

ACTA NÚM. 10 - DA SESIÓN EXTRAORDINARIA DO PLENO DA CORPORACIÓN QUE TIVO LUGAR O DÍA 7 DE XUÑO DE 2016.

No Salón de Sesiós da Casa Consistorial do Excmo. Concello de Santiago de Compostela, cando son as **16:30 horas** do día **7 de xuño de 2016**, constitúese o Pleno da Corporación en primeira convocatoria de sesión extraordinaria.

A S I S T E N:

Don Martiño Noriega Sánchez, **alcalde-presidente**.

Concelleiros/as:

Compostela Aberta (CA):

Dona María Rozas Pérez.
Don Jorge Carlos Duarte Vázquez.
Dona Branca Petra Novo Rey.
Don Xan Xesús Duro Fernández.
Dona Concepción Fernández Fernández.
Don Manuel Dios Diz.
Dona Marta Irene Lois González.
Don Rafael Peña Vidal.

Partido Popular (PP):

Don Agustín Hernández Fernández de Rojas.
Dona María José Castro Carballal.
Don Alejandro Sánchez-Brunete Varela.
Dona María Ángeles Antón Vilasánchez.
Dona María José Corral López.
Don Manuel Martínez Varela.
Dona Teresa María Gutiérrez López.
Dona María Teresa Cancelo Márquez.
Don Claudio Ricardo Montiel Carracedo.

Partido Socialista de Galicia (PSdeG-PSOE):

Don Francisco Reyes Santiás.
Don Gonzalo Muíños Sánchez.
Dona María Milagros Castro Sánchez.

Bloque Nacionalista Galego (BNG):

Don Rubén Cela Díaz.

Dona María Goretti Sanmartín Rei.

Dona Inmaculada Viña Carregal, **Interventora do Concello.**

Francisco Javier Castiñeira Izquierdo, **Secretario xeral do Pleno do Concello de Santiago de Compostela.**

Non asiste a concelleira, Dona Noa María Morales Sánchez.

ORDE DO DÍA:

PUNTO ÚNICO: Subscrición dun convenio marco de colaboración entre o Ministerio de Fomento, a Xunta de Galicia, o Concello de Santiago de Compostela e a entidade pública empresarial ADIF-alta velocidade, para o desenvolvemento da futura estación intermodal de Santiago de Compostela e o seu entorno urbano.

Alcalde: Boa tarde a todos e a todas, imos dar comezo á sesión extraordinaria para a que hoxe estabamos convocados o conxunto da Corporación, co seguinte punto da orde do día.

PUNTO ÚNICO: SUBSCRICIÓN DUN CONVENIO MARCO DE COLABORACIÓN ENTRE O MINISTERIO DE FOMENTO, A XUNTA DE GALICIA, O CONCELLO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA E A ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDADE, PARA O DESENVOLVEMENTO DA FUTURA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA E O SEU ENTORNO URBANO.

O informe emitido polo Secretario Xeral do Pleno, con data 31 de maio do corrente ano, con respecto ao asunto do epígrafe, ten o seguinte contido:

“Polo Sr. Alcalde se da traslado a esta Secretaría Xeral, do texto do proxecto de convenio marco, enunciado “ut supra”, na súa transcripción en castelán, a fin de realizar o oportuno informe, en desenvolvemento dos cometidos que ao titular deste Órgano, lle corresponden ao abeiro do previsto no art. 122 LRBRL e normas concordantes.

Para realizar o informe propio de esta consulta se ten á vista so o documento mencionado.

FUNDAMENTOS XURÍDICOS

PRIMEIRO.- Natureza xurídica.-

O presente Convenio obedece a modalidade dos convenios interadministrativos de colaboración, regulados polo disposto no art. 6 da LPA e demais normas concordantes. Polo tanto a súa regulación esta expresamente excluída da normativa da contratación administrativa conforme a o establecido no art. 4. 1. c) do TRLCSP, sen prexuízo da posibilidade da súa aplicación supletoria no non previsto expresamente no presente Convenio e a súa normativa específica.

Tratase en todo caso dun “Convenio Marco” e xa que logo a súa firma obedece mais ao compromiso institucional e delimitativo do seu obxecto, nas súas obrigas e dereitos esenciais, que o inicio das prestacións. Na súa estipulación NOVENA se di que para que os acordos incluídos no convenio marco sexan vinculantes requirirán “su desarrollo a través de los correspondientes convenios de desarrollo que se suscribirán, previa tramitación necesaria en su caso, entre las entidades intervinientes”.

O seu obxecto como se di na estipulación primeira, será o compromiso a traveso dos fins e competencias das administracións e entidade pública intervinientes, para o desenvolvemento e execución da nova estación intermodal de Santiago de Compostela.

Para elo como veremos se determinan unha serie de actuacións segundo as competencias e ao Concello lle corresponden aquelas que se enumeran baixo a estipulación SEPTIMA.

SEGUNDO.- Competencias e fins.-

Tanto no expoñendo como nas propias estipulacións, estan suficiente e correctamente definidas as competencias dos diferentes entes participantes. No caso do Concello de Santiago non fai falla abundar tanto na competencia dende diversos aspectos como urbanismo, servizos públicos etc, como o interese público que preside a aplicación do convenio.

TERCEIRO.- Órgano municipal competente para o acordo.-

Aínda que como se di no propio convenio a súa firma non ten de por si carácter vinculante, poren ademais da importancia que ten polo seu carácter institucional, os distintos compromisos que abrangue a estipulación SÉTIMA, tanto pola incidencia no planeamento urbanístico, como noutros aspectos tales como a redefinición de modos de xestión de servizos etc, fai que nos atopemos con competencias plenas, en desenvolvemento do previsto no art. 123 da LRBRL.

En definitiva so a necesidade da modificación do PXOM conlevaría o sometemento ao Pleno da súa aprobación, sen prexuízo de que sexa o alcalde o órgano competente para a súa firma (art. 124 LRBRL).

CUARTO.- Contido económico.-

Aínda que preterido ao que se determine nos convenios de desenvolvemento, existe un compromiso económico, non soamente de xeito indirecto, senon que no apartado 4 da estipulación SÉTIMA se establece a obriga de “financiar en un 30% las obras correspondientes a la mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal”. Xa que logo a pesar de que non precisa da fiscalización neste intre, sería conveniente someter o convenio-marco á consideración da Intervención, no ámbito do establecido no art. 214 do TRLHL.”

Así mesmo a Interventora Xeral do Concello, tamén emitíu informe ao respecto, con data 1 de xuño de 2016 (núm. 291/2016), co seguinte contido:

“**ASUNTO:** A requirimento expreso do Sr. Alcalde de data 31 de maio de 2016 se emite esta valoración previa sobre o contido do Borrador que se adxuta de Convenio Marco de colaboración entre o “Ministerio de Fomento, La Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela, y la entidad Pública empresarial ADIF-alta velocidad, para el desarrollo de la futura estación intermodal de santiago de Compostela y su entorno Urbano”.

ANTECEDENTES

- Copia do borrador do convenio Marco.
- Informe do Sr. Secretario do Pleno sobre a “Pertinencia legal da subscripción dun convenio marco”.

LIMITACIÓNS a emisión desta valoración previa

- Non se dispón de informe técnico do servizo de urbanismo que valore os contidos que se refiren no Convenio en canto a actuacións futuras do Concello que afectan a normas de planeamento e mesmo a posibilidade actual de desenvolver determinadas actuacións que no convenio marco se plantexan cos instrumentos de desenvolvemento do planeamento aprobados polo Concello. Este informe é imprescindible para definirmos sobre as posibles e futuros desenvolvementos tanto patrimoniais como monetarios que se prevé no convenio marco se leven a cabo con cargo aos fondos públicos do Concello.
- Non se dispón do convenio asinado polo Concello no ano 1998 para a execución do viaduto entre os polígonos 1 do SUP-2 e 2 do SUP 3 do PXOU entóns vixente e por

ende, si este primeiro expoñente determina algún tipo de obrigas monetarias e ou patrimoniais para o Concello (expoñente segundo do borrador de convenio marco).

- Non se coñece se este Concello ten asinado con anterioridade algún outro convenio marco en relación as actuacións referentes ao proxecto denominado “Estación intermodal”.

- Non se dispón do contrato de xestión de servizos actualmente vixente da empresa municipal TUSSA para a explotación da estación de autobuses.

Cas limitacións descritas, se emite para a súa constancia as seguintes **apreciacións**:

1) O informe do Sr. Secretario non entra no contido material do Convenio marco establecendo que se trata dun mero “compromiso institucional” e que para que os acordos que inclúen sexan **“VINCULANTES”** se requirirá novos convenios desenvolvemento previas as tramitacións correspondentes(estipulación novena) o que leva a quen subscribe a entender que **se trata dun convenio ao que se refire o punto 4 do citado artigo 6 da LPA :**

“...Cuando los convenios se limiten a establecer pautas de orientación política sobre la actuación de cada Administración en una cuestión de interés común o a fijar el marco general y la metodología para el desarrollo de la colaboración en un área de interrelación competencial o en un asunto de mutuo interés se denominarán Protocolos Generales”

Polo tanto, é pese a referencia explícita que se fai na estipulación decimoterceira aos tribunais do contencioso administrativo para a resolución de dúbidas e/ou controversias, este informe de intervención, non pode ter, tal e como establece o propio informe da secretaria do concello o contido de informe de fiscalización previa a que se refire o artigo 214 e seguintes do TRLFL.

2) O convenio marco establece no seu expoñente cuarto, que o día 3 de outubro de 2015 se publicou a resolución de licitación do contrato de “obras de ejecución de las obras del proyecto de construcción para la adaptación de la estación de Santiago de Compostela a los nuevos servicios de alta velociade: tramo Santiago-Berdia” presuposto de licitación de 19.150.010,15 euros (IVA incluído) e un prazo de execución de 18 meses.

O convenio marco define, non obstante, que é obxecto de convenio as obras de adecuación e ampliación da estación ferroviaria de Santiago as necesidades derivadas

da posta en servizo del Eje Atlántico de Alta velocidade e engade tamén outras obras derivadas da necesaria permeabilidade del recinto ferroviario etc...

Entre os obxectivos do convenio está a "... determinación dos cutes de ditas actuacións con suficiente grado de aproximación y el establecimiento de fórmulas para su financiación ..."

Esa determinación dos custes para o concello de Santiago se reflicte, e cas limitacións que xa dixemos, neste escrito en:

1) Cese da explotación da actual estación de autobuses por parte de TUSSA (contrato actual de xestión de servicios) os compromisos da Consellería de Infraestruturas da Xunta de Galicia son de "estudiar a posibilidade de modificar por mutuo acuerdo con el objecto de que el actual concesionario explote la nueva estación en las mismas condiciones del contrato actual ... de haber esa posibilidade ", no levará consecuencias indemnizatorias para ninguna de las dos partes."

Ca salvedade, de non dispor no intre da redacción deste escrito, do contrato subscrito, non obstante parece difícil que a rescisión do contrato conleve unha posibilidade de indemnización en contra de TUSSA; mais ben parece que debería ser ao contrario, polo que dado que a cláusula mantén aberta só a obriga de estudar a posibilidade de continuar ca explotación por parte de TUSSA, ao noso xuízo, desa cláusula non se pode derivar unha renuncia de TUSSA a indemnización legal que lle correspondese, caso de que do estudio que a Consellería se compromete a realizar resultase a imposibilidade de que a empresa municipal levase a cabo a explotación da nova estación de autobuses.

Descoñecemos **quen posúe a titularidade do chán onde está ubicada** a actual estación de autobuses e polo tanto que implicación ten para o Concello o cese do uso da actual estación e no seu caso, si a mención a renuncia e indemnizacións mutuas ten relevancia económica neste suposto.

2) Compromiso de aceptación da transmisión dos terreos de titularidade de ADIF necesarios para a execución da nova estación de autobuses; para a remodelación da rúa Campoamor; e para as actuacións de permeabilidade transversal peatonal da cidade no ámbito da estación intermodal.

En ningún lugar se establece que dita TRANSMISIÓN sexa GRATUITA polo que entendemos que é unha **obriga futura municipal non determinada economicamente nin tan sequera de xeito aproximado**, precisamos que o compromiso do Concello de aceptar esa transmisión é como mínimo "garantizar" a obtención dos mesmos o que se introduce como requisito imprescindible para que ADIF "poda ceder" o uso a Xunta de Galicia para a execución da obras da estación e autobuses (cláusula sexta punto 4).

Esa “garantía” inmediata -requisito para que a Xunta dispoña dos terreos para poder comezar á licitación- **non se cuantifica** nin se determina como se materializará esa garantía, e, en que contía: si é da totalidade das transmisións ou dunha porcentaxe das mesmas. Entendemos que se materializaría en forma de “Aval” que en todo caso computaría como maior nivel de endebedamento municipal en atención ao establecido no TRLFL.

3) Obter os cháns necesarios para a implantación da nova estación de autobuses, para a remodelación da rúa Clara Campoamor e para as actuacións de mellora da permeabilidade transversal peatonal da cidade no ámbito da estación intermodal tanto sexan TITULARIDADE DE ADIF como de outros propietarios o que constitúe unha **obriga futura municipal non determinada economicamente nin tan sequera de xeito aproximado**. O Concello deberá acordar con ADIF a forma de obtención destes cháns (cláusula sétima punto 2).

4) A cesión gratuíta de ditos cháns a Xunta de Galicia (o que supón unha perda patrimonial futura coantificable economicamente no Balance do Concello **non determinada económicamente, así como a cesión doutros cháns necesarios** para a mellora da permeabilidade urbana segundo un proxecto que redactará ADIF que **non están tampouco determinadas**).

5) Costos directos do proxecto de remodelación da rúa Campoamor nos termos do punto 3 da cláusula sétima así como as obras de remodelación da citada rúa. **Sen cuantificar**.

6) A totalidade dos cháns de titularidade municipal e aproveitamentos incluídos no ámbito da actuación para que se poda financiar con estes recursos a infraestrutura. **Non se determinan si o Concello ten terreos da súa titularidade e canto é o seu valor patrimonial**.

7) Financiar un 30 % das obras de mellora da permeabilidade transversal peatonal que **non se determinan** no ámbito da estación intermodal.

Tendo en conta que non aparece cuantificadas as futuras posibles achegas monetaria e patrimoniais do Concello; e que, se descoñece a obrigatoriedade legal das mesmas (non lle consta a quen subscribe informe de urbanismo sobre as obrigas legais de asunción de custos por parte de ADIF, Xunta de Galicia e do Concello) non se pode informar con opinión fundada, sobre a repercusión patrimonial e nos orzamentos futuros do Concello, nin sobre a viabilidade da súa asunción no marco financeiro actual

ou sobre a afectación a estabilidade orzamentaria e regra do gasto do Concello preceptos todos eles da vixente lei de estabilidade por último.

