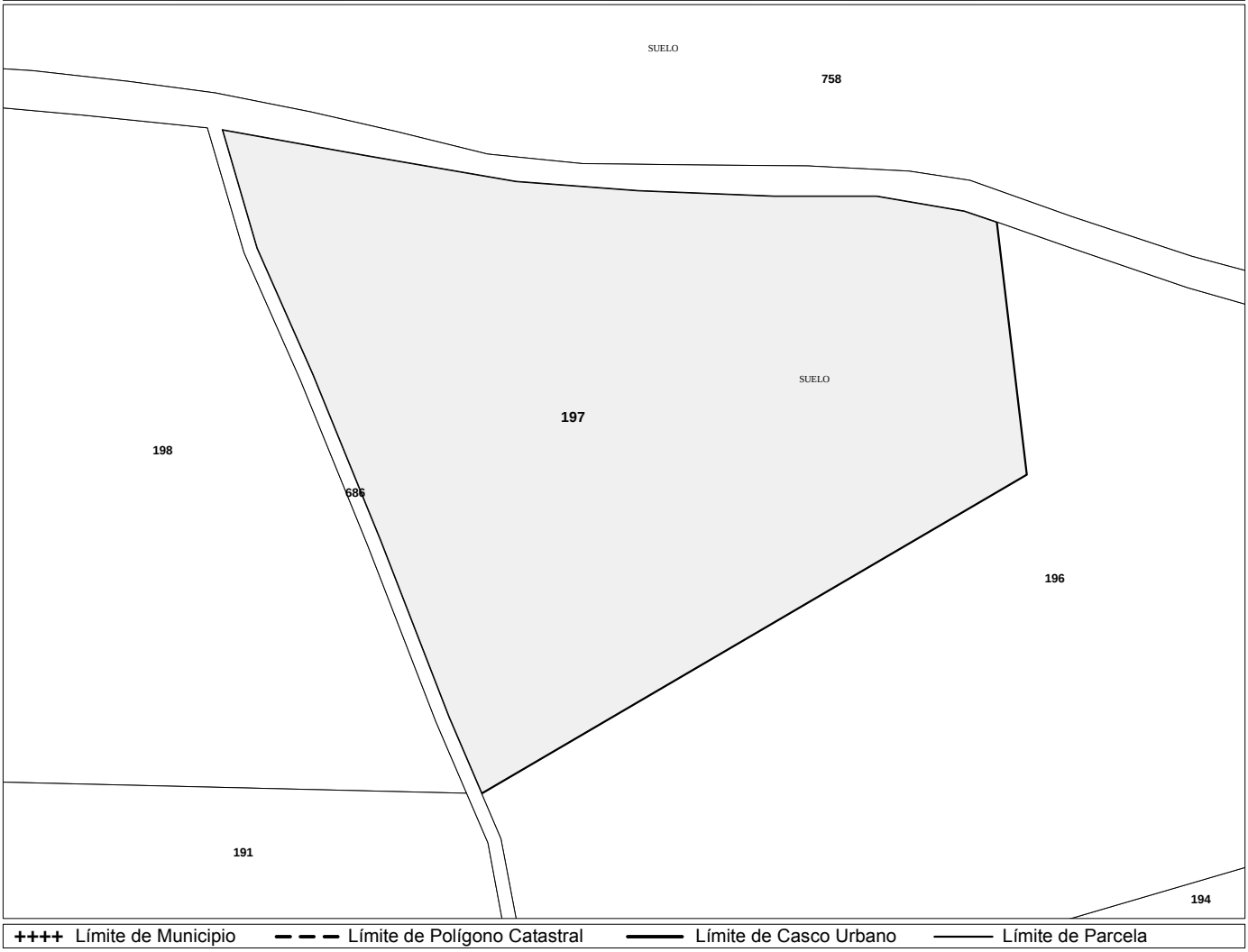
Expedida el **3 de julio de 2018** **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/DGNFVDGXT9**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	197	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	6.841,68		SUELO	95.974,81

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-4/B-4** Superficie de Parcela (m²) **6.841,66** Escala: **1:1000** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobierno
Gobernua de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble **3100000000016274240W**

Municipio **NOÁIN (VALLE DE ELORZ)** **Entidad** **ORIZ**

Expedida el **3 de julio de 2018** **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/JA4AFBR5KJ**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	198	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	29.229,73		SUELO	410.032,97

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-4/C-3** Superficie de Parcela (m²) **29.229,61** Escala: **1:2000** 1 cm.



Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobierno
Gobernua de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble **3100000000016275ZX**

Municipio **NOÁIN (VALLE DE ELORZ)** **Entidad** **ORIZ**

Expedida el **3 de julio de 2018** **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/MHWAQWXS71**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	SUPERFICIES (m²) Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	683	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	6.352,01		SUELO	89.105,15

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-3/C-7** Superficie de Parcela (m²) **6.351,95** Escala: **1:1500** 1 cm.



Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre). Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000001627516XM

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** ORIZ

Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/D0TYI47UH7**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	684	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	28.629,52		SUELO	401.612,10

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-3/C-7** Superficie de Parcela (m²) **28.629,32** Escala: **1:2000** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua · Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA · HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000001627517MQ

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** ORIZ

Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/OLH70UX2TA**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	685	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	26.876,29		SUELO	377.017,51

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-4/D-2** Superficie de Parcela (m²) **26.876,07** Escala: **1:2000** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre). Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000000016275180W

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** ORIZ

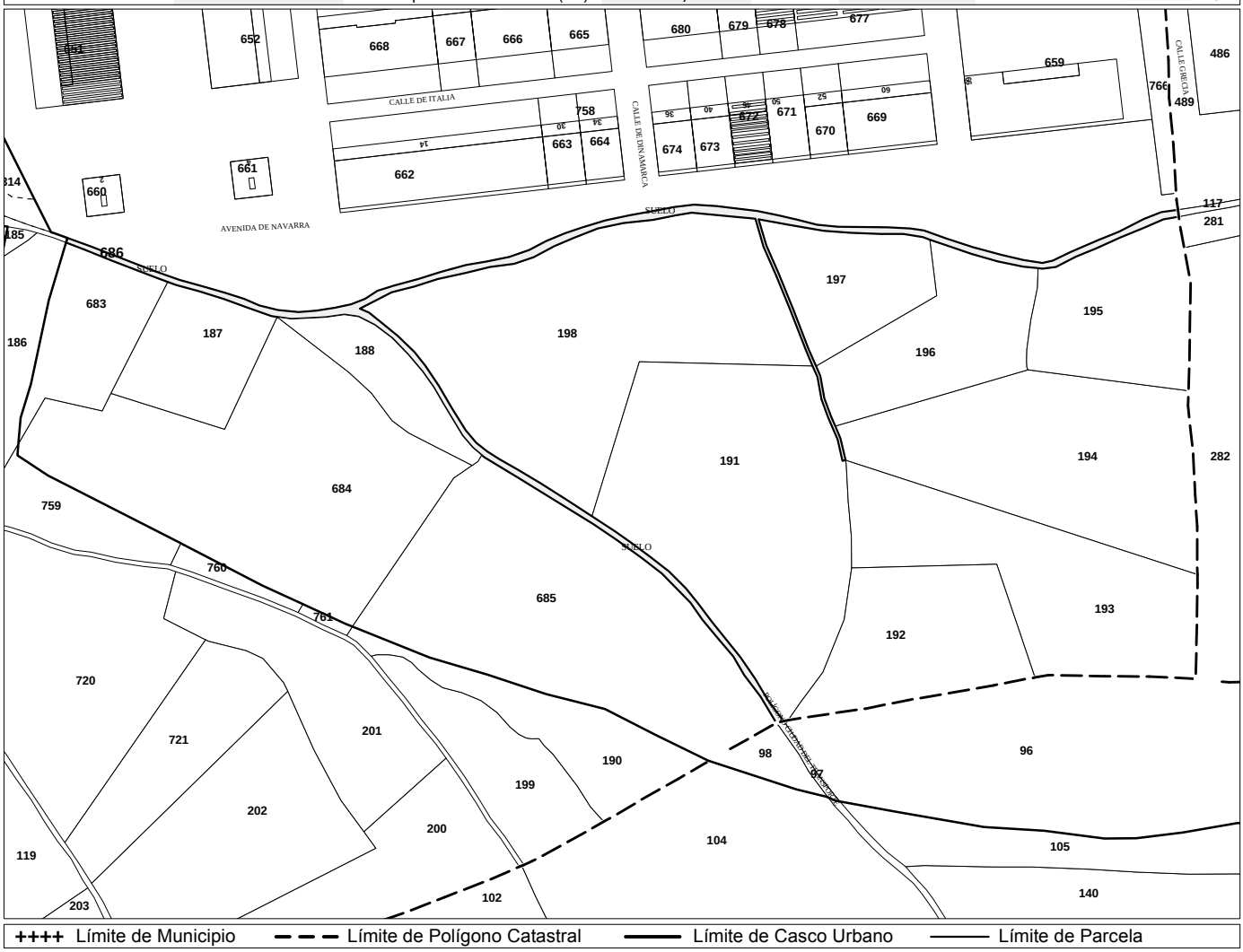
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/VJGAIXBNHS**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	686	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	5.401,83		SUELO	75.776,59

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-4/D-3** Superficie de Parcela (m²) **5.401,81** Escala: **1:4500** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre). Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobierno
Gobernua de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 3100000000001627522WE

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** ORIZ

Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/2TYHQFMQPZ**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	758	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	97.425,61		SUELO	1.948.506,00

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/1-4/E-1** Superficie de Parcela (m²) **97.425,30** Escala: **1:6000** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral —— Límite de Casco Urbano —— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
COMUNIDAD DE PROPIETARIOS DE 1 Y 2 F	V71320824	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre). Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000001627527UI

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** ORIZ

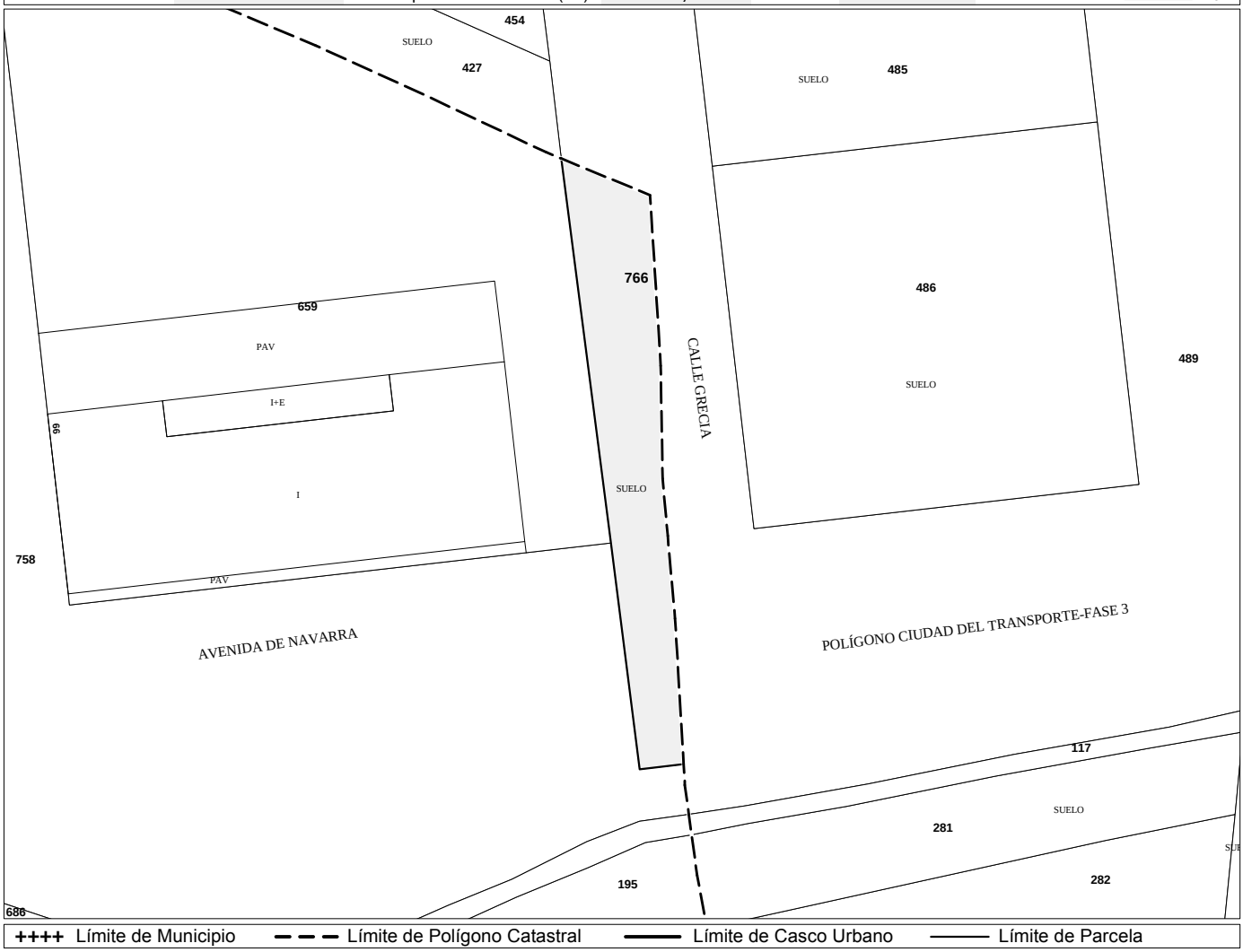
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/NET5OZ1WJ1**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
4	766	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE-FASE3, S-P	1.843,04		SUELO	5.529,12

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-4/A-6** Superficie de Parcela (m²) **1.843,04** Escala: **1:1500** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral —— Límite de Casco Urbano —— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre de los siguientes **2** titulares en el concepto y participación que seguidamente se indica.

