



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

IX Legislatura

Pamplona, 20 de febrero de 2018

NÚM. 59

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOKIN CASTIELLA IMAZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 20 DE FEBRERO DE 2018

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para informar sobre el desarrollo de la nueva Estación del TAV en Pamplona.

(Comienza la sesión a las 9 horas y 17 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para informar sobre el desarrollo de la nueva Estación del TAV en Pamplona.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Egun on, buenos días. Comenzamos la sesión de esta Comisión de Desarrollo Económico con arreglo al orden del día. Existe un único punto, solicitado por el señor Zarraluqui, adscrito a Unión del Pueblo Navarro, y es una comparecencia para que el Consejero de Desarrollo Económico informe sobre el desarrollo de la nueva Estación del TAV en Pamplona. Como digo, al haber sido solicitada por el señor Zarraluqui, tiene la palabra brevemente para su motivación. Cuando quiera.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Buenos días. Muchas gracias, señor Presidente. Bienvenidos, señor Consejero y señor jefe de Gabinete, Parlamentarios, Parlamentarias... Bien, como yo sigo los acontecimientos relativos a diversas cuestiones –en este caso estamos hablando del desarrollo del tren de alta velocidad–, tenía anotada una noticia que me llamó la atención –aunque luego vi el contexto en el que se producía– sobre que Nasuvinsa, a primeros del mes de julio, creo, del año pasado, de 2017, presentó un informe en el seno del Consorcio del Tren de Alta Velocidad que se examinó en aquel momento y en el que se ofrecía a modificar el PSIS de la estación para –decía textualmente– «adaptarlo a las circunstancias actuales». Era una frase un tanto misteriosa.

Dadas las recientes declaraciones, por otro lado, del Concejal de Economía y Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Pamplona en relación con el PSIS y de su grupo, posicionándose absolutamente en contra, tanto de la nueva estación como del PSIS... En concreto viene a decir una cosa que llama la atención. Dice: «La estación de Echavacoiz es la pieza clave del TAV en el ámbito municipal. Sin estación no habrá tren de alta velocidad». Me parece un poco atrevido decir eso, pero señala una posición muy contraria a cualquier iniciativa en este campo que me imagino, además, que es secundada por el grupo al que pertenece el alcalde de Pamplona.

Y, finalmente, teniendo en cuenta que ya se han puesto en marcha los procesos de adjudicación de las obras de Villafranca-Peralta –el tramo Peralta-Olite no sé, pero si no se ha puesto estará a punto– y, por lo tanto, que hay un proceso en marcha de la adjudicación de obras para continuar la construcción del tren de alta velocidad, con vistas teóricamente a acabar en 2023 –ese es el nuevo escenario–, visto que esto era un tanto contradictorio, pedí la comparecencia de don Manuel Ayerdi para que nos explicara cuáles eran las intenciones de Nasuvinsa en relación con esa modificación propuesta y si se habían valorado las consecuencias y los tiempos que podía tener, así como las previsiones que el Consejero de Desarrollo Económico y Presidente del Consorcio Alta Velocidad-Comarca de Pamplona tenían para disponer de los terrenos necesarios para construir la nueva estación y los viales del tramo de la comarca de Pamplona.

Finalmente, en medio de todo esto, qué previsiones tenía en relación con la finalización del proyecto de reparcelación y el proyecto de urbanización –cosa por la que le he preguntado varias veces– y que se paralizaron nada más tomar posesión del cargo. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Zarraluqui. Voy a presentar a los comparecientes, el señor Vicepresidente de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra, el señor Ayerdi, que viene acompañado por su jefe de gabinete, el señor Ayerdi Echeverri. Orain bai, hogeita hamar minutuz askoz jota, zurea da hitza, Ayerdi jauna.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Egun on guztioi. Buenos días a todos. Prometo que no voy a aprovechar los treinta minutos. Voy a ser más breve hoy con seguridad.

El comúnmente conocido como PSIS del tren de alta velocidad o de Echavacoiz es un desarrollo urbanístico que se plantea ligado a la supresión del bucle ferroviario y la llegada de la alta velocidad en el año 2001, que propicia un concurso de ideas para el diseño de la nueva área en 2003, que se ve posteriormente ampliado al plantearse el traslado de Inquinasa en 2005 y la recuperación para el uso residencial de los terrenos que se liberan.

En su configuración final en el año 2007, año en el que se declara el PSIS, su planteamiento es tremendamente ambicioso y cuenta con una serie de importantes condicionantes. En primer lugar –yo diría que muy relevante–, la dependencia del ejercicio de la competencia estatal en materia ferroviaria, en la medida en que no cabe el desarrollo del proyecto urbanístico sin el previo, o al menos paralelo, desarrollo del proyecto ferroviario que lo posibilita; la existencia también en su ámbito de industrias incompatibles con el uso residencial –estamos hablando de Inquinasa–; y el ámbito también abarca una superficie que en parte se encuentra en zona inundable; la normativa sobre ruidos y los usos urbanísticos previstos para dicho ámbito. Es decir, se aprueba en 2007 con estos condicionantes, que la verdad es que son relevantes.

Conviene reseñar –y hago referencia a su petición, señor Zarraluqui– que Nasuvinsa como tal no tiene intenciones en relación con la modificación propuesta, sino que se ha limitado a estudiar, por encargo del Gobierno, un desarrollo urbanístico cuyo trámite administrativo se ha dilatado excesivamente en el tiempo. La ideación fue en 2001-2003, la declaración en 2007, y la actualización ha sido ahora, en 2015, siendo necesario su replanteamiento a la luz del cambio de las circunstancias de toda índole: sociales, económicas... que se han experimentado en la Comunidad. Estamos hablando de diecisiete o dieciocho años, ni más ni menos.

La conclusión más significativa del informe al que usted hace referencia es que un PSIS o cualquier instrumento de ordenación territorial urbanística, una vez aprobado, constituye una disposición administrativa de carácter general, naturaleza reglamentaria y vigencia indefinida y, como tal, es de obligado cumplimiento. Su no cumplimiento no resulta una opción para los gestores públicos. Sin embargo, como en toda norma, nada impide que se pueda plantear su adaptación a la nueva realidad social, máxime cuando todavía no se ha iniciado, más allá de un plano puramente formal, su ejecución.

En este sentido, el estudio pone de manifiesto que dicho desarrollo urbanístico, inicialmente impulsado en la esperanza de que el proyecto ferroviario de supresión del bucle se llevara a cabo en un plazo relativamente breve de tiempo, no previó una alternativa para su ejecución independiente de este último, del ferroviario, por lo que cualquier demora o la propia falta de impulso del proyecto ferroviario impide la ejecución del proyecto urbanístico. De ahí que parezca oportuna la reflexión sobre la conveniencia de modificar determinados aspectos del

PSIS –el ámbito, los plazos, la ejecución por fases o los usos– de forma que se pueda asegurar su desarrollo y viabilidad con una ordenación urbana realista y funcional en coherencia con una planificación razonable y la gestión urbanística asociada –esta última frase sí que está entrecomillada en el informe al que usted hacía referencia–. No se trata, por lo tanto, de renunciar al PSIS, sino de posibilitar su ejecución, aspecto que en la actualidad no parece estar garantizado.

Por nuestra parte, tenemos el convencimiento de que la configuración vigente contiene aspectos mejorables: establecimiento de plazos, fases de ejecución, adaptación a las necesidades actuales en cuanto a usos..., y desde luego no se quiere perder la oportunidad de estudiar dicha mejora. La apertura de este proceso de modificación no conlleva necesariamente la eliminación, ni mucho menos, de todo lo anterior.