Tampouco e pola mesma causa, se pode manter opinión fundada sobre a marxe que, das mesmas, corresponde a mera liberalidade, e cal corresponde a obrigas legais. Por último, ao non constar estudio de viabilidade e reparto de cargas tampouco sobre a equivalencia de valores das contraprestacións mutuas no marco das competencias propias e correspondentes a cada unha das institucións intervintes.

Non obstante, entendemos preciso introducir no texto do convenio marco que as obrigas do Concello monetarias e patrimoniais serán unha mera declaración de intencións futuras a materializar, **no seu caso, e si fose posible** (nos mesmo termos introducidos pola Consellería na cláusula terceira) e, **previos os informes técnicos, de viabilidade da operación dende o punto de vista urbanístico, financeiro e patrimonial para o Concello**, a vista das taxacións dos aproveitamentos e chás a adquirir polo Concello e a vista dos custos dos proxectos a asumir que serán obxecto dos correspondentes informes preceptivos.”

Alcalde: Comezamos co debate, a primeira intervención, a quenda da defensa do punto, vai correr a cargo de Jorge Duarte, responsable da área de espazos cidadás, Jorge a túa quenda.

Don Jorge Duarte Vázquez: Moi boa tarde a todos e a todas.

Vou empezar por defender a oportunidade da sinatura deste convenio, porque para este goberno supón un paso fundamental para a resolución dun problema histórico de Compostela. A fenda aberta na cidade coa construción das liñas ferroviarias.

Santiago fai moitos anos quedou divida entre o centro e os barrios do sur, e hoxe damos un paso fundamental, para recuperar de novo esa comunicación peonil.

Antes de nada, gustaríame facer un pequeno e breve repaso da cronoloxía de feitos, das actuacións que hai neste ámbito nos últimos anos.

Vou empezar polo ano 1998, no que se asinou un primeiro convenio, que lle cargaba ao concello unha serie de responsabilidades legais, como a modificación do planeamento coa creación dun plan especial e unha modificación do plan xeral, e que despois foi informado negativamente pola Xunta, e ademais, tamén a xustiza no ano 2006, anulou.

E, ademais, desas responsabilidades legais, tamén lle cargaba ao concello cunhas responsabilidades económicas.

Posteriormente no ano 2006, o Alcalde, Sánchez Bugallo anunciou a eminente sinatura dun convenio para a reconstrución da estación intermodal, convenio que foi asinado tres anos despois no ano 2009.

O citado convenio, aprobado no mes de xaneiro pola corporación e que non se asinou ata novembro de 2009, sendo os asinantes, Xosé A. Sánchez Bugallo como alcalde da cidade, José Blanco como ministro de fomento, e o conselleiro de infraestruturas Agustín Hernández.

Foi asinado como dicía no ano 2009, era un acordo que hipotecaba a cidade, porque incluía un aproveitamento urbanístico desmesurado de máis de 53.000 metros cadrados para que o concello e ADIF financiaran esta estación intermodal.

Deses 53.000 metros cadrados, ademais, 27.000 serían de uso terciario comercial, incluíndo especificamente 12.000 de aproveitamento dun grande centro comercial no centro da estación. Dez mil serían de uso hoteleiro, e dezaseis mil metros cadrados dos cincuenta e tres mil serían de uso residencial, dos que tan só, tal e como figura no convenio tan só un 30% serían para vivenda protexida.

Segundo este convenio de 2009, ADIF financiaría a estación, polo tanto con cargo, ao aproveitamento urbanístico destes terreos de ADIF, e tamén dos terreos municipais que estaban no entorno.

Polo tanto, en segundo termo, quen estaba a pagar esta estación intermodal era tamén o concello.

O convenio de 2009 non fixaba ningún prazo para a construción da estación intermodal, de feito é que tampouco os gobernos que naquel momento asinaron tiveran excesiva presa, de feito, tardouse máis de dous anos en convocar o concurso de ideas para a redacción do proxecto, no que por certo, eu que estaba no xurado, podo dicir nin a administración local, nin a administración provincial, nin a administración autonómica, naquel momento ocupada polo PP, tivo moito interese en participar e non asistiu a aquelas reunións.

Cando o Partido Popular chegou ao goberno de Santiago, parouse a tramitación da estación intermodal.

Primeiro coas opinións de Gerardo Conde Roa, que lle pedía á Ministra Ana Pastor que se construíra un apeadeiro en Lavacolla.

Posteriormente paralizáronse as actuacións e anunciouse en repetidas veces, pois primeiro a reunión dunha comisión técnica da que nunca máis se soubo, anunciando posteriormente a elaboración dun plan director, que igualmente nunca máis se soubo.

Finalmente, presentando a bombo e platillo un proxecto para acondicionar as vías do ferrocarril, para facer unha pequena ampliación do edificio existente, e para facer unhas escaleiras baixo as vías nun acto que foi presentado no Salón nobre, no que incluso estivo participando o entón Presidente da Xunta, Alberto Núñez Feijoo.

Este proxecto presentado en 2015, nos meses previos á campaña electoral, foi máis un problema que unha solución, porque realmente condicionou a resolución definitiva da estación intermodal.

Neste proxecto licitado en 19 millóns de euros, contemplaba obras, hipotecaba fondos en obras que non serían necesarias, se se contase cun proxecto global, como o que agora queremos deixar encamiñado.

Digamos que aquelas obras, con ampliación do edificio ou o ascensor, se tiveramos un proxecto global e definitivo, como o que agora si coñecemos e que queremos avanzar, pois realmente non terían sido necesarias.

Como dicíamos esa obra estaba en proceso de licitación cando chegou o goberno de Compostela Aberta.

Para este goberno, resolver o tema da estación intermodal, foi unha prioridade absoluta, e para min como concelleiro de espazos cidadáns, polo seguimento do tema nos últimos anos e a participación anterior no xurado, pois realmente supoñía un recoñecemento de que estamos ante un dos problemas máis importantes para a resolución da configuración urbanística da nosa cidade.

Nós non nos conformamos dende o principio con ese proxecto de ADIF porque só se daba unha resolución aos problemas ferroviarios, pero non se contemplaban os problemas da cidade.

Por iso, dende o mes de xullo cando chegamos, empezamos a manter reunións con ADIF, reunións nas que traballamos por ter un proxecto global para a estación.

Un proxecto que resolvera os problemas de Compostela, que rematara con esa división entre os barrios do Sur, Pontepedriña e Castiñeiriño, e o Ensanche o centro da cidade.

Neste proxecto negociador partimos de cero, xa que o proxecto que estaba licitado, impedía facer o que coñecíamos como o proxecto de Juan Herreros, que era un bo

proxecto en canto a súa filosofía, con aquel lema de balcón-ponte-mirador, pero como xa dixen anteriormente, traía un agasallo envenenado en forma de financiamento por parte do concello a través do custe do aproveitamento urbanístico, que poñía ou recalificaba o concello.

En todo este tempo conseguimos un proxecto de estación intermodal, realizado tamén, polo propio Juan Herreros, e que respecta a filosofía do seu primeiro proxecto, mantendo a estación existente e tamén a marquesiña, cumprindo tamén así, os desexos expresados por parte da cidadanía.

Conseguimos que se incluíra no proxecto a conexión peonil cos barrios do sur a través de elementos mecanizados, ascensores, escaleiras, ramplas e ademais cun deseño que crea dous espazos públicos importantes de calidade:

Un de acceso dende o Hórreo, creando unha gran praza de acceso á estación intermodal.

E outro, no acceso ao barrio de Pontepedriña, cunha grande praza entre a rúa Ulla e o vial de Clara Campoamor, no cal damos resposta, claramente, ás peticións que nos transmitiron os veciños de Pontepedriña.

Estes dous espazos públicos están recollidos no anteprojecto de estación intermodal que coñecemos na actualidade.

Nun primeiro momento, a pretensión da Xunta de Galicia, para poder construír a estación de autobuses, era que ADIF cedera gratuitamente os terreos necesarios para esta estación.

Nesta situación de bloqueo dende o mes de novembro, no que se coñece a proposta e o borrador da Xunta ata o mes de febreiro, que empezamos a avanzar, había unha situación de bloqueo, por esta petición, que ADIF non estaba disposto a asumir.

Polo tanto, no mes de marzo tivo que ser o concello o que dera un paso adiante, para asumir a obtención deses terreos, a través dun convenio, polo que compensará a ADIF economicamente, ou con aproveitamento urbanístico neste ámbito ou noutro, cedendo terreos que xa son propiedade da cidade, para conseguir como dicía os terreos necesarios para a construción da estación de autobuses.

En todo caso, este aproveitamento, tanto se é neste ámbito ou noutro, non chegará nunca nin a un 10% do previsto no convenio de 2009.

A valoración exacta deste terreos queda pendente do coñecemento da superficie necesaria de terreos, porque o proxecto está a rematarse na actualidade.

Gustárame salientar, que este convenio foi negociado cun goberno en funcións, con todo o que iso pode supoñer, gustárame recordar que os dous convenios anteriores fixéronse con gobernos amigos, por así dicilos, de Xosé A. Sánchez Bugallo e o Ministerio de Fomento, pero que o importante, a pesares diso, daquela colaboración entre gobernos da mesma cor política, a día de hoxe non tiñamos nada.

Polo tanto, é importante para este grupo de goberno, asinar o convenio, porque é un compromiso que queda para o futuro.

Este é un acordo marco, que hai que desenvolver, o que hoxe traemos a este pleno, é un punto de partida.

Alcalde: Vai rematando, vou ser flexible por ser un punto único, pero de todas maneiras intenta axustarte ao tempo Jorge.

Don Jorge Duarte Vázquez: A construción da estación intermodal, polo tanto, tal e como dixo, fírase en dúas fases.

Unha primeira fase, vinculada á ubicación da estación de autobuses. A estación de autobuses constrúese con fondos FEDER, ten un horizonte de que no ano 2020 ten que estar rematada, e polo tanto, a primeira fase da estación intermodal, que sería a conexión dende o centro coa estación de autobuses, fírase licitada pola Xunta de Galicia con financiamento das tres administracións.

E, posteriormente nunha segunda fase, resolvérase a conexión, resolvérase a solución ferroviaria, e a conexión das dúas partes da cidade cunha estación intermodal completa, como todos entendemos, que une a través de espazo cuberto as dúas estacións.

Nos últimos días escoitamos voces dos diversos colectivos da oposición, polo feito de que se desvincule a segunda fase da estación intermodal, e de que se fíxe un prazo, de que cando a estación acade os 3,5 millóns de pasaxeiros acometérase esa segunda fase.

Quizás o que a oposición descoñece, son os datos que facilitaba a propia Ministra de Fomento o 18 de abril de 2016, polos cales dicía, que en Compostela se movían na actualidade 2,7 millóns de usuarios de ferrocarril só no eixo atlántico, a maiores os que veñen de Madrid ou de Ourense, datos do mes de abril deste ano expresados pola Ministra de Fomento.

Quizás, tamén, descoñecen que as previsións apuntan a que a chegada do tren de alta velocidade desprazará cerca de medio millóns de pasaxeiros cara o transporte ferroviario.

E, este horizonte que se marca de poder acadar eses 3,5 millóns de pasaxeiros nos próximos anos, non debería facernos esquecer que no 2006 anunciouse por primeira vez o convenio, que no 2009 financiouse o convenio, e que hoxe, sete anos despois de asinar aquel convenio de 2009 seguimos sen ter nada.

Polo tanto, entendemos que a ratificación, a aprobación por parte do Pleno deste convenio, é positivo para a cidade, porque posibilita unha estación intermodal que resolve os problemas da cidade. Aqueles problemas que reivindicamos dende un principio.

Resolución da mobilidade e resolución do problema funcional da cidade coa conexión dos barrios do sur co centro da cidade.

Alcalde: Grazas Jorge. Jorge excedeuse en tres minutos, co cal son tres minutos acumulables para calquera voceiro dos outros grupos na súa primeira quenda.

Don Rubén Cela Díaz: Moitas grazas señor alcalde, e agardo que non teña que facer uso desa prórroga.

Certamente para falar do futuro da estación intermodal, pois resulta imprescindible, pois aínda que sexa dun xeito telegráfico, pois repasemos o pasado e o presente deste proxecto.

Para iso, bueno eu non vou remomerar aquí todo o que ten acontecido dende o ano 98, no que empezou a falar da estación intermodal de Santiago, máis si que creo que é imprescindible cando menos, facer referencia a catro momentos.

O primeiro deles, en xullo de 2006, data na que se asinaba un convenio, para darlle saída a esta vella demanda desta cidade.

Posteriormente, a sinatura dese convenio, o ADIF o que pretendeu facer, pois foi subir as súas pretensións respecto aos aproveitamentos económicos desta infraestrutura. Estas pretensións non compartidas naquela altura por este concello, gobernado daquela polo Partido Socialista e o Bloque Nacionalista Galego, pois derivarían nun pulso entre o ADIF e o Concello de Santiago que chegaría ata o momento no que se pechou o PXOM.

Nese intre o Concello de Santiago negouse a admitir as pretensións do ADIF de aproveitamento urbanístico para esta zona e mantivo para esa peza, a posición de manter tal e como estaba no anterior plan de ordenación, é dicir, remitindo a súa ordenación a un plan especial.

As discrepancias non estaban tanto na edificabilidade e o seu aproveitamento a favor do ADIF, como no uso comercial que lle quería dar para crear un gran centro comercial dentro desa estación, cousa da que o goberno municipal do Partido Socialista e do BNG, como dicía a aquela altura, pois non estaba pola labor.

Posteriormente, habería que responder, pois a algo tampouco previsto, que como saben foi, que se modificou a lexislación autonómica en materia das obrigas respecto a reserva para vivenda protexida.

Así Concello, Ministerio de Fomento, ADIF e Xunta de Galiza, retomarían a negociación despois de aprobado o PXOM, chegando a un acordo que derivou nun novo convenio co concello e o Ministerio ultimarían no ano 2009.

Dende o punto de vista urbanístico, o contido do convenio, pois é o mesmo que en 2006, pero rebaixando o aproveitamento lucrativo do uso comercial e introducindo vivenda protexida.

Outro cambio significativo foi que no documento de 2006, prevíase un uso comercial e hoteleiro dentro da propia estación, algo que na nova redacción xa non se contemplaba, en particular, establecíase un máximo de vinte mil metros cadrados de uso comercial e deses dez mil para uso hoteleiro.

Para compensar esa redución, incrementábase o uso residencial ata os dezaseis mil metros cadrados dos que o 30% serían para vivenda protexida fronte ao 20% previsto inicialmente.

A partir de aí, e tal como comentaba o concelleiro na súa intervención, o ADIF realizaría pois un concurso de ideas, aos que se presentarían diferentes estudos de arquitectura con propostas moi dispares, e que como saben, remataría gañando o estudo de arquitectos de Herreros.