1 Persona/s o entidad/es en concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
COMUNIDAD DE PROPIETARIOS DE 1 Y 2 F	V71320824	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

TITULARES DE LAS UNIDADES INMOBILIARIAS RELACIONADAS (continuación) Código Seguridad: **T/NET5OZ1WJ1**

1 Persona/s o entidad/es en concepto de **SUPERFICIARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
COMUNIDAD DE PROPIETARIOS DE 1 Y 2 F	V71320824	100,00

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000001627574HJ

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** TORRES DE ELORZ

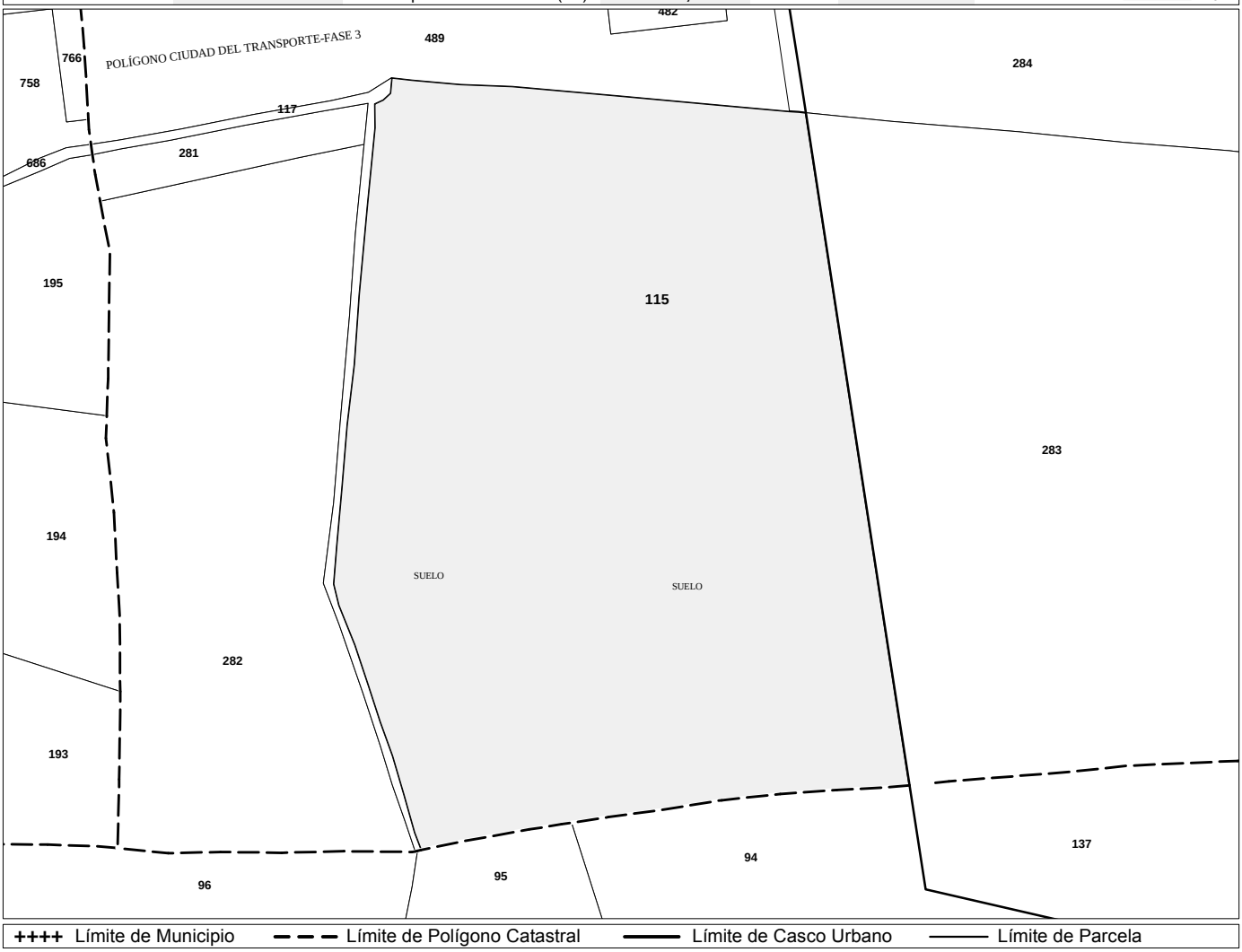
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/ED1DL8G913**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
5	115	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	69.724,88		SUELO	978.093,32

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-4/C-7** Superficie de Parcela (m²) **69.724,36** Escala: **1:3000** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000000016275575JK

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** TORRES DE ELORZ

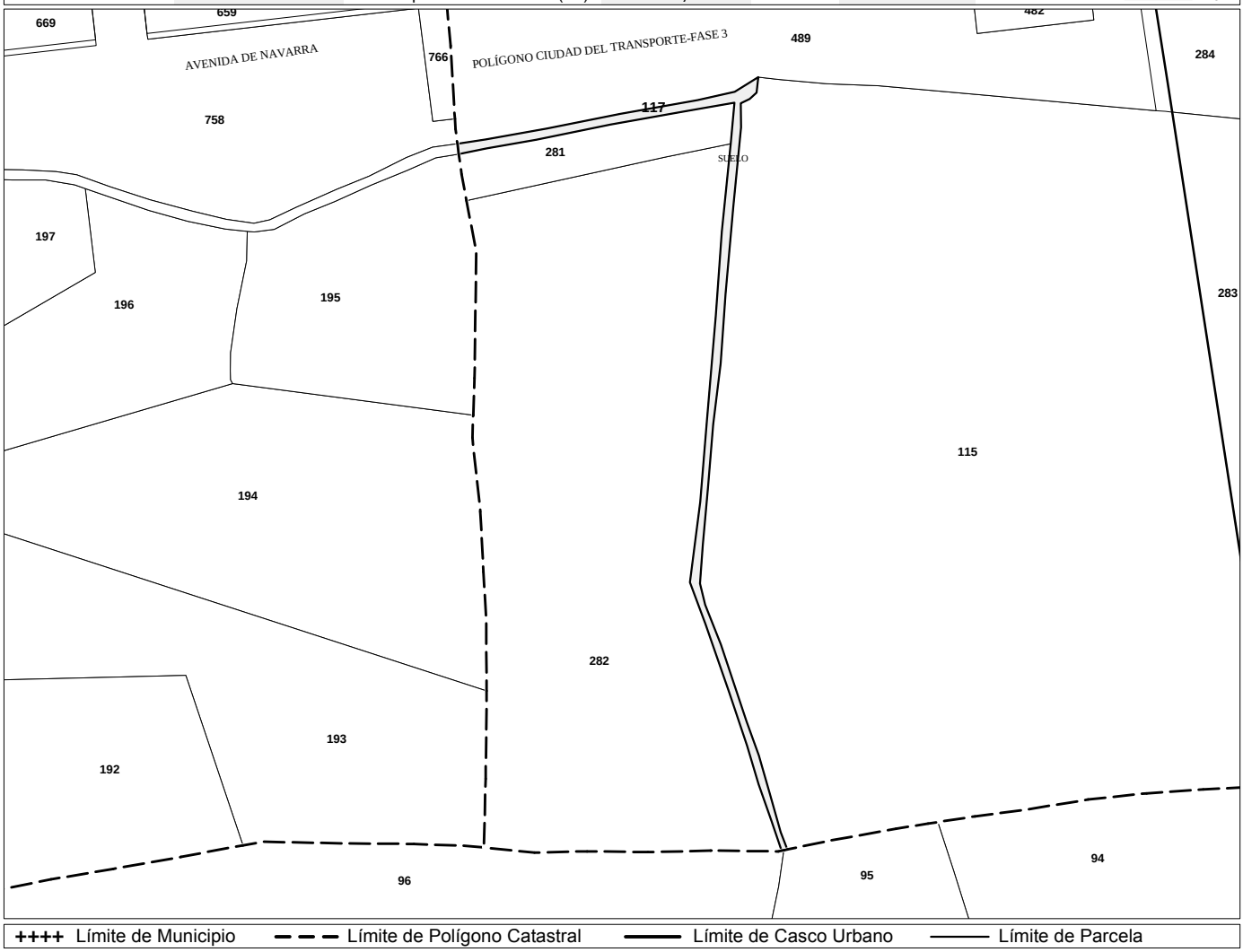
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **I/YPWZZVKR9Q**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
5	117	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	1.724,33		SUELO	24.189,04

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano 141/6-6/2-4/B-7 Superficie de Parcela (m²) 1.724,34 Escala: 1:3000 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre de los siguientes **2** titulares en el concepto y participación que seguidamente se indica. (**)

1 Persona/s o entidad/es en concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.
(**) En la parcela hay otras unidades inmobiliarias con la misma o distinta titularidad.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

TITULARES DE LAS UNIDADES INMOBILIARIAS RELACIONADAS (continuación) Código Seguridad: **I/YPWZZVKR9Q**

1 Persona/s o entidad/es en concepto de **SUPERFICIARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA	A31357908	100,00

Nafarroako Gobierno
Gobernua de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000001627597PA

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** TORRES DE ELORZ

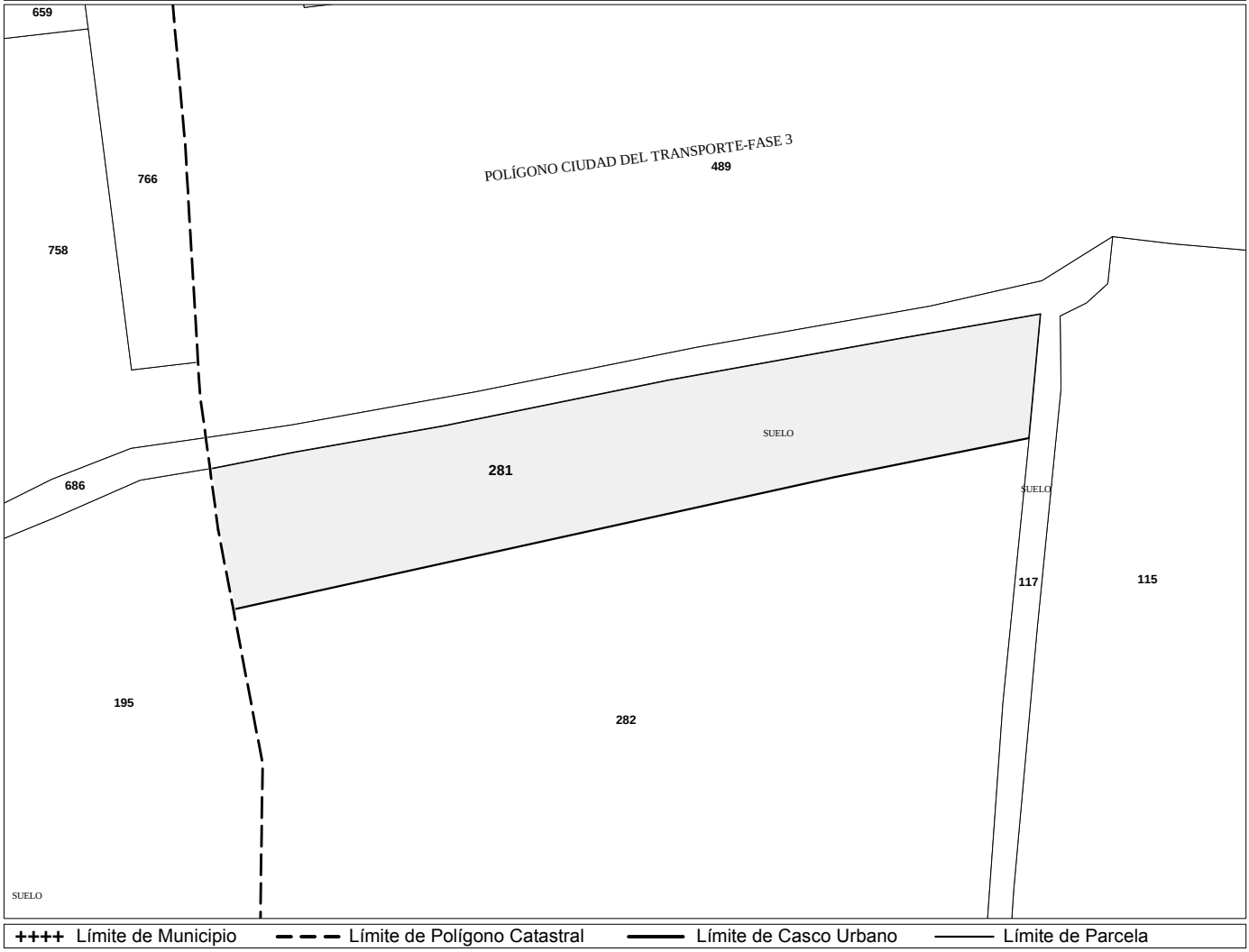
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/NC7A59XB0Y**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
5	281	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	2.339,59		SUELO	32.820,19

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano 141/6-6/2-4/B-6 Superficie de Parcela (m²) 2.339,62 Escala: 1:1000 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000001627598AS

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** TORRES DE ELORZ

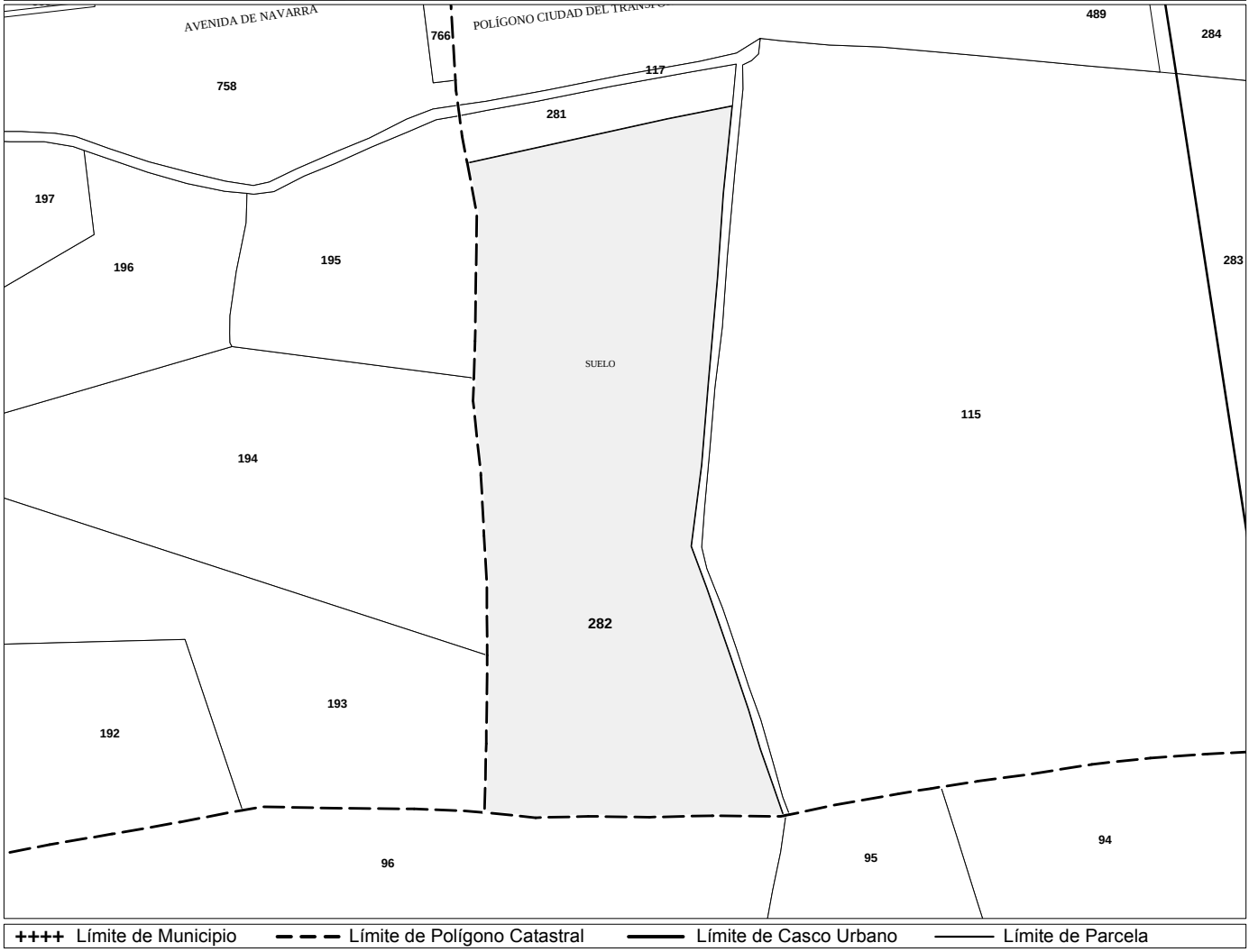
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/F5CDTGFZDY**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
5	282	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	31.990,90		SUELO	448.764,00

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-4/D-6** Superficie de Parcela (m²) **31.990,59** Escala: **1:3000** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 3100000000016276 97DF

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** TORRES DE ELORZ

Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/6TPBXIF2VK**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
5	489	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE-FASE3, S-P	63.032,53		SUELO	189.096,60

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-7/2-1/B-1** Superficie de Parcela (m²) **63.032,20** Escala: **1:5500** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral —— Límite de Casco Urbano —— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre de los siguientes **2** titulares en el concepto y participación que seguidamente se indica.

