



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

IX Legislatura

Pamplona, 23 de septiembre de 2015

NÚM. 2

BORRADOR

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOKIN CASTIELLA IMAZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 23 DE SEPTIEMBRE DE 2015

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico, para informar sobre las previsiones del Gobierno con respecto al PSIS del entorno de la Estación del TAV.

(Comienza la sesión a las 16 horas y 31 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico, para informar sobre las previsiones del Gobierno con respecto al PSIS del entorno de la Estación del TAV.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Arratsalde on, Parlamentari jaun-andreok. Bilkura hasi da. Nos trae a esta Comisión la comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para informar sobre las previsiones del Gobierno con respecto al PSIS del entorno de la estación del TAV, a solicitud de Unión del Pueblo Navarro. Señor Zarraluqui, tiene la palabra.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Buenas tardes y muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señor Consejero, acompañante, doña Izaskun Goñi. Voy a explicar primero el motivo de la petición de comparecencia, que es el siguiente. Con fecha 25 de agosto del presente año se publicó en el Boletín Oficial de Navarra una resolución de don Manuel Ayerdi, Consejero, actuando en este caso como presidente del Consorcio Alta Velocidad Comarca de Pamplona, por la que se ampliaba el plazo de exposición al público de tres documentos que habían estado expuestos desde el 11 de junio anterior, en concreto, los proyectos de urbanización, reparcelación y estudio de detalle del PSIS del área residencial del Camino de Santiago, más conocido como PSIS del entorno de la nueva estación ferroviaria de Pamplona.

La razón que se aportaba para producir esta prolongación del plazo de exposición al público es que no se habían acabado de notificar de forma individualizada a los propietarios del ámbito la apertura del plazo de exposición al público antes citado, con una serie de defectos como la no aportación de su relación completa, etcétera.

El procedimiento empleado hay que decir que es un tanto peculiar. Se utilizó la justificación de la emergencia, por cierto, el único caso previsto en los estatutos del Consorcio para que el presidente tome decisiones sin reunir a dicho consejo de dirección, y que me imagino que explicará el presidente, porque, efectivamente, puede que sea un concepto jurídico indeterminado, como hay muchos, pero su significación lingüística no parece tener mucha relación con lo realizado y sí más bien con el hecho de que no se había procedido a relevar, aparentemente, a los miembros del consejo, y lo que había era más bien urgencia por falta de diligencia más que auténtica emergencia.

Ese mismo día en que se publica en el BON la resolución señalada, y recalco que es el mismo día, se publica en un medio escrito de nuestra Comunidad –cualquiera diría que es el boletín paraoficial de Navarra– esta noticia con todo lujo de detalles, y entre ellos algunas afirmaciones que motivan que usted esté aquí.

En dicho medio se pone en boca del Concejal de Urbanismo de Pamplona, don Joxe Abaurrea, las siguientes frases que leo textualmente: “Hemos llegado a un acuerdo favorable para las dos partes y que permitirá replantear el proyecto urbanístico y deslindar el crecimiento de la ciudad del proyecto de la nueva estación”. Asimismo, dice: “Al Gobierno le compete abordar, si cabe, el proyecto de la nueva estación y su futuro, y al Ayuntamiento planificar su propio

crecimiento". Y tercera frase que entresaco: "Queremos que nos dejen hacer ciudad bajo criterios sociales".

Todo ello nos hace pensar, por lo menos con base en esta información, que existe un acuerdo, cuya naturaleza y contenido nos gustaría conocer, así como por qué no se ha hecho oficial, qué personas han participado en su negociación y visto bueno, y por qué no se ha convocado un comité de dirección del Consorcio para tratarlo. Segundo, el grado de conocimiento, implicación o participación del Consejero de Desarrollo Económico en el mismo. Y, tercero, cuáles son las razones para reformular el plan, en qué sentido se pretende hacer y si se han valorado las consecuencias del mismo.

Por todo esto hemos solicitado su comparecencia, señor Consejero. Esperemos que nos aclare qué hay de cierto en todo esto, y nos despeje las dudas producidas. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Zarraluqui. Aprovecho también para dar la bienvenida al señor Consejero, don Manuel Ayerdi, y a quien le acompaña, su Jefa de Gabinete, señora Goñi, a quienes antes no he presentado. Tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO: Arratsalde on guztioi. Buenas tardes a todos. Empiezo directamente respondiendo a su pregunta, señor Zarraluqui. Efectivamente, este Consejero, en su calidad de presidente del Consorcio en funciones tomó una decisión en esa fecha que usted acaba de señalar, y la única decisión que se tomó, desde luego, es la que figura en el Boletín, como usted bien ha señalado, del día 25 de agosto. Una decisión en la que lo que hacemos es prolongar sesenta días hábiles el plazo de exposición para alegaciones del proyecto de reparcelación, urbanización y estudio de detalle, como usted bien señala.

Como es conocido, y usted lo sabe bien, desde el año 2011, el Ayuntamiento de Pamplona, su Gerencia de Urbanismo, tiene una encomienda de gestión realizada por el Consorcio –usted lo conoce perfectamente– para gestionar, digamos, todos los trámites urbanísticos del PSIS. En el marco de esa encomienda es cierto que mantuve una reunión con representantes de la Gerencia de Urbanismo, en el marco, insisto, de esa encomienda de gestión, se trasladó una propuesta para prolongar ese plazo de alegaciones o ese plazo de exposición pública, y es cierto que este Consejero, a la vista del informe que aportó la Gerencia de Urbanismo, tomó la decisión de hacerlo. Esto es así, tomamos la decisión de prolongar sesenta días ese plazo. Usted conoce bien los motivos, los ha citado, ha comentado también, desde luego, el hecho de que no se había notificado o que había retrasos en las notificaciones. Le leo textualmente: además de esto, se dice que a esa realidad se une la circunstancia de que durante el período de información pública ha variado la composición del Gobierno y de los Ayuntamientos, y dada la importancia también del proyecto, se ha considerado oportunamente.

En cuanto a la emergencia, digamos que el concepto de la emergencia se utiliza para que sin reunir el Consorcio sea yo el que tome esa decisión. También el informe jurídico avala esa tesis y lo hago en ese marco.

Cierto, por lo tanto, que mantengo una reunión con los representantes de la Gerencia de Urbanismo en el marco de esa encomienda, cierto que se presenta una propuesta de informe para que se prolongue ese plazo y cierto también que tomo esa decisión.

A partir de ahí, no existe ningún otro acuerdo de ningún otro tipo. Digo esto para que quede absolutamente claro.

También quiero señalar que desde esa perspectiva, este Consejero preguntó una cuestión que yo creo que también es importante, y es si el hecho de extender este plazo de alegaciones significaba algún problema o alguna pérdida o algún perjuicio, digamos, para alguien, para cualquiera de las partes afectadas en todo el expediente. Se me trasladó claramente que no, que no había ningún problema en ese sentido, que no había ningún derecho que se viera afectado, y consideré razonable y oportuno prolongar este plazo. Y eso es todo lo que tengo que decirle en cuanto a por qué tomo esa decisión y, sobre todo, lo que sí le digo es que no existe ningún otro pacto o acuerdo que vaya más allá de esta decisión. Yo creo que esto es importante.

También quiero señalar que la ampliación de un plazo no es la primera vez que se hace. Usted mismo recordará que en el año 2007 el Gobierno anterior ya tomó un acuerdo para alargar un plazo de alegaciones, y también lo hizo con una motivación muy breve, muy corta que yo comparto. O sea, desde el punto de vista de la motivación, que venía a decir algo así como que dada la importancia del proyecto consideramos oportuno prolongar el plazo de exposición pública en determinada situación.

Pues esto que hizo otro Gobierno anteriormente en determinado momento de este expediente, este Gobierno, sobre la base de un informe de la Gerencia de Urbanismo, ha considerado oportuno hacerlo y, sin más, hemos tomado esa decisión.

En cuanto a lo que es el PSIS, usted conoce bien la cronología básica, el PSIS como tal se aprueba inicialmente en el año 2007, se aprueba definitivamente en el año 2010, en el año 2011, como he dicho, se produce esa encomienda de gestión al Ayuntamiento de Pamplona, y en este año 2015, además de aprobar inicialmente los proyectos de urbanización y reparcelación, también se produce otro acuerdo de actualización del PSIS. Yo creo que estos son los elementos fundamentales.

Previamente a eso, en el año 2007 se constituye el Consorcio llamado de Alta Velocidad de la Comarca de Pamplona, y hay algún otro hito jurídico importante.