O Concello de Santiago, a Deputación da Coruña e a Xunta de Galiza, as tres institucións gobernadas naquela altura polo Partido Popular, deixaron plantada aquela mesa de contratación, é dicir, íase decidir que proxecto de estación era mellor para Santiago, sen que a vontade dos santiagueses estivera presente, porque o seu goberno local naquel momento do Partido Popular, electo facía uns meses, unilateralmente decide non participar dese proceso, e o máis curioso é que tampouco o fai a Xunta de Galiza a pesar de que asinaba un protocolo ao respecto o 3 de novembro de 2009, iso si, nun alarde de coherencia, a Xunta si que estivo presente nos concursos de Lugo e a Coruña.

A partir de aí, pois sucédese un variado repertorio de escusas cada cal máis delirante, que se podería resumir nunha soa frase, tres anos perdidos.

O Partido Popular primeiro dixo, que a estación non facía falta porque os pasaxeiros e pasaxeiras de alta velocidade podían chegar igual sen estación a Santiago de Compostela.

Despois que non ían permitir un centro comercial, a pesar de que o propio Presidente de ADIF confirmaba que non se ía construír ningún centro comercial, como así tería que acabar recoñecendo e rectificando o propio alcalde, naquela altura, o Sr. Conde Roa.

Posteriormente, a escusa que non se facía porque era precisa un maior planificación urbanística non só na zona en cuestión, senón tamén, en toda a súa contorna.

Despois o problema era o mantemento da vella estación.

Despois insistían en que un goberno en funcións non debería adxudicar algo tan importante.

E miren que voltas da a vida, que o goberno que promove nesta ocasión o convenio non é que estea en funcións, senón que está na prórroga dun goberno en funcións, e en plena precampaña electoral.

E máis tarde, segundo Conde Roa, pois non valía o que estaba acordado porque o ADIF tiña que asumir o 100% da obra.

E a penúltima escusa, dende logo, pois sería a máis pintoresca, segundo Conde Roa, os gobernos anteriores foran moi pouco ambiciosos e había que levar a estación intermodal a Lavacolla.

Posteriormente, e xa na época de Agustín Hernández, aceptárase acometer a obra por fases, iso si, aprobando unha primeira fase consistente basicamente en buscar unha solución ferroviaria e ampliar o vestíbulo, sen saber, exactamente, en qué consistirían o resto das fases, nin cal sería o resultado final, e podendo incorrer, incluso en contradicións co proxecto que finalmente se realízase, como moito nos tememos que pode acabar acontecendo.

Finalmente hai un cambio de goberno no Concello de Santiago, e doce meses despois da súa entrada, Compostela Aberta, dinos que veñen de desbloquear o proxecto, que está todo arranxado, e que todo moi rico e moi abundante.

Lamentablemente non é así. Hoxe non estamos a debater nin sequera sobre o futuro da estación intermodal, o que nos están a pedir é que convalidemos o seu acordo, que son cousas moi diferentes.

En certa medida o que buscan é ante feitos consumados e unilaterais diluír as súas propias responsabilidades.

E nese sentido, cremos que Compostela Aberta, desaproveitou a oportunidade de consensuar, previamente, esas reunións co ADIF e a Xunta, unha posición de cidade, non só cos grupos da oposición, senón con empresarios, comerciantes, coa veciñanza do Ensanche, de Pontepedriña, cos taxistas. En definitiva levar a mesa de negociación non a unha posición de partido, nin sequera a unha posición de goberno, senón a unha posición de cidade.

En calquera caso, para o BNG, este non é un bo acordo, e estou convencido, de que vostedes tamén son conscientes das súas carencias, con independencia de que poidan crer honestamente, e estou convencido de que ese é o caso do concelleiro, que este é o mellor dos acordos posibles, eu creo que é o mellor dos acordos posibles, sen lugar a dúbidas, para o ADIF, non me cabe a menor dúbida, o ADIF chega a un gran acordo, posiblemente, este tamén sexa un bo acordo para a Xunta de Galiza, pero dende logo, para min plantéxame moitas dúbidas de que este sexa o mellor acordo ao que podía aspirar e o que podía alcanzar Santiago de Compostela.

Eu comparto co concelleiro a súa reflexión de que desbloquear situacións enquistadas, chegar acordos, pode resultar tremendamente difícil, eu sei que iso é así. Cando é moi fácil, e cando se cede en todo ou en case todo, e iso non é chegar a acordos entre iguais, senón que é aceptar resignadamente unha imposición doutro e actuar, dende o meu punto de vista, con pouca ambición de cidade.

Despois de ler e de reler este convenio, pois, eu o que teño é unha única certeza, e é que Santiago vai ter no curto e no medio prazo unha nova estación de autobuses, conectada coa vella estación de tren que terá un hall ampliado por unha pasarela pequena e descuberta, iso é o que está garantido nese convenio, o resto, é todo un futuro, que o tempo dirá se é ou non é.

E vostedes basicamente o que fan neste convenio, despois podemos falar na seguinte quenda diso, de se isto é un convenio ou un protocolo, o que fan é asumir basicamente catro cousas diferentes do que estaba falado ate o momento.

En primeiro lugar que o ADIF non vai facer a obra da nova estación do tren, e polo tanto, non desembolsará eses vinte e nove millóns de euros comprometidos, ate chegar aos 3,5 millóns de pasaxeiros, asumindo con naturalidade, ou dende o meu punto de

vista, agravio comparativo en toda regra, xa que iso non se lle pediu a ningunha outra cidade.

Na práctica, pois é pouco menos, que asinar un cheque en branco, porque cando se vai chegar a esa cifra, qué pasa se non se chega a esa cifra.

Facía referencia o señor Duarte, agora aos datos da ministra, eu estes días tamén en boca do propio concelleiro, escoiteino citar tres cifras, e sei que non é responsabilidade do señor concelleiro. O ADIF di que son dous millóns catrocentos, RENFE di que son dous millóns setecentos, a Ministra di que son tres millóns cen mil, pero aos que hai descontar, bueno, en calquera caso, eu o que me pregunto é en base a que fai o grupo de goberno un cálculo estimativo de cando vai estar isto, e porque, cando nin sequera temos a certeza de que no ano 2018 chegue a alta velocidade a Santiago de Compostela.

Polo tanto, creo que non é a fórmula máis correcta, asinar un convenio onde non se deixa unha data pechada para o inicio desas obras.

En segundo lugar, un cofinanciamento do 30% dunha pasarela que non estaba prevista, sinceramente e con honestidade, para min iso non é un problema que o Concello de Santiago aínda que nos borradores iniciais non tivera que aportar unha aportación directa, que o fixera en especie doutra maneira, agora ten que aportar o 30%, sería unha cuestión absolutamente menor se o resultado final fose bo.

Que haberá que pagar de novo expropiacións de terreos, polo cambio de ubicación con respecto ao proxecto inicial, e sobre as expropiacións iniciais no caso da estación de buses.

E en último lugar, pois que ao final non estamos a falar dun único proxecto de estación intermodal, senón de dous proxectos independentes, unidos temporalmente por unha pasarela, e agardemos que no futuro, pois por unha estrutura doutro tipo, porque como sabemos unha pasarela descuberta nunha cidade como Santiago pois non vai ser o elemento máis fácil e máis cómodo para desprazarse os pasaxeiros da estación de buses a estación de tren.

En calquera caso, eu creo que despois de tantos anos perdidos, cheos de promesas e deslealdades entre institucións por intereses partidistas e cortopracistas que nada tiñan que ver co interese xeral de Santiago, pois rematamos cunha solución de segunda, que dende o noso punto de vista, pois non está á altura do que Santiago precisa e merece, non xa tanto como porta de entrada da alta de velocidade en Galiza, que tamén, senón como capital deste país e patrimonio da humanidade.

Máis nada.

Alcalde: Moitas grazas Rubén, señor Paco.

Don Francisco Reyes Santiás: Grazas señor alcalde e boa tarde compañeiros e compañeiras de Corporación.

Para o grupo municipal Socialista non hai dúbida de que Santiago de Compostela, capital de Galicia, debe consolidarse como centro das comunicacións do noso país e para iso a estación intermodal debe ser a infraestrutura de referencia do AVE para Galicia.

Un proxecto estratéxico para o desenvolvemento económico e empresarial da nosa cidade.

Con este obxectivo se traballou a reo durante os anos dos gobernos progresistas presididos por un alcalde Socialista, así en novembro de 2009 asinouse un convenio co Ministerio de Fomento, ADIF e a Xunta de Galicia, por certo asinado co visto e praxe do actual voceiro do Partido Popular, sentado hoxe aquí en fronte, un protocolo de colaboración entre as devanditas administracións, para construción dunha nova estación intermodal que integraba co transporte ferroviario o resto dos transportes terrestres, e solucionaba a conexión entre Castiñeiriño e Pontepedriña, Brañas de Sar e o Ensanche.

Este protocolo establece de acordo co disposto na Lei xeral orzamentaria como recursos públicos os ingresos patrimoniais. ADIF impuxo como recurso de financiamento da nova estación intermodal e da conexión dos barrios, e inclusión do aproveitamento urbanístico dun máximo de 53.170 metros cadrados coa posibilidade de desenvolver posibles usos como hostaleiro, comercial ou residencial.

Esta imposición de ADIF coincide co esixido no seu momento para financiar moitas outras estacións en toda a España, incluída a estación do AVE de Vigo, e aceptada naquel entón pola alcaldesa do Partido Popular, Dona Corina Porro, adquirindo o compromiso de facilitar un aproveitamento urbanístico para máis de cincuenta mil metros cadrados ou a recalificación dos peiraos do porto da Coruña para financiar a construción do porto exterior da devandita cidade.

A partir dese momento, entre 2010 e 2011, o alcalde da cidade, Xosé Antonio Sánchez Bugallo reuniuse en máis de oito ocasións, case unha vez ao mes, cos responsables de ADIF en Madrid, e finalmente, despois do bloqueo sistemático do goberno do Partido Popular da Xunta de Galicia, a estación intermodal da nosa cidade conseguiu que este proceso rematase coa convocatoria dun concurso público, cuxo obxectivo foi seleccionar o mellor proxecto para a construción da estación intermodal de Santiago, dando cumprimento ao establecido no mencionado protocolo.

Concurso que finalizou coa elección do xurado en novembro de 2011 do proxecto do estudo de arquitectura Herreros que todos coñecemos, proxecto que foi distinguido con diversos premios de arquitectura.

A este acto de selección do proxecto gañador faltaban tres membros do xurado, que correspondían ás administracións gobernadas polo Partido Popular naquel momento, Xunta e Concello, Agustín Hernández e Gerardo Conde Roa, nunha clara manifestación de continuar boicoteando o proxecto de estación intermodal para Santiago de Compostela.

Boicot que desgraciadamente para esta cidade foi efectivo, xa que se perderon os catro anos de goberno do Partido Popular e un ano de goberno de Compostela Aberta, sen ver non xa o inicio das obras da intermodal, senón tan sequera a licitación das mesmas.

Primeiro, Don Gerardo Conde Roa, pretendeu paralizar o proxecto promovendo un trazado do AVE alternativo ao aprobado polo Ministerio de Fomento, sendo ministro Álvarez Cascos no goberno Aznar, para levar o AVE ata o aeroporto de Lavacolla e crear un apeadeiro xunto ao aeroporto. Proposta inasumible economicamente e inviable tecnicamente, é dicir, un disparate que só contou cun colaborador o conselleiro de medio ambiente, territorio e infraestruturas da Xunta de Galicia, Don Agustín Hernández Fernández de Rojas, deputado por Pontevedra nese momento.

Posteriormente xa como alcalde, Don Agustín Hernández, satisfixo as expectativas reais de RENFE e ADIF e aceptou adecuar a estación actual ás necesidades viarias, e de ampliación do vestíbulo da actual estación.

Esta posición de entreguismo ás administracións gobernadas polo Partido Popular, en detrimento claro dos intereses da cidade, quedou plasmado no texto da proposta de convenio de 2015, onde o obxecto do mesmo é a adaptación da estación de Santiago aos novos servizos de alta velocidade, incluíndo, iso si, un ascensor como toda mellora proposta por ADIF e Renfe.

A desculpa que se lles ocorreu para xustificar o boicot á construción dunha estación intermodal que dera solución á conexión dos barrios por parte de Conde Roa e Agustín Hernández, foi o aproveitamento urbanístico esixido por ADIF, aproveitamento que figuraba no protocolo asinado previamente polo señor Hernández.

Hoxe ten vostede a oportunidade de explicar porque primeiro asinou e despois criticou o documento, pode que fora por interese electoral do señor Conde Roa.

En xuño de 2015, asume as responsabilidades de gobernar Compostela Aberta, pasou xa un ano dende entón, aínda que na cidade as novas políticas brillen pola súa ausencia, e o goberno de Compostela Aberta e o seu alcalde, facendo seguidismo do goberno do Partido Popular foron incapaces de convocar o Consello Económico e Social

Alcalde: Prego silencio, para escoitar o portavoz do grupo Socialista.

Don Francisco Reyes Santiás: ... a participación de todos os axentes económicos e sociais desta cidade, incluídos os grupos políticos con representación nesta corporación, co obxectivo de buscar e alcanzar un consenso da cidade, sobre esta infraestrutura estratéxica para a capital de Galicia.

Renunciou así Compostela Aberta, e o señor Noriega, a liderar e loitar, por un proxecto consensuado.

En lugar diso, o goberno de Compostela Aberta, presidido polo seu alcalde, optou por darlle as costas á cidade. Negociou unilateralmente un proxecto descoñecido por todos ata que foi convocado este pleno, e cuxo resultado, claramente, supón que o proceso de negociación foi a historia dunha claudicación política anunciada.

Un resultado que só serve aos intereses de ADIF, de Fomento e da Xunta, pero que claramente, non responde aos intereses e ás necesidades de Santiago de Compostela e dous seus veciños e veciñas.

Este proxecto non é o que merece a capital do noso país, non é o que merece a nosa cidade.

E tráennos a debater un protocolo de intencións que non é un convenio, xa que como indica o secretario xeral do pleno no seu informe, trátase dun mero compromiso institucional e que para que os acordos incluídos sexan vinculantes, requirirase o seu desenvolvemento a través de novos convenios que se subscriban.

Da mesma opinión é o informe da intervención, que entende que este protocolo, é un texto que se limita a establecer pautas de orientación política de cada administración, nun tema de interese común, e que segundo a normativa debe denominarse protocolo xeral.

Así estamos ante unha mera declaración de intencións sen ningún efecto.

Por certo, este protocolo de intencións, nin sequera ven acompañado por unha proposta da alcaldía, nin por informe do director da área de urbanismo.

O contido do protocolo de intencións que se nos trae á consideración, establece dúas fases de execución, non dunha estación intermodal, entendida esta como un edificio que de servizo aos viaxeiros de diferentes formas de transporte, ferrocarril, autobuses de liña, autobuses urbanos, taxis e coches particulares, senón un intercambiador formado por dous edificios independentes, cada un cos seus propios servizos, conectados por unha pasarela de doce metros de ancho, descuberta, orientada ao sur, co que isto representa nunha cidade como Santiago cos niveis de pluviosidade da que todos gozamos.