1 Persona/s o entidad/es en concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
COMUNIDAD DE PROPIETARIOS DE 1 Y 2 F	V71320824	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

TITULARES DE LAS UNIDADES INMOBILIARIAS RELACIONADAS (continuación)

Código Seguridad: **T/6TPBXIF2VK**

1 Persona/s o entidad/es en concepto de **SUPERFICIARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
COMUNIDAD DE PROPIETARIOS DE 1 Y 2 F	V71320824	100,00

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000000016278791

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** GUERENDIÁIN

Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/JQAV7RQ7IE**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	SUPERFICIES (m²) Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
13	94	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	35.446,23		SUELO	497.234,66

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano 141/6-7/3-1/A-2 Superficie de Parcela (m²) 35.445,87 Escala: 1:2000 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobierno
Gobernua de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 3100000000016278 80TY

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** GUERENDIÁIN

Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/DF6QYJSER6**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
13	95	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	10.979,61		SUELO	154.020,15

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-7/3-1/A-1** Superficie de Parcela (m²) **10.979,48** Escala: **1:1500** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobierno
Gobernua de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000000162788 1YU

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** GUERENDIÁIN

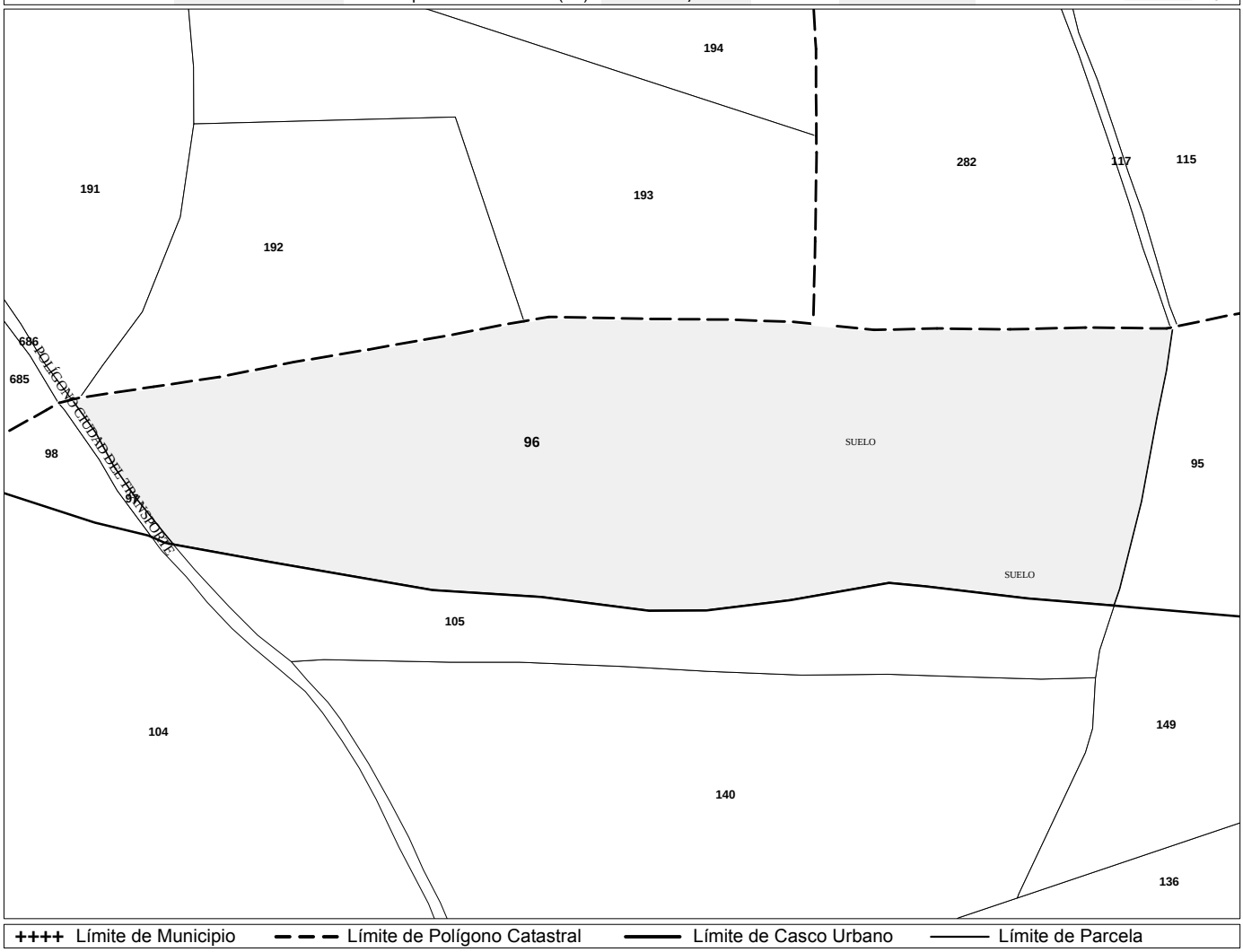
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/JJ4FC57QJE**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
13	96	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	34.927,02		SUELO	489.952,73

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/3-4/A-6** Superficie de Parcela (m²) **34.926,77** Escala: **1:2500** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral —— Límite de Casco Urbano —— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobernua / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 3100000000001627882UI

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** GUERENDIÁIN

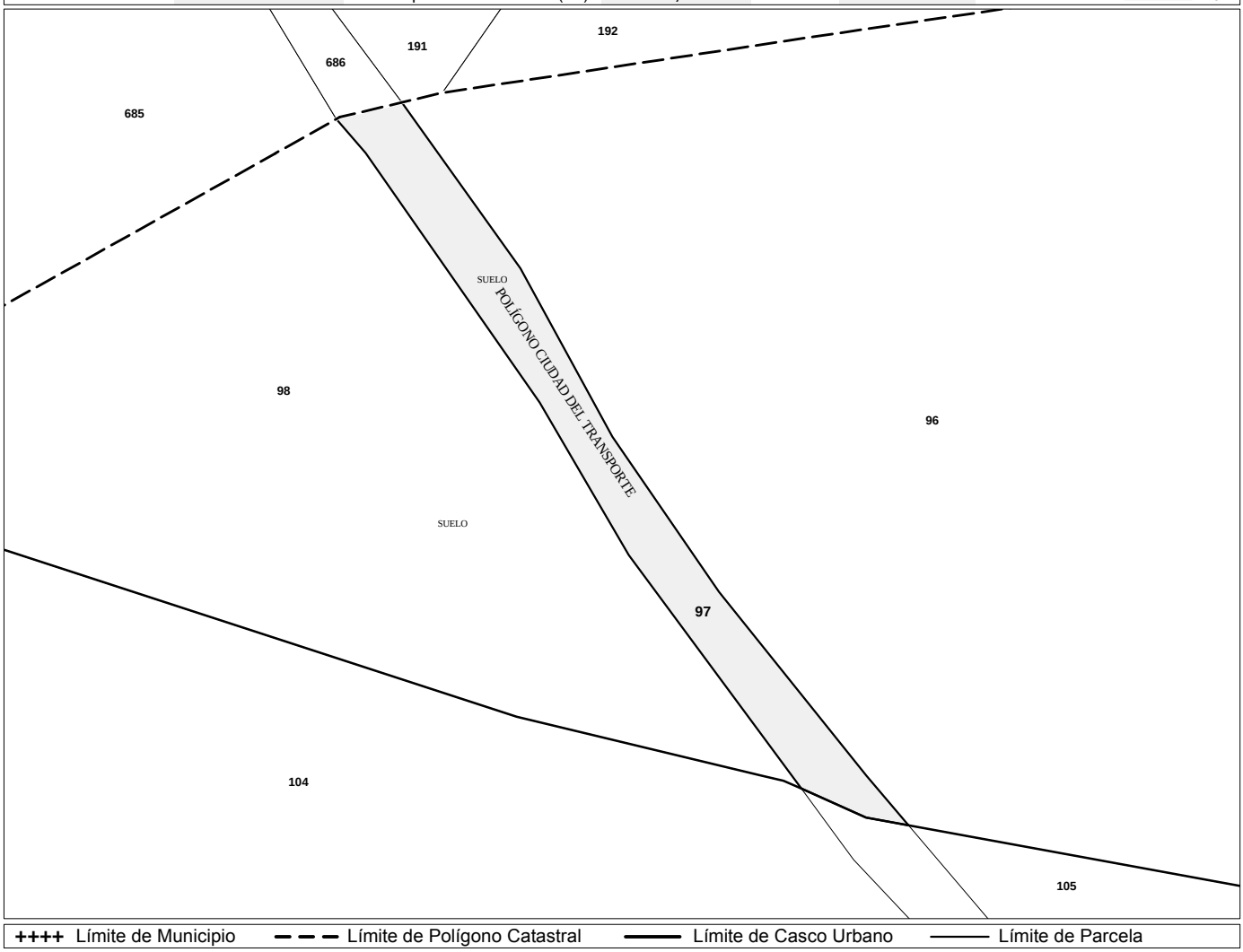
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/VJ7NDO5ZB9**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
13	97	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	253,64		SUELO	3.557,78

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-4/E-4** Superficie de Parcela (m²) **253,62** Escala: **1:500** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

Nafarroako Gobierno / Gobierno de Navarra

NAFARROAKO OGASUNA / HACIENDA NAVARRA

CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 3100000000016278830

Municipio NOÁIN (VALLE DE ELORZ) **Entidad** GUERENDIÁIN

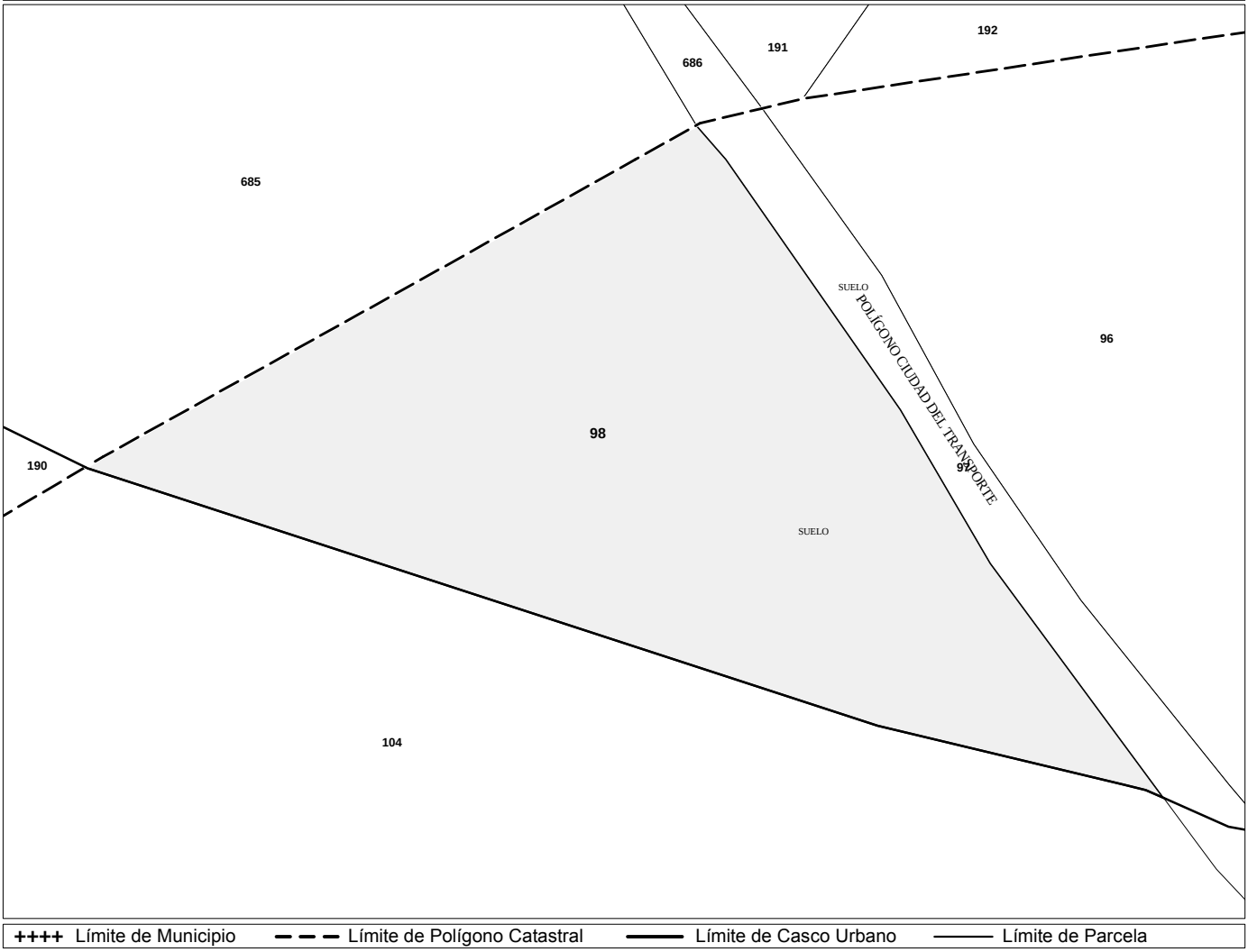
Expedida el 3 de julio de 2018 **vía Internet https://catastro.navarra.es** Código Seguridad: **T/GAI3YFN6B7**

CÓDIGOS LOCALIZADORES Y DATOS DESCRIPTIVOS

CÓDIGOS LOCALIZADORES (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²) Principal	Común	USO, DESTINO O CULTIVO	VALOR (€)
13	98	1	1	PG CIUDAD DEL TRANSPORTE, S-P	1.577,72		SUELO	22.132,26

CROQUIS DE SITUACIÓN DE LA PARCELA EN LA QUE SE UBICAN LAS UNIDADES INMOBILIARIAS

Referencia de Plano **141/6-6/2-4/E-4** Superficie de Parcela (m²) **1.577,72** Escala: **1:500** 1 cm.



++++ Límite de Municipio — — — Límite de Polígono Catastral ——— Límite de Casco Urbano ——— Límite de Parcela

Las unidades inmobiliarias relacionadas figuran inscritas en el Registro Fiscal de la Riqueza Territorial de Navarra a nombre del siguiente titular y en el concepto de **PROPIETARIO**

Apellidos y nombre o razón social	NIF/CIF	% Par.
NAVARRA DE SUELO Y VIVIENDA S.A.	A31212483	100,00

(*) Los códigos localizadores se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela y Unidad Urbana.

Todos los documentos inscribibles en el Registro de la Propiedad deben incorporar las cédulas parcelarias correspondientes (Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre).
Documento sujeto a tasa de acuerdo a la Ley Foral 12/2006, de 21 de noviembre / Modelo aprobado mediante Orden Foral 132/2003, de 28 de abril.

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • https://catastro.navarra.es • riqterri@navarra.es

proceso de participación ciudadana del

modificación del PSIS

de la ampliación de la

CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA

ámbito: 4ª fase

informe de participación

PROCESO DE PARTICIPACIÓN

Proceso de participación pública

ASOCIADO AL DESARROLLO DEL PSIS DE LA CIUDAD DEL TRANSPORTE

Nasuvinsa
Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

Índice

Motivación • Pag. 04

Objetivos • Pag. 05

Metodología • Pag. 06

Fase I • Pag. 08

Fase II • Pag. 09

Fase III • Pag. 10

Conclusiones • Pag. 12

Motivación

La Administración Pública y sus empresas participadas han de garantizar, tanto individual como colectivamente, que los ciudadanos y ciudadanas puedan participar, colaborar e implicarse en los asuntos públicos, desde el diseño, ejecución y evaluación de sus políticas hasta la gestión de sus servicios.

