

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 339; a favor, 21; en contra, 315; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

MOCIONES CONSECUENCIA DE INTERPELACIONES URGENTES:

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (SEÑOR LABORDETA), SOBRE LAS COMUNICACIONES VIARIAS TRANSFRONTERIZAS CON FRANCIA POR EL PIRINEO ARAGONÉS. (Número de expediente 173/000068.)**

El señor **PRESIDENTE**: Informo a la Cámara que, conforme al acuerdo adoptado por la Junta de Portavoces en su reunión del día 10 de mayo de 2005, el debate relativo a las mociones consecuencia de las interpelaciones urgentes que fueron debatidas en la sesión plenaria del día 27 de abril de 2005 se celebrará como punto segundo del orden del día en la sesión plenaria del martes 17 de mayo de 2005, una vez concluido el relativo a la comunicación del Gobierno para el debate de política general en torno al estado de la Nación.

Así, pues, continúa el debate inmediatamente. En primer lugar, moción del Grupo Parlamentario Mixto, señor Labordeta, sobre las comunicaciones viarias transfronterizas con Francia por el Pirineo aragonés.

Señor Labordeta.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Gracias, señor presidente.

Señorías, esta moción es consecuencia de la interpección formulada el pasado mes de abril que, por los avatares del Reglamento, viene a debatirse en esta sesión de Pleno. Ya indicábamos a la ministra de Fomento durante la presentación de la interpección, que en este tema de los pasos fronterizos no éramos noveles. Y es que la primera proposición no de ley de Chunta Aragonesista, debatida y aprobada por unanimidad en el Pleno de estas Cortes, allá por el año 2000, tuvo por objeto uno de los puntos básicos que reivindicamos entonces y que volvemos a defender ahora, el ferrocarril del Canfranc. Por cierto, anticipo que también realizaremos alguna iniciativa próximamente sobre esa maravillosa estación modernista que está soportando décadas de abandono y con planes a sus espaldas nunca puestos en marcha. ¿Qué pasa con la estación, señorías? El ayuntamiento de esta localidad altoaragonesa ya ha lanzado un SOS por la estación de Canfranc. Aquí tenemos que oírlo y dar una respuesta, y no precisamente telegráfica.

Retomando el eje de esta intervención, decíamos que por aquellas fechas del primer año de Gobierno de la mayoría absoluta del señor Aznar, vivíamos entre las ilusiones del acuerdo bilateral, firmado en Santander, por el que España y Francia se comprometían a abrir esta

línea internacional transfronteriza y ferroviaria en 2006. ¡Qué frágil es la memoria de las promesas políticas! Sin embargo, ahora que solo recibimos malas noticias de Francia, no vamos a centrar la intervención en lo negativo, en las noticias sobre cortes carreteros del Somport y Portalet, que ya los conocemos todos. Creemos que ahora es precisamente el momento de mantenerse firmes y explicar, convencer y razonar que es preciso e inteligente abrir nuevos pasos pirenaicos, mantener en condiciones los que ya están, porque en ese juego ganamos todos, los que vamos de paso, las empresas y sus mercancías, y los que están viviendo en la zona. Algunos datos lo pueden describir. Los recientes estudios indican que en cifra de negocios la cordillera pirenaica ha registrado el mayor aumento, un 13,8 por ciento de todas las cadenas montañosas. Es una muestra de que no estamos hablando solo de vías para los que las utilizamos como meras infraestructuras de paso. Estamos refiriéndonos a territorios donde todavía resisten pueblos, viven personas. Así lo remarca el vicepresidente de la Confederación Pirenaica de Turismo, Pierre Casteras, experto que cree que hay que mantener esta ventaja competitiva, y para ello se requiere una mejora de los accesos, tanto por carretera como por ferrocarril. Es bueno para Europa, para los departamentos pirenaicos franceses, para las comarcas altoaragonesas, pero también para Zaragoza, que necesita una vía que le abra a Europa.

Un breve apunte. Si las olimpiadas de Barcelona —y permítanme la comparación, no odiosa en este caso— supusieron una renovación urbana de la ciudad que le abrió al mar, la Expo de 2008 debe suponer una actuación que ubique a Zaragoza en el marco europeo, y eso solo se consigue con pasos pirenaicos modernos, seguros y eficaces. Decía que también saldrían beneficiados de estas buenas comunicaciones transfronterizas con Francia por Aragón las gentes de Teruel, Valencia, Murcia, Castilla-La Mancha, Madrid y Andalucía, porque tendrían vía directa con Europa, descongestionando la actual exclusividad de los dos pasos laterales del Pirineo.