El informe de Nasuvinsa al que usted hace referencia se presentó a finales de junio de 2017 –usted señalaba a inicios de julio–, con la idea de que los miembros del consorcio se tomaran su tiempo para analizarlo, dado su carácter técnico y lo novedoso de algún planteamiento que se realizaba en el mismo. En este sentido, estaría pendiente una nueva convocatoria del consorcio. Es decir, yo tengo pendiente –hablo en primera persona– la convocatoria de una nueva sesión del consorcio; sin embargo, he venido demorando la convocatoria porque, al margen del debate pendiente para adaptar el régimen de funcionamiento de dicha institución a la normativa vigente –esta es una cuestión importante y está recogida en el informe de Nasuvinsa–, me refiero en concreto a la concreción de las cuotas de participación, por ejemplo, que es una cuestión que está pendiente y sin ninguna duda será relevante, adscripción del ente a una administración pública, previsión económica.... Es decir, al margen de este debate, que es la adaptación del consorcio, insisto, a la normativa vigente –en estos elementos entre otros–, he preferido, decía, esperar a que el Estado confirme cuándo va a licitar el estudio informativo del bucle, ya que ello nos permitirá situar un calendario aproximado de avance del expediente ferroviario.

La semana que viene tenemos el primer comité de seguimiento con el Estado de todo el corredor ferroviario. Saben ustedes que los dos Gobiernos asumimos el acuerdo de crear un comité de seguimiento para todo el corredor y la semana que viene tenemos convocada la primera sesión. Yo espero en ese comité de seguimiento tener noticias, como bien decía, respecto de la licitación del estudio informativo. Y tengo esta esperanza, fundada en que el propio Ministro de la Serna anunció en enero, hace muy poco, que la licitación del estudio informativo del bucle iba a ser inminente.

Entonces, en resumen, no he convocado el consorcio porque me parecía relevante tener esta información, una información que, sin ninguna duda, condiciona todo el calendario razonable.

Además, debo decirle que el Gobierno tiene la intención –una vez situado el marco temporal y convocado el consorcio y planteado allí– porque creo que nos interesa, el volver a realizar una encomienda a Nasuvinsa para que prepare en detalle esa propuesta de posible modificación. Es una encomienda que haremos, por supuesto, de la mano de los integrantes, como no puede ser de otra manera, del consorcio.

Me preguntaba también usted por las previsiones que tenemos para poder disponer de los terrenos para construir la nueva estación y los viales del tramo de la comarca de Pamplona. En este punto –a ver si lo encuentro, porque tengo un poco de barullo–, quiero decirle que en el supuesto de un PSIS aprobado, y si no consideráramos modificaciones del PSIS, la disposición de los terrenos podría lograrse en un plazo relativamente breve de tiempo –seguramente un año podría ser una estimación prudente–, pues solo restaría por culminarse la tramitación del proyecto de reparcelación y el de urbanización del ámbito o de esa etapa o fase concreta. Es decir, esto es lo que faltaría si estuviéramos en un escenario en el cual no hubiera un escenario de posible modificación del PSIS.

La tramitación del proyecto de reparcelación y su inscripción en el registro atribuye en un plano jurídico la titularidad de las nuevas parcelas de la futura estación a Adif –le atribuiría esa titularidad. Además, para su efectiva puesta a disposición sería precisa la urbanización del ámbito contiguo a las mismas, de modo que en el plano físico las parcelas pasarán a tener la condición de solar. Eso sería el tiempo en un escenario sin modificación del PSIS.

Si se inicia una modificación del PSIS, obviamente el plazo se ampliaría, pero entendemos que en estos momentos existe margen suficiente para, aún en este caso, en el de la modificación del PSIS, llegar a tiempo de cumplir con Adif, ya que la modificación tendría por objeto, entre otros, precisamente explicitar la vinculación del proyecto urbanístico al ferroviario con un calendario coordinado de promoción de ambos proyectos y, en su caso, con la fijación de unidades de ejecución urbanística o de etapas o fases de ejecución de las obras de urbanización. Y digo que llegaríamos a tiempo porque, estando pendiente todavía –por muy inminente que sea– la licitación del estudio informativo, usted sabe los plazos que lleva un estudio informativo, usted sabe después los plazos que lleva después la DIA y usted sabe los plazos que lleva después la elaboración de los proyectos correspondientes. Por eso le digo que, aún en el escenario de modificación del PSIS, entendemos que estamos en tiempo para ir acompañando bien la evolución del expediente ferroviario con el expediente urbanístico.

Por otro lado, no se olvide usted –tengo aquí un barullo de papeles–, que en tanto que no se tramite la desafectación al uso ferroviario de los terrenos actualmente ocupados por la vía actual, las parcelas resultantes de la reparcelación que se encuentren pisadas por dicha infraestructura, seguirán soportando tal gravamen. Estarán afectadas al uso ferroviario. Y para lograr dicha desafectación es condición previa la puesta en servicio de la nueva red ferroviaria. Por eso se comenta en ocasiones que la ejecución del PSIS por fases, con la necesidad de alternar entre el antiguo trazado y el nuevo, limita las posibilidades de comercialización de determinadas parcelas resultantes, como es obvio. Es decir, si a cualquier propietario, en compensación con sus derechos sobre las parcelas aportadas, se le entregan parcelas resultantes todavía afectas al servicio ferroviario, hasta que Adif no proceda a su desafectación, su desarrollo estaría totalmente condicionado por dicha limitación legal. También esto es una obviedad que no nos podemos olvidar.

Y, finalmente, aunque en cierta manera está relacionado con lo que ya le he respondido, me pregunta usted por las previsiones para la finalización del proyecto de reparcelación y del proyecto de urbanización. Bien, quiero decirle que la asociación administrativa de propietarios del AVE, que engloba a una agrupación de propietarios del ámbito, fue habilitada por el

consorcio para la presentación de los instrumentos de ejecución del PSIS, tanto el proyecto de reparcelación como el de urbanización. Su trabajo ya ha sido analizado por la Gerencia de Urbanismo de Pamplona, que es el órgano asesor del consorcio, y más superficialmente también por el propio informe de Nasuvinsa, que usted conoce.

En ambos casos se ha puesto de manifiesto –el informe de Nasuvinsa así lo señala– una serie de carencias que exigen su subsanación. Antes ya me he referido un poco a ellas: la falta de coherencia con el PSIS que ejecuta en materia de planificación de la ejecución; la falta de coordinación entre los proyectos urbanísticos y ferroviarios –que es una cuestión fundamental; el cuestionable criterio en el reparto de aprovechamientos, incluido el de cesión obligatoria; el ajuste a las circunstancias del mercado en la determinación de los coeficientes de homogenización... En fin, hay una serie de elementos.

El ejercicio realizado por los propietarios es interesante, pero desde nuestro punto de vista incompleto. El consorcio deberá decidir si se requiere la subsanación de deficiencias en los proyectos presentados o si se apuesta por el estudio de una eventual modificación del PSIS. Insisto, la propuesta de Nasuvinsa y del Gobierno es que se modifique el PSIS.

En cualquier caso, yo he de decirle –también lo señala el informe de Nasuvinsa y yo lo comparto– que la Administración entiende que se debe buscar un consenso entre los titulares de intereses en liza, es decir, los propietarios y las Administraciones públicas, tanto la central, la autonómica y la local, que permitan la ejecución del planeamiento. Este es el objetivo.

Con lo cual, en resumen, este es el contexto en el que estamos. Y yo terminaría destacando la extraordinaria vinculación entre el proyecto urbanístico y el proyecto ferroviario y, dentro de esa vinculación, la importancia fundamental absoluta de tener una visibilidad del proyecto ferroviario. Por mucho que el señor Ministro haya hablado de que todo el corredor estará terminado para 2023 –incluso creo que en alguna última entrevista ha hablado ya de 2024–, por mucho que eso sea así, y nos parece positivo, a nosotros, o a mí personalmente me parece importante que se concrete la licitación del estudio informativo del bucle, porque eso sí que es el pistoletazo de salida en toda la visión temporal del bucle. Y esto a mí me parece fundamental.