Esta participación se basa en la transparencia, y se nutre de personas dispuestas a ofrecer algo de sí mismas en la búsqueda de propósitos colectivos.

Cualquier ciudadano o ciudadana tiene derecho a participar de manera real y efectiva en los planes, programas y disposiciones de carácter general a los que se refiere la Ley Foral de la Transparencia y del Gobierno Abierto[1], así como en los procedimientos administrativos en los que así se determine.

Además, la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo y la Ley Foral 16/2012, de 19 de octubre, de modificación del artículo 42 de la Ley Foral 35/2002, así como la Ley Foral 4/2005 de 22 de marzo de intervención para la Protección Ambiental, establece que las Administraciones públicas procurarán que la actividad de ordenación del territorio y urbanismo se desarrolle conforme a las necesidades y aspiraciones de la sociedad suscitando la más amplia participación ciudadana y garantizando los derechos de información e iniciativa de los particulares y de las entidades constituidas para la defensa de sus intereses.

Los proceso de participación se instrumentarán mediante un plan de participación que deberá contener al menos: la identificación de los agentes sociales y ciudadanos interesados por el planeamiento; resúmenes de las propuestas de ordenación más importantes para facilitar la difusión y comprensión ciudadana; la Memoria de viabilidad y sostenibilidad económica; la metodología y herramientas de difusión y participación, que incluirán tanto sistemas de participación on-line como sesiones explicativas sobre el contenido de la ordenación futura y de las alternativas valoradas; y finalmente, las conclusiones valoradas del proceso de participación desarrollado.

[1] http://www.lexnavarra.navarra.es/detalle.asp?r=26314

Objetivos

El principal objetivo de este proceso de participación ha sido el de generar un espacio de colaboración y reflexión en torno al proceso de desarrollo del PSIS Ciudad del Transporte, modificación 4ª Fase, concretándose en los siguientes objetivos específicos:

Dar a conocer a los agentes implicados la situación actual de los terrenos y los condicionantes previos existentes para la realización del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal.

Recoger propuestas y sugerencias sobre dichos terrenos.

Identificar posibles temas para desarrollar durante la elaboración del PSIS.

Metodología

METODOLOGÍA, EL CAMINO A REALIZAR

Este proceso participativo que hemos desarrollado ha tenido tres fases de trabajo diferenciadas con las que hemos querido garantizar la participación de todos los agentes implicados y el derecho a la información.

I Fase: Identificación de los grupos de interés (Stakeholders) y realización de entrevistas en profundidad:

En esta primera fase hemos identificado a los agentes implicados en el desarrollo del PSIS de la Ciudad del Transporte, modificación 4ª Fase, para posteriormente realizarles una entrevista en profundidad con el objetivo de recoger sus propuestas, dudas o sugerencias.

La entrevista en profundidad aparece como una técnica de investigación cualitativa que por sí misma puede ejercer de valioso instrumento de recogida de datos significativos y expresivos para el análisis de la realidad social. Una entrevista es básicamente una conversación entre dos personas. En investigación social esta entrevista tiene una peculiaridad fundamental: a todas las personas que se entrevista se les pregunta de forma estandarizada y las respuestas que se obtienen de las preguntas son registradas también de la misma forma. Esta característica permite una de las principales ventajas de la investigación la posibilidad de comparar. Mediante un guión y por un espacio cercano a una hora obtendremos información y valoraciones contrastadas entre las personas informantes.

Toda la información obtenida con las entrevistas se analizó, sistematizó y plasmó en un documento.

Este documento nos sirvió de base para articular un foro de participación del proyecto de desarrollo

Metodología

del PSIS de la Ciudad del Transporte, modificación 4ª Fase.

II Fase: Exposición Pública en la Página web de Nasuvinsa

En la página web de Nasuvinsa se estableció un banner específico de Participación Pública donde está recogida la información más relevante del futuro PSIS de La Ciudad del Transporte. Además, se habilitó una cuenta de correo específica para poder hacer llegar todas las dudas y sugerencias que la ciudadanía, empresas o administraciones quieran trasmitir.

III Fase: Foro de Participación.

Este foro de participación consistió en una jornada de trabajo de carácter grupal, con unos contenidos y una metodología de trabajo previamente establecidas.

La metodología de trabajo en este foro fue de carácter informativo participativo. Se inició con una presentación del proyecto de ampliación del polígono donde se informará de los principales aspectos del proyecto. En esta presentación se intentó dar respuesta a las dudas o planteamientos detectados al realizar las entrevistas en profundidad. A continuación, se abrió una ronda de preguntas/aportaciones.

Este foro de participación estuvo abierto a todas aquellas personas que quisieron participar.

Con la información obtenida a través de las entrevistas en profundidad y el foro de participación, junto con la metodología y fases desarrolladas durante el proceso de participación, es cómo hemos elaborado el presente **"Informe del Proceso de participación pública asociada al desarrollo PSIS Ciudad del Transporte, modificación 4ª Fase".**

Fase I

IDENTIFICACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS (STAKEHOLDERS) Y REALIZACIÓN DE ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD

El primer paso fue la identificación de los grupos de interés. Es decir, aquellas personas, entidades o entes que principalmente por su ubicación geográfica tienen interés o están de un modo u otro afectados por la modificación del PSIS.

La primera identificación de los grupos de interés se produjo a través de una reunión mantenida en Nasuvinsa con las personas responsables del desarrollo del PSIS.

Se identificaron tres grupos de interés diferenciados:

1. El ente público donde se asienta el Polígono, Ayuntamiento de Noáin.

2. Teresa Nebreda, Arquitecta responsable de la modificación del PSIS.

3. Las dos entidades responsables de la Conservación y Mantenimiento del polígono Comarca-2, Nasuvinsa por una parte y la Empresa Castrejana y Sagastume por otro lado.

De los grupos de interés identificados se realizaron entrevistas a todos ellos:

• Jueves 24 de agosto, Teresa Nebreda, Arquitecta responsable de la modificación del PSIS.

• Martes 29 de agosto, Jesús Sesma, responsable de Nasuvinsa de la entidad de Conservación y Mantenimiento del polígono.

• Miércoles 30 de agosto, Carlos Castrejana, responsable de la entidad de Conservación y Mantenimiento del polígono Castrejana y Sagastume.

• Martes 5 de septiembre, Begoña Lausin, Arquitecta del Ayuntamiento de Noáin y Carlos Zapata, Gerente del Ayuntamiento de Noáin.

A continuación, pasamos a exponer las diferentes apreciaciones facilitadas por los informantes clave y que hemos tenido presente a la hora de desarrollar las siguientes fases del proceso de participación:

• Se valora de forma positiva el proceso de participación y la posibilidad de transmitir dudas y sugerencias en del proceso de modificación del PSIS.

• Se desea conocer los motivos que han provocado la modificación del PSIS.

• Se desea conocer los posibles cambios de uso de los terrenos afectados por la modificación del PSIS.

• Se desea conocer cómo van a afectar las obras que se pueden desarrollar al normal funcionamiento del polígono (afecciones de tráfico, etc).

Fase II

EXPOSICIÓN PÚBLICA EN LA PÁGINA WEB DE NASUVINSA

Una vez desarrollada la I Fase, en la página principal de Nasuvinsa (www.nasuvinsa.es), se estableció un banner específico de Procesos de Participación Pública (www.nasuvinsa.es/es/participación-pública).

Dentro del Banner se creó un apartado específico para este proceso (http://www.nasuvinsa.es/es/modificación-psis-ampliación-ctp). Dentro de este apartado se colgó la presentación que se utilizó durante el Foro de Participación, con los principales aspectos técnicos del desarrollo del Polígono (Anexo1).

Además se habilito un correo electrónico (participacionpublica@nasuvinsa.es) para que cualquier persona pueda hacer llegar a Nasuvinsa cualquier, duda, sugerencia o requerimiento de información de este proceso.

A través del correo electrónico el 21 de septiembre la Asociación de Transportistas Autónomos de Navarra (Tradisna) hizo llegar una carta en la que solicitaban que en la mayor brevedad posible se remitiera a esa asociación *"cuantos estudios e informes técnicos se hubiesen redactado sobre la modificación que se propone y, en especial, los referentes a la modificación de usos y superficie de parcelas".*

Desde Nasuvinsa se respondió a la solicitud a través de correo electrónico el 29 de septiembre indicándole los siguientes aspectos:

- Se trata de un proceso de participación previo a la presentación a trámite de la modificación del PSIS referida, y lo que se somete a la participación es la futura nueva ordenación del ámbito, de la que se dan algunas características generales. Es un estadio muy inicial de una propuesta de modificación de un planeamiento, genérica y apenas definida, que en este caso se ha estimado más acorde con posibilitar desde el principio una participación ciudadana abierta de los agentes identificados.

- Por lo tanto ,no disponemos de los informes que se solicitan, con una excepción, que se indica en la propia presentación, y es la existencia del estudio específico sobre la intermodalidad promovido por ADIF, ANL y CTP. En todo lo demás, no se dispone de más información que la que se ha aportado en la presentación.

- Ese estudio tiene por título "Proyecto de Integración del Nodo Intermodal en el Area de Pamplona", un estudio de NASUVINSA y elaborado con la colaboración de ADIF. Se realizó a través de un Acuerdo de Colaboración entre las antiguas ANL y CTP (ahora NASUVINSA), y ADIF, de fecha 14 de abril de 2010. Entre los contenidos del acuerdo, en su estipulación quinta, se prohíbe facilitar los resultados del estudio sin una autorización expresa de ADIF. En la actualidad no disponemos de esta autorización, por lo que no nos es posible enviarles este proyecto. No obstante, procedemos a solicitar autorización a ADIF, y en caso de respuesta afirmativa, les haremos llegar la documentación que se autorice divulgar.

- En cualquier caso, les recordamos que el instrumento urbanístico que se presentará a trámite contendrá información más elaborada y detallada, y estará disponible para su consulta en el periodo de información pública reglado, en el que también podrán participar.

El 24 de octubre la Asociación Navarra de Empresarios de Transporte por Carretera y Logística (ANET) mando un correo electrónico manifestando su desacuerdo en la utilización de la cuarta fase para fines que no sean los de empresas de transporte y logística.

Fase III

FORO DE PARTICIPACIÓN

El siguiente paso fue realizar el foro participación pública que se desarrolló el 13 de septiembre a las 12.00 h. en la sede Nasuvinsa.

Para el desarrollo de este foro de participación se realizó una invitación por correo electrónico a todos los agentes implicados en la modificación del PSIS (Ayuntamiento limítrofes con el polígono y todas las empresas en el instaladas) y se anunció en la página web de Nasuvinsa la realización del mismo. Además, se facilitó con carácter previo a través de la página web toda la información que se iba a trasladar en el Foro.

Al foro asistieron:

- Javier Pascual (Nasuvinsa).
- Javier Fernández (Nasuvinsa).
- Carlos Castrejana (Comunidad Ciudad del Transporte).
- Juan Blanco Pena (Mancomunidad Comarca de Pamplona).
- Fernando Mendoza (Nasuvinsa-Lursarea).
- Lorenzo Irisarri (Ayuntamiento de Noáin).
- Begoña Lausín (Ayuntamiento de Noain)
- Jaime Villanueva (Disayt).
- Antonio Monzó (Tradisna).
- Luis Campos (Asistencia Técnica).

La metodología de trabajo en este foro fue de carácter informativo participativo. Se inició con una presentación por parte de la asistencia técnica del proceso de participación, de la metodología que se había desarrollado durante el proceso participativo, sus motivaciones y sus objetivos.

Acto seguido, Javier Pascual, Jefe de Sección de Coordinación, Planeamiento e Infraestructuras de Nasuvinsa, presento los principales detalles técnicos del proceso de modificación del PSIS, incidiendo en aquellas dudas o sugerencias que habían sido expresadas en la I Fase del proceso de participación. Asimismo, se informó que toda la información que se había expuesto iba a estar disponible en la página web de Nasuvinsa para su consulta y que se había habilitado un correo electrónico en el que podía realizan los comentarios, preguntas o sugerencias que viesen convenientes.

A continuación, se abrió una ronda de preguntas/aportaciones:

Las preguntas y aportaciones que surgieron en el desarrollo del coloquio giraron en torno a dos cuestiones:

1. Dudas con el cambio de uso del polígono. Hasta ahora el polígono tenía un uso logístico. En la modificación del polígono se contempla un uso genérico de la cuarta fase. A este respecto, Javier Pascual explico que la decisión del tipo de uso de la ampliación es competencia del Gobierno de Navarra y no dependía de Nasuvinsa.

Fase III

FORO DE PARTICIPACIÓN

2. Desde el Ayuntamiento de Noáin se trasladó su preocupación al ser receptores de un 10% de las parcelas industriales de la cuarta fase, cuando aún tienen en propiedad parcelas en las anteriores fases que suponen una carga económica muy importante para el ayuntamiento. Pidieron la posibilidad de establecer alternativas a la cesión de uso. Javier Pascual aclaro que esa cuestión se podía canalizar a través de Nasuvinsa, pero en etapas posteriores a la que nos encontramos en este momento.

Además de estas cuestiones que fueron las que mayor interés generaron en el debate también se plantearon las siguientes preguntas.

• Plazos orientativos que se están barajando para la aprobación del PSIS.

• Ordenación de la nueva fase.

• Motivos de los movimientos de tierras que se están produciendo en estos momentos en el Polígono.

Javier Pascual dio respuesta a cada una de las preguntas planteadas:

Desde Nasuvinsa se quieren acelerar en la medida de lo posible la aprobación del PSIS. Trabajan con el objetivo de poder aprobarlo a lo largo de 2018.

Apoyándose en las infografías con las que había desarrollado la presentación explico que esta fase la ordenación es genérica y que es en fases posteriores cuando se detalla exactamente cómo quedarán resueltas las parcelas, viales, etc., recordando que esa ordenación tendrá que seguir las normativas especificas en esa materia existentes.

Por último, explico que los movimientos de tierras que se están produciendo no tienen nada que ver con este PSIS y se deben a cuestiones técnicas vinculadas a corrimientos de tierras en zona zona del Polígono.

A raíz de la presentación realizada en el Foro de Participación, el Servicio de Transporte de la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Navarra, solicito una reunión para abordar diferentes aspectos relacionados con el PSIS. El Servicio de Transporte ha venido trabajando hasta la fecha sin descartar la intermodalidad de la Ciudad del Transporte, y quieren valorar los cambios propuesto. A la reunión acudieron por parte del Servicio de Transporte de la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Navarra Miguel Ángel Jimenez de Cisneros, Jefe de Servicio de Transporte, y Daniel Echeverria Jadraque, Responsable de Estudios y Análisis del Servicio de Transportes. Por parte de Nasuvinsa estuvieron presentes Javier Fernández-Militino, Responsable de urbanización e infraestructura y Jose Javier Pascual, Jefe de Sección de Coordinación, Planteamiento e Infraestructuras.

Conclusiones

El proceso de participación ciudadana sobre desarrollo PSIS Ciudad del Transporte, modificación 4ª Fase ha involucrado a las partes interesadas en el Proyecto.