Otro dato. Vicente Luque Cabal, alto funcionario de la Comisión de Transportes de la Unión Europea, en el marco del I Congreso internacional pirenaico, que se celebró este mismo mes en Huesca, insistió en que se debe fomentar el transporte de mercancías por ferrocarril a través de los Pirineos, que en la actualidad es solo del 4 por ciento, y que el objetivo sería del orden del 30 al 40 por ciento. Este experto indica que existe un acuerdo político en el Parlamento Europeo, en el Consejo, a propuesta de la Comisión, que ha permitido que este eje se incluya en las redes transeuropeas de transporte como proyecto prioritario de interés europeo. Lo que las redes europeas establecen son orientaciones, compromisos; no es una obligación imperativa, pero sí un compromiso de Francia y España para que este eje se realice. Los ejes transeuropeos no se limitan a atravesar una barrera natural, como son los Alpes o los Pirineos, sino que tienen por vocación cruzar Europa de norte a sur y de

este a oeste, y este es un tramo más, pero lo que es muy importante es fomentar el transporte de mercancías por ferrocarril.

También hemos conocido proyectos que apuntan soluciones estructurales en el horizonte ligadas a esta propuesta de actuación de pasos pirenaicos pero que van más allá. Si Francia ha firmado un convenio para los Alpes, ¿por qué no va a firmarlo para el Pirineo? Con esta pregunta formulada en el citado congreso, el experto internacional en transportes Jean Hourcade ha animado a los gobiernos de Francia, España y Andorra a desarrollar algo similar al convenio alpino, que ha permitido en la cordillera de los Alpes el desarrollo de grandes infraestructuras sin descuidar la protección del medio ambiente. Jean Hourcade ha insistido en la necesidad de buscar, como han hecho las gentes de los países alpinos, una fórmula similar a la del convenio alpino, que se centra en la preservación de los suelos, bosques y montañas, pero compaginándolo con un desarrollo en el que el transporte tenga la importancia que necesita. Hourcade considera que ese convenio podrían firmarlo Francia, España y Andorra, y a juicio de este experto hay que llegar a un compromiso que preserve el medio ambiente pero también las necesidades del transporte. Según Hourcade, las autoridades de París tienen que saber que existe una península Ibérica y que tiene tantos intereses como los que puedan tener Holanda o Bélgica. En este sentido, puso como ejemplo al jefe del gabinete de Jospin, que ha sido embajador en Madrid aunque hace tres semanas que ya está en otro cargo, y las declaraciones que ha hecho en el sentido de que España existe, porque antes no se daba cuenta, y hay buena parte de los intercambios entre España y Francia que son muy importantes. Nosotros, desde Chunta Aragonesista, entendemos que la próxima cumbre hispano-francesa de Barcelona tendría que trabajar en estos ámbitos, así que estaremos muy expectantes.

Concluyendo, hay datos, razones y motivos para apoyar esta propuesta que traeremos a este Pleno. Por eso pedimos el apoyo a esta moción, que reclama mejora de las comunicaciones por carretera existentes ya con Francia y la necesidad de impulsar nuevas vías férreas en la frontera de Aragón con Francia. Por estas razones presentamos la siguiente moción: el Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno, primero, a poner en marcha todas las actuaciones necesarias para favorecer una mejor permeabilidad en el Pirineo aragonés en lo relativo a las comunicaciones por carretera con Francia por Aragón mediante las siguientes propuestas: uno, solicitar expresamente al Gobierno francés una significativa y específica mejora de las condiciones de las carreteras francesas de acceso tanto al túnel internacional de Somport como al de Bielsa-Aragouet, así como al paso viario de El Portalet; dos, poner en marcha todas las actuaciones necesarias para favorecer una mejor permeabilidad en el Pirineo aragonés en lo relativo a las comunicaciones ferroviarias con Francia mediante las siguientes propuestas: uno, priorizar la reapertura de la

línea ferroviaria Canfranc-Oloron como paso internacional con la consideración de eje básico entre Zaragoza, Huesca, Jaca y Burdeos, que minore el impacto ecológico del túnel de Somport, desviando parte del tráfico de mercancías; y por último, impulsar la travesía ferroviaria del Pirineo con un paso central a definir por su capacidad de vertebración del territorio aragonés y de todo el Estado.

Nada más y muchas gracias, señoras y señores diputados. Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señor Labordeta.

Para las enmiendas presentadas a la moción, en primer lugar, tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Gracias, señor presidente.

Intervengo únicamente para expresar el apoyo de mi grupo parlamentario a esta iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Llamazares. Es el turno del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), señor Grau.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Muchas gracias, señor presidente.