Lo que yo sí quería es detenerme en lo que tenemos por delante. Ahora el plazo de alegaciones se ha ampliado, como usted bien conoce. No solo el Gobierno de Navarra, sino también los componentes de ese consorcio tendrán ocasión cuando termine el plazo no solo de alegaciones sino también de informes o propuestas que otro tipo de Administraciones puedan presentar porque, además, se han remitido escritos a distintas Administraciones para que puedan hacer sus aportaciones. Valoraremos todo lo que llegue, lo valorará el Gobierno de Navarra, lo valorarán también, me imagino, las otras entidades que están en el Consorcio y, a partir de ahí, se tomarán decisiones.

Sí quiero señalarle que hasta la fecha se han presentado, en lo que se refiere al proyecto de reparcelación, cincuenta alegaciones: cuarenta y una son de particulares, incluidas empresas que ejercen actividad en el ámbito, tres de promotores propietarios, una alegación del Adif,

una del Servicio de Patrimonio del Gobierno de Navarra, cuatro de entidades locales hasta el momento y una de una fundación.

Y en lo que se refiere al proyecto de urbanización, por el momento tenemos cinco alegaciones recibidas: una del Adif, tres de entidades locales y una de la misma fundación que había alegado también al proyecto de reparcelación.

A partir de aquí, la mecánica jurídica inicialmente es clara: esas alegaciones se valorarán, me imagino que habrá posiciones diversas en torno a si procede o no procede aceptarlas, habrá alegaciones que serán más o menos relevantes, puede ser, habrá alegaciones que serán más o menos sustanciales. Ya sabe usted también que el concepto de sustancial es otro concepto jurídico indeterminado, que seguramente cuando tengamos los papeles encima de la mesa cada una de las Administraciones tendrá que ir trabajando, y yo creo que cuando llegue ese momento ya habrá ocasión de posicionarse, es decir, cuando llegue el momento de ver todas las alegaciones y los informes recibidos de las distintas Administraciones y cuando veamos la posición que cada una de las Administraciones que estamos en el Consorcio queramos adoptar sobre esas alegaciones, pues ya habrá tiempo en el seno del consorcio de producir los debates correspondientes.

Y, efectivamente, en función de las alegaciones que se quieran aceptar y de su naturaleza, el proceso siguiente será uno o será otro, ya tendremos seguro por su parte ocasión de seguir analizando ese extremo.

Sí quiero recordar, en cualquier caso, que los objetivos que tiene o que defendía, digamos, el PSIS que ahora mismo tenemos aprobado, son por lo menos siete u ocho. El primero, la eliminación del bucle ferroviario, nuevo trazado de línea ferroviaria, localización de nueva estación. Ese sería uno de los primeros objetivos del PSIS. El segundo, el traslado de Inquinasa. El tercero, solucionar la comunicación sur de Barañáin. Cuarto, ordenar urbanísticamente la zona de Echavacoiz. Quinto, ordenar urbanísticamente también la zona de la actual estación y eliminar la barrera que supone el ferrocarril. Sexto, mejorar el comportamiento ante crecidas del río también en las zonas inundables. Séptimo, resolver problemas residuales de antiguas reparcelaciones del Ayuntamiento de Pamplona. Y, octavo, creación de un parque de vivienda protegida. Estos son los objetivos del PSIS tal y como se plantearon.

Yo lo que sí tengo que decirle es que desde una perspectiva de solución ferroviaria a medio y largo plazo, como la que este Gobierno defiende, sustentada en el acuerdo programático, pues la eliminación del bucle ferroviario que supone la estación de Pamplona yo creo que es un objetivo deseable. Yo creo que esta es una cosa razonable, que pensando en los próximos cincuenta u ochenta años, pensar que vamos a tener esa U tan enorme que tiene ahí, con lo que eso significa, pues yo creo que esto es un objetivo del PSIS que podemos compartir yo creo que sin ninguna duda.

Por lo tanto, también deberíamos compartir, yo creo que es de sentido común que si valoramos positivamente el trabajar en la eliminación del bucle, pues parece razonable pensar que hay que buscar una nueva estación para Pamplona, y esto es casi una consecuencia automática. Con lo cual en ese sentido yo creo que también ese es otro planteamiento deseable.

A partir de ahí, en los otros objetivos que he leído en lo que es el enunciado conceptual, pues, bueno, yo creo que son principios también deseables. Donde puede haber un debate es sobre hasta qué punto el PSIS actual los cumple satisfactoriamente, no satisfactoriamente, de la mejor manera o de la no mejor manera, e, insisto, yo en ese terreno no me quiero posicionar, serán las alegaciones que presenten las distintas Administraciones las que aportarán sus elementos de reflexión y tendremos ocasión de valorar. Pero sí le quiero decir en positivo que, desde luego, este Gobierno ve positiva la reflexión sobre la eliminación del bucle y que eso, automáticamente, conlleva la reflexión sobre una nueva estación. Eso parece razonable hasta ahí.

También como datos básicos del PSIS quería recordar que estamos hablando de 2.356.000 metros cuadrados de actuación: 2.063.000 metros cuadrados en el ámbito primero, que sería la zona de Echavacoiz, y 293.000 en el ámbito de San Jorge, 45 por ciento superficie de Pamplona, 41 por ciento Zizur Mayor, 13 por ciento Cendea de Cizur y 0,24 de Barañáin.

He de señalar también que en el planteamiento que se ha hecho –yo estoy tratando de recordar datos, sin más, solo es a título informativo, por recordar– se habla de 9.000 viviendas, 1.125 en la zona de la estación actual, 7.875 en la zona nueva, con un peso de las VPO y de las VPT de 2.250-2.685.

También quiero señalar que, en principio, el sistema que el Gobierno anterior planteaba de actuación es el sistema de cooperación, es un sistema en el cual la Administración actuante, en este caso el Consorcio, es la que tendría, digamos, la atribución para ir marcando los ritmos y los tiempos. Se planteaban seis fases de actuación empezando por una primera fase en las zonas verdes. También quiero señalar, y creo que es interesante a título informativo, que de los propietarios existentes, la verdad es que la práctica totalidad son propietarios privados actualmente, es una iniciativa que afecta a propietarios privados, entre los cuales es verdad que los propietarios digamos profesionales o promotores tienen un peso relevante. También están algunas empresas afectadas, y luego propietarios particulares. Digo esto sobre todo en la reflexión de que son los propietarios privados los que en su caso, sea lo que sea, e insisto, estamos hablando de un futuro, porque todavía ahí está, tendrían que hacer frente a esos 235 millones estimados de cargas de todo el proceso: 142 millones de urbanización, 80 millones de indemnizaciones y otras pequeñas cuestiones.

También quiero señalar que en esta referencia el Gobierno de Navarra aparece como propietario pero marginal, con muy poca propiedad en esta materia.

Sí quería hacer énfasis solo en una cosa, y espero ser claro en esto, porque ya sabe que no es mi materia, así como usted es mucho más experto que yo. Pero quiero hacer una reflexión sobre que en ese sistema de cooperación, claro, es verdad que, la Administración actuante marca los tiempos, pero es verdad también que ejerce un poco de intermediario, es decir, tendría que licitar las obras de urbanización, tendría, por lo tanto, el Consorcio en este caso, como Administración actuante, asegurar el pago de las obras de urbanización y también el pago de las indemnizaciones. Es verdad que giraría las cuotas a los propietarios privados que hemos señalado, es decir, giraría las cuotas a ese listado de propietarios privados, esto es así, es cierto, pero es verdad que el Consorcio asumiría el riesgo de qué pasa si empieza a haber morosidades o retrasos o impagos en todas esas cuotas. Tendría que colocarse ahí en medio y

asegurar, en cualquier caso, que las obras de urbanización y las indemnizaciones se fueran abonando. Insisto porque estamos hablando de 235 millones de euros, es verdad que en seis fases y es verdad que es un proyecto, sería, tal y como está, insisto, de largo recorrido. También ahí hay una reflexión que hacer en términos financieros o económicos.

Sí quería señalar que entre la relación de propietarios hay al menos dos situaciones que merecen una reflexión especial. Una es Inquinasa, lógicamente. Es verdad que el Gobierno anterior firmó ya hace mucho, ni siquiera el Gobierno en el que usted estaba, yo creo que es un documento de 2006, un acuerdo con Inquinasa en el que se establece un marco de derechos y obligaciones mutuas y cruzadas. Nosotros queremos hacer un análisis jurídico fino de ese documento, no lo tenemos todavía, pero lo queremos hacer para determinar la validez o no validez de todo lo que ahí está recogido, que nos parece una cuestión relevante. Y luego también sería, además, Inquinasa el segundo propietario más importante de todos los propietarios de la relación de propietarios; el primer propietario más importante es el Adif, en su calidad de propietario, digamos, lógicamente, como propietario de la estación antigua.