Este proceso de participación ciudadana se ha basado en la normativa propia de Navarra que rige los procesos de participación ciudadana vinculados a las dinámicas de ordenación del territorio.

Las partes interesadas han valorado de forma positiva el esfuerzo realizado por parte de Nasuvinsa para trasladar toda la información vinculada al PSIS que se está desarrollando.

Todas las partes que han participado en el proceso han pedido que se les informe puntualmente de todos los aspectos relacionados con el desarrollo del PSIS.

Existen asociaciones vinculadas al transporte que están en desacuerdo con que se permita instalar a empresas no vinculadas al transporte en la 4ª Fase.

El presente trabajo ha contado con la colaboración profesional de la Consultoría inPactos.

inPACTOS

WWW.INPACTOS.COM



PRESENTACIÓN

PROCESO DE PARTICIPACIÓN



Modificación Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) de la Ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona

Un proceso de participación previo a la tramitación urbanística

1



Marco de trabajo

- *Es un proceso de participación previo. Durante la tramitación de la modificación del Plan propiamente dicha hay otros momentos de participación reglada.*
- *Se trata de trabajar en un proceso abierto en el que los agentes interesados, y la ciudadanía en general, pueda participar, colaborar e implicarse en la modificación del Plan.*
- *La finalidad de la participación previa es la modificación de la ordenación urbanística de la 4ª fase de la Ciudad del Transporte.*

2



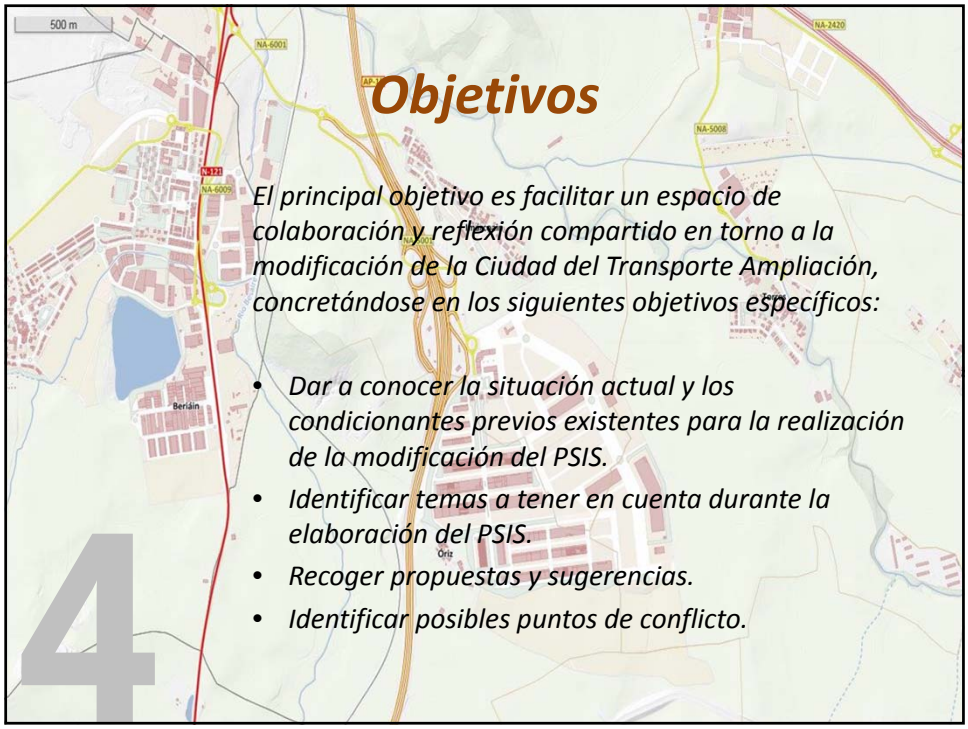
¿Quién esta invitado?

Es un proceso dirigido principalmente a partes interesadas:

- *Ayuntamiento de Noain-Valle de Elorz*
- *Entidades de Conservación y Mantenimiento de la Ciudad del Transporte de Pamplona (CT)*
- *Empresas instaladas en la CT*

y a la ciudadanía en general

3



Objetivos

El principal objetivo es facilitar un espacio de colaboración y reflexión compartido en torno a la modificación de la Ciudad del Transporte Ampliación, concretándose en los siguientes objetivos específicos:

- *Dar a conocer la situación actual y los condicionantes previos existentes para la realización de la modificación del PSIS.*
- *Identificar temas a tener en cuenta durante la elaboración del PSIS.*
- *Recoger propuestas y sugerencias.*
- *Identificar posibles puntos de conflicto.*

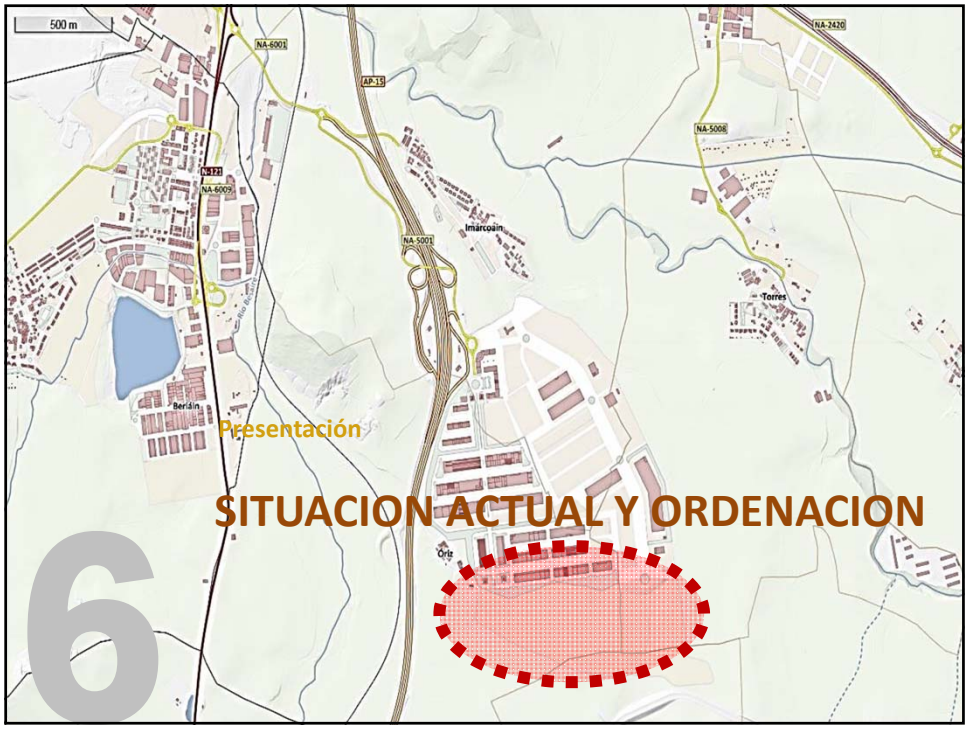
4



¿Cómo va a ser el proceso?

- *Identificación de grupos de interés y realización de entrevistas.*
- *Foro de participación mediante jornada de trabajo de carácter grupal: sesión explicativa - presentación y ronda de preguntas/aportaciones. Lugar: NASUVINSA - Avda. San Jorge 8 bajo, 13 de septiembre de 2017 a las 12:00 horas.*
- *Recogida de dudas, sugerencias o requerimientos de información, a través del correo participacionpublica@nasuvinsa.es , asociada a la exposición pública de la presentación en la página web www.nasuvinsa.es, en el banner "**Proceso de Participación Pública CIUDAD DEL TRANSPORTE".***
- *Conclusiones valoradas del proceso de participación.*

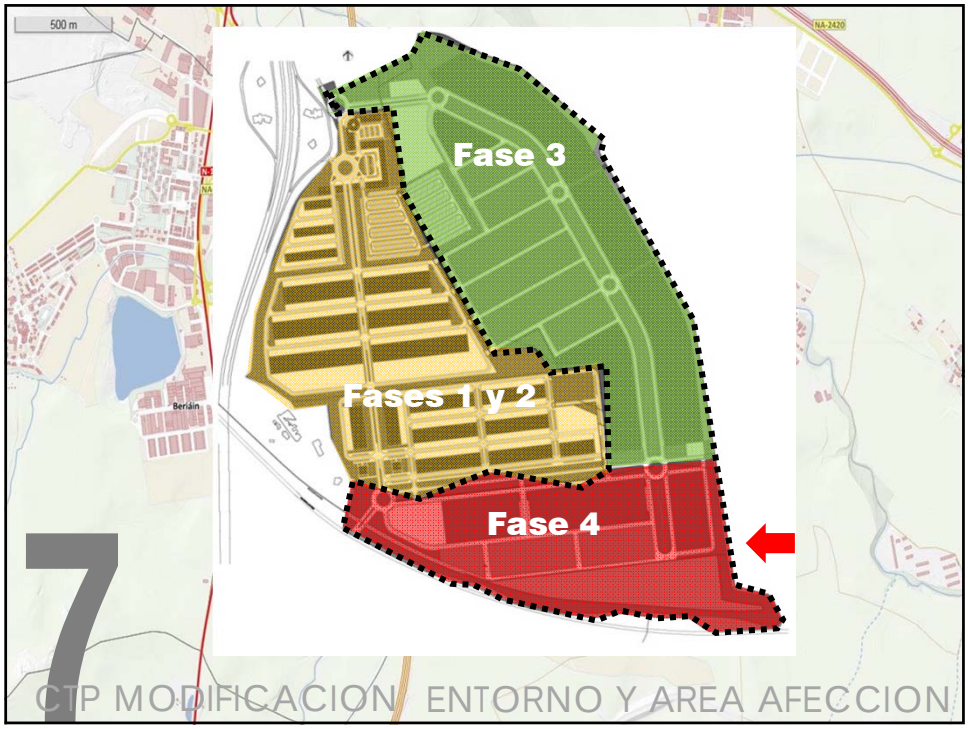
5

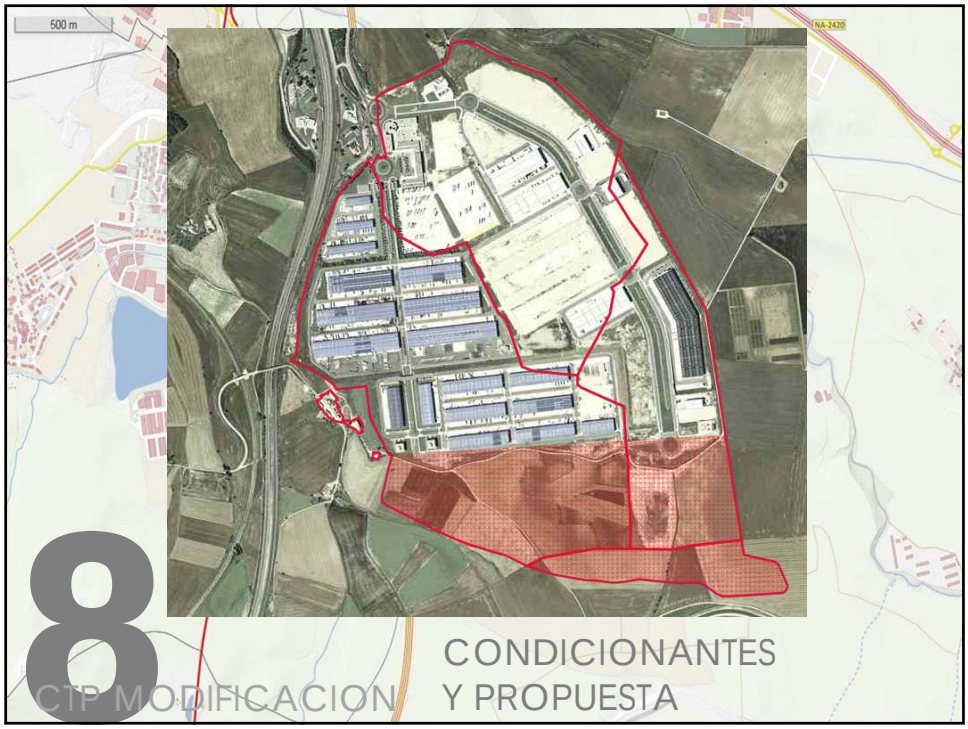


Presentación

SITUACION ACTUAL Y ORDENACION

6


500 m
NA-2420
Fase 3
Fases 1 y 2
Fase 4
7
CTP MODIFICACION
ENTORNO Y AREA AFECCION


500 m
NA-2420
8
CTP MODIFICACION
CONDICIONANTES
Y PROPUESTA



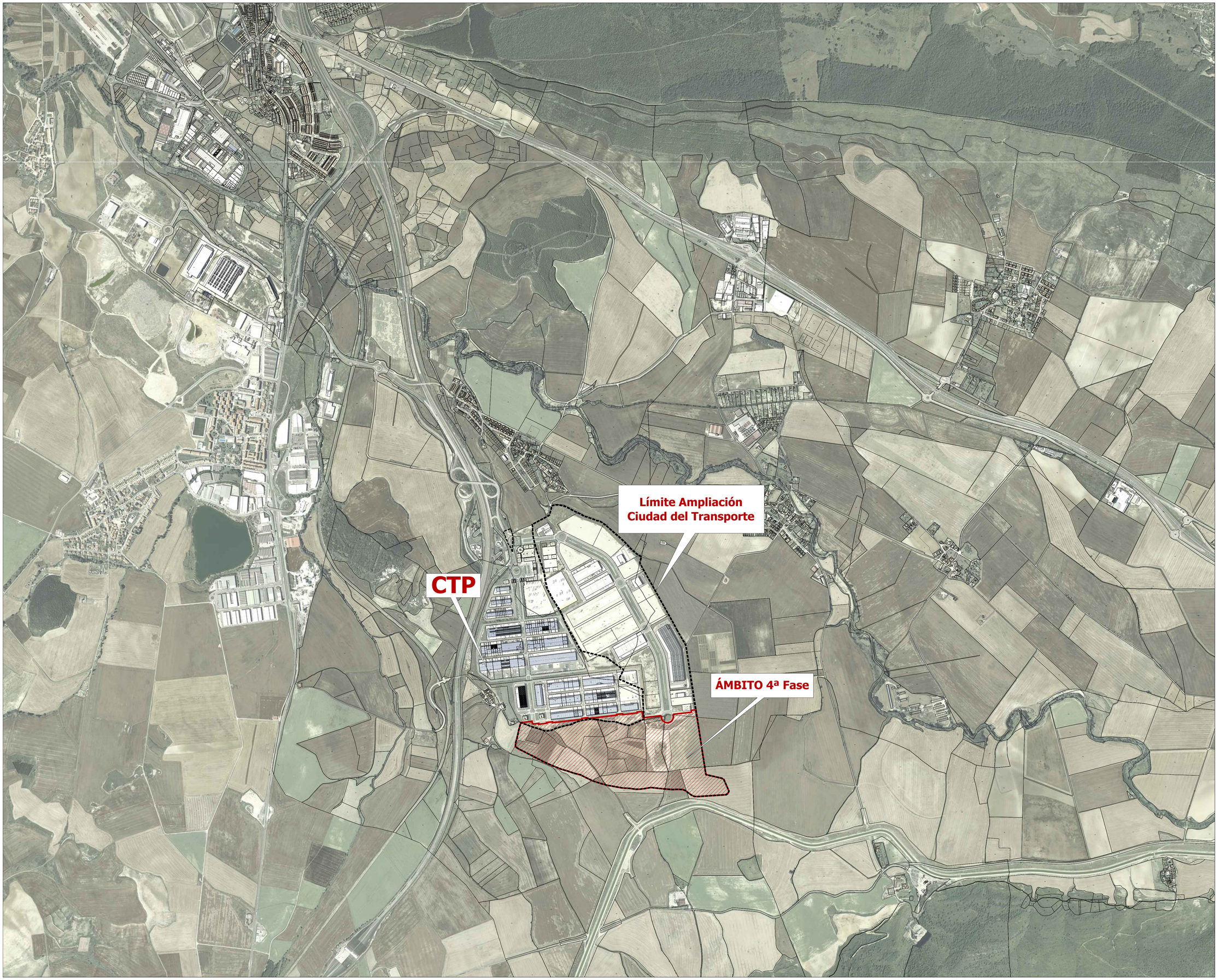
PSIS AMPLIACION CTP 4ª FASE ACTUAL	superficies aprox. m²
Viales	45.000
Reserva viaria	4.500
Infraestructuras	27.000
Zonas verdes	76.000
Sistema Local de Equipamiento Comunitario	13.000
Área Intermodal	66.000
Zona Logística Intermodal	53.000
Zona Logística Polivalente	98.000
TOTAL 4ª FASE ACTUAL	382.500