No nos olvidemos tampoco que después, para el desarrollo de las actuaciones en el entorno del bucle, tenemos también un protocolo anterior existente y habrá que adecuarlo. Nosotros ahí también hemos elevado una propuesta y es que el tratamiento de la entrada en Pamplona sea un tratamiento equivalente al de las capitales vascas... Hay cuestiones que hablar. Pero, en cualquier caso, a lo que usted me preguntaba, a mí lo que me parece fundamental es que tengamos la visibilidad temporal del expediente ferroviario. Yo confío en que la fecha de licitación del estudio informativo la conozcamos muy rápidamente y sea muy rápida. Eso nos va a permitir tener una visibilidad –estudio informativo, DIA, proyectos– e, insisto, nos parece que hay un margen suficiente para convocar al consorcio, elaborar un estudio de la modificación del PSIS y hacerlo además en un marco de colaboración y de consenso con los propietarios. Nada más por mi parte.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko Ayerdi jauna. Y, por tanto, comenzando por el grupo que ha cursado la petición de comparecencia, señor Zarraluqui, tiene la palabra por Unión del Pueblo Navarro. Cuando quiera.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señor Consejero. Pues si el objetivo es buscar consenso entre los propietarios y las administraciones en liza, como dice usted, si no cambian estas administraciones en liza, no me cabe la menor duda de que el AVE, cuando llegue a Pamplona, llegará a la actual estación, porque está claro cuál es el objetivo de las administraciones en liza. Tanto por parte de EH Bildu como por parte de Aranzadi, la oposición es absoluta. Y lo estamos viendo también en la Sakana donde recientemente ha habido una campaña para torpedear la realización del tren de alta velocidad o la vía nueva de altas prestaciones en la Sakana que ha tenido un pequeño traspies en Alsua, pero que ha tenido cierta aceptación. Por lo tanto, aquí es difícil buscar el consenso. Y me da la impresión de que usted, como presidente del consorcio, está más o menos tan solo como Gary Cooper.

Usted ha hecho una intervención... Yo no he venido aquí a criticarle. Yo lo que quería saber era cómo está el asunto, aunque ya me lo suponía. Veo que usted ha hablado de muchas cosas que realmente generan nuevas incógnitas. Habla usted de que va a esperar a que se haga el estudio informativo. ¿Lo dice usted porque piensa que puede haber un cambio de trazado en el trazado de la comarca de Pamplona? Sospecho que no, pero también habla usted de que quiere el mismo tratamiento. No sé si es en lo económico o en el diseño de las capitales vascas. Eso nos abre también otra incógnita: por donde está usted apuntando. Me gustaría que me lo aclarara es su segunda intervención.

Por otro lado, habla de modificar el PSIS. Claro, usted ha dicho que costó mucho tiempo hacer el PSIS. Y tiene su razón de ser porque es un PSIS endiabladamente complicado en la medida en que hay mucho territorio y quizás el diseño vino muy mediatizado por el intento de obtener el suelo con un coste cero para la Administración. Todos los cambios que vayan a hacer tendrán seguramente complicaciones y derivadas de muchos tipos, que no alcanzamos a ver, e indudablemente un tiempo muy largo de desarrollo, porque todo esto genera un tiempo muy largo de desarrollo.

¿Perspectivas temporales? Yo las veo largas, la verdad. Las veo largas por mucho que el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental... Sabemos que lleva su tiempo, y si la vía se construye para 2023 o 2024, dudo mucho que tengamos capacidad de tener hechas, ni siquiera resueltas, una nueva estación y una nueva vía para esas fechas en la comarca de Pamplona. Por lo tanto, quizás haya que plantearse qué ocurre en ese momento y qué alternativas hay, porque indudablemente, desde un punto de vista funcional, la actual vía que entra en la estación no sirve tampoco para esto. Entonces habrá que tener alternativas a esa posibilidad. Y yo creo que ustedes deberían ir estudiándolas. De otra manera se podría producir una situación realmente insatisfactoria o indeseable.

¿Cuáles son los cambios que usted piensa introducir en ese plan? Lo pregunto porque las noticias que yo tengo del estudio de Nasuvinsa prácticamente apuntaban a establecer fases que ya están establecidas. Por cierto, en el proyecto de urbanización donde se establecían las fases... Se habían estudiado y se habían propuesto dentro de ese marco e incluso la normativa

urbanística se modificó en su momento, en 2015, para considerar que se podían proponer instrumentos y posibilitar que se desarrollaran por fases. Es evidente que un plan de esta superficie no se puede desarrollar en una sola mano ni en dos. Hay que establecer fases y hay que establecer la posibilidad de que mientras se hacen unas obras y se levanta la vía actual, como usted dice, para posibilitar unos aprovechamientos, se vaya construyendo en otras, etcétera. Por lo tanto, digamos que todo eso que usted ha contado ya se había tenido en cuenta.

Pero en cualquier caso mi pregunta sigue ahí. ¿Qué cambios van a introducir? ¿Van a modificar ustedes los aprovechamientos? ¿Van a reducirlos? ¿En qué cuantías? ¿Van a introducir nuevos usos que no se habían previsto? ¿O todo esto es simplemente algo que todavía no se ha perfilado en lo más mínimo, sino que simplemente se ha anunciado como algo que cabría plantearse a futuro para llegar a ese consenso que parece que es el objetivo final que usted baraja? Yo entiendo que su posición es complicada porque se sienta en una mesa en la que probablemente usted y su equipo –quizás con algún ayuntamiento también– están en minoría en esa relación.

Luego está el tema, que usted ha introducido, de las cuotas de participación. Cuando se habla de cuotas de participación, ¿se refiere a la cuota de participación en cuanto a la posibilidad de votos? ¿A qué se refiere exactamente? No sé exactamente qué quería decir en este sentido.

Y nada más. Son todo preguntas. Yo he venido aquí a hacerle preguntas, no a hacerle discursos. Y, por lo tanto, espero que me conteste lo más concretamente posible. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko. Muchas gracias a usted, señor Zarraluqui. Continuaremos con el Grupo Parlamentario de Geroa Bai. El señor Eraso tomará la palabra. Nahi duzunean.

ERASO SALAZAR: Eskerrik asko Lehendakari jauna. Egun on, señor Ayerdi. Buenos días, señor Ayerdi Echeverri también. No ha ocupado la media hora, pero la explicación ha sido intensa.

El señor Zarraluqui ha comenzado pidiendo explicaciones sobre las intenciones de Nasuvinsa. Evidentemente Nasuvinsa lo único que hace es dar cumplimiento a una encomienda del Gobierno que se aprobó mediante Resolución 643/2006. No creo que tenga ninguna otra intención más que dar cumplimiento a esa solicitud.

Y Nasuvinsa ha realizado un estudio, un estudio muy extenso sobre el actual PSIS, cuál es la situación de partida, cómo se debería ajustar a la realidad actual manteniendo una premisa: que la ejecución del PSIS ha de ir inexcusablemente, como ha dicho el señor Consejero, unida al desarrollo del corredor ferroviario.