Intervengo brevemente para defender nuestras enmiendas a la moción presentada por el Grupo Mixto, señor Labordeta. Reconocemos que la moción es realmente oportuna y definitiva de una voluntad de permeabilizar los Pirineos. Por tanto, entendemos que es una pretensión lógica en el caso de la Chunta Aragonesista presentarla centrada en Aragón, porque se han perdido allí conexiones históricas con Francia, como son las de Jaca y Canfranc. Nosotros le daremos nuestro apoyo siempre que suponga el inicio de un convenio —como ya ha propuesto el señor Labordeta en su intervención— entre Francia y España, que abra una vía de conexiones entre todo el Pirineo, que al menos el convenio se establezca por todos los Pirineos, desde Irún hasta Portbou. Por ello, creo que es oportuno que estas negociaciones que se tienen que abrir con Francia se realicen a nivel de Estado, estableciendo esta interrelación con las carreteras autonómicas que afectan ahora a todas las conexiones pirenaicas —las del País Vasco, Navarra, Aragón y Cataluña—, muchas de las cuales terminan normalmente en la frontera y no tienen continuidad en Francia.

También han de entrar en el convenio las grandes rutas. Me ha parecido muy oportuno pensar en Andorra porque entendemos que la permeabilización de los Pirineos requiere unos grandes ejes que tienen que pasar por Donostia, Navarra, Huesca, Zaragoza, Lleida, Girona y Barcelona, y con unas conexiones a otras grandes capitales paralelas en el otro lado de la frontera como son Burdeos, Toulouse, Narbonne y Montpellier. De la

misma forma, nuestra pretensión es que se piense igual en los trenes, estableciendo una doble diferenciación, los trenes de alta velocidad y los trenes de velocidad normal, de forma que se establezcan más interconexiones que tienen más calado o más nivel, como las redes europeas de alta velocidad, que llegan hasta París o el resto de Europa, más las que tienen que formar esta euroregión que es tan importante. También la conexión entre el Atlántico y el Mediterráneo, que tiene que ir desde Toulouse hasta Zaragoza, hasta Lleida o hasta Tarragona y que tienen que unir al otro lado Burdeos o Bilbao con Tarragona, que también forman parte de este entramado de carreteras que tiene que permeabilizar los Pirineos en ambas partes.

Entiendo que Aragón se sienta históricamente descontraída y que una gran infraestructura como la de Canfranc en este momento esté bloqueada y necesite la adaptación a estas nuevas realidades de los transportes internacionales. Por ello tendrá nuestro apoyo, pero entendemos que sería lógico que al menos acepte nuestra proposición de ensanchar la negociación, la posibilidad de entendimiento entre ambas partes de los Pirineos, entre todos, porque si establecemos un plan general —esta copia del convenio alpino que nos ha dado el señor Labordeta, que podía ser el convenio pirenaico y que tiene todas las visas de poder ser posible— acabaría con unos desencuentros importantes, como cambiar el ancho de vía como protección, que fue un error en su momento. Esto, sumado a las pocas conexiones o a las pocas interrelaciones, hace de los Pirineos una frontera política y física que en los tiempos que corren tiene que saltar y la frontera política tiene que hacer saltar la frontera física. Por ello, las capitalidades que se van a generar en el lado español, como Bilbao-San Sebastián, Navarra, Zaragoza-Huesca, Barcelona-Tarragona y Girona, se pueden hacer con todas las ciudades francesas, si hablamos con globalidad, si hablamos de los Pirineos como un hecho genérico. Nuestro grupo pide la aceptación de esta enmienda para que la propuesta tenga al menos el refuerzo de la voluntad de todos los vecinos de esta cordillera y para que los Pirineos sean la base del entendimiento. Sabemos que los túneles de Somport o todos los túneles que está pidiendo el señor Labordeta son necesarios y han de formar parte de una permeabilización general de los Pirineos. Por ello entendemos que en este nivel de las negociaciones no tenemos que hacer proposiciones coyunturales, sino proposiciones de más calado. Él ya ha dado las pistas en este tema y estamos absolutamente abiertos para que salga hoy de aquí el más amplio consenso en torno a esta permeabilización, a la cual supongo que nadie dirá que no, más bien todos los afectados y el resto del Estado darán su voto favorable.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Grau.

A continuación, para turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Muchas gracias, señor presidente.

Mi grupo va a votar favorablemente esta moción que ha presentado el señor Labordeta en nombre de su grupo. Son muchos los años en los que los que estamos en esta Cámara e incluso los que hemos tenido alguna responsabilidad en la Administración años atrás hemos oído reiteradamente el deseo que tenía Aragón, concretamente Huesca, de llegar al otro lado del Pirineo francés, a través de Jaca, con el túnel de Canfranc. El currículum histórico que han mantenido las fuerzas vivas aragonesas nos llevan a darle nuestro apoyo. Si el señor Labordeta acepta alguna cuestión de las enmiendas que han presentado los grupos Catalán e Izquierda Unida, nosotros no tenemos nada que decir. Aceptamos plenamente la decisión final. Sepa, señor Labordeta, que mi grupo le va a apoyar. Algunas de las razones que se han expuesto están reflejadas en debates que hemos tenido en esta Cámara legislaturas atrás y en la propia exposición que ha hecho el señor Labordeta. Para solucionar los problemas ecológicos y de congestión que puede producir en un futuro el túnel de Somport, es necesario que el ferrocarril de Jaca por Canfranc se pueda realizar de una vez por todas y permita esa permeabilidad con el lado francés del Pirineo y, por supuesto, del lado francés con el lado español. Para unas economías de escala, es legítimo, necesario e imprescindible que este problema se solucione de una vez. Cuando uno visita Jaca y ve aquella estación, retrocede en los lustros del calendario y se encuentra ante una verdadera joya del romanticismo de la arquitectura y de la ingeniería de las estaciones de ferrocarril. Esperemos que algún día los raíles pasen definitivamente al otro lado. Por ello, nuestro voto, con toda sinceridad, será favorable.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Mardones.