O certo, é que a primeira fase de execución do proxecto límitase ao negociado polo Partido Popular ante ADIF e Fomento cun ascensor, a ampliación do vestíbulo da actual estación, o acceso ás vías, a demolición do edificio lateral da actual estación, e a pasarela mencionada do intercambiador.

A Xunta continúa a obriga do traslado da estación de autobuses de San Caetano a cambio de quedar coa propiedade dos terreos e do edificio da actual estación de autobuses, establecendo un máximo para o financiamento da nova estación en seis millóns de euros, catro menos do comprometido en 2009.

Hai que resaltar que neste protocolo de intencións, non existe data para a execución desta primeira fase.

Nunha segunda fase, di o protocolo de intencións, que se construíría nova terminal do AVE e daríase cobertura á pasarela.

Esta segunda fase tería lugar cando a estación do ferrocarril de Santiago alcance os 3,5 millóns de pasaxeiros, o que supón, unha clara indeterminación temporal do cumprimento dos compromisos por parte de ADIF e Fomento.

Non existe ningún informe incorporado ao expediente que se trae ao pleno, que permita establecer ningún cálculo de horizonte temporal con respecto a dita consecución de incremento de pasaxeiros.

Nin se indica cal é a cifra actual de pasaxeiros, noutra indefinición, pois ADIF fala de 2,4 millóns de pasaxeiros actuais fronte a RENFE que fala de 2,7 millóns de pasaxeiros, e isto, alcanzar un determinado número de pasaxeiros só se lle esixe a Santiago de Compostela, non a Vigo, nin a Coruña, nin a Ourense.

Segovia ten unha estación intermodal de verdade con dez veces menos pasaxeiros que na actualidade Santiago de Compostela, por qué Compostela Aberta acepta isto?

Desaparece deste proxecto a praza pública de cinco mil metros cadrados do proxecto ganador de Herreros. A nova estación integrada e polo tanto intermodal de ferrocarril e autobuses. A conexión peonil que cose a cidade, unindo os barrios do Ensanche coa Pontepedriña e o Sar. A conexión rodada entre o Hórreo e o Castiñeiriño a través dun túnel baixo as vías do ferrocarril, e 1400 prazas de aparcadoiro, pero os compromisos de Compostela segundo este protocolo de intencións fanse tremendamente gravosos para a nosa cidade.

Así o Concello de Santiago ten que financiar por segunda vez a expropiación dos terreos, para a construción da nova estación de autobuses, xa pagou pola expropiación das naves de Koipe, 1.100.000 euros, pero tras a decisión unilateral da Xunta de modificar a localización, agora hai que realizar novas expropiacións.

Debe financiar as expropiacións para ceder gratuitamente os terreos a ADIF para a construción do intercambiador.

Debe financiar a remodelación da rúa Clara Campoamor, así como a construción da rotonda para entrada e saída dos autobuses da estación.

Debe financiar o 30% do custe da pasarela, que conecta o intercambiador.

E todo iso por contía indeterminada, xa que non se contempla ningunha cifra en todo o protocolo de intencións que hoxe se nos presenta a pleno.

Ademais, os solos de titularidade municipal cos aproveitamentos incluídos no ámbito de actuación, para que se poida financiar o intercambiador de RENFE con estes aproveitamentos urbanísticos, este aspecto tampouco está cuantificado no protocolo.

E todas estas obrigas, particularmente onerosas para os veciños e veciñas desta cidade, en comparación coa cidade de Vigo, que aprobou no pleno da súa corporación por unanimidade que as expropiacións para a construción da súa estación intermodal, non as pagarían os veciños e veciñas de Vigo senón ADIF ou a Xunta.

E tráennos este protocolo, onde se referencian as obrigas do concello de modificar o PXOM, e aprobar o Plan especial, así como a posta a disposición do chan do Concello e os seus aproveitamentos, insisto, sen un informe de urbanismo, que si se achegou no protocolo de 2009, por qué non se achega agora?.

O PSdeG-PSOE sempre defendeu a estación intermodal que Santiago precisa e merece.

Unha estación que cumpra con tres criterios básicos, a intermodalidade entendida como un edificio que de servizo aos pasaxeiros dos diferentes sistemas de transporte.

Un proxecto que permita coser a cidade e conectar tanto peonilmente, como por circulación rodada os barrios do ensanche, a Pontedriña, Sar, e as Brañas de Sar. E a posibilidade de realizalo por fases para adaptarse á situación económica das administracións implicadas en cada momento do desenvolvemento do proxecto.

Apoiamos o proxecto de Herreros, porque foi o proxecto gañador dun concurso público, seleccionado por un xurado de técnicos, entre os que se atopa o actual concelleiro de espazos urbanos, naquel momento decano do colexio oficial de arquitectos de Galicia, o señor Duarte, que defendeu en numerosas ocasións o devandito proxecto ata que cambiou de cadeira de brazos, e con iso abrazou, non só o proxecto do Partido Popular, senón mesmo, os argumentos de Don Gerardo Conde Roa, referentes ao aproveitamento urbanístico dos terreos.

De verdade que non damos crédito señor Duarte.

Apoiamos o proxecto de Herreros como apoiariámos calquera dos outros seis proxectos do concurso público, que cumprisen os tres criterios mencionados de intermodalidade, construción da cidade, e desenvolvemento do proxecto por fases.

Insisto o que hoxe se nos presenta é un intercambiador que nada axuda a unir a cidade cos seus barrios.

Poderíamos aceptar, sen problema, que non se financie o proxecto co aproveitamento urbanístico dos terreos municipais, e que se financie exclusivamente cos orzamentos de Fomento e da Xunta, pero queremos un trato como o que se lle dou a outras cidades, por exemplo Vigo.

Os socialistas queremos para Santiago a estación intermodal que necesita, e o noso posicionamento neste pleno asegúrolles que ven respaldado pola maioría dos representantes sociais, cos que tiveron a ocasión de reunirme nestes últimos días.

Moitas grazas.

Alcalde: Grazas Paco, Agustín Hernández.

Don Agustín Herández Fernández de Rojas: Moitas grazas señor alcalde, boas tardes.

A verdade que tanto o concelleiro, como os voceiros, dedicaron máis da metade das súas quendas a falar do pasado.

Eu vou centrarme no convenio, nos seus efectos e, tamén, no futuro.

Traen hoxe a este pleno, un convenio marco de colaboración para a intermodal da nosa cidade, despois dun ano de goberno, máis ben, un ano menos seis días.

Están vostedes, en definitiva, facendo o percorrido que nos deixamos sinalado, iso si, cun ano de retraso.

Dende esa perspectiva parece razoable que dende estas bancadas, criticáramos ese retraso, pero non así o resultado, sen embargo, e lamentablemente para a cidade, moi lamentablemente para a cidade, criticamos o retraso, pero tamén, especialmente o seu resultado.

O que traen vostedes hoxe a este pleno e nada, e volvo a repetir, e nada, é o mesmo, e non o digo eu, senón que unicamente é necesario ler a cláusula novena, tres parágrafos, leo o primeiro:

“Los acuerdos incluidos en el presente Convenio Marco de Colaboración requerirán, para ser vinculantes, su desarrollo a través de los correspondientes Convenios de desarrollo que se suscribirán, previa tramitación necesaria en su caso, entre las entidades intervinientes.”

O segundo parágrafo e o terceiro tamén deixan claro que é necesario subscribir un convenio de colaboración, para formalizar as aportacións económicas, e tamén é necesario ese convenio, para formalizar a entrega dos terreos.

Neste tema, neste punto da miña intervención, gustárame facer unha reflexión a respecto do trato que fai vostede, señor alcalde, a este pleno.

Despreza os acordos plenarios a cotío, non respecta o cumprimento deses acordos, pero trae a este pleno un protocolo de intencións, que podería perfectamente asinar vostede baixo a súa persoal responsabilidade, especialmente, tendo en conta que non contou co resto da cidade para negociar en Madrid, tal e como tiñamos pactado, e tal como tiñamos aprobado neste mesmo pleno.

Traen un protocolo, non é un convenio, un protocolo que amosa o compromiso das partes, é certo, pero sen concreción económica nin compromisos vinculantes, mesmo este plantexamento podería ser lícito, e tamén de interese para a cidade, como o seu día o foi o convenio de 2009, sempre e cando permitise avanzar fora equitativo e determinará unha distribución de cargas e un reparto de beneficios que foran a favor da cidade, ou mesmo equilibrado, pero isto non é así, ao contrario.

Cremos que este protocolo que traen vostedes hoxe a aprobación do pleno, é un documento carente de concreción, falto de ambición, conformista cos compromisos dos restos das administracións, e xeneroso nas achegas a realizar polo Concello de Santiago.

Din vostedes que desbloquearon a estación intermodal e que acadaron un bo acordo, sen embargo tráennos para aprobación un documento que non determina cifras concretas, que non define prazos certos, e que fía todo a posteriores tramitacións, iso si, determina dúas cuestións que na nosa opinión son lesivas para a cidade e tamén para o seu futuro.

A achega da Xunta e do Concello será do 60% do custe da infraestrutura executada para resolver a fenda urbana orixinada polas vías, sen coñecer polo menos nos o deseño concreto nin o custe. Deseño, que por certo, vai executar o ADIF dentro dos seus compromisos sen ningunha potestade do concello para marcar a súa opinión.

Asúmese un financiamento de máis da metade, sen dúbida, mal negocio para a cidade, e por certo, o segundo compromiso, o Ministerio non empezará a executar, por certo, qué se entende por executar a obra da intermodal ata acadar os 3,5 millóns de viaxeiros ao ano, é dicir, porque é un protocolo que fía todo ao desenvolvemento a través de convenios posteriores e fixa estas dúas cuestións de xeito tan claro.

Tendo en conta que se ten que redactar, aprobar e asinar convenios posteriores, máis dun, non sería máis lóxico concretar o financiamento de cada parte a partir da análise dun proxecto concreto en función das súas características.

Non sería lóxico que o concello e mesmo a Xunta de Galicia participaran de xeito activo e tamén vinculante no deseño de algo que van pagar en máis da metade do seu custe.

Por certo, lembro que o convenio de 2009, determinaba os informes previos e vinculantes das administracións asinantes.

Non se debería explicar nalgún expoñendo ou incluír un anexo no que se explique a previsión de usuarios, así como no que se identifique a data prevista para acadar os 3,5 millóns de viaxeiros?

Sabe o concello, certamente, en qué data será?

Discutiuse con ADIF este tema, ou simplemente se transixiu co plantexamento do Ministerio.

Preocúpanos e creo que isto é moi importante, que o protocolo non recolla o compromiso do ADIF en garantir que o proxecto xa adxudicado da obra exclusivamente

ferroviaria, é compatible, complementario e non entra en contradición con futuras actuacións.

Así mesmo, ADIF debería comprobar, axustar ou modificar ese proxecto en caso necesario. Nos cremos que esa cláusula debería ser imprescindible.

Señor concelleiro critica vostede un proxecto que asume co texto actual do convenio.

En definitiva, vostedes pretenden que demos cobertura a un protocolo no que o concello asume o 30% dunha obra, cun custe total por determinar, e incluso no deseño non participa directamente, e así mesmo, buscan a nosa complicitade para que Santiago asuma que o Ministerio non comezará a executar a intermodal ata unha data que descoñecemos.

Non teño ningunha dúbida, e é máis estou seguro, que de ser un alcalde do Partido Popular quen fixera esa proposta atoparíase cun rexeitamento unánime da Corporación e da cidade.

Tamén lles digo señor alcalde e señor concelleiro, un alcalde do Partido Popular non tería cara suficiente para facer semellante proposta e moito menos para dicir que estamos ante unha negociación favorable para esta cidade.

En definitiva, señor Noriega, trae vostede pola vía extraordinaria un protocolo que non achega nada novo a favor da cidade, pero iso, asume cuestións que van lastrar calquera negociación posterior.

A verdade e por desgraza, como adoita a acontecer nesta vida, será outro alcalde no futuro quen teña que asumir os erros de vostede señor Noriega, outro alcalde, terá que negociar o límite dos 3,5 millóns de viaxeiros.

O asinar este acordo, a cidade asumirá o custe do 30% de algo indeterminado, e o que é máis grave, amosará a súa conformidade a unha intermodal sen data certa, un cheque en branco.

Nós, o grupo municipal do Partido Popular non vai ser cómplice diso, mal negocio, iso si señor alcalde, terá vostede a súa foto, a súa foto, é certo que as estruturas cambian con dúas conselleiras, agora son dúas, e unha ministra, xa sei que aos seus asesores, aos seus asesores amólalles moito o das fotos, e critican é certo, ás que tiveron eu a honra de compartir con diferentes responsables ministeriais, por certo, cos que non coincidía na cor política, pero centrándonos no tema señor alcalde, no tema que nos ocupa, para a cidade era mellor o protocolo de 2009, e tamén obviamente, a súa foto, é certo, senón

fora polo uso torticeiro e urbanisticamente interesado que pretendeu facer o señor Bugallo, que este que pretenden vostedes asinar agora.

Neste tema señor Noriega, como por desgraza hai moitos outros, a cidade vai a ter, nós non imos apoiar esta proposta señor alcalde, non imos ser cómplices do seu conformismo e da súa falla de ambición, vai ter vostede o seu protocolo, que é un protocolo, pero teña claro que non será o protocolo, nin o acordo que necesita esta cidade, por desgraza, unha oportunidade perdida iso é o que estamos hoxe constatando, unha máis para a cidade, a non ser, señor Noriega que nun exercicio de responsabilidade retire vostede a iniciativa

Negocie en Madrid, poñendo os intereses da cidade por riba das súas urxencias políticas, é certo, que aconteceu, pasou un ano de goberno, e non ten vostede moito que presentar á veciñanza, pero insisto, faga vostede un exercicio de humildade, faga vostede un exercicio de responsabilidade, retire esta proposta, e negocie co apoio da cidade, co apoio tamén destes humildes grupos da oposición, é por certo, señor Noriega non se preocupe polo avance, o convenio de 2009, cos seus problemas, coas súas indefinicións, co uso que pretendeu facer o señor Bugallo, permite seguir avanzando, de feito a Xunta de Galicia licitou o proxecto da estación de buses, o Ministerio no seu día licitou a redacción do proxecto da intermodal, e polo tanto, presione vostede ao ADIF para que mude os seus plantexamentos, asuma os seus compromisos e consiga vostede un acordo que beneficie á cidade.

Moitas grazas e máis nada.

Alcalde: Grazas señor Agustín Hernández. Pasamos á segunda quenda cinco minutos.

Don Jorge Duarte Vázquez: Fálase das reunións de traballo, para ben ou para mal como diría Concha, Juan Herreros e eu recoñecémonos na nosa profesión e na nosa amizade dende fai moitos anos, polo tanto, iso de que non se traballa, a min gustaría que cando fala de que o proxecto estaba encamiñado, eu si lle podo dicir que no mes de xullo do ano pasado non había absolutamente nada deste proxecto.