Partimos de un proyecto que pretendía la gestión y la ordenación de tres zonas de afección: la estación actual, la zona de desmantelamiento del viejo núcleo ferroviario y la nueva estación del TAV. Un estudio que fue posteriormente ampliado con un desarrollo urbanístico que permitiera ordenar la ciudad en los espacios abandonados y obtener ya de paso la financiación para las indemnizaciones de las nuevas líneas ferroviarias. Un estudio, un PSIS, donde se preveía un desarrollo residencial –se hablaba de nueve mil viviendas–, que era exagerado con

las necesidades reales, y una dotación de 315.749 metros cuadrados para el sector terciario – que igualmente se considera exagerado. Por lo tanto, con esos números, parece evidente que hay que reordenar la situación y volver a hacer los cálculos. Un diseño urbanístico que fue protocolizado entre el Ministerio de Fomento, Renfe, el Gobierno Foral de entonces y los Ayuntamientos de Iruña, Zizur Nagusia, y la Cendea de Cizur, que evidentemente hoy no es acorde con las necesidades ni de Pamplona ni de la comarca.

Este informe también realiza un análisis exhaustivo del proyecto de urbanización y reparcelación, extrayendo como conclusión, además de la necesaria vinculación entre la supresión del bucle ferroviario de Pamplona, el traslado de la empresa Inquinasa. Una actuación que puede generar ciertos problemas también. Son actuaciones básicas y evidentemente no son fáciles de gestionar.

Asimismo, se indica que el PSIS se ha de ejecutar por su carácter normativo, pero que es necesario modificarlo para hacerlo más viable. Y por ello se propone ejecutarlo en fases, ya que esto entre otras cosas podría disminuir los costes. Y el informe se cierra con una propuesta que es bastante clara. Habla de que, siendo obligada la ejecución del planteamiento, no queda otra opción que culminar la tramitación, etcétera. Pero dice: «Sin embargo, en la necesidad de adecuar el instrumento de planeamiento a la realidad actual del mercado inmobiliario, se considera razonable la profundización en el estudio de una modificación del PSIS». Y nos encontramos en ese punto, como ha dicho el señor Consejero, en tratar de analizarlo, tal como ha hecho Nasuvinsa, establecer las modificaciones, consensuarlas en el consorcio, y elaborar entre todos un informe consensuado. Mientras, estamos a la espera del estudio informativo que anunció el Ministro de la Serna para el bucle ferroviario.

A nosotros, a Geroa Bai, esta propuesta nos parece la lógica. Es una propuesta que consideramos que está basada en un criterio de prudencia política y prudencia económica, donde se pueden ver involucradas, además de la Administración Foral, las administraciones locales y la Administración del Estado.

El señor Zarraluqui luego le ha indicado unas previsiones paralizadas, al tomar posesión este Gobierno, y nunca reanudadas. Yo no le voy a decir que eso no sea cierto. Este es un Gobierno que entró en 2015 y estamos en 2018. El Gobierno lleva dos años y medio. Yo solamente quiero recordar, ya lo ha dicho el señor Vicepresidente, que este proyecto se empezó en el año 2001. En 2004 se firma un protocolo de colaboración. En 2006 la comisión de seguimiento del protocolo acuerda validar el proyecto de ordenación urbanística para dar inicio a su inmediata tramitación a todos los efectos, etcétera. Entonces, llevamos ya muchos años...

Este Gobierno trabaja en el desarrollo de este proyecto. Dice que es un PSIS de obligado cumplimiento, pero que se puede modificar. También en el informe de Nasuvinsa rechaza cualquier otra opción de nulidad o de extinción del PSIS. La rechaza porque no cumpliría la ley. Entonces se está tratando de mejorar un proyecto muy importante para Pamplona y para la comarca. Seguramente habrá dificultades –todos lo sabemos–, pero ahí está el trabajo que tiene que desarrollar el Gobierno de Navarra, el departamento del señor Ayerdi y el consorcio. Por nuestra parte nada más. Esperamos sus noticias de cómo se va desarrollando todo este proyecto. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, Eraso jauna. Jarraian, Euskal Herria Bildu Nafarroa Parlamentu Taldearen izenean Araiz jaunak hartuko du hitza. Nahi duzunean.

ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko Lehendakari jauna. Egun on guztioi eta ongi etorri Ayerdi jaunak. Vamos a ver, yo creo que hay varias cuestiones. El señor Zarraluqui ya da por supuestas las posiciones, pero yo creo que lo importante es que en su momento hubo una oposición política a este proyecto, a este PSIS, por distintas razones. Fundamentalmente por lo que suponía conjugar la solución a un problema ferroviario, que es el bucle, sumado a la solución del corredor ferroviario del TAV, y unido a ello a un intento de darle una solución económica a través de lo que nosotros denominamos en su momento pelotazo urbanístico. En definitiva, es un problema complejo en el que hay distintos temas que se entremezclan y a los cuales no se puede dar una solución única. Ese es nuestro planteamiento en general.

Nosotros creemos que en su momento la aprobación del PSIS en el año 2010 conllevaba efectivamente la realización de una nueva estación para el TAV, el desmantelamiento de la actual estación de tren, una nueva área comercial con las superficies que ya se han citado, dos áreas residenciales con nueve mil nuevas viviendas, un área biomédica y una feria de muestras. Creo que, en general, el proyecto en su totalidad lo que pretendía era abarcar todo esto.

Y entendemos y seguimos entendiendo que está sustentado en una situación de imposible ejecución por dos razones que ya se han apuntado, en cuanto a que hay una especie de pescadilla que se muerde la cola. Si no hay solución al tema del bucle y si no se hacen las vías, es imposible desmantelar las otras y se producen buena parte de los problemas que ha dicho el señor Ayerdi.

Nosotros, en todo caso, creemos que el problema de fondo es que esto se pensó en unos momentos en los que el ladrillo era una fuente de riqueza y partiendo de una consideración que nosotros tampoco aceptamos que es que Adif saliera indemne de esta situación –salía muy beneficiado de la situación–, pero todos los problemas y todas las consecuencias económicas se reportaban a la Administración.

Nosotros entendemos que eliminar el bucle ferroviario de Pamplona no ha sido la justificación de este proyecto, sino que en muchas ocasiones ha sido la excusa para llevar adelante otros proyectos, en concreto el proyecto del TAV. Nosotros creemos que en estos momentos el Gobierno de Navarra comparte, no sé si en su totalidad, pero sí en buena medida, la inviabilidad técnica y económica del actual proyecto, del actual PSIS. Y que, como consecuencia de ello, en algún momento habrá que reconsiderar el mismo de forma total o de forma parcial, en los términos en los que está redactado.

Nosotros creemos que el informe de Nasuvinsa proyecta, en alguna medida, esta incertidumbre tanto técnica como económica. Y nosotros creemos que, en buena parte de estas situaciones, la responsabilidad la tiene quienes redactaron este PSIS, que en estos momentos están, en los términos en los que decía el señor Zarraluqui, exigiendo que se lleve a efecto, siendo conscientes de que hay una, a nuestro juicio, chapucera formulación de este PSIS.

Nosotros no vamos a aceptar un nuevo pelotazo urbanístico ni vamos a someter ese pelotazo urbanístico a las necesidades de financiar la estación del tren de alta velocidad. Nosotros creemos que este proyecto está ligado directamente al TAV y es un proyecto que rechazamos. Por lo tanto, creemos que lo que se pretende es, como digo, unir tres cuestiones distintas para sobre todo solucionar el problema del tren de alta velocidad.