Por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV), tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor presidente, señorías, debatimos hoy, a propuesta del señor Labordeta, del Grupo Parlamentario Mixto, una moción que de entrada suscita en mi grupo una gran simpatía. Se trata de una moción sobre la necesidad de permeabilizar el Pirineo, concretamente en los términos de Aragón, procediendo a poner en marcha una serie de actuaciones que el diputado aragonés detalla en su moción. Somos gente reiterativa, decía usted, señor Labordeta, con ocasión de la interpelación urgente de la que trae causa la moción de hoy. ¿Qué otro remedio nos queda a la gente fronteriza —pensaba yo— y máxime —me decía también a mí mismo— cuando es el caso que a las fronteras políticas, que tanta incomunicación han generado en la historia y hoy todavía siguen generando, hay que sumarle grandes dificultades físicas, orografías difíciles, como es el caso en los Pirineos? ¿Qué difícil es atravesar y

permeabilizar fronteras políticas cuando además hay fronteras físicas, como las que usted tan bien conoce!

El señor Labordeta recordó en esta Cámara el pasado día diversos acontecimientos históricos que reflejan esta realidad, esta falta de permeabilidad. Todos los territorios fronterizos podríamos aludir a otros muchos hechos históricos. Los Estados, como usted sabe bien y como es conocido y reconocido por todo el mundo, han hecho de los territorios fronterizos no espacios permeables de convivencia y contacto, sino más bien todo lo contrario; había que defenderse de los vecinos extranjeros y había que ponerles obstáculos para que no vinieran, cuantas más dificultades mejor. Eso son y han sido las fronteras.

La Comunidad Europea, prácticamente desde el primer momento, desde el momento en que empezó a abordar la política regional fue consciente de este punto y lanzó iniciativas que intentaban promocionar espacios transfronterizos, que intentaban promover infraestructuras de comunicación y proyectos de colaboración transfronteriza; por cierto, con escasísimo apoyo por parte de los Estados. Los Estados hoy todavía se atienen con mucha mayor dedicación y vocación a la defensa de esos intereses que llaman nacionales, y que lo son, pero desde una determinada interpretación y no, desde luego, desde una concepción de quienes quieren construir una Europa económica, social y política común. En muchos casos, prefieren todavía, en nombre de esos intereses, que, insisto, llaman nacionales, pero lo son desde una determinada interpretación, que los espacios fronterizos vivamos a espaldas unos de los otros, que no nos miremos a la cara, que no hablemos, que no vayamos al otro lado y que no vengan del otro lado. Seguro que usted, señor Labordeta, y todos los aragoneses podrán aportar ejemplos sobrados de lo que yo estoy diciendo; ejemplos, por cierto, muy variopintos.

También este diputado podría aportar ejemplos de su propio entorno, que también es transfronterizo. No está en mi ánimo, pero permítame un ejemplo paradigmático por lo que a nosotros se refiere. Si usted, señor Labordeta, o cualquiera de los diputados, ha intentado pasar y ha pasado la frontera entre Francia y España por la autopista A-8, verán que ahí donde dicen que ya no existe una frontera hay todavía garitos inservibles que son auténticas cicatrices de cosas que antes, por lo visto, tenían una utilidad. Hoy no la tienen, pero siguen ahí, como testimonio de unas historias que se resisten a desaparecer. Y, usted lo sabe muy bien, señor Labordeta, somos los que vivimos ahí, a caballo de las fronteras, quienes vamos a tener que luchar para permeabilizarlas. Y hace usted bien, por lo mismo, en plantear estas iniciativas y en ser reiterativo y exigir al Gobierno que actúe en algo que, aunque a veces suele parecer lo contrario, justamente es a él a quien le corresponde hacerlo. Va a contar usted, señor Labordeta, con nuestro apoyo; con nuestro apoyo entusiasta incluso; con nuestro apoyo sincero y entusiasta, le sirva mucho o le sirva poco, que eso es otra historia. No le oculto que se trata también en alguna proporción de un apoyo interesado, no directamente,

porque la moción dice lo que dice, pero quienes vivimos en eso que se llama el lado oeste de los Pirineos, los vascos —como usted sabe, a uno y otro lado de la frontera—, estamos altamente interesados en que el Estado, en el ámbito de sus competencias, se acerque a los Pirineos, a todos los Pirineos, desde el extremo este hasta el extremo oeste o desde el extremo oeste hasta el extremo este, con esta visión de permeabilidad, de buscar contactos y de buscar ámbitos de convivencia compartida.