E cando se fala de traballo, si lle podo dicir, que falaba Paco Reyes de once reunións, bueno creo que superamos neste ano, e algo que dixo por aí o señor Agustín Hernández, gustaríame saber se naquel momento o señor Bugallo levaba a Conde Roa a Madrid e o acompañaba a esas viaxes de traballo, ou se durante a lexislatura anterior se o señor Conde Roa levaba a Madrid ao señor Paco Reyes para negociar, aquelas negociacións tan boas, que deron lugar, ao proxecto que presenta ADIF en 2015, que por desgraza, non é complementario co proxecto que presenta ADIF no 2016, é un paso atrás, o proxecto de 2015 ten parte da súa obra que é inutilizable co proxecto que imos facer agora, polo tanto, esa solución de 2015 era unha mala solución, e o propio proxecto de

agora desbota os pasos soterrados e quedan con pasos elevados a través das vías, polo tanto, o proxecto de 2015 é pouco utilizable de cara ao futuro, un mal proxecto.

A min, si que me gustaría é puntualizar algunhas cousas.

Dixeron vostedes, señor Paco Reyes e Agustín, tamén Rubén, que este é un documento no que hai que seguir avanzando, nos nunca dixemos que fora un convenio pechado, de feito a palabra convenio marco, o que di é que hai que seguir traballando, porque de feito o proxecto preséntase oficialmente o 13 de xuño, e non por nos, que nos non o contratamos, nos traballamos a reo durante este tempo, para que ese proxecto estivera o antes posible e poder telo, e seguimos traballando, e séguese a mellorar ese proxecto, e seguirase mellorando, pero evidentemente non hai cuantificación dos metros cadrados da estación de autobuses, porque aínda fai pouco, a pesares das presas que nos metía a Consellería de Infraestruturas, houbo que desprazar a estación e polo tanto non se podía iniciar.

De todas formas se hoxe estamos aquí, é porque o Partido Popular botou a perder o mandato pasado, e non é que non dera ningún paso adiante para termos a estación intermodal que Compostela necesita, senón que co proxecto anterior, demos varios pasos cara atrás.

Agustín sempre se desvincula dos seus alcaldes antecesores, pero neste caso, non pode facelo, porque de feito avalou que Conde Roa desistirá de ter unha intermodal para Santiago, e asinou con Currás algún que outro acordo en relación á estación intermodal. A hemeroteca neste caso esta aí. O proxecto asinado durante o anterior mandato, non é un proxecto que se poida seguir mantendo.

Polo tanto, é curioso, que a Agustín non lle chegue con este acordo, cando fai pouco máis dun ano lle parecía un gran triunfo que ADIF aprobará un proxecto para acondicionar unicamente as vías do ferrocarril, e sen embargo, hoxe o que estamos presentando, é un proxecto que garante a intermodalidade, e garante o futuro da estación intermodal.

Por desgraza, o do Sr. Reyes, non o entendo, porque por máis que repita unha cousa non é verdade, a estación intermodal vai ter unha comunicación cuberta entre as dúas estacións, entre a ferroviaria e a de autobuses, polo tanto, pode repetir continuamente que será unha pasarela descuberta, pero non é certo, vai ser unha pasarela cuberta, punto, o repita vostede as veces que o repita.

Outra cousa, os números de pasaxeiros non os dou eu, os dous, os da a Ministra de Fomento, 2.700.000 no Eixo Atlántico, só no Eixo Atlántico, a iso hai que sumar os viaxeiros que van a Ourense e a Madrid.

Para rematar, di o PSOE que haberá que seguir negociando, quen dixo que non íamos seguir negociando, o que temos é un convenio marco que hai que seguir desenvolvendo, estes días seguen a chegar modificacións, día a día, por qué, porque queremos seguir traballando, e iso é o que levamos facendo un ano, traballando para ter a mellor estación intermodal, e iso é o que coñecemos.

Fálase moito, e sorpréndeme que volva a dicir Agustín cando quería desvincular o seu nome do anterior convenio, que volva a falar agora do aproveitamento.

O convenio de 2009, hai que repetilo, ten 53.000 metros cadrados de aproveitamento, iso supón máis de vinte e cinco millóns de euros de aproveitamento.

O convenio do 98, asinado por Bugallo, supoñía un custe de 700 millóns de pesetas, máis de catro millóns de euros no 98.

No 2009 como dicía 53.000 metros cadrados, supoñen máis de 25 millóns de euros na estimación máis baixa de aproveitamento.

E eu podería dicir, porque así está recollido no convenio, porque por máis que digamos que non está recollido no convenio, está no convenio.

Punto segundo, que ten que facer o concello, obter o solo necesario para a implantación da nova estación de autobuses, canto pode custar iso, de orde do millón de euros.

Segundo redactar o proxecto da estación intermodal, e terceiro, financiar cun 30% as obras correspondentes, de que estamos a falar, aproximadamente dous millóns de euros, menos de dous millóns de euros de custe total.

Ano 98 setecentos millóns de pesetas, catro millóns douscentos mil euros.

No 2009, máis de vinte e cinco millóns de euros.

Se vostedes cren que esa é a xustificación, para defender os convenios anteriores, vale, pero se non gustaríame que o señor Paco Reyes, me diga vostede, se está de acordo con eses vinte mil metros cadrados de uso terciario e doce mil metros cadrados de uso exclusivo no centro da cidade, si é así, dígaos a esta corporación e a todos os comerciantes do Ensanche.

Alcalde: O señor Jorge Duarte estendeuse en dous minutos, que son os que lles corresponden a maiores dos cinco ao resto dos voceiros.

Don Rubén Cela Díaz: Moitas grazas señor alcalde. Bueno xa que teño dous minutos extra comezo por comentar algo que tamén interpelaba o señor Agustín Hernández.

Nós no Bloque Nacionalista Galego somos de mirar sempre cara adiante, e a poder ser en positivo, pero o certo é que o mundo non comezou hai doce meses, e para entender o presente, pois é imprescindible coñecer parte do pasado máis recente, e aquí neste mesmo pleno, pois vivimos algún episodio delirante, vivimos algún alcalde que negaba neste pleno a necesidade de ter unha estación intermodal en Santiago.

Que negaba a necesidade de facer esa actuación no centro, que avogaba a cuestións que non eran posibles, como unha reformulación, incluso, do trazado da alta velocidade para que pasará polo aeroporto de Lavacolla e outro tipo de cuestións, e foron catro anos, pois certamente moi intensos, especialmente os tres primeiros, onde en todo o que ten que ver coa intermodal, pois o expediente non quedou precisamente moi ben.

En calquera caso, sobre o tema que nos trae hoxe aquí. Nos estamos convencidos de que a estación intermodal, xunto coa futura estación depuradora de augas residuais, pois é a infraestrutura máis importante que se pode facer en Santiago non no curto prazo, senón nos 50, 60, nos 70 próximos anos, estamos absolutamente convencidos diso, e por iso para nós este tema é absolutamente crucial, estratéxico, e paga a pena facelo ben, por qué, porque para nós ten tres, catro vectores que son claves, un, evidentemente o da mobilidade, se se fai ben, pois iso permitiría reformular de xeito substancial e substantivo a mobilidade en Santiago de Compostela, tendo unha estación que realmente no centro da cidade servira como intercambiador entre o bus metropolitano, urbano, o de media e longa distancia, o tren, se algún día temos un tren como cercanías, como díos manda, con tren de media e longa distancia, e todo iso no centro da cidade, a diferenza doutras cidades como Zaragoza, que teñen esa estación a quilómetros do centro, iso é un valor engadido para Santiago tremendo se se fai ben, e esta chamado a revolucionar positivamente a mobilidade en Santiago.

A segunda, urbanística, que creo sinceramente que o proxecto que se presenta non o resolve.

Certamente, como comentaba o concelleiro hai unha navallada na trama urbanística co paso das vías do tren, e a permeabilidade entre o que sería o Ensanche, Pontepedriña, As Brañas con este proxecto, realmente pois creo que non é unha solución a máis acaída, pero en calquera caso, esta era a posibilidade de meterlle man a iso.

Creo que hai a posibilidade, falamos pouco diso tamén, de que a estación intermodal serva como un auténtico revulsivo a actividade económica e comercial do Ensanche, estou convencido de que se funciona ben a estación intermodal, é o maior revulsivo que

podemos ter para os baixos que hoxe están parados, non só no Hórreo, senón no conxunto do Ensanche, polo que pode ser un revulsivo comercial moi importante.

E en cuarto lugar, e isto non se debería perder de vista, debería ser, polo menos, unha palanca de apoio para conseguir unha das cuestións que aquí está pendente tamén, e é a estación de mercadorías no Polígono da Sionlla, precisamente, esta estación intermodal, o que se acabará de cargar é o espazo reservado para mercadorías actualmente, nos nunca estivemos de acordo con que iso fora a Susana, hai unha reserva no PXOM no Polígono da Sionlla, e polo tanto, creo que é un proxecto moi importante.

Como comentamos na primeira quenda, certamente este proxecto ven precedido de toda unha serie de cuestións, que creo que nunca deberon acontecer no ámbito institucional.

Nós alegrámonos de que se poidan desbloquear proxectos que levaban tempo enquistados, pero cremos que non se deben desbloquear a calquera prezo, e dicímolo con sinceridade, cremos que este convenio sería moi mellorable cando menos en dúas cousas.

Primeira cousa, cremos que sería moi mellorable de se en vez de asinar un convenio sen unha data concreta, e vinculado exclusivamente a un número de pasaxeiros, aí houbera unha data, tan fácil como iso.

Se vostede cre que hai unha previsión de que se vai alcanzar esa cifra en dous, en tres anos, en catro anos, eu hoxe quedaría moito máis tranquilo, se ese convenio puxera o ADIF vai investir eses vinte e nove millóns de euros nun prazo máximo de tres anos, de catro anos, para min é unha cuestión que non é menor, e tamén estou seguro que para un ADIF non é menor e por iso non aparece esa data.

Mire, falaba dunhas cifras, eu oxalá que me trabuque, porque me encantaría ter que volver a este pleno a entoar o mea culpa, e a dicir, que nos trabucábamos un pouco na nosa perspectiva, e oxalá a alta velocidade chegue a Santiago no ano 2018, e oxalá nun par de anos teñamos superado con creces eses tres millóns e medio de pasaxeiros, segundo os seus datos, que acaba de dar, sen lugar a dúbidas, porque se xa partimos de dous millóns setecentos, e alta velocidade vai estar en 2018 seguro, e xa aporta outro medio millón, xa estamos nos tres millóns trescentos, polo tanto, en dous ou tres anos, temos aí as máquinas facendo a nova estación intermodal.

Oxalá que sexa así, se é así, eu serei o primeiro que neste pleno virei dicir, pois certamente, creo que había algunhas cousas que non había que facer se había unha previsión de dous, tres anos, estar facendo esa nova estación intermodal, pero agora ben, se dentro de tres ou catro anos, ou de cinco, ou de seis, ou de sete, non hai estación

intermodal, e iso está vinculado a que as cifras de pasaxeiros, supostamente non chegan aos tres millóns e medio de pasaxeiros, tamén saberemos de quen é responsabilidade.

En calquera caso, bueno, iso o tempo xa o dirá, e como digo, oxalá que me trabuque, e como digo, que a alta velocidade estea aquí en 2018 puntualmente, oxalá que sexa en 2018 e non en 2020, e oxalá se chegue a esa cifra de pasaxeiros o antes posible.

Por último, creo que o que houbo tamén, por parte e isto non é responsabilidade do concello, pero creo que por parte de todas as administracións, un problema conceptual dende o principio, isto é unha única actuación, e por ningunha institución se concibiu así, como moito polo concello, é dicir, a Xunta só lle preocupou ter unha nova estación de autobuses e os usos que lle vai dar ao soar da vella estación de autobuses, e ao ADIF nunca lle interesou facer unha estación intermodal en Santiago, falemos claro, nunca lle interesou e non lle interesa, e non lle interesa, e ADIF conseguiu o que quería conseguir, é que se corrixa a solución ferroviaria para que alta velocidade poida chegar, adaptar o hall, porque é que hoxe xa é unha situación insostible, e non lle quero dicir cando chegue a alta velocidade, e para de contar.

Como digo, e oxalá sexa así, e remato con isto señor alcalde, só unha cuestión como dixeran ao longo das dúas intervencións, para nós este non é non sei se o mellor convenio posible, dende logo creo que non é o mellor convenio para Santiago, pero nos dende logo, o que non vamos facer é por paus nas rodas, no sentido de que non se desbloqueen determinado tipo de cousas.

En calquera caso vostedes toman unha decisión, oxalá que acerten, nos dende logo, non vamos votar en contra deste proxecto, pero tampouco lle vamos dar o noso beneplácito.

Alcalde: Moitas grazas señor Rubén Cela, Paco Reyes.

Don Francisco Reyes Santiás: Grazas señor alcalde.

Señor Duarte quen o ten escoitado, e quen o escoita hoxe, o que si é certo é que clarificou para todos nós ao longo da súa intervención é que non temos un proxecto, o dixo en repetidas ocasións ao longo da súa intervención, que o que temos é un anteprojecto, xa nos parece que vostede é bastante xeneroso coa cualificación, pero dende logo, recoñeceu que non hai proxecto.

Mire cando falan vostedes dos usos urbanísticos, mire os usos urbanísticos, foi unha clara imposición de ADIF, non é certo os usos do centro comercial, e que o dixo o propio presidente de ADIF.

Unha mentira, porque a repita vostede mil veces, non se vai converter en verdade. O que si é certo, e se recolle así, no protocolo que nos presentan hoxe, e que vostedes plantexan unha compensación a ADIF polos terreos de ADIF para construír a nova estación máis un aproveitamento urbanístico, máis o aproveitamento urbanístico das parcelas de ADIF en Cornes que tamén temos que falar diso, pero non din vostedes neste protocolo nada sobre o número de metros cadrados que van recalificar para o financiamento, nin cal é a contía económica que vai significar esa recalificación, porque o ocultan, iso é o primeiro que teñen que explicarnos.

Sinto dicirlle un prazo fai referencia a tempo, a tempo en calendario, claro o número de viaxeiros, ata onde eu sei, non é un concepto temporal, onde está a información sobre o número de viaxeiros, e polo tanto, a posibilidade de chegar a unha determinada data na documentación do pleno, porque ao mellor se nos escapou, pero a verdade que a reviso e non a atopo.

A pasarela do intercambiador vaise cubrir iso está claro cando cheguemos aos tres millóns e medio de pasaxeiros, o que non se lle pediu a Vigo, nin a Ourense, nin a Coruña, nin a Segovia, a nos, a nos si que se nos pide.

Cando fala de que vostede fixo máis reunións aínda, mire, déixeme que lle pregunte unha cousa, a cuántas reunións con Fomento e co ADIF acudiu o Alcalde de Santiago?