En el caso del Adif, se produce una situación curiosa, según entiendo yo, y es que Adif no tendría que asumir las cargas que le tocarían proporcionalmente, porque en virtud, e hilo con el protocolo firmado con el Gobierno de Navarra, con el Consorcio y demás, esas cargas las asumiría, digamos, el Consorcio, es decir, que Adif se libraría de pagar sus cargas, cargas que son importantes, y, sin embargo, curiosamente, Adif sí que recibiría las indemnizaciones por sus instalaciones antiguas, y que, además, las dos, como usted bien sabe, son cifras cuantiosas. Me parecen también reflexiones interesantes. Con lo cual esa sería un poco la situación, y me parece importante explicarlo desde un punto de información también a los demás portavoces porque a mí por lo menos me ha ayudado hacer este ejercicio de situación.

Y, como decía, también quería hilar un poco con la reflexión de lo que es el protocolo general firmado con Adif y con Renfe, insistiendo en que realmente son como dos cosas separadas, una cosa es el PSIS y otra cosa es el protocolo, pero, hombre, sí tienen una cierta conexión porque me imagino que quizás la actitud de algunos de los propietarios privados a la hora de atender o no atender sus obligaciones igual puede tener que ver o no con que se produzca o no el desarrollo de la nueva estación y de qué manera. Con lo cual son cosas separadas, pero que tienen un nexo también de cierta comunicación.

Entonces, en esta materia quiero señalar que, efectivamente, hubo un protocolo de colaboración en el 2004, ahora lo que hay es un protocolo general, el último, firmado en el 2009 entre el ministerio, Adif, el Gobierno de Navarra y ya el Consorcio –en el 2004 el Consorcio no estaba–, siendo cierto en cualquier caso que lo establecido en el protocolo general precisa de convenios, precisa de que se desarrollen convenios y se firmen. Es decir, lo establecido en el protocolo inicialmente no es vinculante hasta que se arme en un convenio o en convenios sucesivos específicos.

Sí me parece, en cualquier caso también poner encima de la mesa la reflexión sobre lo que básicamente recoge ese protocolo general, y sobre todo las obligaciones y los quehaceres de cada una de las partes. Es interesante ver que en ese protocolo el ministerio asume la redacción y aprobación de los proyectos constructivos; Adif la contratación, ejecución y dirección de las obras; la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, es decir, el

Gobierno de Navarra se compromete a transmitir gratuitamente al Adif los terrenos necesarios, tanto los que están en el ámbito de este PSIS, que estos, por la pura ejecución de la reparcelación del PSIS, ya los tendría, pero sobre todo porque es importante señalar que el PSIS no afecta a toda la vía, afecta a dos ámbitos de actuación: la nueva estación y la vieja. Todo lo que está en medio, digamos, el Gobierno de Navarra, en virtud de este protocolo, se compromete a poner gratuitamente a disposición de Adif esos terrenos. Ahí hay una valoración económica de lo que puede costar eso. Bueno, pues puede haber un debate de si son más millones, menos millones, pero ahí hay unos ciertos millones de euros.

A partir de ahí, también en ese protocolo se estima una cifra de coste total estimado, se habla de ciento diez millones de euros: veintiséis millones para la nueva estación, cincuenta y dos millones para la plataforma, veinte millones para la superestructura y una serie de conceptos pequeños que redondean esos ciento diez millones.

Es cierto que hay un debate abierto, y es legítimo, sobre si efectivamente sería necesaria una estación de veintiséis millones o con la mitad o con menos de la mitad deberíamos ser capaces de tener una nueva estación. Ese es un debate que está ahí. Yo no me atrevo a opinar todavía si sobre la valoración de la plataforma y la superestructura, los cincuenta y dos más veinte que decía, si son también susceptibles de una rebaja sustancial o no, si están más ajustados. No me siento en este momento capaz de valorar ese elemento. Lo cierto es que eso está ahí, pero, ojo, hay un elemento que es importante, y es que corresponde al Consorcio asumir la financiación de estos ciento diez millones de euros, con un tope de hasta ciento cinco millones de euros, según el protocolo general. Es decir, es el consorcio el que asume, aunque es Adif, insisto, quien contrata, ejecuta y dirige las obras, sin embargo, el consorcio es el que asume, digamos, el compromiso económico de ir pagando todas esas actuaciones, tanto las de la estación como las de la plataforma como las de la superestructura. Y a cambio lo que recibe el Consorcio, es decir, el Consorcio adelanta, pone, paga esos hasta ciento cinco millones de euros, y lo que recibe a cambio, y vuelvo a hilar con el PSIS, son los aprovechamientos, deducidas las cargas de urbanización a las que yo hacía antes referencia, que son cuantiosas, los aprovechamientos que le tocan del otro PSIS.

En este momento, con los datos de este momento, que ya sé que igual no es exactamente preciso porque esto tendrá muchos años por delante y quién sabe lo que pasará dentro de unos años, pero es verdad, y yo creo que es una obviedad con los datos que tenemos en este momento, que la valoración hoy de esos derechos que percibiría el Consorcio, deducidas esas cargas de urbanización, sería claramente inferior a esos ciento cinco millones de euros. Creo que este es otro dato que también conviene que se ponga encima de la mesa.

Aquí es donde uno entra en la reflexión de si eso es razonable, de si el Adif lo está haciendo así o no en el resto del Estado, si en las demás capitales o no capitales busca una fórmula en la cual prácticamente el Adif no pone nada, o al revés, incluso se lleva algo de dinero, y todo el esfuerzo financiero lo asumen, digamos, comunidades autónomas, Ayuntamientos o lo que fuera, y también en ese esfuerzo, yo creo que de análisis y de reflexión, nosotros queremos estar, o sea, queremos hacer ese análisis, hacer esa investigación. Ya sabemos que el Adif tiene fama de ser un órgano bastante poco transparente, cuesta bastante, digamos, generar información de cómo hace las cosas y de cuánto cuesta o no, tiene un poco esa referencia,

pero nosotros, en cualquier caso, lo queremos intentar, y lo vamos a hacer. Vamos a hacer un poco esa reflexión también de cómo está acometiendo Adif estos procesos de sustitución, de adaptación de nuevas estaciones, etcétera, en las ciudades.

Pero lo cierto, en definitiva, es que el protocolo general, tal y como está, insisto, pone unas responsabilidades y unas obligaciones en la espalda del Consorcio y pone unos derechos, que son esos derechos edificatorios, deducidas esas cargas de urbanización que procederían del PSIS del que estamos hablando.

Entonces, todo eso también lo tenemos encima de la mesa, lo estamos queriendo cuantificar. Además, aquí se añadiría un elemento, y es que los hasta ciento cinco millones de euros, insisto, siempre siguiendo lo que dice el protocolo general, habría que adelantarlos, porque los derechos edificatorios, deducidas las cargas de urbanización, de materializarlos en dinero no sería antes que los ciento cinco, sino que sería más tarde, sería, además, después, porque, como usted bien sabe, esos, digamos, terrenos quedan libres una vez que la nueva vía se ponga en marcha, etcétera, con lo cual, además, habría un esfuerzo financiero. Ya no solo es que ciento cinco millones de euros sean más que el valor hoy de esos derechos, sino es que, además, habría que adelantar, para esperar en el tiempo, a recoger seguramente, o por lo menos ahí hay una posibilidad, esos derechos edificatorios.

El Gobierno está teniendo en consideración todos estos elementos, los está analizando en la fotografía global que se hace, por un lado, del PSIS y, por otro lado, del protocolo general de relación con el Estado. Pero, insisto, a lo que veníamos hoy, efectivamente, este Consejero toma la decisión de alargar el plazo de alegaciones. Yo creo que igual que se tomó en el 2007 una parecida la tomamos en el 2015, yo creo que tiene una lógica y un sentido claro habida cuenta de la importancia de lo que estamos hablando y de la trascendencia y de que todos los propietarios y demás tengan tiempo para hacer sus alegaciones. El trámite sigue adelante, se recibirán las alegaciones –ya he dicho que se han recibido muchas de ellas– y se evaluarán en el marco del Consorcio. El Gobierno tendrá una posición, los Ayuntamientos –Pamplona, Cizur Menor, Zizur Mayor– tendrán la suya, y será en el seno del Consorcio donde veamos el debate que se produce.