Usted plantea diversas iniciativas. Hemos observado que las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) dicen que sería bueno que este análisis que usted hace de una determinada parte de los Pirineos se hiciera del conjunto. Personalmente este diputado piensa que sería bueno. Sería bueno, en definitiva, que nos pusiéramos en línea con la ponencia que todavía en fecha reciente, por iniciativa de senadores de mi propio grupo, se ha puesto en marcha en la Comisión de Fomento del Senado para el estudio de infraestructuras, comunicaciones y desarrollo del Pirineo, de todo él. Porque es mucho lo que hay que estudiar, pero sobre todo es mucho lo que hay que hacer, por un lado, a través de iniciativas que hagan eso que hasta ahora ha sido tan difícil de hacer, algo a lo que los Estados han estado tan reticentes, como he insistido a lo largo de mi intervención, de forma que le apoyaremos. Desearíamos que esta iniciativa, que puede perfectamente limitarse en este momento al ámbito de Aragón, se extendiera al conjunto de los Pirineos y de una vez por todas nos creyéramos de verdad que estamos construyendo una Europa económica, social y política sin fronteras, ni políticas ni económicas ni sociales y, en la forma en que podamos, tratando también de evitar que las fronteras físicas nos lleven a procesos de incomunicación.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señor Beloki.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señor presidente, señores diputados, nosotros apoyaremos sin ningún matiz la propuesta de Chunta Aragonesista. Sin embargo, en la conexión con Europa tenemos la sensación de que hemos llegado tarde. En carreteras y autovías nos encontramos con que en estos momentos existen enormes reticencias por parte del Gobierno francés, que son un reflejo del estado de opinión de los valles pirenaicos en la vertiente francesa, cuestión que ya se está planteando en la vertiente sur. Estamos pendientes de la declaración de impacto ambiental de autovías en el Pirineo y vemos cómo está surgiendo la oposición no tan solo de la gente de los valles, sino que también hay muchas dudas sobre cuál será la declaración de impacto ambiental del Ministerio de Medio Ambiente. A nivel ferroviario, tenemos que bajarnos de un cierto sueño, de una utopía. Ni los

pasos del actual trazado de Canfranc ni el de la Poblana ni el de Puigcerdá pueden ser reformados debido a sus radios de curvas y por sus pendientes para que en un futuro sean ejes transpirenaicos. ¿Se imagina alguien un eje transpirenaico en un túnel helicoidal? En un alarde de realismo estos pasos que se firmaron en el convenio con Francia en 1910 supusieron un gran paso adelante, pero esos cinco pasos ferroviarios fronterizos que se establecieron en 1910 hoy día no pueden actuar como ejes transfronterizos. En el diseño ferroviario de la alta velocidad permeabilizar el Pirineo central es una absoluta necesidad.

Nos preocupa cuáles son los compromisos que no hemos podido obtener en el convenio de concesión a 50 años que firmó el anterior Gobierno para la concesión del túnel de La Junquera. Quisiéramos saber (aunque no está aquí la ministra de Fomento) si esa concesión en su letra pequeña pone de manifiesto que no se realizarán modificaciones sustanciales ni nuevos pasos ferroviarios transfronterizos en Cataluña. Quisiéramos saber si esto se extiende también a Aragón, porque nos llenaría de preocupación. Apoyamos lo que se ha llamado el Vignemal ferroviario y esta autovía Valencia-Zaragoza-Somport. Ojalá vencamos la resistencia del Gobierno francés y la población de los valles nortes para hacer una comunicación rápida y fluida hasta Pau. Ojalá no hayamos llegado tarde a esta Europa porque muchos gobiernos solo han pensado en el kilómetro cero y en la España radial.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Andreu. Grupo Parlamentario Popular, señor Lanzuela.