Dicho esto, nosotros entendemos que aquí hay muchas cuestiones. Yo creo que es interesante que la opinión pública conozca que, al margen de las consideraciones políticas y al margen de las consideraciones y actuaciones, el consorcio ha ido funcionando, ha ido dando respuesta a lo que se ha planteado y que hay una inactividad. Yo creo que es importante destacar una inactividad de quienes más directamente tendrían que estar interesados y a quienes se les encomendó por parte del consorcio –creo que fue el 16 de abril de 2015... El consejo de dirección aprobó con fecha 16 de abril de 2015 inicialmente el proyecto de reparcelación y, a petición de la asociación administrativa de propietarios del AVE, que actúa en virtud de una habilitación establecida en la ley foral de ordenación del territorio, no se ha hecho lo que se tenía que hacer. Yo creo que les da miedo hacer lo que tienen que hacer porque el resultado final de lo que se pretende hacer con este PSIS es imposible. Por lo tanto, en estos momentos la inactividad hay que imputársela a quienes en teoría tienen más interés, que son los propietarios de los terrenos. Y nosotros entendemos que eso hay que decirlo y que la opinión pública debe saberlo.

Nosotros creemos que en este informe, en el fondo, lo que se deduce... Hay varias soluciones que se plantean que no se han tomado en consideración. Y una de ellas, por ejemplo... El portavoz de Geroa Bai decía que no hay otra solución. No, hay una solución que plantea el informe de Nasuvinsa que incluso dice que procede –que procedería en su caso si se valorara–, que es la extinción del PSIS por inactividad. Como todos recordamos el artículo 46.1 de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo establece que el PSIS podrá caducar si transcurrieran dos años desde su aprobación definitiva sin que se hubiera iniciado la ejecución de las obras de urbanización o cuando iniciadas estas se interrumpieran sin la concurrencia de causa justificada de fuerza mayor durante más de dos años. Evidentemente los dos años han transcurrido con muchísima amplitud. Y, en este sentido, como dice el informe, procedería.

Otra cosa son las consecuencias que se deriven. Pero podríamos estar en una situación de declarar extinguido el PSIS por inactividad, señor Zarraluqui. Y eso usted lo conoce y lo sabe. Otra cosa es que haya mayoría política para ello o no la haya. Pero, desde luego, nosotros entendemos que el PSIS en estos momentos se puede encontrar en esta situación y no sería descabellado. Porque, al final, es un problema de quién va a poner el dinero, quién va a pagar las cuotas, quién va a hacer frente a todos esos costes de urbanización –en algunos casos muy importantes– que se plantean, cuando no va a haber ninguna disponibilidad de los terrenos. Se va a crear una situación de secuestro económico, y nosotros creemos que el diseño actual del PSIS hace que no soporte esta tramitación tal y como está planteado.

En definitiva, nosotros no vamos a ligar la solución del bucle a la solución del TAV. Entendemos que no debe ligarse. Y la problemática que tienen en Berriozar no puede servir en modo alguno de justificación para tratar de unir esa demanda social a la urgente necesidad de solución del bucle. O plantear la situación del Grupo Urdániz, como sostenida y que solo es

posible en el marco del PSIS. Nosotros creemos que hay muchas más soluciones en todo esto. Y, como digo, no descartamos la posibilidad de que haya que plantearse la extinción del PSIS por la inactividad producida, no precisamente por este Gobierno, sino por actuaciones muy anteriores. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko Araiz jauna. Continuaremos con el Grupo Parlamentario de Podemos-Ahal Dugu. Tomará la palabra el señor Velasco.

VELASCO FRAILE: Gracias, Presidente. Buenos días. Bienvenido, señor Ayerdi. Nosotros también sabemos que el PSIS tiene vigencia indefinida, pero existen causas de extinción y una de ellas perfectamente podría ser la que ha señalado el señor Araiz, el artículo 46.1 de la ley 35/2002. Ya se ha dicho aquí que todo lo que tiene que ver con el tema ferroviario y el urbanístico está ligado. Y, por supuesto, también la evolución del bucle.

Y aquí nos encontramos con una comparecencia solicitada por UPN para ver si va a haber modificaciones de los usos, cómo van a quedar esos aprovechamientos... En definitiva, para calmar las inquietudes de determinados propietarios, profesionales del suelo.

También se ha dicho que este es un PSIS elaborado en época de vacas gordas y actualmente estamos muy lejos de esas situaciones. Está completamente desfasado. Es desproporcionado, megalómano y responde a un modelo de desarrollo que no es el nuestro. No sería un tema menor saber quién adelanta el dinero con base en unos futuros derechos urbanísticos. Creo que este es el meollo de la cuestión.

Desde luego, esto va para largo porque efectivamente si estamos hablando de plazos de 2023-2024, con la indefinición y las incertidumbres que existen tanto en realización de las obras como en las modificaciones de trazado o adecuaciones de PSIS, esto es un futuro que vemos bastante lejano.

También quiero decir otra cosa. Se ha hablado de una reciente licitación del estudio informativo y luego iría la declaración de impacto ambiental y luego la redacción de los proyectos. No se nos escapa que, dentro del estudio de impacto ambiental, habría que considerar la nueva normativa de ruidos, bastante más exigente, y que haría inviable bastantes de los planteamientos que figuran en el PSIS actual. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Velasco. Continuaremos con el grupo del Partido Socialista de Navarra. Tomará la palabra el señor Garmendia. Cuando quiera.

GARMENDIA PÉREZ: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Vicepresidente, por sus explicaciones, y gracias también a la persona que le acompaña.

El señor Zarraluqui le pregunta reiteradamente qué cambios se van a producir. Se lo ha preguntado dos o tres veces. Y usted no es capaz de responderle. Eso es así de claro. Usted ha venido aquí a contarnos –y perdóneme– nada. Y principalmente usted viene aquí a contarnos nada porque tiene dos problemas –básicamente tiene dos problemas–, que se los ha buscado usted solito. No son dos problemas que estén sobrevenidos o que hayan aparecido de repente. Usted tiene dos problemas que se los ha buscado: uno es nacional y el otro es nacionalista. Y

usted lo sabe. Usted tiene un problema nacional –que está ahí, ahora lo veremos– y tiene un problema nacionalista, y hoy se ha vuelto a ver claramente cuál es el problema nacionalista.

Usted ha hecho un repaso por el PSIS de Echavacoiz que, como dice, empezó a fraguarse en 2001. En 2007 se declara el PSIS y nos ha dicho que en ese momento había tres problemas. Había una dependencia estatal. El primer problema que ha dicho de ese PSIS de 2017 es que había una dependencia estatal porque hasta que no se supieran determinadas cosas del Estado... Problema agravado.

Después ha dicho que hay temas industriales que siguen ahí y que hay normativa de ruidos y de inundaciones que siguen ahí. El tema sigue exactamente igual, sigue estancado. Pero usted dice que hay que plantear modificaciones al PSIS. Por supuesto que hay que plantear modificaciones al PSIS después de diecisiete años porque habrá muchos aspectos que serán mejorables.

Pero es que, a continuación, dice que va a esperar a lo que diga el Estado, que va a esperar a ver si el Estado confirma la licitación del estudio informativo. Tenemos una dependencia estatal creciente y por su responsabilidad que a nosotros, al Grupo Parlamentario Socialista, es lo que más nos preocupa en este momento. Porque dice: La semana que viene vamos a ir a Madrid porque tenemos comité de seguimiento. A ver qué nos dicen...

Vamos a ver. ¿Qué comité de seguimiento es un comité de seguimiento en el que vamos a esperar a ver qué nos dicen? Cuando hay un comité de seguimiento de verdad es porque hay un comité de seguimiento que pertenece a un convenio en el que previamente se han tratado los asuntos y básicamente a lo que se va a ese comité de seguimiento es a firmar y a tomarse un café, porque se trabaja previamente. Ahora mismo nosotros vamos a Madrid a ver qué nos van a decir porque no hay comité de seguimiento, señor Ayerdi. No hay comité de seguimiento porque no hay convenio. Usted va a ver qué le cuenta el señor Ministro o qué le puede decir el señor Ministro. A ver si nos deja o no. Hemos llegado a esa situación y a ese extremo. Insisto, porque, si no, no sería un comité de seguimiento. El comité de seguimiento se prepara, se trabaja, hay reuniones previas. Y yo le pregunto directamente: Esas reuniones previas, ¿las ha habido? Usted va a comentar a Madrid a ver qué nos dan y a ver qué nos quitan. Eso es así.