Y desde el Gobierno yo sí quiero recalcar ese mensaje de que nosotros sí valoramos, pensando en un planteamiento a cincuenta, ochenta años, que ese bucle no debería seguir. Eso sí que lo valoramos como razonable, y que el corte que produce la estación actual en la ciudad es un corte que deberíamos superar, y que eso, al final, nos lleva a reflexionar en términos de una nueva estación. Esos principios nosotros por lo menos sí los vemos razonables. Por lo tanto, nada más y quedo a la espera de sus preguntas.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Ayerdi. En el turno de réplica tiene la palabra el señor Zarraluqui.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Muchas gracias, señor Presidente, y muchas gracias, señor Consejero, sobre todo por su claridad expositiva y su contundencia, digamos, a la hora de aclarar cuestiones como la que le he planteado.

He de decirle que confío en su palabra, evidentemente, primero, porque le conozco desde hace algunos años; segundo, porque está usted hablando en sede parlamentaria, por lo tanto, tengo que darle todo el crédito.

Y me congratulo –no puedo decir otra cosa– de que su postura en este caso sea la que usted ha expuesto. Le voy a hacer, no obstante, algunas precisiones técnicas que quizás resultan interesantes. En primer lugar, quiero decirle que no me opongo a la prolongación de la fase de exposición al público, coincido con usted en que es razonable si se ha producido el hecho que se comenta, que, además, es entendible por el período veraniego, el cambio de responsables en el Ayuntamiento, etcétera, lo que me gustaría es que esto no se alargara en el tiempo más de lo que debe ser.

Ustedes han planteado un plazo de exposición al público de sesenta días hábiles, un tanto peculiar, es decir, que en el fondo son tres meses naturales en la práctica, pero, además, eso cuenta a partir del momento de la notificación, y no sabemos cómo están notificando, no lo sabemos, quizás usted tenga alguna información de cómo van las notificaciones, porque, claro, con no notificar, esto se puede alargar hasta el infinito.

La segunda cuestión es que ustedes han prolongado también, aparte del proyecto de reparcelación, que es lo que justifica propiamente la prolongación, el plazo de exposición del proyecto de urbanización del estudio de detalle, cosa que no hacía falta, porque no están sujetos a comunicación individualizada. Aquí podían haber aprobado directamente y sin mayor espera, pero, bueno, han tomado esa decisión. Tampoco me opongo a ese asunto, verá usted que vengo hoy de muy buen talante. Me parece correcta más por seguridad jurídica, las cosas hay que hacerlas bien porque realmente cuando se caen esos expedientes, y la experiencia que tenemos, que tengo yo personalmente de estos años pasados, no por cuestiones que haya llevado yo, sino por planes que se aprobaron antes, es que por pequeños defectos formales, que en el fondo no tienen nada que ver con la sustancia que incorpora el plan, se caen planes anulados por un defecto formal. Por lo tanto, no tengamos esos defectos formales.

Sobre lo que usted ha comentado de la decisión sobre las alegaciones, también tengo que precisarle una cosa. Las alegaciones tienen que versar sobre lo que está expuesto al público. Quiero decir, está exponiendo al público el proyecto de reparcelación, que no es otra cosa que el reparto de beneficios y cargas del planeamiento. El proyecto de urbanización, que es un proyecto técnico, tiene que ver con oiga, aquí pongo esta superficie, aquí pongo no sé qué, temas muy técnicos y un estudio de detalle.

Se puede revisar todo lo que contengan esos documentos, pero si van más allá y alteran otras cosas, ya no estarían, digamos, estarían saliéndose del marco normal de respuesta a unas alegaciones en un proceso concreto y con unos documentos concretos. Por lo tanto, cuidado con alterar el PSIS, que, además, puede tener consecuencias importantes.

Me ha quitado usted parte del discurso, porque iba a hacer unas loas sobre las ventajas que tiene este plan. Usted las ha contado y, por lo tanto, me ha limitado en mi tiempo de respuesta en ese sentido, cosa de la que me alegro, por otro lado. Sí quiero insistir en que el proyecto de eliminación del bucle es algo que tiene que hacerse sí o sí, pase el TAV o no pase el TAV. Al TAV le da igual pasar por la estación actual, por cierto, pasaría igual, no le pasaría

nada. Y a Adif le da más de lo mismo. A los que nos importa es a los ciudadanos de Pamplona, que tenemos una brecha, una zanja o una herida en el tejido norte que hoy, esta mañana me he molestado en medirla, y son cuatro kilómetros doscientos cincuenta metros de incomunicación, excepto en un pequeño puente entre el barrio de Buztintxuri y el barrio de San Jorge, entre el barrio de Euntzetxiki y el barrio de Rochapea, entre las dos zonas de Parque de los aromas de Artica y las dos zonas residenciales de Artica. ¿Y qué le voy a hablar de Berriozar, que está absolutamente circunvalado por la vía y que, además, tiene un paso a nivel hartamente peligroso, como seguramente usted recuerda? Por lo tanto, solamente con eso a mí me parece que está más que justificado.

Luego tiene otra serie de cosas que, efectivamente, también usted las ha citado: el tema de Inquinasa, la eliminación del peligro potencial que lleva, los accesos a Barañáin... Bueno, no me voy a extender en ese asunto porque usted ya lo ha contado y, por lo tanto, no me voy a recrear, pero sí quiero insistir en la importancia de eliminar ese bucle.

Usted ha señalado una serie de cuestiones que le hacen reflexionar, y me parece correcto que reflexione sobre ellas. Yo le animaría, desde luego, a pelear el tema del convenio, y en ese sentido cuenta con todo nuestro apoyo y con el mío personal para lo que quiera de aclaración o de intervención.

Creo que, efectivamente, hay margen de mejora de las condiciones, porque es verdad que no se especificó en el Consorcio. Quizás porque los que lo firmaron no eran especialistas en la materia seguramente, esto se llevó desde el Departamento de Obras Públicas, yo no estaba en el Gobierno, no estaba ni en la Administración en aquel momento. Pero, bueno, estando en la calle me enteraba de cosas. No se especificó el tema de las indemnizaciones, que no es poca cosa. Que no se especificara no quiere decir que queden al margen, habrá que pelearlas, y yo creo que hay que pelearlas, evidentemente, porque no vamos a indemnizar por una cosa que luego se la vamos a reponer. Si se la reponemos se la reponemos, y usted no me pida a mí indemnizaciones.

En cuanto a lo que ha comentado del Consorcio como receptor de los derechos y obligaciones, en este caso obligaciones de urbanización, se entiende, que tendría Adif, esto generó en tiempos de mi antecesor Anai Astiz una inquietud tremenda entre los Ayuntamientos –usted probablemente lo recuerda– de qué pasaba, si los Ayuntamientos iban a tener que hacer frente a cargas de las cuales no querían ni oír. Bueno, si usted repasa las actas del Consorcio de los últimos tres años, verá cómo este tema quedó aclarado por mi persona textualmente diciendo que no, que se iba a negociar un convenio –y se estaba negociando en aquel momento, lo que pasa es que luego no fructificó– con el Estado, en el cual toda esta representación del Consorcio la asumía el Gobierno de Navarra, de manera que los Ayuntamientos quedaban al margen y, por tanto, el Gobierno de Navarra recibía tanto los beneficios como las cargas, tanto los aprovechamientos como los deberes de urbanización. Faltaría, como hemos comentado antes, las indemnizaciones, que es un pellizco también muy interesante.

Coincide usted en que en la estación, y lo he dicho aquí, además, 26 millones parece una barbaridad, es como hacer un Baluarte, el Baluarte costó menos, yo creo. Bueno, no, no costó menos, costó por ahí o más. Pero no es necesario semejante gasto, probablemente con un

edificio bastante más modesto pero perfectamente capaz sería más que suficiente para abordar esta cuestión.

Y yo creo que poco más. Quiero animarle, le vuelvo a decir, a que pelee este asunto. Cuenta con nuestro apoyo. Y quiero expresarle mi satisfacción por la claridad y la contundencia con la que ha desmentido estas noticias. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Zarraluqui. Tiene la palabra la señora Alemán.

SRA. ALEMÁN ARRASTIO: Mila esker, Lehendakariordea. Ongi etorri zuri eta zure lantaldeari gaur ere nafar guztion etxe honetara. Arratsalde on zuei eta denei.

En principio, quiero agradecer también la claridad y la contundencia con las que nos ha explicado las previsiones del Gobierno en relación con el PSIS de Echavacoiz. Recibo con agrado también las manifestaciones del señor Zarraluqui en relación con las aclaraciones que nos ha hecho nuestro Vicepresidente. Y también manifiesto mi agrado con estas aclaraciones porque son coherentes con el mensaje que hemos querido trasladar las cuatro fuerzas políticas que suscriben el acuerdo programático y que sustentan al actual Gobierno y que responde a una decisión sensata y razonable. El período de exposición pública se amplía, pues ha coincidido con la llegada del nuevo Gobierno, de los nuevos Ayuntamientos, de un período vacacional, por tanto, considero que esta ampliación, dadas las circunstancias, tiene su razón de ser.