El señor **LANZUELA MARINA**: Señor presidente, señorías, hace unos días seguí la inocua interpelación que el diputado del Grupo Mixto, señor Labordeta, hizo a la ministra de Fomento. En el peculiar relato de lo que había sucedido en los últimos años con las infraestructuras que nos ocupan el señor diputado aseveraba (abro comillas): El señor Álvarez-Cascos se dedicó a marchante de cuadros y de todo aquello no quedó nada. En mi opinión, señor Labordeta, muy mal en las formas, pero todavía peor en el fondo. Me explicaré. Dejando a un lado, porque no tendríamos tiempo, el Portalet y Bielsa, tres son las grandes apuestas de carácter estatal y europeo que nos han ocupado y muy especialmente al Gobierno anterior: en primer lugar, la autovía Somport-Sagunto; en segundo lugar, el ferrocarril de Canfranc, y en tercer lugar, la travesía central pirenaica por ferrocarril. Usted a veces cuenta aquí la historia como le viene bien, pero hay algunos que nos la sabemos porque entre otras cosas la hemos vivido y hemos visto los hechos. En las opiniones lógicamente le respetaré siempre, como espero que a la inversa, pero los hechos no me los intente cambiar. ¿Qué es lo que había en el año 1996? Autovía Sagunto-Somport nada. Viene aquí el señor presidente hace unos días y le dice a usted, y usted se queda tan

pancho, que a final del año 2005 la autovía en los tramos Sagunto-Teruel, Teruel-Zaragoza estará en obras o en servicio; ya lo sabemos, pero ni él ni su Gobierno han hecho nada. Estaban todas las obras en manos de las empresas adjudicatarias y ellas son las que entregarán en muy poco tiempo la autovía, por cierto, empezada en 1997, en esos dos tramos de los que presumió el otro día el señor presidente y estamos en el 2005. Los ingenieros de Caminos dicen que se necesitan al menos 10 años para estos proyectos. ¿Que el Gobierno anterior, que es el que la hizo, se equivocó en un año en la entrega? Bendito año. Ojalá el Grupo Socialista, que está sentado a su lado, cumpliera con la promesa que hizo en las elecciones pasadas de llevar el AVE Madrid-Teruel directamente, al que, por cierto, usted presentó una iniciativa, pero no sé si la ha retirado o es que no la quiere defender.

En segundo lugar, el ferrocarril del Canfranc. No puede usted decirle al señor Álvarez-Cascos, esa indelicadeza, por hablar eufemísticamente, del otro día. Después de que usted, con el señor Acín y el señor Morlán, en representación de más de 300 diputados, presentara aquí una iniciativa, que apoyamos, se pudo comprobar que lo que apoyamos se quedó después corto con lo que el señor ministro hizo. Hoy desde Zaragoza a Huesca va usted, voy yo y va cualquiera de los que estamos aquí en alta velocidad; no se nos había pasado ni por la cabeza esa idea. **(El señor vicepresidente, Vilajoana Rovira, ocupa la Presidencia.)** Hoy está Zaragoza-Huesca en alta velocidad y el resto de Huesca en el ancho internacional; estaba todo en el Boletín Oficial del Estado cuando se fue el señor Álvarez-Cascos para iniciar las obras.

Respecto al túnel (lo explicó un poco la ministra), que estaba parado desde el año 1970, el señor Aznar, como presidente del Gobierno, lo llevó el asunto a dos cumbres, lo defendió y consiguió un pacto con el Gobierno francés para que en el 2006 estuviera reabierto el túnel del Canfrancero. ¿Qué es lo que ha pasado desde que se fue el señor Aznar? Yo no lo sé y me gustaría que me lo explicaran. ¿Qué es lo que pasa al otro lado con los incumplimientos franceses? El Gobierno tendrá algún tipo de responsabilidad porque es el que tiene la responsabilidad de las relaciones con Francia. Respecto a la travesía central, algunos también la conocemos muy bien, incluso el que le habla, señor diputado, presentó ante el Gobierno español y posteriormente ante las autoridades de Bruselas el proyecto; un proyecto muy claro y que recibió muchos apoyos incluidos los de los representantes franceses. Recuerdo muy bien que en 1998 nuestro presidente, que en este momento no está, era comisario y fue testigo de la puesta en marcha de un proyecto que después, a pesar de que ya no estábamos en el Gobierno de Aragón (por cierto, después de haber ganado las elecciones), se atascó, aunque lo recobró el Gobierno de la nación y nuestra eurocomisaria doña Loyola de Palacio consiguió incluirlo en un proyecto prioritario en la red transeuropea de comunicaciones.

El año pasado en unas fechas muy delicadas la prensa regional y nacional publicó que el Pleno de la Eurocámara apoyaba por unanimidad que se acelerase el Vignemal y lo ponía como objetivo prioritario. Hoy, después de más de un año, estamos discutiendo si se llama Vignemal. He visto ahora mismo una enmienda que lo llama Vignemal; usted dice que a ver si lo definimos, pero hay que venir un poco más definido después de ocho años que llevamos con esto. Desde luego lo que me deja impresionado, señor Labordeta, es que esta tarde ha votado usted en contra de una iniciativa que ha presentado el Grupo Popular que iba más allá de lo que usted ha presentado en esta moción. Ha votado usted en contra y, sin embargo, ha votado una iniciativa del Grupo Socialista con Esquerra Republicana diciendo que apoya el eje por Cataluña y que según la prensa de estos días, nacional y regional, es un eje que rivaliza, dicen, con la travesía central pirenaica.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Vilajoana Rovira): Señor Lanzuela, tiene usted que terminar.