Y le digo por enésima vez que es imprescindible renovar ese convenio. Yo ya no sé cómo decírselo. Hay que trabajar para renovar ese convenio, para activarlo de nuevo y para hablar con el Gobierno de Madrid de tú a tú porque ahora mismo estamos desinflados, señor Ayerdi. Tenemos una dependencia de Madrid creciente, pero porque se ha buscado el componente nacionalista que le digo, y porque se ha buscado a estos socios. Ahí tiene esas plataformas en la Sakana que están apoyando estos señores. Y allí ellos son responsables. Pero ¿quién se ha buscado a estos socios nacionalistas? Usted. ¿Quién se ha buscado el problema en Madrid? Usted. Aquí hay un único responsable. Yo lo tengo clarísimo.

Pero ahora mismo encima de la mesa hay un tema importantísimo que es Echavacoiz. No hay mayorías, como ha dicho el señor Araiz, para evitar que siga adelante el tren de altas prestaciones –menos mal que no hay esas mayorías–, pero sí hay mayorías para trabajar en este barrio de Pamplona que está estancado. Desde que han ocurrido estas cosas está estancado. Y ustedes, señores de Bildu, están dejando de la mano de Dios a un barrio

importantísimo de Pamplona como es Echavacoiz, cuando ustedes sí que están gobernando en la ciudad de Pamplona. Nosotros pedimos una solución para este barrio, señores de Bildu. Ustedes son los que están gobernando. Su inacción, sus palos en la rueda están haciendo que día a día se vaya deteriorando de forma exponencial este barrio. Y ahí ustedes sí son responsables y ahí ustedes sí tienen una mayoría para empezar a intervenir en este barrio. Porque usted habla de inactividad. Efectivamente hay una inactividad. Y una inactividad con una urgente necesidad que requiere el barrio de Echavacoiz.

Y ahora los dos grupos –usted los ha escuchado–, tanto Podemos como Bildu, piden directamente la extinción del PSIS. Pero no le están pidiendo la extinción del PSIS –señor Ayerdi, usted lo sabe–, le están pidiendo que no quieren ver el tren de altas prestaciones acercarse por aquí. Quieren que se acerque por La Rioja o por donde sea, pero no por aquí. Eso es lo que le están pidiendo. Lo del PSIS es lo de menos, lo más importante es lo del tren de altas prestaciones. Por lo tanto, yo le pido que se libere de las alforjas y solucione su tema nacional, que vaya a Madrid de tú a tú y no a pedir limosna. Y, por otra parte, deshágase de estas alforjas nacionalistas que ya pesan demasiado. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Continuaremos con el Partido Popular de Navarra. Tiene la palabra el señor García. Cuando quiera.

GARCÍA JIMÉNEZ: Muchas gracias, Presidente. Quiero agradecer, cómo no, las palabras y las explicaciones del señor Ayerdi al respecto. A mí, más que las palabras del señor Ayerdi, sinceramente, me preocupa cuál es el posicionamiento del señor Araiz, que parece estancado, como presidente o representante de EH Bildu en esta Comisión, y también el de Podemos. Y vemos que están anclados en el pasado y en el no absoluto al tren de alta velocidad.

Yo creo que el resumen de la Comisión de hoy es ese, por muchas explicaciones que quiera dar el señor Ayerdi. Lo vimos con respecto a la construcción de nuevos tramos y a la posible negociación del convenio en el que a usted le pesó más lo que decían sus propios socios de Gobierno que el interés general de la propia Comunidad Foral de Navarra. Y veremos cómo va a suceder lo mismo con la modificación del PSIS, independientemente de lo que pueda decir o plantear Nasuvinsa. Y es triste, insisto, que los intereses del cuatripartito estén por encima de los intereses de Navarra en general.

También me parece importante la valoración que hacía el señor Cuenca con respecto a estas cuestiones. Yo creo que también está todo dicho. Nosotros no vamos a mover un ápice, un dedo, si es para que venga el tren de alta velocidad. Y eso es prácticamente lo que suscribe hoy el señor Ayerdi en esta cuestión porque, insisto, vemos que la actitud del Gobierno es esa: hacer lo que mande EH Bildu, lo que mande Podemos en nuestra Comunidad.

También quiero mencionar una cuestión que me parece importante. Efectivamente va a haber información con respecto al bucle ferroviario. Próximamente, como digo, el Ministerio facilitará información por esta cuestión que creo que va a ser interesante. Y, como seguimos viendo, quien tira del tren de alta velocidad es el propio Gobierno de España. No hay voluntad por parte del Gobierno de Navarra. Y es una pena.

Señor Ayerdi, que usted crea algo y no le dejan. Esa es la visión que tenemos. Usted sí que cree en la conexión de Navarra con el resto de Europa y con el resto de España, pero parece ser que le lastra tener como compañeros de viaje, en la butaca de al lado, a Podemos y EH Bildu. Insisto en que el progreso no va dentro de sus siglas.

Poco más tengo que decir. El señor Ayerdi parece que siempre está tirando balones fuera. Aquí quien tiene la responsabilidad de impulsar y modificar, en este caso el PSIS, es la parte del Consorcio que está integrado por el propio Ayuntamiento de Pamplona.

Podemos tener en cuenta las valoraciones y las previsiones que pueda manejar Nasuvinsa, pero aquí el *quid* de la cuestión no está en lo que diga usted, señor Ayerdi, o lo que diga Nasuvinsa, sino lo que diga EH Bildu y lo que diga Podemos. Tristemente usted parece ser que seguirá con la misma actitud. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor García. Concluiremos con el portavoz de Izquierda-Ezkerra, el señor Nuin. Cuando quiera.

NUIN MORENO: Muchas gracias, señor Presidente. Quiero agradecer también al señor Ayerdi, al Vicepresidente de Desarrollo Económico, la información que nos ha trasladado, que es básicamente una información sobre la situación del procedimiento administrativo en relación con el PSIS, su situación actual y los pasos futuros que prevé esa próxima licitación del estudio informativo del bucle por parte del Estado, esa convocatoria posterior del consorcio, esa necesidad de modificación del PSIS, de buscarle viabilidad, etcétera, y esa búsqueda de acuerdo de las administraciones implicadas. En fin, esta es la información y creo que no hay nada especialmente nuevo y, por lo tanto, volvemos al debate ya conocido.

Nuestra posición desde Izquierda-Ezkerra es muy clara. Nos parece un tanto ridículo buscar no sé qué tipo de responsabilidades o de conspiraciones, no sé si nacionales o nacionalistas, sobre el fracaso del PSIS de 2010. El PSIS de 2010 está en estado de ruina, pero no hay que atribuirle ninguna responsabilidad a ningún tipo de red de conspiración nacionalista. Está en estado de ruina porque no se sostenía, porque todo estaba construido sobre la burbuja, la especulación, esas nueve mil viviendas, etcétera. Y eso se hundió. Se hundió provocando la mayor crisis social y económica en décadas. Pero los constructores de ese modelo no eran EH Bildu, ni Podemos, ni Izquierda-Ezkerra. Los constructores de ese modelo son otros. Fueron otros. Y ese PSIS cayó porque estaba construido sobre esas bases, en estado de ruina. Y ahora, una vez que está en estado de ruina, algunos quieren buscarle viabilidad, pero da la sensación que quieren buscarle viabilidad sobre los mismos cimientos, sobre el mismo modelo, sobre el mismo marco. Y desde luego nosotros no compartimos esto en absoluto.