Quiero manifestar también que compartimos el objetivo de la eliminación del bucle ferroviario, pero desde Geroa Bai se cuestiona que la solución de este bucle ferroviario de Pamplona esté condicionada a la ejecución del desarrollo urbanístico que se plantea en el PSIS.

También quiero recordar que desde Geroa Bai defendemos las soluciones ferroviarias, puesto que no tiene que ver, pero tiene que ver con este PSIS, compatibles con los estándares internacionales y de capacidad suficiente que responda adecuadamente a las necesidades de transporte de mercancías y de personas viajeras tanto de cercanías como de mediana y larga distancia, y que Navarra no puede quedar fuera del corredor Atlántico-Mediterráneo.

Desde Geroa Bai estamos convencidos de que el diálogo y el mejor clima posible entre todos los agentes sociales y económicos hará posible desarrollar los mejores proyectos para esta Comunidad. Muchas gracias por su intervención. No tengo nada más que decir.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señora Alemán. Mila esker. Euskal Herria Bilduren aldetik, Araiz jauna, zurea da hitza.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Arratsalde on guztioi. Ongi etorri Lehendakariorde jauna eta Izaskun Goñi andrea. Nosotros creemos que aquí, efectivamente, se entremezclan muchas cosas y precisamente en ese entremezclarse muchas cosas algunas a lo largo de todo este tiempo han pasado más o menos desapercibida y han pasado, en alguna medida, con un planteamiento que el tema era claro, es decir, el planteamiento del plan sectorial en su propia denominación. Yo creo que hay que partir de la denominación del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal para el desarrollo del área de la nueva estación del tren de alta velocidad y del área de la

antigua estación del tren de Pamplona, y, a partir de ahí, a partir del nombre y, digamos, del objetivo central de este PSIS, está todo lo demás, está todo lo que, como se decía por la portavoz de Geroa Bai, efectivamente, se condiciona, o por lo menos por el análisis que nosotros hemos hecho en todo momento del contenido de este plan se condiciona su contenido a conseguir este objetivo, y este objetivo tenía no solo el tema del sacar el bucle, que puede ser una aspiración compartida por todos, pero debajo de todo esto había, efectivamente, un objetivo de que esta fuera la estación del TAV que tiene que venir, en teoría, en ese convenio que tenemos y que está pendiente de ejecución, desde Castejón hasta el tramo Esquíroz hasta este punto.

Desde ese punto de vista, nosotros tenemos nuestras dudas, y tenemos nuestras dudas porque además todo esto se ha condicionado luego a la viabilidad económica de todo este planteamiento, a lo que nosotros hemos calificado de unos intereses cuando menos especulativos propios de los momentos de la burbuja inmobiliaria, porque, si no, no salen los números, es decir, se han ido incrementando, conforme iba avanzando el tiempo, el número de viviendas que eran necesarias para que al final cuadraran todos los números para que las parcelas que salieran resultantes y los aprovechamientos urbanísticos que salieran resultantes de este plan pudieran dar esa financiación, pudiera llegarse a esos doscientos noventa y tantos millones que tiene de coste el plan, etcétera.

Por lo tanto, nosotros compartimos lo que en su día ya dijo la Cámara de Comptos, que era un plan de muy difícil gestión porque no solo estamos hablando de que es un plan que tiene una sola unidad, aunque tiene varias fases, sino por los intereses distintos que ya se han apuntado aquí, los objetivos tan heterogéneos que se plantean con este plan y, desde luego, a nosotros eso nos ha creado en su momento muchas dudas y nos sigue creando todavía más dudas.

Nosotros creemos que el acuerdo que está en estos momentos en exposición pública es la modificación del anterior acuerdo del Gobierno de Navarra del 18 de enero de 2010, por el que se aprobaba este plan, con lo cual no solo es el plan de reparcelación. Yo creo que ahí también está eso en cuestión, y, desde ese punto de vista, nosotros planteamos o compartimos la idea de que, efectivamente, una vez que se conozcan las alegaciones, el contenido de las alegaciones, el Consorcio, cuyo nombre también recuerdo que es Consorcio de Alta Velocidad de la Comarca de Pamplona, es decir, no es un consorcio fluvial, es un consorcio cuya denominación ya es de alta velocidad de la comarca de Pamplona. Perfectamente legítimo, pero quiero también poner de manifiesto que, digamos, las piezas van todas en la misma dirección.

En ese sentido, nosotros sí que compartimos que habrá que hacer esas reflexiones, habrá que posicionarse y, en ese momento, a la vista de esas alegaciones, nosotros creemos que el Ayuntamiento de Pamplona puede perfectamente, y en uso legítimo de una nueva mayoría municipal que tiene, hacer un acuerdo en el que, en otras cuestiones, se plantee este tema, y reflexionar sobre la necesidad o no de semejante proyecto y si el desarrollo urbanístico de ese barrio en concreto tiene que estar o no condicionado al desarrollo ligado al bucle, a la estación de alta velocidad, a la modificación del trazado ferroviario, etcétera. Por lo tanto, nosotros creemos que sí que habrá que darse esa situación y habrá que valorarlo.

Nosotros desconocíamos, yo por lo menos personalmente lo desconocía, los datos que se nos han planteado de, digamos, la situación ventajosa, por no calificarla de otra manera, en la que Adif, este administrador de las infraestructuras ferroviarias, no sé si en otras comunidades es así, pero por lo menos con lo que se nos ha contado de la situación de Navarra, a mí me resulta una situación un tanto ventajosa en la que no arriesgo nada y probablemente termine ganando. Soy propietario de un montón de metros cuadrados en la antigua estación, aporto esos terrenos a la reparcelación, las cargas las asume otro, las anticipa otro, y en este caso ya, como el Gobierno de Navarra vio que templaban los Ayuntamientos dijo: no os preocupéis, ya voy a salir yo aquí al paso y yo me hago cargo de todo, de las cargas, de los beneficios, y vosotros olvidaros de ese problema. Pero, claro, si encima vamos a ir a un proyecto en el que la estación nos va a costar 26 millones de euros, 52 millones la plataforma y, en definitiva, Adif aquí encima va a salir ganando dinero. Yo creo que hay muchas cosas que replantearse, hay muchas cosas sobre las que hay que reflexionar, y esa es la posición en la que nosotros estamos. Desde luego, nosotros creemos que el Ayuntamiento de Iruña, insisto, conjuntamente del Consorcio forman parte otros, pero fundamentalmente el de Iruña, que es el más afectado, tiene derecho a reflexionar sobre si el desarrollo urbanístico de ese barrio tiene que estar ligado o no a esto, y ya digo, sin entrar en las consideraciones de cómo se pretende financiar este plan, si esas nueve mil viviendas son viables o no son viables, si estamos ya agotando, con la sobresaturación de proyectos de nuevas viviendas que tenemos en la comarca todavía, más el desarrollo de estas nueve mil, el mercado antes de que haya cualquier atisbo de recuperación en el mercado inmobiliario.

Por lo tanto, nosotros en estos momentos compartimos lo que ha dicho el Vicepresidente de esperar, analizar, vamos a ver lo que sale de las alegaciones, pero, en todo caso, una posición en la que creemos que no hay que vincular esas dos cuestiones, veremos el resultado de todo esto y nos posicionaremos en ese momento.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Esker mila, Araiz jauna. Eta orain, Podemos-Ahal Dugu parlamentu-taldearen aldetik, Santos jauna, nahi duzunean.

SR. SANTOS ITOIZ: Mila esker, Lehendakari jauna. Doy la bienvenida al Consejero y acompañantes y me congratulo del nivel que tiene esta reunión, porque realmente estamos hablando de un tema que, en principio, empieza en el año 2006, como se ha recordado, etcétera, y el inicio del expediente es en el año 2007, son momentos de otro tipo de alegrías, en los cuales, como en otras ciudades, se plantea un desarrollo urbanístico ligado al tren de alta velocidad. Por lo tanto, también coincido con el señor Araiz, que me ha precedido, en que aquí se mezclan dos cosas: una es una gestión urbanística y otra, como excusa, digamos, la gestión del tren de alta velocidad.