Quero dicir, a parte da reunión da sinatura da rendición, quero dicir, a parte diso, a cuántas?

Mire este protocolo que hoxe nos traen, este protocolo de intencións soamente garante a esta cidade unha cousa, unha foto do grupo de goberno de Compostela Aberta, e o único que lle garante.

Non me pregunte a min, insisto, sobre o tema do aproveitamento urbanístico comercial, non me pregunte, porque entre outras cousas, o que opinan os comerciantes xa o ten vostede escoitado diante dos medios de comunicación, polos representantes do comercio desta cidade no Foro Cívico, e non foi, precisamente, un comentario favorable a este protocolo.

Por certo, falando de urbanismo, onde está o plan de mobilidade no ámbito da estación, porque tampouco se incorpora na documentación deste pleno.

Miren non nos poden pedir agora o voto a favor, cando fixeron caso omiso das nosas denuncias continuas durante este mandato.

Señor alcalde, o noso consello, escoite ao Consello Económico e Social.

Póñase como goberno a traballar polos intereses da cidade, isto, o que traen hoxe aquí é o máis cómodo aceptar a imposición dos gobernos do Partido Popular, pero o certo, é que para isto, non facía falta percorrer todo este camiño.

Máis nada e moitas grazas.

Alcalde: Moitas grazas Paco Reyes, señor Agustín Hernández.

Don Agustín Hernández Fernández de Rojas: Señor alcalde, brevemente, porque creo que o debate esta feito.

Se o proxecto de 2015 é tan mal proxecto, ten tantas cuestións que é necesario modificar, porque no convenio, a non ser quen estean vostedes aínda negociando, non aparece un compromiso para axustar o proxecto por parte do ADIF.

Un compromiso tan inocente como dicir, o ADIF asume o compromiso de garantir que todas as actuacións que estean previstas ou en marcha no ámbito da estación de tren de Santiago serán complementarias co anteproxecto que foi encargado grazas a xestión do goberno do Partido Popular, porque parece que todo o mundo esqueceu que foi o Partido Popular quen deixou marcada a folla de ruta.

Facer a obra ferroviaria, loxicamente, é a primeira prioridade do ADIF, e logo, despois loxicamente, facer un anteproxecto que é froito que están recollendo vostedes tarde, mal e arrastro.

Se o dato dos pasaxeiros é un dato tan claro, é un dato tan certo, obviamente, se é palabra da Ministra nos imos asumir, como non podía ser doutro xeito, esa palabra, pero son datos estatísticos señor Duarte, coidado cos datos de viaxeiros señor Duarte, pode ter vostede un sorpaso, sorpaso é o que esta de moda agora, pode ter vostede unha sorpresa en datas futuras, porque son datos publicados non sei se tivo vostede o coidado de facer un número tan sinxelo como o seguinte, nestes momentos o aeroporto de Lavacolla ten aproximadamente 2,2 millóns de viaxeiros, deses 2,2 aproximadamente o 40% van a Madrid, oitocentos mil. O 40% dos viaxeiros do avión de Barcelona foron captados coa entrada en servizo do tren de alta velocidade a Barcelona, 40%, en total trescentos vinte mil, trescentos vinte mil señor Duarte, pero é que non todos os viaxeiros que utilizan o avión de Lavacolla son de Santiago, hai cidades a onde tamén vai chegar a alta velocidade, polo tanto, non faga vostede as contas, porque insisto, o número de inicio non son os 2,7 millóns, oxalá foran os 2,7, e vostede ten que informarse.

En definitiva, a min gustaría que o concelleiro ou alcalde contestarán un número concreto de preguntas sinxelas, para que nos esteamos tranquilos.

Qué actuación, obra ou expediente é posible impulsar con este protocolo, que non se puidera facer co acordo asinado no 2009?

Señor Noriega, vou contestar eu, ningunha. Todas é posible facelas co convenio de 2009, polo tanto, para que tanta a urxencia.

Señor alcalde, cando vai ter o concello as modificacións do Plan, ou o Plan especial a disposición da Xunta?, cando vai estar iso?, porque loxicamente sen ese documento a Xunta de Galicia non pode aprobar o proxecto construtivo da estación.

Cando vai ter o concello a disposición da Xunta os terreos para facer a estación de autobuses?, dígame cando?

Cando vai ter o concello redactado o proxecto dos accesos?

Cando vai licitar, ou ten previsto licitar o concello o proxecto dos accesos, podería vostede dicir que no ano 2017, e nos poderíamos admitir, home, que igual despois non é no 17 senón do 18, pero no convenio nada aparece, no protocolo.

Está traballando o concello no plan de mobilidade da zona para garantir que non imos ter un problema no barrio, cando empece a funcionar a estación de autobuses.?

Iso é o que nos necesitábamos saber señor Noriega.

A foto, sinceramente, é o de menos.

Ademais, tamén, saber cando pensan vostedes, de acordo coas informacións oficiais do Ministerio, que Santiago vai ter 3,5 millóns de viaxeiros para poder contar cunha estación intermodal?, porque o único que imos ter é un documento asinado e un cheque en branco que vincula e que compromete o futuro desta cidade.

Moitas grazas e máis nada.

Alcalde: Grazas señor Agustín.

Vou facer eu uso da miña quenda de cinco minutos, non creo que sexa necesario, pero tamén dos tres minutos extras que habilitou ao señor Duarte, por alusións.

Eu si que penso que esta cidade ten un problema de autoestima, non, despois de todos os anos que pasaron, sobre todo, a última lexislatura, están ben os exercicios de táboa rasa na memoria, pero unha cidade desmemoriada non é unha cidade, e pola contra, do que fai o Partido Popular, a cidade ten memoria do que aconteceu, e iso vai tamén na súa autoestima, o digo, pola intervención do señor Agustín Hernández, que sempre di, que el mira para o futuro, non me estraña que mire para o futuro, porque se miraba para o pasado por ese retrovisor, pois non podería dicir as cousas que di.

Digo isto, porque escoitando as intervencións de hoxe no pleno, un entende, porque a cidade tamén ten un problema de autoestima, non, e un incluso lembra o entrenador Van Gaal iso de sempre negativo, nunca positivo, hai que facer unha excepción o Sr. Rubén Cela é capaz de facer unha lectura crítica, pero non ser tan destrutivo, e seguramente é o que menos fondo de armario ten con respecto ao que aconteceu aquí coa intermodal dende o ano 98 con gobernos do Partido Socialista e do Partido Popular, claro iso non toca lembralo, porque estamos nun debate dende o ano 98.

Toca vir aquí, toca desacreditar un acordo, e falar da foto, porque vostedes entenden a política como foto, e verdadeiramente, señor Agustín e que ten unha colección de fotos e de tipoloxías que da para encher un armario, entenden así, por favor non me interrompa que eu non o interrompín, entende así a política pero da memoria non fan ningún tipo de exercicio.

Claro hoxe vimos aquí cun protocolo de convenio, negociado cun goberno en funcións, e o que toca é desacreditar a posición do Concello e do grupo de goberno.

Non se fala para nada do convenio do ano 98, que arrastraba unhas obrigas de máis de seis millóns de euros para o Concello respecto a ADIF e que están eliminadas deste convenio, despois do proceso de negociación por cesión de ADIF.

Non se fala nada do convenio de 2009, onde se estaba a falar dun aproveitamento elevadísimo urbanisticamente, e incluso cun gran impacto comercial para a cidade, e que nestes momentos, neste convenio queda reducido a menos dun 10% no aproveitamento urbanístico, porque non interesa.

É dicir, eliminar as cargas de seis millóns de euros, non interesa dicilo. Que se teña eliminado a carga do aproveitamento urbanístico e reducido a menos do 10%, tampouco interesa.

A cuestión que hai que dicir aquí, é que vostedes non negociaron absolutamente nada, bueno, pois paréceme moi ben, pero claro vostede señor Agustín Hernández asinou como conselleiro do 2009, ese que agora reivindica ou non reivindica depende como lle

veña o vento, porque tanto di, que asinou, como logo lle bota en cara ao Partido Socialista que tiña un aproveitamento urbanístico desmedido.

E vostede a maiores de asinar o convenio de 2009, no 2015 pasou unicamente pola solución ferroviaria para a cidade, para sacarse a foto a uns días das eleccións que logo perdeu.

E todo iso, nos obrigou a negociar coas cartas marcadas cunha solución ferroviaria que hipotecaba, hipotecaba o proxecto da intermodal, claro e iso non se di e vimos aquí, e quedámonos tan panchos, dicindo as cousas, e se vostede tivera dignidade retiraría o convenio, non se vostede tivera dignidade ou non estaría aquí ou votaría en contra, porque eu creo que as cousas hai que dicilas na súa xusta medida.

Polo tanto, esta negociación deuse cun goberno en funcións durante oito meses, claro, que posición de forza adoptar cun goberno en funcións, pois é complicado como manexas os tempos, complicado, porque a situación política non é absolutamente habitual, non é absolutamente habitual, e hai que agradecer a colaboración da ministra Ana Pastor, si do Partido Popular e do ministerio, porque efectivamente foi unha muller que deu unha palabra e cumpriuna, dixo que ía facer todo o posible para ter un convenio para intermodal, e cumpriuno, si en varias veces, en varias xuntanzas señor Paco Reyes. Sei que lle gustaría vir a Madrid, pero non é a posibilidade nestes momentos. Estamos indo a Madrid, eu reuníme varias veces coa ministra, reuníme tamén na última xuntanza, e fízo da palabra dunha ministra, que dixo que ía facer todo o posible por ter un convenio marco, e que non é menor ter ese convenio.

Non é menor, porque verdadeiramente nos coloca nunha posición, pois de certa vantaxe respecto doutras cidades, e dun futuro goberno central. E permítenos habilitar un campo de xogo, e un desenvolvemento, non se preocupen polos prazos, o convenio di literalmente:

“A vixencia do presente Convenio Marco de Colaboración terá unha duración máxima de catro anos.”

Non imos hipotecar, aquí si que aparecen prazos, curiosamente no de 2009 non aparecían, non aparecía ningún tipo de data límite, non aparecía absolutamente nada, pero aquí si que se marcan prazos.

E ademais, queda absolutamente garantidos os convenios sectoriais. Polo tanto, eu podo entender calquera tipo de lectura crítica, pero non ser tan autodestructivos, nin ser tan desmemoriados, porque aquí estivo gobernando nesta cidade quen estivo gobernando, e a día de hoxe non temos nada na estación de ferrocarril, e falemos para Juan Pueblo, a

mesma estación de sempre, a mesma, despois de case vinte anos, logo nos estraña porque a xente di, que estes políticos falan e falan e non fan.

Aí hoxe temos un marco, vaise iniciar unha solución ferroviaria, e hai un marco para poder garantir tamén a integración da estación de autobuses e a conexión peonil, con menos aproveitamento e sen as cargas do 98, e coa sinatura de todas as administracións implicadas, a min tamén me gustaría que non houbera condicións para o tempo espacial.

Verdadeiramente, señor Agustín é vostede portavoz da oposición, non está agora na Consellería, nin no Ministerio, e curiosamente as dúas administracións que asinan e que estiveron negociando durante todos estes meses son do Partido Popular, aquí parece que todo o mundo se descabalga da lectura.

Polo tanto, nos verdadeiramente, que dadas as circunstancias é un bo acordo, e que permite poder seguir mantendo a posición da cidade para optar a unha estación intermodal, e que vamos ter que seguir pelexando, e que este ano vanse iniciar as obras para a solución ferroviaria e para chegar ao tren de alta velocidade, e que imos ter que seguir negociando para conseguir esa intermodal, pero imos comezar a ver realidades.

As cifras, as cifras figuran directamente na páxina web do Ministerio, son datos oficiais, non os inventamos, os collemos da páxina web, podemos entrar vostedes e velas.

E verdadeiramente cremos que son unhas cifras que son factibles para poder a segunda fase, e eu de verdade o digo, eu optaría por manter posicións críticas, pero non por ser tan autodestrutivo.

Durante estes meses mantivemos tres ou catro xuntanzas co Foro Cívico, dimos información privilexiada, o señor Jorge Duarte e máis eu falamos cos portavoces en varias ocasións. Falouse de como ían as negociacións. Falamos tamén co empresariado, que non se estivo falando, pois moi ben, pois vale, de repente choveu do ceo un convenio para a intermodal, pois non foi así.

Entón, eu asumo todo tipo de críticas, pero creo que sería unha irresponsabilidade non ter esta posición de cidade para un futuro goberno central e para poder viabilizar a intermodal, e que este é un paso adiante, e que é un paso que a cidade necesita, máis alá dunha foto, e que é unha infraestrutura que a cidade necesita, e polo que hai que seguir pelexando, e pola que seguiremos pelexando, claro que imos seguir pelexando, como pelexarían vostedes supoño.

Esa é a situación, e aquí tráese a pleno, porque hai un informe do señor secretario que así o indica, e montamos un escándalo porque se trae a pleno, aclárense, o que é

competencia de pleno non queremos que veña a pleno, o que non é competencia e o debatemos no pleno, queremos que se cumpra ao día seguinte.

Hai un informe de secretaría, e logo respecto ao informe de intervención, señor Paco Reyes, o propio informe xa se di no informe do secretario que non é preceptivo. Vostedes as referencias que fan non son de carácter económico, son de carácter xurídico, e aí fíome do señor secretario, que é o que da garantía do cumprimento do marco xurídico, e da señora interventora para as cuestións económicas, pero a interpretación xurídica para o señor secretario, e esa é a vía deste goberno, pero incluso, utilizar o informe da interventora para intentar xustificar a posición da oposición, e iso fala moi pouco da posición de cidade de todo o mundo, e eu así o digo, porque claro, logo te tes que atopar todos estes días que de repente chega un informe de intervención aos medios, cando os únicos que teñen acceso ao informe de intervención son os grupos municipais, bueno pois vale, pois moi ben, pois moi ben, pois moito lle queremos a cidade.

Polo tanto, voten o que consideren que teñan que votar, e o que vote esta corporación será o que asinará este grupo de goberno.

O grupo de goberno foi a negociar, porque entende que esta mandado para iso, por iso é grupo de goberno, e cada quen asume as súas responsabilidades que non pasa nada, sen dramatismos e dándolle a cara aos veciños.

Pasamos á votación señor secretario.

Don Agustín Hernández Fernández de Rojas: Gustárame que constara en acta a petición deste portavoz de que o alcalde respectara os tempos recollidos no Regulamento. Moitas grazas.

Alcalde: Señor Agustín todos tivemos o tempo extra que marcou o señor Duarte nas súas intervencións. Señor Agustín mídame ao segundo, pero o vote o que considere.