Nosotros creemos que hay que buscar solución al bucle de Pamplona, pero desde luego al margen de este modelo especulativo y de este modelo del pelotazo, y al margen también de un modelo de tren de alta velocidad, de un TAV, que impone el Partido Popular, que impone el Gobierno central, y que desde luego nosotros no compartimos. También es el tren de la ruina, el tren del despilfarro y el tren de una planificación de las infraestructuras en el Estado español que no tiene cabeza, ni tiene sentido, ni ha servido para el desarrollo del Estado. Y, por lo tanto, ese es el modelo que nosotros no compartimos.

No estoy diciendo nada nuevo. Es algo que ya es conocido. Esta es nuestra posición. Y efectivamente, por lo tanto, nosotros la reiteramos. Y allí donde tengamos responsabilidad, sea en el ámbito municipal, sea en el ámbito del Parlamento de Navarra, esta es la posición que vamos a seguir manteniendo. Nosotros vamos a seguir oponiéndonos a ese TAV, a ese modelo de tren.

Creemos que es preciso abrir el debate sobre el modelo, sobre el modelo de transporte ferroviario, y no aceptar la imposición de ese modelo, de ese TAV del Partido Popular. Y también es preciso valorar cómo se soluciona la cuestión del bucle de la comarca de Pamplona, de Pamplona, pero sin tratar de resucitar o de dar viabilidad a ese PSIS de la ruina, de la especulación y del pelotazo que fue el PSIS de 2010.

Y las responsabilidades de que este PSIS se haya hundido evidentemente son de quienes creyeron y apostaron por ese modelo, por esa forma de financiar infraestructuras o actuaciones de interés general y sobre quienes apostaron y aprobaron, como digo, esas formas, ese modelo y esos procedimientos. No sobre otros.

Nada más. El proponente de la comparecencia ha venido a hacer preguntas, como en todo caso las preguntas las tiene que contestar el Vicepresidente de Desarrollo Económico, nosotros reiteramos la posición que ya es conocida sobre esta cuestión.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Nuin. Por tanto, habiendo concluido con el turno de los portavoces, señor Ayerdi, vuelve a tener la palabra para contestar aquellas cuestiones que se han planteado. Nahi duzunean.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Voy a tratar de hacer un repaso de lo que me han dicho y responder aquello que sea capaz de responder en este momento. Ya saben que siempre estoy a su disposición para venir en cualquier otro momento si hay que profundizar en alguna cuestión.

En primer lugar, quiero señalar que efectivamente la posición que defiende el Gobierno a partir del estudio de Nasuvinsa es que la mejor opción en este contexto, que es difícil y que es complejo, es la modificación del PSIS. Eso es lo que planteamos y eso es lo que vamos a tratar de impulsar. También quiero insistir en la enorme conexión que tiene la parte urbanística con la parte ferroviaria y la importancia, por lo tanto, de tener visión temporal de lo ferroviario.

A partir de ahí, en el informe de Nasuvinsa se dice que había otras opciones. Es verdad. Se analizaban cuatro posibilidades distintas, pero la valoración final del propio informe y del Gobierno es que, de las existentes, la más favorable es la de la modificación del PSIS.

El señor Zarraluqui me preguntaba: ¿Piensa usted que va a haber cambios de trazado? Creo que en la zona de la nueva estación de Echavacoiz no va a haber ninguna cuestión. Pero, sin perjuicio de eso, yo creo que es razonablemente importante tener el marco temporal de toda la actuación porque –como bien le he explicado y usted ha corroborado– está claro que hasta que Adif no desafecte la vía actual y los terrenos actuales... Los terrenos actuales están afectos, y entonces saber cuándo puede avanzar el proyecto y cuándo puede estar terminado, yo creo que es importante para situar los tiempos de esta iniciativa. Insisto y recuerdo: licitación de estudio informativo, estudio informativo, DIA, proyectos... Lo estamos viendo en

otros tramos del corredor. Lo estamos viendo por ejemplo en el tramo Castejón-Zaragoza en el que ahora mismo se ha licitado el estudio informativo. Entiendo que se adjudicará próximamente, pero hay que elaborarlo, vendrá la DIA... En fin, todos sabemos lo que significa licitar, adjudicar, hacer el estudio informativo, la DIA y los proyectos. Empiecen ustedes a sumar varios años ahí. Yo creo que esa es una cuestión que está ahí y creo que es importante.

Decía usted que el PSIS fue endiabladamente complicado. Sí, ya lo he dicho. Tuvo condicionantes muy grandes. Eso sí, usted decía que seguramente se hizo así para que tuviera coste cero. Señor Zarraluqui, coste cero... Con los datos actuales, no. Yo creo que eso es evidente. No era un coste cero garantizado. En su momento era una hipótesis de coste cero. Una hipótesis en su momento. No un coste cero actual. No fue un coste cero garantizado.

Es más, esa es justamente una de las cuestiones... Usted me preguntaba: Cuando usted habla de seguir el modelo con las capitales vascas, ¿a qué se refiere? Me refiero a esto. Como usted sabe, aquí el protocolo lo que dice es que a Adif no le va a costar nada esta cuestión y que si hay alguna pérdida la va a asumir toda Navarra, y allí sin embargo el planteamiento ha sido distinto. Si hay alguna pérdida, se asumirá proporcionalmente por ambas administraciones, la estatal y las de la comunidad autónoma. Ese es el planteamiento. De esto estoy hablando. Estoy hablando de esto. Con lo cual, no es un PSIS de coste cero. Se hizo una hipótesis en su momento, pero, insisto, el coste cero evidentemente no estaba garantizado. Y precisamente de eso es de lo que queremos hablar.

Me pregunta usted qué cambios vamos a introducir en el PSIS. Ya le he dicho en mi primera exposición que precisamente después de que Nasuvinsa hiciera el primer informe y de haber dejado estos meses para la reflexión, nuestra intención es trabajar en este año con Nasuvinsa en una reflexión más en detalle de lo que podría ser esa modificación, colaborando en los niveles técnicos con la Gerencia de Urbanismo en lo que pueda ser, entre otras cosas, porque también están los propietarios. Y nosotros no nos quitamos de la cabeza la idea de que aquí lo deseable sería que hubiera un consenso entre todas las partes afectadas.

Me preguntaba por las cuotas de participación. Las cuotas de participación en el consorcio me parecen interesantes porque precisamente cuando aquí hablamos de operación ferroviaria y de operación urbanística conviene distinguir ambas cosas. Si hablamos precisamente de operación ferroviaria... Yo recuerdo que además siendo usted Consejero lo dijo bien claramente: Si hay un problema de déficit en la parte ferroviaria, esa parte de déficit ferroviaria la asumirá el Gobierno de Navarra en su totalidad. Es decir, liberando por lo tanto a los ayuntamientos de esa responsabilidad. Esta es la posición que usted trasladó, la interpretación de los estatutos del propio consorcio, etcétera.

Sin embargo, la parte urbanística es otra cosa. La parte urbanística es otra cosa. Si en el desarrollo de la parte urbanística es necesario que los socios del consorcio, que son quienes lo van a gestionar, en un momento dado, porque las vicisitudes son largas y pueden producirse situaciones en las que sea necesario que los miembros del consorcio hagan aportaciones económicas, ahí habrá que fijar unas cuotas de participación. Y habrá que fijar qué parte pone cada uno de los integrantes del consorcio, insisto, si fuera necesario hacer aportaciones económicas en cualquier momento del desarrollo de la operación urbanística.