Lo que ocurre es que todo este planteamiento de eliminación del bucle ferroviario de la comarca de Pamplona que forma parte, digamos, del estudio informativo del tren de alta velocidad a su paso por Navarra está ampliamente condicionando la elaboración de ese PSIS. Ese PSIS trata de sufragar todo esto que el Consejero nos ha explicado a través de la venta de viviendas, y en el propio ámbito del PSIS incluso, si no recuerdo mal, había una carta de los promotores de viviendas, etcétera, que estaban planteando un aumento de la edificabilidad porque ya planteaban que había muchos costes en este PSIS ligados a la nueva estación, los

veintiséis millones de los que hablaban, en fin, la liberación de los otros terrenos, todo este tipo de cargas, etcétera, es decir, es claro y notorio que las dos cosas estaban totalmente ligadas.

Pero, claro, estamos en otro tiempo, y en ese otro tiempo hay que ver dónde estamos. En principio, hoy en día esto es un desarrollo urbanístico normal, es decir, hay problemas legales y problemas de viabilidad. Entre los problemas legales que puede haber, y los conozco de primera mano, pero creo que se lo oí también al señor Zarraluqui en una comparecencia, puede haber una caducidad en la declaración de impacto ambiental de la eliminación del bucle ferroviario de la comarca de Pamplona, lo cual nos dejaría sin estudio informativo del tren de alta velocidad, lo cual implica que de una forma u otra habría que volver a examinar el trazado de esta infraestructura que corresponde, no lo olvidemos, al Estado a su paso por Pamplona. Con lo cual aun siendo deseable la eliminación del bucle ferroviario en la comarca de Pamplona nos coloca en unos plazos mínimamente largos. Eso sería a efectos legales.

También, como no desconoce, supongo, el Consejero, en estos proyectos de reparcelación hay algún informe jurídico, y salió incluso publicado en prensa, que está hablando de que se están produciendo modificaciones sustanciales al plan sectorial inicialmente aprobado, por lo tanto, existiría también ese problema de que al modificarse el plan inicial podemos estar en una falta de información pública, etcétera. Es decir, que estamos haciendo realmente otra cosa de la que en principio planeamos, y no puede ser de otra manera, porque, al final, han cambiado tanto las circunstancias que realmente todo aquello que teníamos en la cabeza ahora no es posible. Es decir, no es posible financiar esta eliminación y la nueva estación, independientemente de cómo lo hagamos, con viviendas, no es posible liberar todo este tipo de cargas, no es posible pagar a Inquinasa, no es posible hacerlo todo tal como está.

Con lo cual, posiblemente, repensar esta situación puede suponer empezar a pensar desde el principio. No nos oponemos realmente a que se libere el bucle ferroviario, no nos oponemos a que haya una estación en Echavacoiz, pero nos fijamos prioridades, y las prioridades son que mientras estamos en lo deseable y en lo futurible Inquinasa no sabe qué hacer, y posiblemente todo este tema del PSIS de Echavacoiz tuvo que ver en la situación actual de Inquinasa, que, como sabe el señor Consejero, ha ido reduciendo la actividad y ahora está en unos mínimos y que está decidiendo cuál es su situación. Además, digamos que las decisiones no se toman aquí, sino que se toman fuera. La empresa se llama Huntsman. Eso por una parte.

Por otra parte, los vecinos de Echavacoiz están en un barrio que puede ser especialmente degradado en algunos aspectos, hay infraviviendas y muchas veces no saben qué hacer, si se va a proceder a la reparación de esas viviendas, si se va a proceder a algún tipo de realojo o qué es lo que va a pasar en esta situación. Por lo tanto, nuestras prioridades son la gente que vive en Echavacoiz ahora mismo, qué es lo que se va a hacer con ellos, tienen derecho a que se haga una planificación digna y adecuada de ese barrio, independientemente de lo que se haga, se puede hacer una reserva dotacional para una nueva estación, no hay ningún problema, pero, más allá del ámbito del PSIS, estamos en el ámbito de una ordenación urbanística normal.

Esas serían las prioridades que nosotros nos estamos planteando en este tema, independientemente del modelo de tren que al final se elija, etcétera. Creemos que no tiene

nada que ver en esta discusión. Tuvo que ver en un inicio, pero ahora, lógicamente, hay que examinar la viabilidad y hay que adecuar las actuaciones que estamos haciendo a los nuevos tiempos en que estamos viviendo. Mila esker aunitz.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Esker mila, Santos jauna. A continuación toma la palabra el señor Garmendia.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Muchas gracias. Gracias, Consejero, por estar aquí. Señora Goñi, gracias una vez más por estar aquí. Yo creo que hay muchas cosas en las que estamos de acuerdo, y yo iría tomando nota. Estamos todos de acuerdo en la necesidad de eliminar ese bucle con algún matiz que incluso podríamos compartir con Podemos. Tenemos que abordar este proyecto de alguna manera. En fin, agradezco mucho la intervención del señor Zarraluqui por lo que nos ha explicado, que se nota que viene de ese sector, pero es un tema que tenemos que abordar y tenemos que abordar con calma. A mí simplemente me preocupa el concepto de emergencia para el Gobierno, cuando es una emergencia lo hacemos rápidamente y, si no, pensar, reflexionar. Esa ampliación había que hacerla de emergencia. Otras cosas hay que hacer de emergencia por interés foral. Vamos a estar ahí absolutamente vigilantes porque no entendemos por qué algunas cosas requieren reflexión y otras emergencia.

Y permítame que le diga que cuando ha hecho su intervención no sabía si estábamos hablando de una estación de diligencias o una estación de platillos volantes porque no se ha atrevido a decir tren de alta velocidad en ningún momento. Menos mal que por aquí lo han recordado y han incidido, porque ese es el problema y ese es el trasfondo, y ahí es donde nosotros, de alguna forma, queremos llegar porque nos queremos posicionar, porque de lo que estamos hablando es de una estación de alta velocidad para Pamplona, de eso es de lo que estamos hablando, y en eso sí que creo que no debemos perder ni un minuto más. Y yo no voy a entrar en cifras, veintiséis millones me parece una barbaridad, coincido absolutamente, se puede hacer mucho más barato, pero hay que hacerlo y tenemos que abordarlo. Lo que se empezó a hacer en 2006-2007 es verdad que tenía ciertos tintes especulativos, coincido absolutamente con el señor Araiz, tenemos que ver de qué forma conseguimos ese dinero y podemos hacerlo rentable, incluso utilizar ese edificio para otras cosas, no lo sé. Pensarlo, ahí sí que de verdad hay pensarlo, analizarlo entre todos, entre todos y con los vecinos de Echavacoiz, me lo ha quitado de mi discurso, porque hay que consultar. Hablemos, abramos un período de participación también con los vecinos, si se les ha consultado. A día de hoy, esa zona de Pamplona está olvidada, y a nosotros nos preocupa, es verdad que en aras de unas promesas de inmersión futuras, es una zona de Pamplona que, desde luego, está de alguna forma olvidada.

Por lo tanto, dejémonos de trasladar a la opinión pública que se va a hacer algo faraónico. No, se va a hacer una infraestructura absolutamente necesaria, en la que va a parar un tren de alta velocidad absolutamente necesario para el desarrollo económico de nuestra Comunidad. Nosotros vamos a estar ahí, desde luego, y habrá que aprovechar todo eso para eliminar el bucle ferroviario, por supuesto, para convertir ese bucle en un espacio verde, y podemos tomar como ejemplo el pasillo verde ferroviario que se hizo en Madrid hace ya más de veinte años, y, bueno, y a partir de ahí, nos encontrará.

Pero, insisto, a nosotros nos preocupan mucho los recuerdos que le hacen sus socios de gobierno en relación con la matriz de este asunto. Nos preocupa mucho y tenga cuidado porque sus compañeros de Bilbao o de Gasteiz le van a tirar el borrador a la cabeza porque no está siendo buen alumno, porque ellos sí que están haciendo los deberes y, desde luego, ahí sí que están trabajando para el desarrollo económico de su comunidad.

Dicho esto, ahí vamos a estar nosotros, con los vecinos de Echavacoiz, por supuesto, ahí vamos a estar nosotros con el corredor de la red básica transeuropea, ahí vamos a estar nosotros en proyectos no faraónicos y lejos de la especulación y, desde luego, en aquellas reestructuraciones en las que realmente trabajamos por el medio ambiente y aprovechemos todas estas infraestructuras para mejorar la vida de Pamplona y no hacer esas brechas a las que también hacía alusión el señor Zarraluqui.

Dicho esto, no tengo mucho más que añadir. Agradezco la intervención y le animo de verdad a que gobierne, a que presente propuestas, las ponga en esa pantalla y nosotros, a partir de ahí podamos opinar, pero, a día de hoy, no tenemos datos y no tenemos propuestas, por lo cual no podemos decantarnos por una cosa o por otra. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Garmendia. Señora Beltrán, suya es la palabra.