El señor **LANZUELA MARINA**: Muchas gracias, señor presidente. Enseguida termino.

Cada cual sabrá qué es lo que está haciendo, pero usted hoy ha votado una cosa y la contraria. En cualquier caso, han citado (la ministra lo hacía el otro día) la cumbre hispanofrancesa de 7 de diciembre último, en la que, según la ministra, se había conseguido todo. Pues bien, la prensa regional y la gente que ha seguido estos temas sabe que aquello ha sido un fiasco, hasta tal punto que después de muchos problemas el presidente de la Diputación General de Aragón en las Cortes de Aragón, contestando en una comparecencia a don Gustavo Alcalde, le dice literalmente (abro comillas): Estoy defraudado, decepcionado, sorprendido (qué más adjetivos quiere que le ponga) por los resultados de aquella cumbre. Ahora viene la ministra a contarnos las maravillas que nos trajo aquella cumbre. Señor Labordeta, en relación con estas cuestiones (usted fue testigo de excepción en su día), cuando en su día tuvimos que hablar en serio de esto nos pusimos de acuerdo y hablamos, pero en este caso no han hablado con nosotros, ni los que han presentado las enmiendas (yo me he enterado hace un minuto) ni usted tampoco, ni de la interpelación ni de la moción. Ya sé que seguramente piensa que no le somos necesarios, allá usted, pero tampoco sé si va a aceptar las enmiendas o no. No puedo fijar mi posición porque las dos enmiendas que le han presentado hoy cambian en buena forma la moción.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Vilajoana i Rovira): Señor Lanzuela, concluya.

El señor **LANZUELA MARINA**: Si usted las mira bien, cambian la moción y no sé si las va a aceptar o no; seguiremos escuchando. En cualquier caso, le pediría que cuando tenga alguna iniciativa en relación con la

cual crea que nosotros podemos serles útiles, en primer lugar, sea respetuoso con el pasado reciente y, en segundo lugar, puede contar con nosotros para hacer cosas serias. Lo que ha hecho usted esta tarde a mí al menos (le doy mi sincera opinión) me ha parecido muy poco serio.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Vilajoana Rovira): Tiene ahora la palabra para fijar su posición, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Becana. **(Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.)**

Señores diputados, somos pocos; estemos en calma. Señor diputado, tiene usted la palabra.

El señor **BECANA SANAHUJA**: Gracias, señor presidente.

Señorías, es cierto que en la Europa que camina a una velocidad de crucero hacia el mayor espacio político de libertad y bienestar de toda su historia los Pirineos, como se ha comentado hoy, constituyen la última frontera física que dificulta la circulación de personas y bienes entre los europeos que vivimos en Portugal y en España y los que viven en el resto de los Estados de la Unión. En el marco de este espacio de libertad las personas hemos aumentado nuestra movilidad, de la misma forma que el desarrollo del mercado interior ha multiplicado en pocos años de forma inimaginable el intercambio de mercancías. Los tráficos de personas y mercancías entre la península Ibérica y el resto de Europa crecen año tras año de forma exponencial. Ahora mismo nadie es capaz de establecer en qué momento pueden quedar saturados los pasos existentes, al tiempo que existe una preocupación común por poner en marcha nuevos corredores internacionales. Hoy, señorías, estamos hablando en esta Cámara de las comunicaciones transpirenaicas de la parte de la cordillera que transcurren por Aragón y la situación en Aragón es variada. Por un lado, se encuentran los pasos carreteros de Portalet y de Bielsa, con un problema de conservación, especialmente en la vertiente francesa, que los hace particularmente sensibles a la dura climatología invernal, provocando cierres periódicos por parte del gobierno en España el Partido Popular o el Partido Socialista. De otro lado, se encuentra el paso por el túnel de Somport, concebido como una carretera internacional de alta capacidad con un ritmo de obras muy diferente en la vertiente española, que no se inició precisamente en la época de José María Aznar, que se ha desarrollado prácticamente en forma de autovía desde Sagunto hasta Monrepos, pero en la vertiente francesa apenas se han puesto en marcha algunas variantes de población. Problemática similar es la que representa la comunicación ferroviaria por Canfranc, en la que España ha comenzado la modernización de la vía hasta la frontera francesa recientemente (con un Gobierno socialista); se ha licitado la variante ferroviaria de la ciudad de Huesca, pero Francia apenas ha avanzado en la reapertura de la línea