PSIS AMPLIACION CTP 4ª FASE MODIFICACION PROPUESTA	superficies aprox. m²
Reserva viaria	4.500
Zonas verdes	65.000
Parcelas industriales	333.000
TOTAL 4ª FASE MODIFICACION PROPUESTA	402.500

teresa nebreda artieda
arquitectura & urbanismo

alfonso el batallador, 2 entpla. of. 1
31007 pamplona (navarra)
T 948 066 533 **M** 609 43 66 93
e-mail: tnebreda@arqyurb.net



modificación del PSIS
de la ampliación de la
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA
ámbito: 4ª fase
promotor: Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

I.1 información
situación
A1 escala: 1/10.000 - A3 escala: 1/20.000
julio 2019

equipo redactor:
teresa nebreda arlieda
arquitectura & urbanismo
colaboradora
maria urtasun larrat

N

ÁMBITO MODIFICACIÓN - 4ª FASE

LÍMITE PSIS AMPLIACIÓN CTP

modificación del PSIS
de la ampliación de la
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA
ámbito: 4ª fase
promotor: Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

I.2 información estado actual

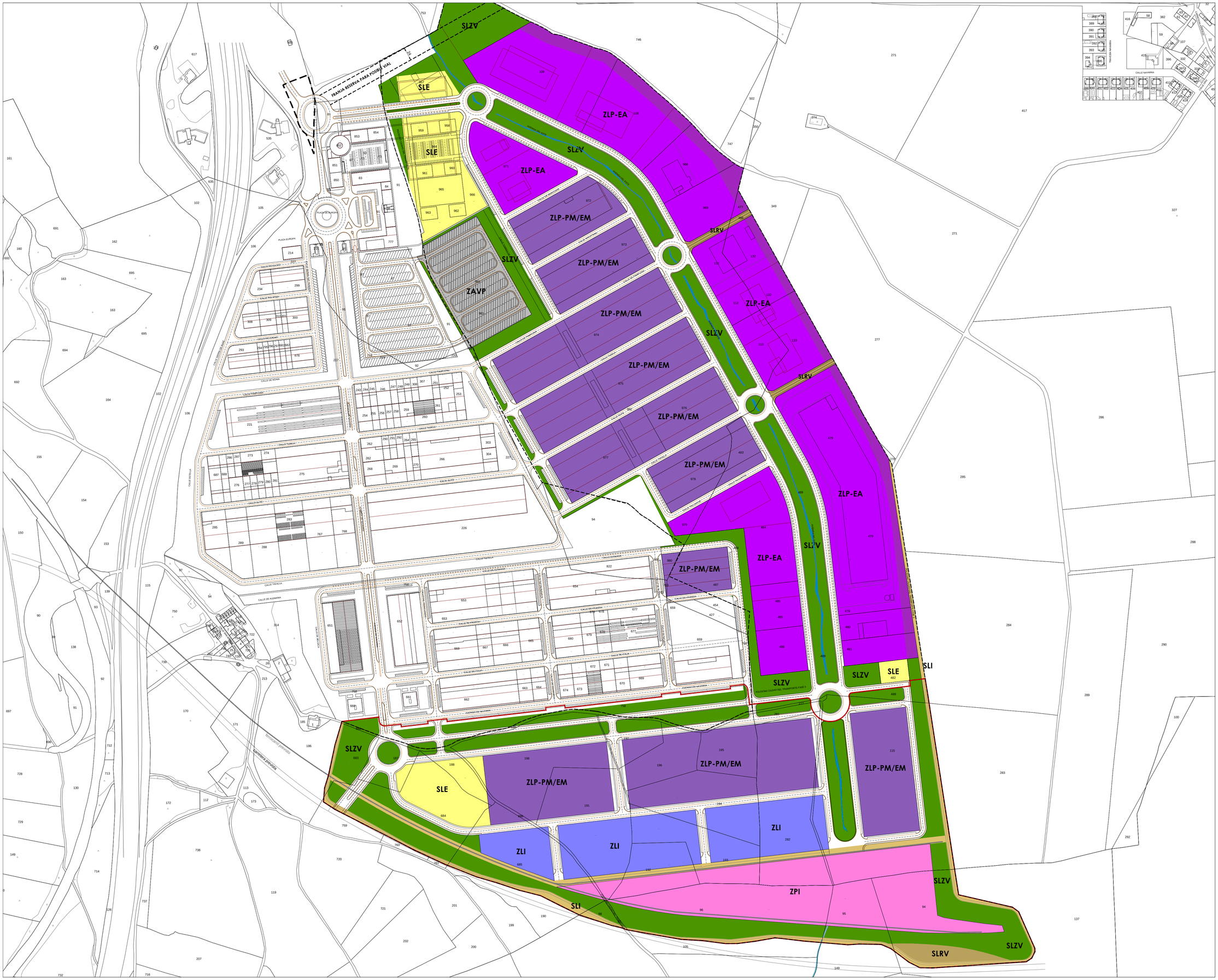
A1 escala: 1/3.000 - A3 escala: 1/6.000
julio 2019

equipo redactor:

teresa nebreda artieda
arquitectura & urbanismo

colaboradora
marta urtasun larrat

N



ÁMBITO MODIFICACIÓN PSIS - 4ª FASE

LÍMITE PSIS AMPLIACIÓN CTP

USOS PORMENORIZADOS

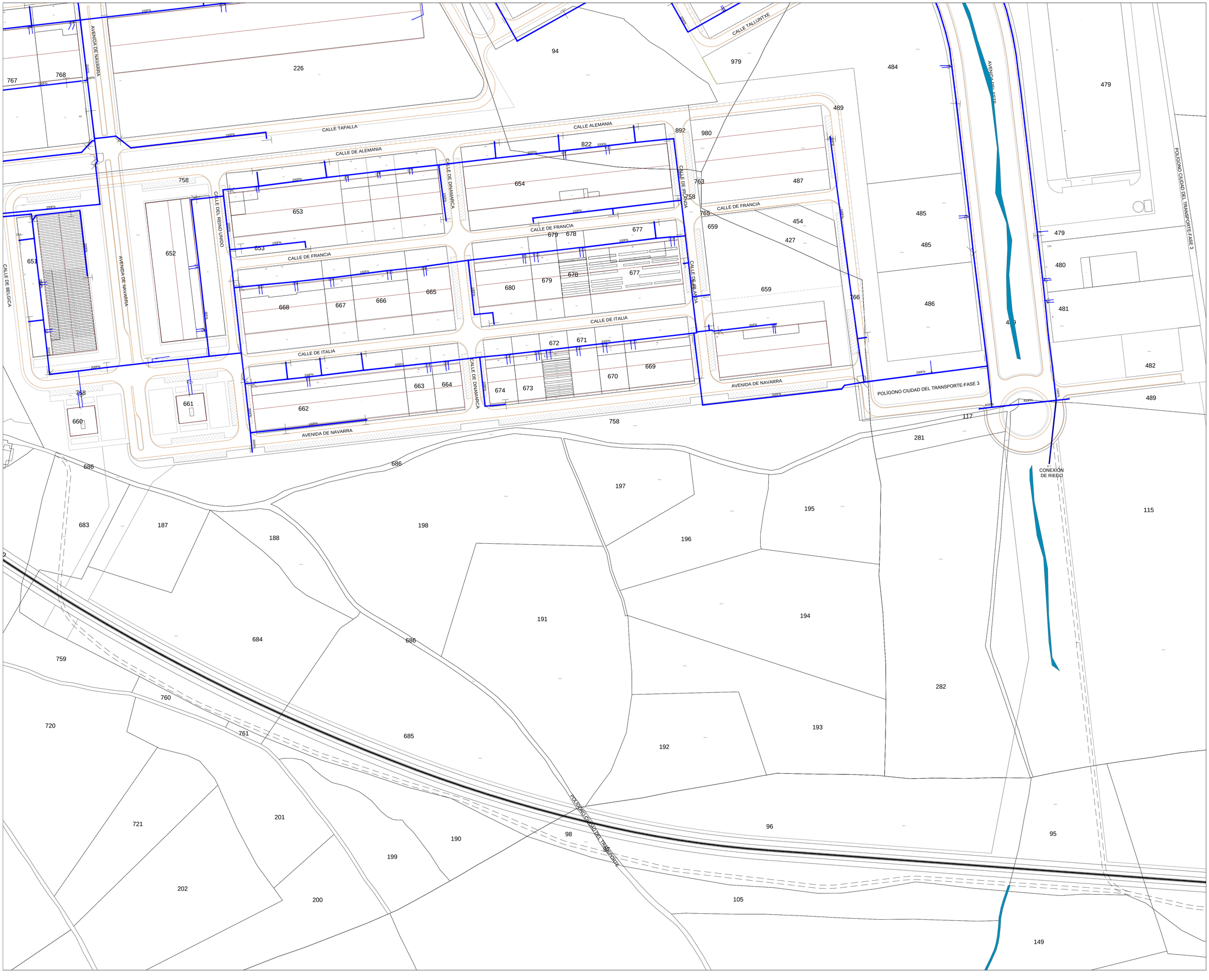
- ZPI ÁREA INTERMODAL
- ZLI ZONA LOGÍSTICA INTERMODAL
- ZLP-PM/EM ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE - Pabellón Modular / Edificación Macla
- ZLP-EA ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE - Edificación Aislada
- ZLP2V ZONA VERDE PRIVADA DE USO PÚBLICO
- SLV SISTEMA LOCAL DE VIALIDAD
- SLRV SISTEMA LOCAL DE RESERVA VIARIA
- SLI SISTEMA LOCAL DE INFRAESTRUCTURAS
- SLZV SISTEMA LOCAL DE ESPACIOS LIBRES - ZONAS VERDES
- SLE SISTEMA LOCAL DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

modificación del PSIS
de la ampliación de la
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA
ámbito: 4ª fase
promotor: Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

I.3 información ordenación actual
A1 escala: 1/3.000 - A3 escala: 1/6.000
julio 2019

equipo redactor:
teresa nebreda arlieda
arquitectura & urbanismo
colaboradora
maria urtasun larrat

N



INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

- RED DE ABASTECIMIENTO
- ACOMETIDA ABASTECIMIENTO
- HIDRANTE
- VÁLVULA DE CIERRE
- VENTOSA

INFRAESTRUCTURAS PREVISTAS

- CONEXIÓN DE RIEGO

modificación del PSIS
de la ampliación de la
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA
ámbito: 4ª fase
promotor: Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

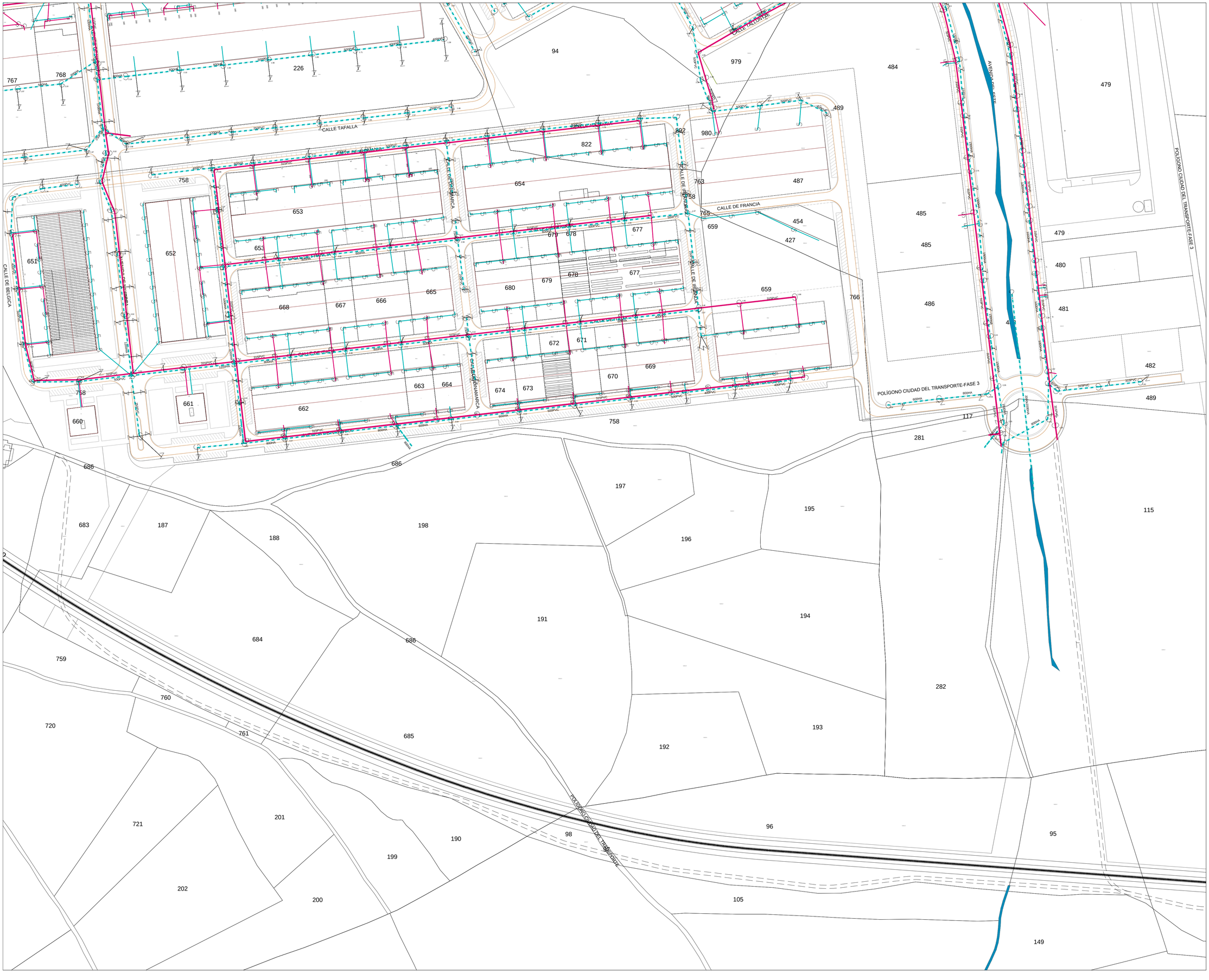
Inf.1 infraestructuras
red de abastecimiento
A1 escala: 1/1.500 - A3 escala: 1/3.000
julio 2019

equipo redactor:

teresa nebreda artieda
arquitectura & urbanismo

colaboradora
maría urtasun larrat

N



INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

- RED DE FECALES
- ACOMETIDA FECALES
- RED DE PLUVIALES
- ACOMETIDA PLUVIALES
- 5 ARQUETA
- POZO DE REGISTRO
- SUMIDERO

modificación del PSIS
de la ampliación de la
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA
ámbito: 4ª fase
promotor: Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