SRA. BELTRÁN VILLALBA: Gracias, Presidente. Gracias también al señor Consejero y a la persona que le acompaña, su jefa de gabinete, por la intervención que ha tenido y lo que nos ha explicado hoy aquí.

Lo han dicho ya los portavoces, bueno, algún portavoz que me ha precedido, no todos, otros han dicho otras cosas, pero con respecto a su intervención, en cualquier caso, sí que quería corroborar las palabras del señor Garmendia. Efectivamente, esta Comisión de hoy tiene como tema fundamental, y todos lo sabemos, la estación del TAV. Eso es lo que nos preocupaba, y deduzco que lo que le preocupaba al señor Zarraluqui era si se iba a dar continuidad o no en esta Comisión, y por eso la comparecencia del Consejero, y, si no era así, por lo menos lo que más nos preocupa a nosotros es saber si esa estación, a pesar de haberse prolongado el período de alegaciones, es voluntad del Gobierno que se construya. Por supuesto, siempre nos tendrá de su lado si decide y encuentra una forma de hacerlo más económica. Nosotros pretendemos y queremos la eficiencia y sobre todo que esa estación cumpla los objetivos que tiene que cumplir, y, por supuesto, estamos en contra de que se malgaste y de que se hagan obras innecesarias o de un tamaño innecesario. ¿Se pueden ahorrar recursos a la Administración? Muchísimo mejor. Ahora bien, ¿se va a hacer, señor Ayerdi? ¿Usted nos da el compromiso firme de que va a poner todo lo que esté de su parte como Vicepresidente del Gobierno, de que va a apoyar todo lo que sea hacer cuanto antes la estación del tren de alta velocidad para esta Comunidad y aquí en Pamplona? Me gustaría conocerlo, porque como ya sabemos que algunos de sus socios de gobierno están en contra de que esta infraestructura tan importante para todos los navarros, para el desarrollo de esta Comunidad venga, me gustaría oír su opinión, pero bien clara con respecto a cuándo le gustaría que estuviese en marcha, y si hay otra ubicación, bienvenida sea. El caso es que se haga.

Y, además de eso, también compartimos que haya modificación y que se elimine el bucle ferroviario.

En cualquier caso, nada más. Por nuestra parte, eso era lo que yo le quería comentar. Fundamentalmente, tener su afirmación de que es voluntad de su Gobierno en estos cuatro años, lo antes posible, dejar bien claro a todos los navarros que esa estación se va a empezar cuanto antes. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señora Beltrán. Por último, señora De Simón, cuando quiera.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Muchas gracias, señor Presidente, eskerrik asko. Buenas tardes. Bienvenido, señor Ayerdi, y bienvenida, señora Goñi, y muchas gracias, señor Ayerdi, por sus explicaciones tan claras en algunas cuestiones y tan ambiguas en otra. Y me voy a explicar.

Nosotros no tenemos ningún problema en esta ampliación del plazo en este PSIS, lo que nos preocupa es el PSIS en sí mismo, el sentido de este PSIS, si procede en estos momentos el propio proyecto, el presupuesto, incluso el protocolo general al que usted, señor Ayerdi, hacía referencia. ¿Y por qué lo digo? Bueno, lo han comentado antes algunos de los portavoces y la portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, y es que la propia normativa, la propia denominación de este proyecto hace referencia a la alta velocidad, por lo tanto, este PSIS de la nueva estación de ferrocarril está ligado, íntimamente ligado, al proyecto de alta velocidad, y no es porque lo diga yo. El Consorcio se denomina de Alta Velocidad de la Comarca de Pamplona, el propio PSIS hace referencia a la alta velocidad y tanto el acuerdo del 2010 como el acuerdo del 2015 hacen referencia al desarrollo del área de nueva estación de tren de la alta velocidad. Por lo tanto, la relación que existe entre este PSIS y el proyecto de alta velocidad es clarísima, es evidente.

Teniendo en cuenta la coyuntura actual, las circunstancias actuales, desde el año 2007, en que se emprenden los trámites en relación con este PSIS, es evidente que en el 2015 no tienen nada que ver. La situación económica es totalmente diferente, el Gobierno es totalmente diferente también y el objetivo del PSIS no es el mismo, no puede ser el mismo teniendo en cuenta que cuando el Gobierno del Estado anunció que declinaba sus intenciones y el proyecto de alta velocidad para todo el Estado, evidentemente, esto ha dejado en el aire los proyectos que podamos tener en Navarra al respecto. Por lo tanto, desde nuestro punto de vista, de lo que se trata es de analizar si este PSIS se corresponde con los objetivos que serían prioritarios para la Comunidad Foral de Navarra, para la ciudadanía navarra en relación con su rentabilidad, como hemos dicho siempre, económica, medioambiental y sobre todo social.

Desde luego, no es discutible la necesidad de eliminar ese bucle, ese nudo ferroviario que existe en estos momentos porque, evidentemente, aparte de que deja aislado y partido por la mitad a Berriozar, e incluso la entrada en Pamplona, es que se queda totalmente..., vamos, allí hay un obstáculo que es evidente que hay que modificar porque, claro, nos encontramos con un presupuesto totalmente desmesurado, que es evidente que cabe considerar y, además, en estos momentos no está decidido ni cómo se va a hacer ni cuándo se va a hacer. Hablaba el señor Ayerdi, si no he entendido mal, de cincuenta años o setenta años vista y, por lo tanto, insisto en que todo esto queda en el aire.

Y otro elemento de este proyecto de incidencia supramunicipal, que en este caso sí que es un proyecto de incidencia supramunicipal porque, evidentemente, afecta a toda la Comunidad Foral, es el tema de este parque de viviendas, un parque de viviendas cuando resulta que hoy por hoy hay como poco veinte mil viviendas vacías en lo que es Pamplona y comarca. Entonces, yo, desde luego, pongo en duda esta cuestión y esta necesidad de este nuevo parque de viviendas.

Por lo tanto, insisto, yo creo que esta cuestión requiere una revisión global para adecuar el proyecto a estos nuevos tiempos y ver cuáles son las prioridades.

Respecto a quién paga o quién deja de pagar, la relación que tiene Adif o el compromiso que tiene Adif con Navarra está también muy ligado a los compromisos que tenían Navarra y el Estado en relación con el desarrollo del proyecto del tren de alta velocidad. Por lo tanto, yo creo que eso no hay que olvidarlo.

Me alegro mucho de que el señor Ayerdi haya manifestado aquí la necesidad de ver estas alegaciones y de revisar toda esta cuestión porque, además, hay un acuerdo programático que nos compromete a todos.

Y termino diciendo, aunque todo el mundo lo sabe, que nuestra posición, como lo han hecho los demás, es en contra del tren de alta velocidad, no voy a explicar por qué, porque lo hemos hecho en múltiples ocasiones y, por lo tanto, todo lo que tenga que ver con mantener ese proyecto nos parece, en principio, además de todo lo demás, tirar el dinero a un salto al vacío y con un gran agujero. Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señora De Simón. A continuación, pasará a contestarles el Consejero, el señor Ayerdi. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): En primer lugar, gracias por los comentarios y las aportaciones de todos. Desde luego, tomamos nota y procuraremos tenerlas presentes. Yo, en cualquier caso, me alegro de alguna cosa, porque creo que hay bastante unanimidad en el sentido de que el bucle que genera la estación actual, desde una perspectiva a medio y largo plazo, no parece razonable que permanezca. De medio y largo plazo, no estoy pegándome a las necesidades de hoy, que ya sé que igual pueden ser otras. Pero desde una perspectiva de visión de infraestructura y de organización no parece razonable que eso pueda ser, digamos, nuestra estación a veinte, treinta años vista. No puede ser. Con lo cual eso nos lleva al debate y a la necesidad de una nueva estación.

Creo también que es importante, y se ha señalado, yo creo que aunque el PSIS y el protocolo general firmado con el Estado en relación con lo que es el tren tienen puntos de conexión, también es verdad que son cosas distintas, yo creo que son dos cosas diferentes, me da a mí la sensación. Y ya he señalado que en lo que se refiere al PSIS, cuáles son los plazos, cuál es la tramitación y dónde estamos y cómo serán muy importantes, efectivamente, esas alegaciones que presenten todas las partes, y cómo ahí las valoraremos.

En lo que se refiere al PSIS, desde luego, habrá –ya lo está anunciando así el Ayuntamiento de Pamplona–, lo decía el señor Araiz, unas alegaciones diciendo: este no es el modelo de ordenación que a mí me gusta, no es el modelo que yo quiero. Habrá otras alegaciones, ya

veremos lo que dice Zizur, ya veremos también qué posición trabaja el Gobierno en esa materia en el sentido de pensar si la ordenación que tiene el PSIS realmente es la mejor, es adecuada, soluciona o no las necesidades de la población de Pamplona. Es decir, ese es un terreno en el que yo ahora mismo ni siquiera tengo una posición formada. Prefiero recibir todas esas aportaciones y ver dónde estamos.