cerrada hace ya más de 30 años. Finalmente, por lo que respecta a Aragón, el Plan Estratégico de Infraestructuras Terrestres español y la planificación estratégica francesa contemplan la conexión de Zaragoza con Francia mediante una vía ferroviaria de alta capacidad que atravesaría el Pirineo central mediante un túnel de baja cota con un trazado a definir por ambos Estados. Esta conexión ferroviaria por el Pirineo central está incluida ya en los proyectos de redes europeas que desarrollará la Unión Europea en los próximos años. En todas estas comunicaciones transfronterizas, que una por una han vivido sus propias vicisitudes a lo largo de la historia reciente, está trabajando el Ministerio de Fomento; lo está haciendo abordando los proyectos en las cumbres bilaterales hispano-francesas, estableciendo grupos de trabajo específicos para cada proyecto, incluyendo en la planificación nacional las obras y los proyectos que son de competencia estatal y requiriendo de las autoridades francesas la conservación y la modernización de sus conexiones con España para que los ejes internacionales tengan continuidad entre ambos países. En estos momentos está en estudio la firma de un protocolo hispano-francés para la gestión de casos de crisis como los que han provocado el cierre de algunas de las carreteras de las comunicaciones transfronterizas durante este invierno. Ciertamente es que el empeño español por permeabilizar el Pirineo no se ha visto correspondido en los ritmos por los diferentes gobiernos franceses, quizá con la única excepción de la ejecución del túnel internacional de Somport, pero cierto es también que sin la concurrencia francesa la finalización de estos ejes transfronterizos resultará a todas luces imposible. Hemos oído voces acusando al Gobierno de España de tibieza en los planteamientos con el Gobierno francés. Hemos llegado incluso a oír propuestas tan aguerridas como disparatadas para reclamar determinadas cantidades económicas en concepto de daños y perjuicios por el cierre temporal de algunos pasos fronterizos; voces que provienen de quienes representan a un partido político que, teniendo la responsabilidad de gobernar España en los últimos años, giró la espalda a Europa para abrazarse a una aventura bélica promovida por el presidente de los Estados Unidos, el amigo americano con el que compartió fotografía de gloria en las Azores el entonces presidente de España, don José María Aznar. **(Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.)** Señorías, ni la política exterior de don José María Aznar fue buena para impulsar los proyectos que compartimos con Francia ni las voces que ahora nos quieren volver al enfrentamiento son buenas consejeras para los intereses de España y mucho menos para los intereses de Aragón. **(Aplausos.)** Nuestro grupo es más partidario de trabajar en una posición positiva como la que nos presenta en la moción el diputado Labordeta, instando a continuar un trabajo que por fuerza debe ser conjunto con el Gobierno francés para materializar cuanto antes la permeabilización del Pirineo que haga posible físicamente lo que ya es posible políticamente

en la Unión Europea: la libre y fluida circulación de personas y bienes. Por este motivo el Grupo Parlamentario Socialista no ha presentado enmiendas a esta iniciativa del señor Labordeta y por este motivo nuestro grupo sí tiene claro, señor Lanzuela, les anticipo, que va a votar a favor.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Vilajoana Rovira): Señor Labordeta, tiene la palabra para aceptar o rechazar las enmiendas.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Señor presidente, no voy a aceptar ninguna enmienda. Querría solamente decir que yo todavía no he dicho: José María Aznar, utilízanos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Vilajoana Rovira): Gracias, señor Labordeta.

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC), SOBRE LA POLÍTICA GENERAL DEL GOBIERNO EN RELACIÓN CON LAS TORTURAS Y MALOS TRATOS EN LOS CENTROS DE DETENCIÓN. (Número de expediente 173/000069.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Vilajoana Rovira): Entramos en la moción consecuencia de interpelación urgente del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Cataluña sobre política general del Gobierno en relación con las torturas y malos tratos en los centros de detención.

Tiene la palabra para la defensa de la enmienda, por un tiempo de siete minutos, el señor Cerdà, de Esquerra Republicana.

El señor **CERDÀ ARGENT**: Señor presidente, señorías, la tortura es una violación bárbara de la dignidad y de los derechos de las personas. No hay ninguna causa política, ni militar, ni religiosa, ni de ningún tipo que la justifiquen. No son mis palabras; son las del secretario general de la ONU, el señor Kofi Annan, pronunciadas el 28 de junio del 2004, el Día Internacional contra la Tortura.

Organizaciones como la que integra la Coordinadora estatal de solidaridad con las personas presas, organización conformada por más de 170 colectivos de todo el Estado, son un referente en la defensa sin cuartel de los derechos fundamentales de las personas reclusas, en la sensibilización social y en la denuncia de transgresiones y violaciones de derechos humanos en las cárceles y en otros centros de detención y de custodia. La propuesta política y social que ofrecemos a todos los grupos parlamentarios se sintetiza en la moción consecuencia de interpelación que presentamos. Esta propuesta ha sido fruto de una reflexión y debate interno donde se reflejan las propuestas y trabajos de la Coordinadora para la