Rematado o debate, o Pleno da Corporación por 9 votos a favor dos/as concelleiros/as presentes do grupo municipal de CA, 3 votos en contra dos/as concelleiros/as do grupo municipal do PSdeG-PSOE, e 11 abstencións correspondentes aos/as concelleiros/as dos grupos municipais do Partido Popular e BNG (9 PP e 2 BNG), acorda a subscripción do seguinte convenio:

CONVENIO MARCO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO, LA XUNTA DE GALICIA, EL AYUNTAMIENTO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA Y LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA

VELOCIDAD, PARA EL DESARROLLO DE LA FUTURA ESTACIÓN INTERMODAL DE SANTIAGO DE COMPOSTELA Y SU ENTORNO URBANO.

En....., a.....de 2016

R E U N I D O S

Dña. Ana Pastor Julián, Ministra de Fomento, en virtud de su nombramiento por Real Decreto 1826/2011, de 21 de diciembre.

Dña. Ethel María Vázquez Mourelle, Conselleira de Infraestructuras e Vivienda, según designación efectuada por el DECRETO 123/2015, do 4 de octubre, (Diario Oficial de Galicia núm. 190, de 5 de octubre de 2015), y en uso de las atribuciones que le corresponden de acuerdo con el artículo 34 de la Ley 1/1983, de 22 de febrero, regulador de la Xunta y de su Presidencia y con el Acuerdo del Consello de la Xunta de 27 de marzo de 1991, publicado por Resolución de la Consellería de Economía y Hacienda del 8 de abril de 1991 (Diario Oficial de Galicia nº 82, de 30 de abril de 1991); en nombre y representación de la Xunta de Galicia.

Dña Beatriz Mato Otero, Conselleira de Medioambiente y Ordenación del Territorio, según designación efectuada por el Decreto 122/2015, do 4 de octubre, Diario Oficial de Galicia núm. 190, de 5 de octubre de 2015), y en uso de las atribuciones que le corresponden de acuerdo con el artículo 34 de la Ley 1/1983, de 22 de febrero, regulador de la Xunta y de su Presidencia y con el Acuerdo del Consello de la Xunta de 27 de marzo de 1991, publicado por Resolución de la Consellería de Economía y Hacienda del 8 de abril de 1991 (Diario Oficial de Galicia nº 82, de 30 de abril de 1991); en nombre y representación de la Xunta de Galicia.

D. Martiño Noriega Sánchez, Alcalde del Ayuntamiento de Santiago de Compostela, en virtud de la representación legal atribuida por el artículo 124.4ª) de la Ley de Bases del Régimen Local.

D. Gonzalo Ferré Moltó, Presidente de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, en virtud de lo dispuesto en el artículo 23.1 y 23.2.a) del Estatuto de la Entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, aprobado mediante Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre.

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente Convenio Marco de Colaboración en nombre de sus respectivas Administraciones.

La Administración General del Estado es responsable de la infraestructura ferroviaria, en virtud de la competencia exclusiva que ostenta en materia de obras públicas de interés general y en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículos 149.1.24 y 149.1.21 de la Constitución). Asimismo, corresponde a la Administración General del Estado la planificación de las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General.

La Comunidad Autónoma de Galicia, en función de lo previsto en el artículo 148.5 de la Constitución Española y en el artículo 27.8 del Estatuto de Autonomía de Galicia, ostenta competencias exclusivas en materia de ferrocarriles y carreteras, no incorporadas a la red del Estado, cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable.

La Consellería de Infraestructuras e Vivenda, de conformidad con lo previsto en el Decreto 165/2015, de 13 de noviembre, por lo que se establece la estructura orgánica de dicha Consellería (Diario Oficial de Galicia núm. 220, del 18 de noviembre), tiene entre sus competencias y funciones la de impulso, gestión y coordinación de las políticas en los ámbitos de la planificación, financiación y ordenación del transporte. En concreto, le corresponde, a través de la Dirección General de Movilidad, el estudio, análisis e implantación de planes y proyectos de fomento del transporte público y la movilidad sostenible, así como la planificación, coordinación y ejecución de la oferta intermodal de transporte en la comunidad autónoma y de las infraestructuras del transporte de viajeros/as.

La Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio, de conformidad con lo previsto en el Decreto 167/2015, de 13 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica de dicha Consellería (Diario Oficial de Galicia núm.221, del 19 de noviembre), tiene entre sus competencias y funciones las de ordenación del territorio y urbanismo. En concreto, le corresponde en materia de urbanismo, a través de la Secretaría Xeral de Ordenación del Territorio y Urbanismo: la preparación de los informes que, con carácter previo a la aprobación inicial o definitiva de instrumentos de planeamiento urbanístico por parte de los ayuntamientos, prevé la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia; la elaboración de las propuestas de resolución respecto de los instrumentos de planeamiento urbanístico cuya aprobación definitiva sea competencia de la persona titular de la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio, de conformidad con la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia; la elaboración y tramitación administrativa de las normas técnicas de plan y de las normas subsidiarias y complementarias de plan; y la tramitación administrativa de los instrumentos de planeamiento urbanístico.

El Ayuntamiento de Santiago de Compostela es titular de competencias en materia de ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística y de realización de actividades complementarias de las propias de las otras Administraciones Públicas (artículos 25.2 y 28, respectivamente, de la Ley 7/1985, de 2 de abril Reguladora de las bases de Régimen Local).

La entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad, es un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento y goza de personalidad jurídica propia, así como plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio, y se rige por lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado y sus normas de desarrollo, en su Estatuto, aprobado por el Real Decreto 1.044/2013. ADIF-Alta Velocidad tiene encomendado el mantenimiento y la explotación de las infraestructuras ferroviarias de la Red de Interés General de Alta Velocidad, así como la gestión de su sistema de control de circulación y de seguridad. Convenida la necesidad y la oportunidad de suscribir el presente Convenio Marco de Colaboración, las partes firmantes,

EXPONEN

PRIMERO:

Que en el marco de la planificación vigente, el Ministerio de Fomento está llevando a cabo la construcción de la línea de ferrocarril denominada Eje Atlántico de Alta Velocidad.

De acuerdo con el Estudio Informativo aprobado por la Secretaría de Estado de Infraestructuras el 28 de abril de 2003, dicha línea discurre por el término municipal de Santiago de Compostela con un trazado coincidente con la línea preexistente en la Estación de Santiago.

SEGUNDO:

Que el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y RENFE (hoy ADIF) firmaron en el año 1998 un Convenio de colaboración en el que, entre otros objetivos, se recoge la ejecución de un viaducto entre los polígonos 1 del SUP-2 y 2 del SUP-3 del PXOU entonces vigente y las actuaciones de remodelación de instalaciones ferroviarias para liberar y desafectar los suelos incluidos en el ámbito de la Estación, en el marco de la ejecución del Plan Especial previsto en el Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM).

TERCERO:

Que ADIF-Alta Velocidad tiene contratada la redacción del “Proyecto de Construcción para la adaptación de la Estación de Santiago de Compostela (A Coruña), a los nuevos servicios de Alta Velocidad, Línea: Eje Atlántico de Alta Velocidad. Tramo: Santiago – Berdía.”, así como la redacción del Anteproyecto de la Nueva Estación Intermodal de Santiago de Compostela y su conexión con la ciudad.

CUARTO:

Que el 3 de octubre de 2015 se publicó en B.O.E la resolución de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad por la que se anuncia la licitación del contrato de “obras de ejecución de las obras del proyecto de construcción para la adaptación de la Estación de Santiago de Compostela (A Coruña) a los nuevos servicios de alta velocidad. Eje atlántico de alta velocidad. Tramo: Santiago - Berdía" con un presupuesto base de licitación de 19.150.010,15 de euros (IVA incluido) y un plazo de ejecución de 18 meses.

QUINTO:

Que el documento del Texto Refundido final de la Revisión del Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM), fue aprobado definitivamente por Órdenes de la CPTOPT de fechas 03/10/2007 (aprobación parcial condicionada) y 01/09/2008 (aprobación definitiva) y publicada su Normativa Urbanística en el Boletín Oficial de la Provincia de A Coruña (BOPC) de 10/03/2009.

El citado PXOM prevé en su art. 93, un ámbito urbanístico a desarrollar mediante un Plan Especial, denominado “*PE-10R. Plan Especial de Ordenación de Accesos, Infraestructuras, Servizos Ferroviarios e Estación Intermodal na Estación de Ferrocarril*”.

El recinto de la Estación tiene la calificación de Sistema General de Transportes y Comunicaciones, y está clasificado como suelo urbano no consolidado, remitiéndose su ordenación detallada al citado Plan Especial de dotaciones e infraestructuras (PE-10R), pendiente de redacción.

SEXTO:

Que con fecha 31 de marzo de 2015 la Consellería de Infraestruturas e Vivenda de la Xunta de Galicia licitó el contrato de servicio para la “Elaboración de los estudios previos de la terminal de autobuses integrada en la estación intermodal de Santiago de Compostela”, firmándose el contrato el 19 de junio de 2015.

Estos estudios previos quedaron finalizados en el mes de noviembre de 2015. Con base en estos estudios previos, la Consellería de Infraestructuras e Vivenda licitó el contrato de servicio para la redacción del proyecto básico y de ejecución de la terminal de autobuses integrada en la estación intermodal de Santiago de Compostela (DOG núm 236 del 11/12/2015 y BOE núm 299 del 15/12/2015), firmándose el contrato el 21 de abril de 2016.

SÉPTIMO:

Que las partes comparten el interés en promover la utilización del transporte público y la movilidad sostenible, a través de medidas y actuaciones destinadas a alcanzar la intermodalidad entre el transporte público de viajeros en autobús y el transporte público de viajeros en ferrocarril, facilitando de esta manera los desplazamientos entre el origen y el destino final del usuario con mayor rapidez, eficiencia y menor coste.

Por todo lo expuesto, las partes reunidas en virtud de la representación que ostentan convienen suscribir el presente Convenio Marco de Colaboración sobre la base de las siguientes:

E S T I P U L A C I O N E S

PRIMERA.- Objeto y Finalidad del Convenio Marco de Colaboración.

El presente Convenio Marco de Colaboración tiene como finalidad establecer el marco general, las pautas y la metodología que deben regular las relaciones entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y ADIF-Alta Velocidad, para la ejecución y desarrollo de la nueva estación intermodal de Santiago de Compostela.

Por ello son objeto de este Convenio Marco de Colaboración la ejecución y desarrollo de la nueva estación de autobuses, las obras de adecuación y ampliación de la estación ferroviaria de Santiago de Compostela a las necesidades derivadas de la puesta en servicio del Eje Atlántico de Alta Velocidad, junto a aquellas obras que aseguren la permeabilidad transversal del recinto ferroviario y su conexión con la nueva estación de autobuses, así como la realización de los estudios técnicos y económicos necesarios para la definición de aquellas actuaciones orientadas al desarrollo global de la futura Estación Intermodal de Santiago de Compostela y su entorno urbano.

SEGUNDA.- Objetivos del Convenio Marco de Colaboración.

Los objetivos fundamentales que se persiguen con la actuación son los siguientes:

- Dotar a la estación de Santiago de las instalaciones con la capacidad y condiciones necesarias para la llegada de la alta velocidad a Galicia.
- Promover la utilización del transporte público y la movilidad sostenible, mediante la ejecución de una estación intermodal en Santiago de Compostela que ponga a disposición del usuario la posibilidad de combinar diferentes modos de transporte público (ferrocarril y autobús) de una manera rápida y eficiente y con un menor coste ambiental y económico.
- Mejorar la permeabilidad transversal de la ciudad en el entorno de la estación de ferrocarril de Santiago de Compostela, a través de una conexión peatonal entre los barrios del Ensanche y Ponte Pedriña que, a su vez, permitirá la conexión entre la estación de ferrocarril y la nueva estación de autobuses. Dicha conexión será funcionalmente capaz de permeabilizar flujos de carácter peatonal entre ambas partes de la ciudad de manera accesible.
- Adaptar las instalaciones ferroviarias a las necesidades a corto y medio plazo, permitiendo al mismo tiempo la compatibilidad de esta actuación con el posterior desarrollo global del ámbito y de la estación intermodal.
- La realización de los estudios técnicos y económicos para la definición de las actuaciones necesarias para el desarrollo global del ámbito definido y de la futura estación intermodal, en los que se contemple de forma más concreta:
- La determinación de los costes de dichas actuaciones con suficiente grado de aproximación y el establecimiento de las fórmulas para su financiación y en su caso, asignación a las administraciones responsables de la misma.
- El estudio de las determinaciones a incluir en el planeamiento urbanístico del ámbito de la futura Estación Intermodal de Santiago de Compostela, su interrelación con la nueva estación de autobuses y otros modos de transporte, completando así mismo, la infraestructura viaria que garantice la adecuada conexión de todos ellos con el sistema general viario y la movilidad en su entorno de carácter peatonal y rodado. A tal fin, se revisará la delimitación del suelo necesario para el sistema general de comunicaciones y transporte, y se evaluará la posible atribución de edificabilidades lucrativas a los suelos no afectos a tal fin, al amparo de lo previsto por el artículo 42.6 de la Ley 2/2016, de 10 de febrero, del suelo de Galicia (LSG), y con la finalidad de facilitar la financiación de las infraestructuras.

TERCERA.- Compromisos de la Consellería de Infraestruturas y Vivenda.

La Consellería de Infraestructuras y Vivenda, a través de la Dirección Xeral de Mobilidade promoverá la nueva estación de autobuses de la estación intermodal de Santiago de Compostela para lo cual se obliga a:

1. Redactar el proyecto básico y de ejecución de la nueva estación de autobuses integrada en la estación intermodal, de acuerdo con el anteproyecto de estación intermodal previsto en la cláusula séptima, y tomando como base el diseño planteado en los estudios previos elaborados por la Consellería de fecha noviembre de 2015, que se financiará con cargo a los fondos FEDER 14-20.
2. Ejecutar y financiar, con cargo a los fondos FEDER 14-20, las obras de la nueva estación de autobuses integrada en la estación intermodal, tomando como base el proyecto básico y de ejecución previamente redactado por la Consellería.
3. Licitación, adjudicar y ejecutar las obras correspondientes a la mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal tomando como base el proyecto previamente redactado por ADIF-Alta Velocidad. La finalización de esta actuación se coordinará con la puesta en servicio de la estación de autobuses.
4. Financiar en un 30% las obras correspondientes a la mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal.
5. Estudiar la posibilidad de modificar por mutuo acuerdo, el contrato de gestión de servicios públicos actualmente vigente en virtud del cual Tussa tiene atribuida la explotación de la actual Estación de Autobuses de Santiago, con el objeto de que el actual concesionario explote la nueva estación de autobuses en las mismas condiciones del contrato actual. De haber esta posibilidad, esta modificación se documentará administrativamente y tendrá efectos una vez que se complete la construcción de la nueva Estación de Autobuses en la Estación Intermodal de Santiago. Esta modificación no llevará aparejadas consecuencias indemnizatorias para ninguna de las dos partes.