Y luego, efectivamente, el PSIS tiene otra cuestión, que es la reflexión sobre la rentabilidad económica o no económica. Es decir, los 235 millones de euros estos que yo les decía, que los propietarios privados tendrían que asumir en su caso, sea este PSIS u otro. Aquí estamos hablando ya de la rentabilidad económica. Es decir, esos propietarios que ya son propietarios, ¿estarían dispuestos a poner de su bolsillo 235 millones de euros para asumir las cargas de urbanización y tal sobre la base de unas expectativas futuras derivadas de unas viviendas o de un tal o un cual? Bueno, pues es una pregunta retórica que me hago yo, que seguramente a quien habría que trasladársela es a los propietarios. Los propietarios de esos terrenos, por lo menos igual los profesionales o los demás, serán los que me imagino que se estarán haciendo esa pregunta también, a la vista de sus análisis del mercado inmobiliario, pero, insisto, en el marco, como decía el señor Santos, de que esto es una operación urbanística y desde la perspectiva de rentabilidad financiera pues a ellos les compete.

Yo sí he querido introducir antes la reflexión de que siendo el sistema de cooperación existe el riesgo de que si ponemos en marcha el PSIS y hay propietarios que no abonan sus cuotas correspondientes repercute, digamos, al ente actuante, al Consorcio. Y el Consorcio tiene que asumir una posición de asumir cuotas de otros. Esta sí que es una preocupación que yo he querido poner encima de la mesa, que está ahí. Evidentemente, si los propietarios privados tuvieran un convencimiento pleno de que esa operación es interesante, pues no habría morosidades ni problemas en las aportaciones de las cuotas, etcétera. Pero es una realidad que está ahí que hay que pensar más allá, insisto, de si la ordenación en el fondo es la mejor o no mejor en el diseño de Pamplona que quiere el Ayuntamiento de Pamplona, en el diseño de Cizur que quiere Cizur, en el diseño de Zizur Mayor. Yo ahí insisto, veremos las alegaciones y las miraremos a fondo.

Y tiene también una conexión, decía, con lo que es el tren porque, efectivamente, yo no sé hasta qué punto en las reflexiones de esos propietarios privados, a la hora de decir: me interesa o no poner mi parte, contará o no contará con que haya la estación, etcétera. Entonces, ahí hay un punto de conexión.

Me alegro también de que el señor Zarraluqui haya dicho, y yo coincido, y creo que coincidimos todos, que la eliminación del bucle puede ser con TAV o sin TAV. Yo creo que esta es una conclusión que también es obvia y es evidente. Es decir, son cuestiones distintas y diferentes, que nada tienen que ver.

Es conocido que en lo que se refiere al sistema ferroviario y la apuesta que hace este Gobierno –ustedes lo habrán leído y subrayado, seguro, en el acuerdo programático por activa y por pasiva, cuatro veces– hablamos de un sistema ferroviario a futuro que solucione necesidades de transporte de viajeros y de mercancías –lo hemos dicho por activa y por pasiva– con capacidad suficiente, seguramente, yo creo que seguro que cuando hablamos de capacidad suficiente todos pensamos en número de vías y en número de horas que puede haber trenes

pasando, capacidad al final, y es verdad, es obvio, yo he dicho más de una vez que hoy hay una sola vía entre Castejón y Alsasua, cuando hablamos de capacidad suficiente, y luego estándares internacionales. Ahí está el ancho internacional y ahí están, como hemos dicho más de una vez, que el tren ese del futuro sea un tren comparable con trenes de otras latitudes.

Entonces, cuando se me dice: ¿tendremos un tren de alta velocidad? Oiga, si está claro, si ustedes lo han subrayado, si ya saben lo que pone en nuestro acuerdo programático: pasajeros y mercancías, capacidad suficiente y compatible con estándares internacionales. Ya lo saben, si lo han subrayado, lo habrán subrayado y lo habrán leído por activa y por pasiva, y ustedes me dirán: ¿eso es alta velocidad?, ¿alta velocidad es eso? La alta velocidad del Estado que solo es para pasajeros, que no es para mercancías, que va a trescientos por hora cuando los trenes europeos, estándares internacionales, no van, son para pasajeros y para mercancías y no van tan rápido, ¿es tan necesaria una velocidad? Si lo hemos dicho mil veces, si ya lo saben.

Pero es evidente que lo que sí decimos es que apostamos por el sistema ferroviario, apostamos por estar en el corredor Cantábrico-Mediterráneo, esto es evidente, y lo dicho, capacidad suficiente, número de vías, número de vías muy importante, y estándares internacionales. Entonces, ¿nueva estación? Sí. Nueva estación que acoja a un sistema ferroviario con estas características. Con estas características, señora Beltrán. Ya debatiremos cuáles son esas características, ya debatiremos, que el Estado también tendrá que decir lo que tenga que decir, es que el Estado también dirá su posición, que al final, no se olvide, es el que paga.

Y yo, desde luego, también he querido introducir otro elemento de reflexión que me parece importante, y es que en el marco del protocolo que ahora mismo tenemos firmado para lo que es la construcción de esa nueva estación, con la nueva línea, porque además de la nueva estación es la nueva línea desde Esquíroz hasta Zuasti, por eso les he hablado de cincuenta y dos más veinte, setenta y dos millones de superestructura y estructura, lo que les digo es que con los parámetros actuales eso financiera y económicamente nos hace un roto, nos cuesta dinero, tal y como está la Comunidad. Y les he dicho que vamos a investigar cuál ha sido la forma de actuar en el resto del estado del Adif, que vamos a verlo, y la pregunta que yo creo que nos tenemos que hacer todos es: ¿queremos o no queremos invertir, gastar, destinar unas cuantas decenas de millones o preferimos negociar con el Adif de otra manera?, ¿preferimos abrir otro marco de negociación? Eso es lo que digo, esto es lo que estoy diciendo. Lo que digo es que tenemos un protocolo, que no es todavía un convenio, es un protocolo general, que si uno lo actualiza y lo considera en parámetros de hoy, en este caso no se podría decir que es el Adif quien paga la infraestructura, porque no la pagaría completamente. Esta es la realidad. Con los números que tenemos ahora esta es la realidad, y eso es un elemento que tenemos que tener encima de la mesa. Con lo cual, insisto, la eliminación del bucle yo creo que es una prioridad que a todos nos interesan la mirada a largo plazo, que tenemos que reflexionar sobre el sistema ferroviario que queremos, sí, que queremos un sistema ferroviario que no es el que tenemos ahora, una sola vía y en ancho ibérico, no es, yo creo, el tren que quiere nadie, que apostamos por el tren, que tenemos que estar en el corredor y que tiene que tener capacidad suficiente y estándares internacionales. Lo que no queremos –lo he dicho mil veces– es la alta velocidad solo para pasajeros del resto del Estado. Yo creo que esta es una reflexión clara. A partir de ahí, efectivamente, tendremos que terminar de matizar los términos.

Y en lo que se refiere al PSIS, de verdad, yo creo que el Gobierno es uno más de ese Consorcio, que igual hay que cambiarle de nombre, yo no sé. Si lo que nos preocupa es el nombre, igual hay que cambiarle el nombre. Mañana tenemos la primera reunión del Consorcio, por cierto. Mañana se reúne el Consorcio y, bueno, más allá de eso, yo no sé, igual hasta conviene cambiar la denominación del Consorcio. Tampoco es mayor problema en ese sentido. Pero quiero decir que al final esa es la cuestión.

Sigamos trabajando, hay mucho margen, no nos olvidemos de que el Estado es un agente determinante también en esa cuestión, no en el PSIS, sino en lo que se refiere al protocolo y a la solución de nueva vía, y, bueno, vamos a ver, en lo que se refiere al PSIS, de verdad, demos tiempo a que las alegaciones lleguen, vamos a analizarlas y vamos a producir el sano debate en el marco del Consorcio, que seguramente tendrá lugar porque puede suceder que haya visiones muy compartidas, visiones no tan compartidas, qué sé yo, el tiempo dirá, vamos a ver los documentos.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Esker mila, sailburu jauna. ¿Hay solicitud para algún turno de réplica? No. En ese caso, agradezco al señor Consejero, así como a la señora Goñi, su explicación y a sus señorías la concreción en sus intervenciones. Muchas gracias. Se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 17 horas y 45 minutos).

BORRADOR