Inf.2 infraestructuras
red de saneamiento
A1 escala: 1/1.500 - A3 escala: 1/3.000
julio 2019

equipo redactor:

teresa nebreda artieda
arquitectura & urbanismo

colaboradora
maría urtasun larrat

N



INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

RED DE ALUMBRADO PÚBLICO

FAROLA

INFRAESTRUCTURAS PREVISTAS

RED DE ALUMBRADO PÚBLICO

FAROLA

modificación del PSIS
de la ampliación de la
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA
ámbito: 4ª fase
promotor: Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

Inf.3 infraestructuras
alumbrado
A1 escala: 1/1.500 - A3 escala: 1/3.000
julio 2019

equipo redactor:

teresa nebreda arlieda
arquitectura & urbanismo

colaboradora
maria urtasun larrat

N



INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

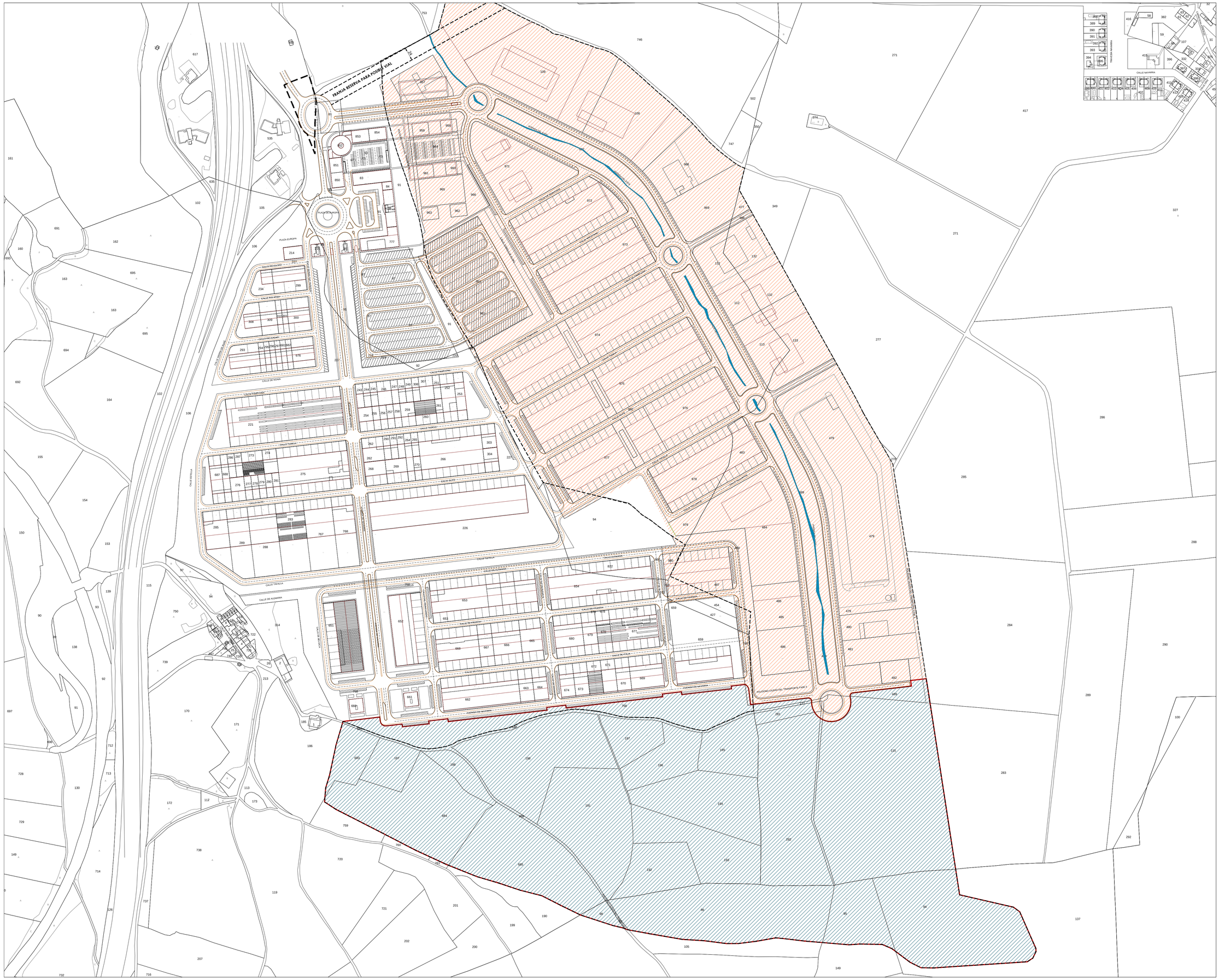
- LÍNEA AÉREA ALTA TENSIÓN
- LÍNEA SUBTERRÁNEA ALTA TENSIÓN
- TORRE ENTRONQUE AÉREO SUBTERRÁNEO
- SUBESTACIÓN
- CENTRO DE TRANSFORMACIÓN
- RED ELÉCTRICA MEDIA TENSIÓN
- ARQUETA
- RED DE TELECOMUNICACIONES
- ARQUETA TELECOMUNICACIONES

modificación del PSIS
de la ampliación de la
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA
ámbito: 4ª fase
promotor: Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

Inf.4 infraestructuras
red eléctrica y de telecomunicaciones
A1 escala: 1/1.500 - A3 escala: 1/3.000
julio 2019

equipo redactor:
teresa nebreda artieda
arquitectura & urbanismo
colaboradora
maría urtasun larrat

N


FRANJA RESERVA PARA POSIBLE VIAL
CALLE NAVARRA
CALLE DE ALEMANIA
CALLE TAFALLA
CALLE ESTELLA
CALLE DE HONOR
CALLE RIO ARGA
CALLE RIO ARAGA
CALLE RIO EBRO
CALLE RIO ALHAMA
CALLE RIO QUEILES
CALLE RIO ALAMA
CALLE RIO ARGAVIESO
CALLE RIO ARGAVIESO
CALLE RIO ARGAVIESO



ÁMBITO MODIFICACIÓN - 4ª FASE

LÍMITE PSIS AMPLIACIÓN CTP

GESTIÓN

ÁREA DE REPARTO/SECTOR S-1/UNIDAD DE EJECUCIÓN UE-1

SISTEMA LOCAL EXISTENTE (2ª FASE CIUDAD DEL TRANSPORTE)

modificación del PSIS
de la ampliación de la
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA
ámbito: 4ª fase
promotor: Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

0.2 ordenación estructurante y pormenorizada ámbitos de gestión

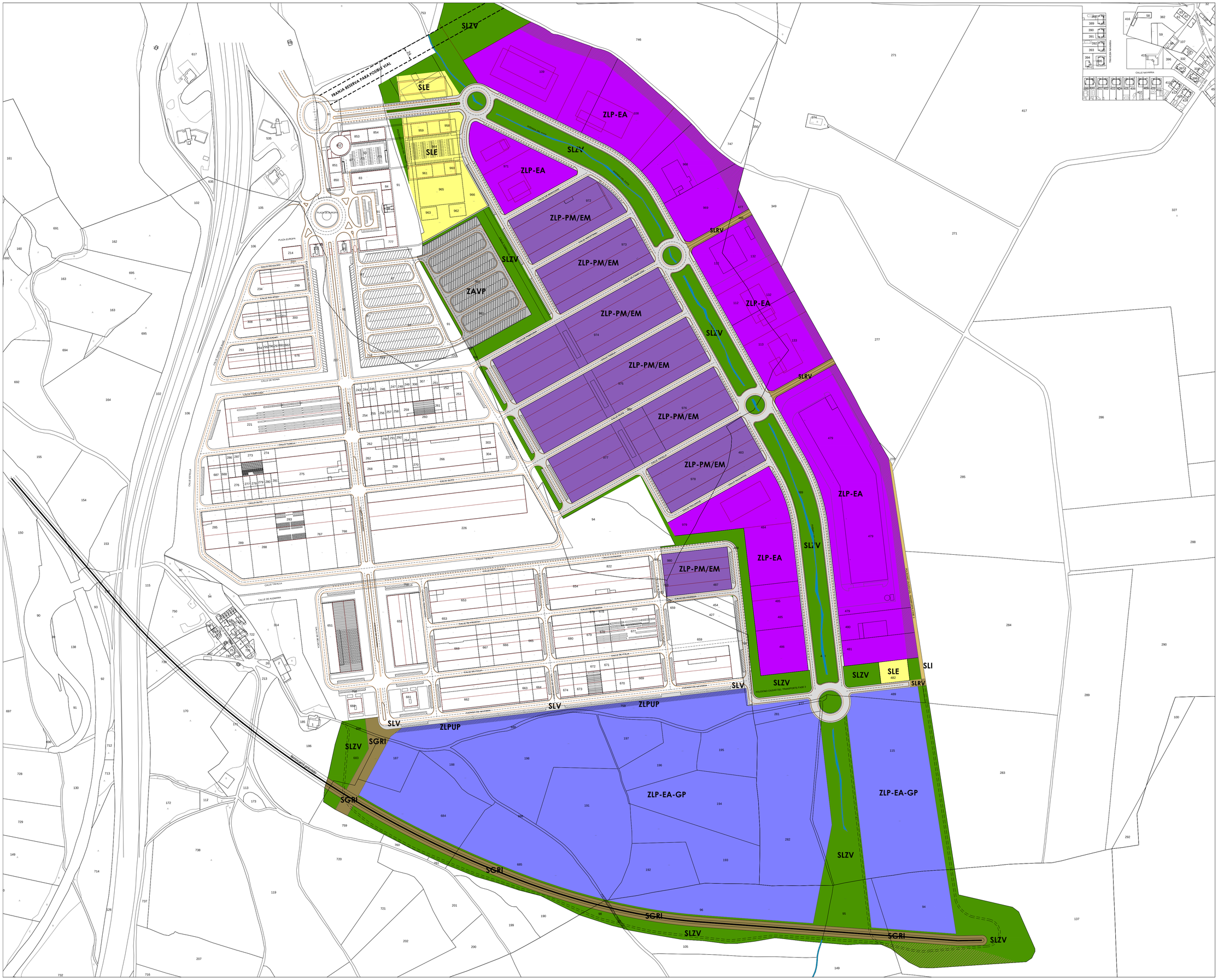
A1 escala: 1/2.000 - A3 escala: 1/4.000
julio 2019

equipo redactor:

teresa nebreda artieda
arquitectura & urbanismo

colaboradora
maría urtasun larrad

N



USOS ESTRUCTURANTES

- SGRI — SISTEMA GENERAL RESERVA INFRAESTRUCTURAS

USOS PORMENORIZADOS

- ZLP-EA-GP — ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE - Edificación Aislada en Gran Parcela
- ZLP-EA — ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE - Edificación Aislada
- ZLP-PM/EM — ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE - Pabellón Modular / Edificación Macla
- ZLPUP — ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE - Parcela Privada Uso Público
- ZAVP — ZONA DE APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS PESADOS
- ZONA VERDE ARBOLADA PRIVADA
- SLZV — SISTEMA LOCAL ZONA VERDE
- SLI — SISTEMA LOCAL INFRAESTRUCTURAS
- SLRV — SISTEMA LOCAL RESERVA VIARIO
- SLV — SISTEMA LOCAL VIARIO
- SLE — SISTEMA LOCAL DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

modificación del PSIS
de la ampliación de la
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA
ámbito: 4ª fase
promotor: Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

O.3a ordenación estructurante y pormenorizada
USOS
A1 escala: 1/3.000 - A3 escala: 1/6.000
julio 2019

equipo redactor:
teresa nebreda arlieda
arquitectura & urbanismo
colaboradora
maria urtasun larrat

N

ZLP-PM/EM
ZLP-PM/EM
ZLP-PM/EM
ZLP-EA
ZLP-EA
ZLP-EA
ZLP-EA-GP
ZLP-EA-GP
SLZV
SLZV
SLZV
SLZV
SLZV
SLZV
SLZV
SLV
SLV
SLV
SLV
SLE
SLI
SLRV
ZLPUP
ZLPUP
SGRI
SGRI
SGRI
SGRI
SGRI
CALLE OLITE
CALLE TUDELA
CALLE TAFALLA
CALLE TALLUNTXE
CALLE DE ALEMANIA
CALLE DE FRANCIA
CALLE DE ITALIA
AVENIDA DE NAVARRA
CALLE DE BELGICA
CALLE DE BRUSELAS
CALLE DE LONDRES
CALLE DE ESTOCOLMO
CALLE DE VIENA
CALLE DE BERNA
CALLE DE DUBLIN
CALLE DE ROMA
CALLE DE PARIS
CALLE DE LA HAYA
CALLE RENO UNIDO
AVENIDA DE LA UNIÓN EUROPEA
POLÍGONO CIUDAD DEL TRANSPORTE-FASE 3
ferrocarril previsto
TRANSPORTE TERRESTRE
976
977
978
979
980
982
483
484
485
486
487
479
480
481
482
489
94
226
227
275
281
283
767
768
262
290
291
292
264
265
303
304
266
269
270
254
255
256
257
258
259
260
261
822
654
653
652
651
314
668
667
666
665
680
679
678
677
676
675
672
671
669
670
674
673
663
664
662
661
660
758
659
454
427
766
685
686
683
684
759
760
761
720
721
201
199
190
202
200
105
98
96
95
94
137
149
140
104
204
203
185
186
187
188
198
197
196
195
191
194
193
192
282
281
117
115
283
285
284
278
489
136
1
2
A
B
C
19

USOS ESTRUCTURANTES

- SGRI SISTEMA GENERAL RESERVA INFRAESTRUCTURAS

USOS PORMENORIZADOS

- ZLP-EA-GP ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE - Edificación Aislada en Gran Parcela
- ZLP-EA ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE - Edificación Aislada
- ZLP-PM/EM ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE - Pabellón Modular / Edificación Macla
- ZLPUP ZONA LOGÍSTICA POLIVALENTE - Parcela Privada Uso Público
- ZAVP ZONA DE APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS PESADOS
- ZONA VERDE ARBOLADA PRIVADA
- SLZV SISTEMA LOCAL ZONA VERDE
- SLI SISTEMA LOCAL INFRAESTRUCTURAS
- SLRV SISTEMA LOCAL RESERVA VIARIO
- SLV SISTEMA LOCAL VIARIO
- SLE SISTEMA LOCAL DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

modificación del PSIS
de la ampliación de la
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA
ámbito: 4ª fase
promotor: Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

O.3b ordenación estructurante y pormenorizada

USOS

A1 escala: 1/2.000 - A3 escala: 1/4.000
julio 2019

equipo redactor:
teresa nebreda artieda
arquitectura & urbanismo
colaboradora
maría urtasun larrat

N

ALINEACIONES

- ALINEACIÓN OFICIAL
- ALINEACIÓN MÁXIMA EDIFICACIÓN
- ALINEACIÓN MÁXIMA DE CIERRE DE PARCELA (según art. 21 Normativa)
- DELIMITACIÓN ZONA DE DOMINIO PÚBLICO FERROCARRIL
- DELIMITACIÓN ZONA DE PROTECCIÓN FERROCARRIL