CUARTA.- Compromisos de la Consellería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

La Consellería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio realizará, con carácter preferente, las actuaciones que, en el ámbito de sus competencias, le correspondan relativas a las innovaciones y adaptaciones en el planeamiento urbanístico que haya de impulsar y tramitar el Ayuntamiento de Santiago de Compostela, con el fin de dar cobertura a las actuaciones previstas en el presente Convenio Marco de Colaboración.

QUINTA.- Compromisos del Ministerio de Fomento.

El Ministerio de Fomento realizará y tramitará de acuerdo con la legislación sectorial y ambiental aplicable el Estudio Informativo de la Estación Intermodal de Santiago de Compostela tomando como base el anteproyecto que se especifica en la cláusula sexta.

Así mismo, aprobará, al amparo de lo dispuesto por el artículo 9 de la Ley 38/2015, el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios que permita revisar o adaptar el ámbito reservado en el vigente Plan General de Santiago para la efectiva implantación del sistema general de comunicaciones y transportes.

SEXTA.- Compromisos de ADIF-Alta Velocidad.

1. Ejecutar, en una primera fase, las obras correspondientes al *“Proyecto de construcción para la adaptación de la Estación de Santiago de Compostela (A Coruña) a los nuevos servicios de alta velocidad. Eje atlántico de alta velocidad. Tramo: Santiago - Berdía”*. Dicha actuación, deberá ser compatible con el posterior desarrollo global de la estación intermodal y de las soluciones a la permeabilidad transversal peatonal y demás comunicaciones peatonales y rodadas.

2. Redactar el proyecto constructivo correspondiente a la mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal tomando como base el diseño planteado en el anteproyecto previamente redactado por ADIF-Alta Velocidad.

3. Financiar en un 40% las obras correspondientes a la mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal.

4. Transmitir, por alguno de los procedimientos contemplados en la legislación urbanística gallega, los terrenos de su titularidad necesarios para la ejecución de la nueva estación de autobuses, para la remodelación de la calle Clara Campoamor y para las actuaciones de mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal.

Para ello, ADIF-Alta Velocidad se compromete a tramitar, con la mayor diligencia posible, la desafectación de los suelos y vuelos, de su titularidad que resulten innecesarios para la prestación del servicio ferroviario en el ámbito objeto del presente Convenio Marco de Colaboración y a transmitir al Ayuntamiento los que resulten patrimoniales de aquél una vez concluido el proceso de desafectación, así como a tramitar la cesión del vuelo sobre el dominio público ferroviario correspondiente a la conexión peatonal entre los barrios del Ensanche y Ponte Pedriña.

No obstante, en tanto que se produce dicha transmisión formal, ADIF-Alta Velocidad podrá ceder el uso a la Xunta de Galicia de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras de la nueva estación de autobuses y su posterior explotación; todo ello de conformidad con la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas y siempre que quede suficientemente garantizada su posterior obtención por parte del Ayuntamiento. Asimismo, ADIF pondrá a disposición de la Xunta de Galicia para la licitación y ejecución de las obras correspondientes, los terrenos de su titularidad que sean necesarios para las actuaciones de mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal en tanto no se produce la transmisión formal de los mismos al Ayuntamiento de Santiago.

5. Asimismo, ADIF-Alta Velocidad, será responsable de las siguientes actuaciones en línea con los objetivos del presente Convenio Marco de Colaboración:

- Redactar el anteproyecto de la nueva estación intermodal de Santiago de Compostela, en su imagen final, que abarcará la estación de ferrocarril, la estación de autobuses y su interconexión. El anteproyecto incluirá la solución de permeabilidad transversal peatonal para la ciudad en esta zona que consistirá en una superficie peatonal sobre la playa de vías con capacidad y dimensiones suficientes para salvar las barreras físicas, conectando los barrios adyacentes con la estación de ferrocarril y con la de autobuses y entre sí.

- Redactar y aprobar los proyectos básicos y de construcción de la parte de la estación intermodal que corresponda a la estación ferroviaria tomando como base el diseño planteado en el anteproyecto redactado por Adif-Alta Velocidad.

- Ejecutar y financiar las obras de la parte de la estación intermodal que correspondan a la estación de ferrocarril tomando como base los proyectos básicos y de construcción previamente aprobados por Adif-Alta Velocidad. La ejecución de estas obras se iniciaría cuando el número de viajeros que utilicen los servicios ferroviarios en Santiago de Compostela alcance la cifra de 3.500.000 viajeros/año.

SÉPTIMA.- Compromisos del Ayuntamiento de Santiago de Compostela.

1. El Ayuntamiento de Santiago estudiará la modificación de las determinaciones del vigente Plan Xeral de Ordenación Municipal en el ámbito del PE-10R, con el fin de acomodar éstas a las nuevas previsiones de las administraciones sectoriales en relación con el sistema general de comunicaciones y transporte, y redactará el Plan Especial necesario para la ordenación detallada del ámbito.

2. Obtener los suelos necesarios para la implantación de la nueva estación de autobuses, para la remodelación de la calle Clara Campoamor y para las actuaciones de mejora de

la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal, tanto los que sean titularidad de ADIF-Alta Velocidad como los pertenecientes a otros propietarios.

La obtención de dichos suelos se tramitará por la administración municipal a través de cualquiera de los procedimientos legalmente establecidos al efecto (expropiación, convenio con los propietarios, permuta forzosa con terrenos del patrimonio municipal de suelo, o, en su caso, cesión derivada de su inclusión o adscripción a un polígono de gestión urbanística), previo acuerdo con ADIF-Alta Velocidad.

Una vez obtenidos dichos suelos por parte del Ayuntamiento, éste le transmitirá a la Xunta de Galicia, sin contraprestación económica, los terrenos, tanto los que sean de titularidad municipal, como los obtenidos según se ha citado anteriormente, que fuesen necesarios para la implantación de la nueva estación de autobuses; así mismo, pondrá a disposición los suelos que sean necesarios, tanto de su titularidad como los obtenidos según se ha citado anteriormente, para la ejecución de las obras de mejora de la permeabilidad urbana de conformidad con el diseño acordado y el Proyecto constructivo a redactar por ADIF-Alta Velocidad indicados en la estipulación sexta.

3. Redactar el proyecto de remodelación de la calle Clara Campoamor, incluyendo el acceso a la Estación de Autobuses, según las necesidades de accesibilidad, seguridad vial y fluidez de tráfico, así como ejecutar y financiar, a su cuenta y cargo, las obras de remodelación de la citada calle, tomando como base el proyecto previamente redactado por el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y teniendo en cuenta lo previsto, en cuanto a los accesos, en el proyecto de la estación de autobuses redactado por la Xunta de Galicia.

4. Financiar en un 30% las obras correspondientes a la mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal.

5. Asumir la titularidad, conservación y mantenimiento de las infraestructuras e instalaciones resultantes de las actuaciones de mejora de la permeabilidad transversal peatonal de la ciudad en el ámbito de la estación intermodal.

6. Continuar, a través de la empresa municipal Tussa, con la gestión de la nueva estación de autobuses en las mismas condiciones del contrato de concesión de la estación actual. Para este efecto se estudiará la posibilidad de modificar por mutuo acuerdo, el contrato de gestión de servicios públicos actualmente vigente en virtud del cual Tussa tiene atribuida la explotación de la actual Estación de Autobuses de Santiago. De caber esta posibilidad, esta modificación se documentará administrativamente y tendrá efectos una vez que se complete la construcción de la nueva Estación de Autobuses en la Estación Intermodal de Santiago. Esta

modificación no llevará aparejadas consecuencias indemnizatorias para ninguna de las dos partes.

7. Facilitar las gestiones urbanísticas necesarias para que la Xunta de Galicia pueda desarrollar, en el ámbito de la actual estación de autobuses, las actuaciones necesarias para atender las necesidades de ampliación de sus instalaciones.

8. Realizar la reorganización necesaria en el transporte urbano para garantizar la adecuada conectividad de la nueva estación intermodal con los principales puntos de interés de la ciudad, tales como hospitales, centros de salud, universidades, zonas comerciales, etc.

OCTAVA.- Planeamiento Urbanístico y su desarrollo.

En el ámbito de sus respectivas competencias, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la Xunta de Galicia, con arreglo a la normativa urbanística de aplicación y de conformidad con los proyectos de infraestructuras ferroviarias y demás estudios que se efectúen en desarrollo del presente Convenio Marco de colaboración, manifiestan su intención de promover y tramitar hasta su aprobación definitiva las innovaciones necesarias en el planeamiento urbanístico para adaptar sus determinaciones a las nuevas necesidades de la Estación Intermodal, de conformidad con lo especificado en la estipulación séptima y de forma consensuada con ADIF-Alta Velocidad, y esto último sin perjuicio de la potestad de planeamiento legalmente reconocida al Ayuntamiento.

En el marco de esta modificación, y de acuerdo con los estudios realizados, se concretará la delimitación del sistema general de comunicaciones y transportes en el ámbito del PE-10R y se valorará la posibilidad de autorizar usos lucrativos en los terrenos no afectos a dicho sistema general, al amparo de lo previsto por el artículo 42.6 de la LSG y en las condiciones autorizadas por dicho precepto, que incluyen la atribución del 100% del aprovechamiento a los propietarios de los terrenos afectados.

Para ello, en el ámbito de sus respectivas competencias, el Ayuntamiento de Santiago de Compostela y la Xunta de Galicia, promoverán y tramitarán con carácter prioritario, una Modificación Puntual del PXOM y en su caso, el Plan Especial que establezca la ordenación detallada del ámbito.

El Ayuntamiento de Santiago aportará a la operación urbanística la totalidad de los suelos y aprovechamientos de su titularidad incluidos en el ámbito de la actuación, con el fin de facilitar la financiación de las infraestructuras, lo que se hará efectivo en el procedimiento de gestión correspondiente.

NOVENA.- Convenios de desarrollo.

Los acuerdos incluidos en el presente Convenio Marco de Colaboración requerirán, para ser vinculantes, su desarrollo a través de los correspondientes Convenios de desarrollo que se suscribirán, previa tramitación necesaria en su caso, entre las entidades intervinientes.

En todo caso, para la tramitación y formalización de las aportaciones económicas de las Administraciones y entidades públicas firmantes, una vez conocidos con exactitud los costes de las actuaciones, se procederá a suscribir un Convenio de Colaboración de acuerdo con la legislación vigente en la materia que recogerá las obligaciones que financieramente deban asumir las respectivas Administraciones y entidades públicas intervinientes y sus contraprestaciones.

Del mismo modo, para la tramitación y formalización de la obtención de los terrenos necesarios para la ejecución de las actuaciones recogidas en el presente Convenio Marco de Colaboración, las Administraciones y entidades públicas firmantes, una vez conocido con exactitud el alcance de la relación de bienes y derechos afectados, suscribirán un Convenio de Colaboración de acuerdo con la legislación vigente en la materia, que recogerá las obligaciones de las partes, el modo de transmitir dichos suelos y, en su caso, las contraprestaciones que de ello se deriven, y que deban asumir las respectivas Administraciones y entidades públicas intervinientes.

DÉCIMA.- Comisión de Seguimiento.

A los efectos de asumir las facultades necesarias y de velar por el cumplimiento de las obligaciones contraídas por cada una de las partes intervinientes se creará una Comisión de Seguimiento compuesta por un representante del Ministerio de Fomento, un representante de la Consellería de Infraestructuras e Vivienda de la Xunta de Galicia, un representante de la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio, un representante del Ayuntamiento de Santiago de Compostela y un representante de ADIF-Alta Velocidad.

Dicha Comisión asumirá, sin perjuicio de las competencias que correspondan a cada Organismo y, en particular, a los respectivos órganos de contratación, las siguientes funciones:

a) Llevar a cabo el seguimiento de los estudios y actuaciones derivadas del presente Convenio Marco de Colaboración y, en particular, de los Proyectos, Estudios y Anteproyectos mencionados en las estipulaciones anteriores.

b) Informar del contenido tanto de los proyectos constructivos, y sus correspondientes presupuestos.

c) Promover la coordinación necesaria para la realización de los estudios y proyectos, así como la ejecución de las obras y el desarrollo de cuantas acciones se estimen necesarias y oportunas para la consecución de los objetivos del Convenio Marco de Colaboración.

d) Resolver los problemas que se susciten en la interpretación del Convenio Marco de Colaboración.

Los miembros de la Comisión de Seguimiento, o personas en quien deleguen, se reunirán con una periodicidad al menos semestral, adoptándose los acuerdos que procedan por unanimidad de los miembros.

A las reuniones de dicha Comisión se podrán incorporar, por acuerdo de las partes, aquellos técnicos cuya presencia se considere conveniente para el cumplimiento de las funciones que tiene encomendadas.

La Comisión de Seguimiento podrá delegar en una Subcomisión Técnica, designada al efecto, el estudio de los aspectos técnicos pertinentes de los proyectos y obras, reservándose en todo caso la decisión final sobre los mismos.

La representación del Ministerio de Fomento presidirá la Comisión de Seguimiento.

DECIMOPRIMERA.-Vigencia.

La vigencia del presente Convenio Marco de Colaboración tendrá una duración máxima de cuatro años. No obstante, antes de la finalización de dicho periodo, los firmantes podrán acordar por unanimidad su prórroga de hasta cuatro años más, sin perjuicio de lo que se disponga en los convenios de desarrollo previstos.

DECIMOSEGUNDA.-Modificación y resolución del convenio.

El presente Convenio Marco de Colaboración podrá ser modificado de mutuo acuerdo entre las partes firmantes del mismo.

Serán causas de resolución del presente Convenio Marco:

a) El mutuo acuerdo entre las partes.

b) La fuerza mayor que impida cumplir las finalidades de este convenio.

c) El incumplimiento, por cualquiera de las partes, de las obligaciones esenciales que se establecen en las cláusulas del presente Convenio Marco de Colaboración, previa denuncia por cualquiera de las partes mediante comunicación escrita fehaciente, con un plazo de antelación de al menos un mes, sin perjuicio de las compensaciones o indemnizaciones a que hubiese lugar, que podrán ser reclamadas en vía administrativa o contencioso-administrativa.

DECIMOTERCERA.- Naturaleza jurídica del Convenio Marco de Colaboración.

El presente Convenio Marco de colaboración tiene naturaleza administrativa y se rige por lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

En consecuencia las dudas y controversias que puedan surgir con motivo de la interpretación y aplicación de este Convenio Marco de colaboración, y que no fuesen solventadas por la Comisión de Seguimiento del mismo, se resolverán por las normas aplicables en derecho, y serán competencia de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Y, en prueba de conformidad con cuanto antecede, firman el presente Convenio Marco de colaboración en el lugar y la fecha indicados al inicio.”

E non sendo outro o obxecto da reunión o Sr. Alcalde-Presidente deuna por finalizada sendo as 17 horas e 55 minutos do día da data, do que, como secretario, dou fe e certifico.

O alcalde-presidente,

O secretario xeral do Pleno,

Asdo: Martiño Noriega Sánchez

Asdo: Fco. Javier Castiñeira Izquierdo