Teóricamente los propietarios son los que lo van a poner, teóricamente, pero si los propietarios no ponen el dinero por lo que sea, alguien tendrá que ponerlo. Y la pregunta es en qué cuota y en qué participación. Esa es la pregunta. Y es una cuestión importante.

Es más, el informe de Nasuvinsa lo señala. Hay que adaptar el consorcio a la legislación en materia de consorcios –esta es una de las modificaciones– y también hay que adscribir el consorcio a una administración. Hay que hacer varias cosas, pero en concreto esta es una.

Y, por ejemplo, es una cuestión importante que ahora está encima de la mesa para una cuestión que el Gobierno ve muy bien como son algunas actuaciones que se quieren hacer justamente en el área de Echavacoiz. Es una cuestión que es importante. Es decir, si hay que hacer aportaciones, porque los propietarios no las hacen o en cualquier momento o en cualquier situación, insisto, es importante que quede claro en qué participación, en qué cuota de participación. A eso me refiero. Cuestión que desde luego ustedes no dejaron identificada –déjeme también que se lo diga– con claridad. Cuestión que ustedes no dejaron identificada. No se planteó, pero está ahí. Es una realidad.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: [MURMULLOS].

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Sí, pero existe. Es real. Reflexione sobre ella. Reflexione sobre la importancia de la misma. Reflexione que no es baladí. Esto es básicamente lo que le digo a lo que usted me preguntaba.

Creo que el señor Eraso ha explicado los datos del informe y las distintas valoraciones. Señor Araiz, efectivamente en el planteamiento actual, Adif sale indemne de la situación. Es decir, ni gana ni pierde. Se asegura una posición neutral. El planteamiento que el Gobierno busca, en cualquier caso, es que esto no sea así, insisto, siguiendo el modelo que se ha pactado en las capitales vascas. En el caso de que hubiera un déficit en la parte ferroviaria, queremos que no sea asumido exclusivamente por el Gobierno de Navarra.

El señor Araiz también hablaba de la inactividad de la agrupación de propietarios. Es verdad que desde el punto de vista administrativo, ahora mismo la pelota está en el tejado de los propietarios que son los que tienen que responder a las alegaciones. Cuando respondan a las alegaciones empieza a contar el plazo de dos meses que tendría el Gobierno de Navarra para responder. Todavía no han respondido y yo creo que lo hacen para tratar de buscar un acuerdo entre todos. Yo lo entiendo también, pero administrativamente esta es la situación. Administrativamente no han forzado a que el contador empiece a contar esos dos meses, e insisto en que yo entiendo que también tiene su lógica y tiene su sentido.

Al señor Velasco le quería decir que el Gobierno entiende que es mejor la opción de la modificación del PSIS. Él preguntaba quién adelanta el dinero. Teóricamente, insisto, en el desarrollo del proyecto urbanístico son los propietarios los que lo adelantan, pero efectivamente ahí se abre un escenario que hay que controlar.

Me decía también usted, señor Zarraluqui, que las fases están previstas. Sí, pero no. El informe de Nasuvinsa ya lo analiza bien. Sí dice que están citadas, pero no hay una identificación perfecta de obligaciones... No está bien atado y no está asegurada la coordinación de esas fases con el desarrollo del tema ferroviario. Sí, pero no.

Es más, el informe jurídico de Nasuvinsa viene a decir bien claro que no compete echar al proyecto de urbanización esa responsabilidad. Esta responsabilidad tiene que estar mucho más aquilatada en otros lugares. Yo no soy jurista. Usted es mucho más experto que yo, pero yo me creo la opinión de los juristas en esta materia y entiendo que eso compete analizarlo con mucha más estrechez.

Señor Garmendia, usted me deja perplejo como siempre. Usted me dice que tengo dos problemas: uno nacional y otro nacionalista. El nacional fundamentalmente porque no tenemos convenio y ahora voy a ver qué me dicen. Voy a ver qué me dicen y a escuchar. La verdad es que en los años en los que ha habido convenio, lo único que hemos visto es la infraestructura paralizada. Es decir, ha habido convenio y el resultado ha sido una infraestructura paralizada. Desde el año 2012 hasta el año 2017 –cinco años con convenio– la infraestructura ha estado totalmente paralizada. Parece que usted identifica existencia de convenio a avance rapidísimo en la infraestructura. Y usted sabe que no. Usted sabe que la competencia es del Estado, nos pongamos como nos pongamos. La competencia es del Estado. Y aunque haya convenio, si el Estado o no tiene la capacidad presupuestaria, o no tiene la voluntad política o lo que sea, la infraestructura no avanza. Ya está. Es así de sencillo. Aunque haya convenio, señor Garmendia. Y a los hechos me remito. Esto no es una opinión. Es un dato que no admite debate de opinión. Es un dato. Aunque haya convenio, si el que tiene la competencia, que es el Estado, no tiene la voluntad por las razones que sean –más o menos entendibles, más o menos discutibles, las que sean–, si no tiene la voluntad o la posibilidad, la infraestructura no avanza y no pasa nada.

Usted me dice: Además, ahora que usted tiene un comité de seguimiento... ¿Qué comité de seguimiento? Y yo le digo que se alcanzó ese acuerdo, que nos vamos a juntar la semana que viene y que sí ha habido reuniones preparatorias. Se lo digo para que usted lo sepa. Sí ha habido, se habla y se trabaja. Se lo digo para que usted tenga unas coordenadas y se sitúe adecuadamente.

Usted habla del PSIS, de las altas prestaciones... Sabemos que este es un tema complejo que efectivamente tiene sus vicisitudes y genera sus diferencias en el seno del cuatripartito. Ahí está. Y, como siempre, lo procuramos gestionar. Yo siempre destaco del cuatripartito su capacidad de gestionar aquello que nos une y también de gestionar aquello en lo que discrepamos –que también, por cierto, entiendo que es un valor en política y en esta sociedad nuestra.

Al señor García no sé qué decirle, porque prácticamente lo que ha dicho es que, diga lo que diga, haga lo que haga o responda lo que responda, no importa. Así que, señor García, no le digo nada.

Señor Nuin, efectivamente esta era una comparecencia en la que se me pedían explicaciones. Yo he tratado de darlas lo mejor posible y tampoco vamos a volver a referirnos a las posiciones de unos y de otros.

En definitiva, yo creo que vamos a ir viendo los avances en el expediente ferroviario. Vamos a ir viéndolos. Insisto en que son determinantes. Y nosotros en lo que se refiere a este PSIS, convocaremos por supuesto al consorcio, como no puede ser de otra manera. Y en cualquier

caso nosotros desde el Gobierno, en la medida en que somos los responsables de la aprobación del PSIS en ese nivel, porque al final el consorcio es un órgano creado para ejecutar un PSIS, pero el que aprueba el PSIS y el responsable del PSIS es el Gobierno, vamos a estudiar lógicamente con trazo fino esa posible modificación del PSIS. Por supuesto, trabajaremos en equipo y trataremos, además, de que sea en el marco de un consenso que creo que es lo más adecuado para ello. Y yo creo que para alcanzar ese consenso es importante que tengamos el marco temporal de lo que es la parte ferroviaria. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Ayerdi jauna. Eta beraz, agerraldi honen amaitzearekin batzarra ere amaitu dugu. Agurrak eman nahi dizkiot lehendakariorde jaunari bai eta berarekin datorren Ayerdi Echeverri gabinete buruari. Bukatu da bilkura.

[Muchas gracias, señor Ayerdi. Y, por lo tanto, con el final de esta comparecencia finaliza también la sesión. Quiero saludar al señor Vicepresidente y también señor Ayerdi Echeverri, jefe de gabinete, que le acompaña. Se levanta la sesión.]

Se levanta la sesión. Buenos días.

(Se levanta la sesión a las 10 horas y 26 minutos).