COTAS Y RASANTES

- COTAS
- RASANTES

modificación del PSIS
de la ampliación de la
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA
ámbito: 4ª fase
promotor: Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

0.4 ordenación pormenorizada
alineaciones y rasantes
A1 escala: 1/2.000 - A3 escala: 1/4.000
julio 2019

equipo redactor:

teresa nebreda arrieta
arquitectura & urbanismo

colaboradora
maría urtasun larrart

N



SISTEMA GENERAL

- RESERVA INFRAESTRUCTURAS

SISTEMAS LOCALES

- ZONA VERDE
- RESERVA VIARIA
- VIARIO

RECORRIDOS

- RECORRIDO PEATONAL
- RECORRIDO DE BICI

modificación del PSIS
de la ampliación de la
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA
ámbito: 4ª fase
promotor: Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

O.5 ordenación estructurante y pormenorizada
sistemas generales y locales / recorridos

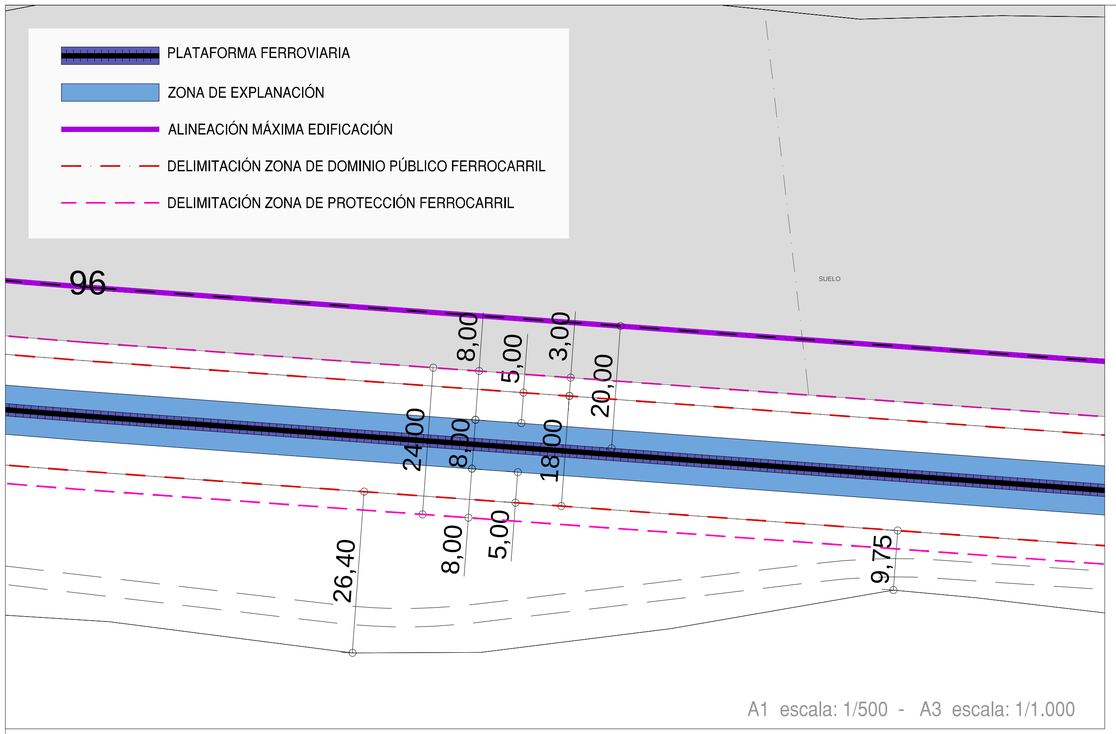
A1 escala: 1/2.000 - A3 escala: 1/4.000
julio 2019

equipo redactor:

teresa nebreda arlieda
arquitectura & urbanismo

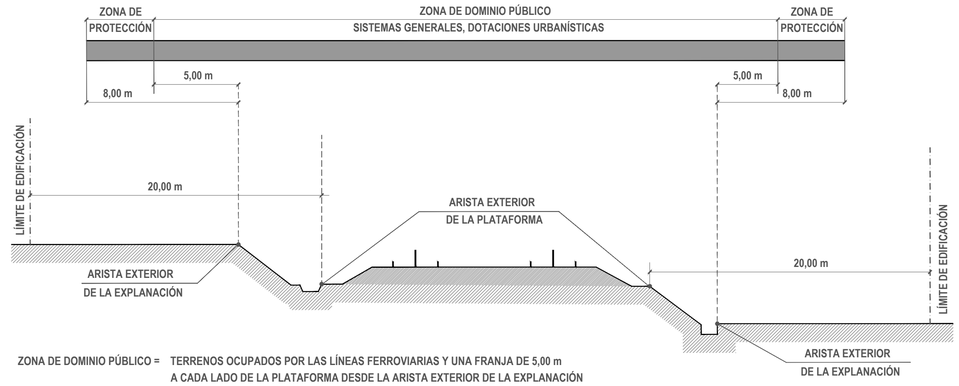
colaboradora
maría urtasun larrad

N



A1 escala: 1/500 - A3 escala: 1/1.000

ZONA DE DOMINIO PÚBLICO, ZONA DE PROTECCIÓN Y LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN SEGÚN LEY 38/2015 DEL SECTOR FERROVIARIO



ZONA DE DOMINIO PÚBLICO = TERRENOS OCUPADOS POR LAS LÍNEAS FERROVIARIAS Y UNA FRANJA DE 5,00 m A CADA LADO DE LA PLATAFORMA DESDE LA ARISTA EXTERIOR DE LA EXPLANACIÓN

ZONA DE PROTECCIÓN = DELIMITADA INTERIORMENTE POR LA ZONA DE DOMINIO PÚBLICO Y EXTERIORMENTE POR UNA LÍNEA SITUADA A 8,00 m DE LA ARISTA EXTERIOR DE LA EXPLANACIÓN



ALINEACIONES

- ALINEACIÓN OFICIAL
- ALINEACIÓN MÁXIMA EDIFICACIÓN
- ALINEACIÓN MÁXIMA DE CIERRE DE PARCELA (según art. 21 de la Normat
- DELIMITACIÓN ZONA DE DOMINIO PÚBLICO FERROCARRIL
- DELIMITACIÓN ZONA DE PROTECCIÓN FERROCARRIL

COTAS Y RASANTES

- COTAS
- RASANTES

modificación del PSIS
de la ampliación de la
CIUDAD DEL TRANSPORTE DE PAMPLONA
ámbito: 4ª fase
promotor: Navarra de Suelo y Vivienda, S.A.

O.6 ordenación estructurante
limitaciones a la propiedad según Ley Sector Ferroviairio
A1 escala: 1/2.000 - A3 escala: 1/4.000
julio 2019

equipo redactor:
teresa nebreda arlieda
arquitectura & urbanismo
colaboradora
maría urtasun larrat

N

NDB NO

Noáin (Valle de Elorz)/Noáin (Elortzibar)

LÍMITE APROXIMACIÓN FRUSTRADA ILS Y Z RWY 15 PENDIENTE 2,5% DESDE 457 m

LÍMITE APROXIMACIÓN FRUSTRADA ILS X RWY 15 PENDIENTE 2,5% DESDE 457 m

LÍMITE APROXIMACIÓN FRUSTRADA ILS Y Z RWY 15 PENDIENTE 2,5% DESDE 457 m

LÍMITE APROXIMACIÓN FRUSTRADA VOR RWY 33 PENDIENTE 2,5% DESDE 985 m

NDB PAM

450

500

550

VISTA GENERAL

E 1:500.000

DETALLE

LEYENDA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

- COTA DE LAS SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE LAS AERONAVES
- ENVOLVENTE SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE AERONAVES
- 200 COTA DEL TERRENO
- LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES

ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO

- TR PSIS TERMINAL DE TRANSPORTES DE PAMPLONA
- TR DESARROLLO 2ª FASE PSIS TERMINAL TRANSPORTES PAMPLONA
- TR PSIS AMPLIACION CIUDAD TRANSPORTE PAMPLONA Y TR PSIS AMPLIACION CIUDAD TRANSPORTE PAMPLONA MODIFICADO

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA

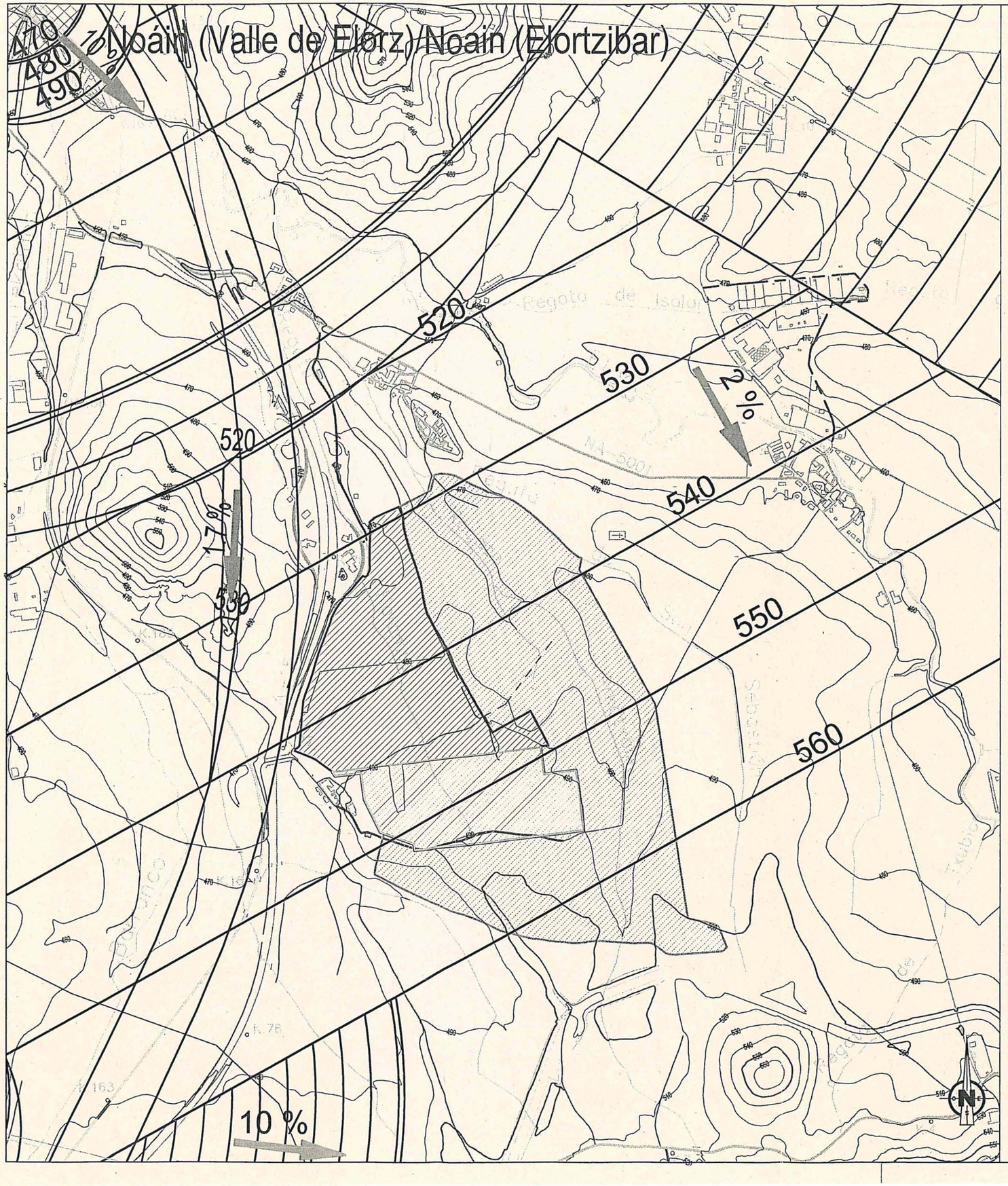
AEROPUERTO DE PAMPLONA

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

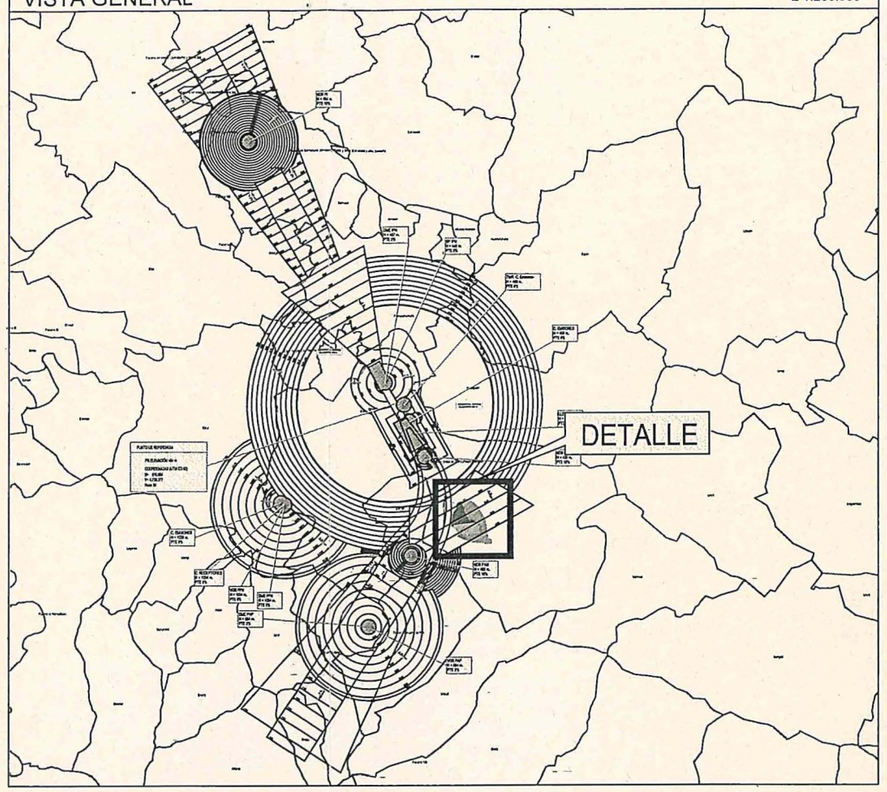
SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE LAS AERONAVES PLAN DIRECTOR

ESCALA	FECHA	REF.	PLANO
1:20.000	MARZO 2012		2

Noáin (Valle de Elorz)/Noain (Elortzibar)



VISTA GENERAL E 1:250.000



LEYENDA DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

- SUPERFICIE DE LIMITACIÓN DE ALTURA DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
- 230 COTA DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
- 200 COTA DEL TERRENO
- LÍMITE DE TÉRMINOS MUNICIPALES

ÁMBITOS DE PLANEAMIENTO

- TR PSIS TERMINAL DE TRANSPORTES DE PAMPLONA
- TR DESARROLLO 2ª FASE PSIS TERMINAL TRANSPORTES PAMPLONA
- TR PSIS AMPLIACION CIUDAD TRANSPORTE PAMPLONA Y TR PSIS AMPLIACION CIUDAD TRANSPORTE PAMPLONA MODIFICADO

GOBIERNO DE ESPAÑA — MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE AEROPUERTOS Y NAVEGACIÓN AÉREA

AEROPUERTO DE PAMPLONA

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO E INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS

ESCALA	FECHA	REF.	PLANO
1:15.000	MARZO 2012		1