

para que nadie se sienta aludido, que a la próxima Mesa y Junta de Portavoces voy a llevar una propuesta de resolución sobre el turno de explicación de voto, para que sea eso, un turno de explicación de voto, y no reabrir..., no ya continuar, sino reabrir los debates. Y lo digo en beneficio de los grupos parlamentarios, de todos, y creo que un poquito más de los grupos de la oposición.

En fin, vamos a continuar con el Pleno. Y llega el punto 10: debate y votación de la proposición no de ley 74/10, sobre la línea de ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Pau, en el cuarenta aniversario de su cierre, que presenta Chunta Aragonesista.

El señor Fuster, que ya está en la tribuna, tiene la palabra.

**Proposición no de ley núm. 74/10, sobre la línea de ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Pau en el 40.º aniversario de su cierre.**

*El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA:* Gracias, presidente.

Señorías.

Hace apenas unos días celebrábamos o, por mejor decir, conmemorábamos o recordábamos que son ya cuarenta años los que el ferrocarril internacional del Canfranc permanece cerrado. Cuarenta años que se cumplían el 27 de marzo (hace, por tanto, apenas unos días), motivo por el cual planteamos esta iniciativa parlamentaria que ahora tenemos oportunidad de defender y de debatir.

Cuarenta años. Y la primera reflexión es que dentro de un año, para estas fechas, hará más tiempo, llevará más tiempo cerrada, cuando cumpla cuarenta y uno, que el tiempo que estuvo abierta desde su inauguración, en los tiempos de Alfonso XIII.

Quiere esto decir que, evidentemente, esta reivindicación histórica, largamente reclamada por la sociedad aragonesa, no estamos consiguiendo llevarla a término, no estamos dando respuesta a la ciudadanía aragonesa. De ahí que ante esta Cámara, que está tan acostumbrada a tomar acuerdos, casi siempre unánimes, sobre esta infraestructura y sobre esta reivindicación, planteemos una iniciativa en la que, como hicimos ya la última vez, intentemos concretar alguna propuesta más para pasar de las musas al teatro, para pasar de las palabras a los hechos e intentar ayudar realmente a dar una respuesta a esta reivindicación.

Si el 4 de noviembre de 2009, en el debate de la última proposición no de ley, esta Cámara acordó impulsar y recabar directamente actuaciones y, sobre todo, solicitar que la reapertura de la línea, junto a la travesía central del Pirineo, fueran dos de los objetivos prioritarios de la presidencia española de la Unión Europea, de este primer semestre de 2010, hasta la fecha no me consta que lo hayan sido. Ojalá me equivoque y ojalá, en lo que queda de presidencia, el Gobierno central adopte alguna acción que demuestre que esto ha sido una prioridad en esta presidencia; pero lo cierto es que, hasta ahora, no nos consta que haya sido así.

Si acordábamos eso como novedad importante además de ratificarnos en los compromisos de siempre, ahora queremos plantear también, con motivo de

este aniversario o de esta conmemoración de esta fecha de su cierre, queremos plantear también alguna cuestión novedosa o alguna cuestión concreta y específica que permita avanzar, como digo, en esta reivindicación, y no es otra que esta obra, esta actuación, que ya no es de interés europeo, porque una cumbre hispano-francesa nos lo dio y otra nos lo quitó, porque se decidió que pasara a ser de interés interregional, aunque interregional de dos regiones desde el punto de vista del concepto europeo de región, dos regiones, española una y francesa otra, y, por tanto, internacional en cualquier caso, aunque no de carácter europeo, lo que queremos es que forme parte también de la agenda del orden del día de la próxima cumbre hispano-francesa.

Una cumbre hispano-francesa, la de Santander, impulsó el Canfranc y pareció dar respuesta definitiva al problema, y otra cumbre (creo que fue la de Perpignan, unos seis años después) redujo la infraestructura al interés interregional y, por tanto, cerró la vía de la solución. Una cosa la hizo un Gobierno, otra cosa la hizo otro Gobierno; en unos casos gobernaban en unas instituciones unos partidos, en otros, otras. No quiero entrar ahora en ese debate, pero lo cierto es que estamos donde estábamos o peor de lo que estábamos, de ahí que planteemos alguna consideración más en esta iniciativa.

Precisamente, después de aprobarse, en el mes de noviembre, esa iniciativa, pocos días después se presentó públicamente el estudio del CESA (el Consejo Económico y Social de Aragón, cuyo presupuesto, como sus señorías conocen, aprobamos en esta Cámara y, por tanto, es un presupuesto público, del presupuesto de la comunidad autónoma) y planteó unas conclusiones que vienen a decir lo que apuntábamos, precisamente, en algunas iniciativas anteriores, y es que la reapertura es, técnica y económicamente, viable (el documento o el informe se llamaba precisamente así: *Posibilidades y viabilidad para la reapertura del Canfranc*): habla de un coste económico asumible (si incluyéramos la electrificación completa de todo el trazado, un importe de cuatrocientos siete millones de euros), relativamente modesto comparado con otras infraestructuras y, desde luego, con otras aventuras, de las que hoy mismo hemos hablado en esta Cámara, que superarían esta cifra; coincide en la importancia de considerar esta vía como una línea internacional, con independencia de ese carácter transeuropeo del que hablábamos; considera también el carácter estratégico que supone unir el puerto de Valencia con la plataforma logística Plaza, en Zaragoza, con el Atlántico francés, con Burdeos, y, sobre todo —y lo digo porque también lo hemos incluido en la propuesta, en la parte dispositiva de la iniciativa, para ser aprobado—, considera el Canfranc —leo literalmente— como «un primer paso imprescindible para que en el futuro pueda hacerse realidad un proyecto como el de la travesía central ferroviaria por el Pirineo».

Digo esto porque parece que a algunos les gustaría más soltar los pájaros que se tienen en la mano para intentar cazar alguno de los ciento que van volando muy lejos y a los que es difícil, realmente, no solo apuntar, sino mucho más cazar. Lo importante, lo factible, lo posible, lo inmediato, lo realista, lo probable incluso, es la reapertura del Canfranc en un corto pla-

zo de tiempo, y lo probable —difícil, pero probable—, en todo caso, a largo plazo, es la travesía central del Pirineo. Y esta, la travesía central, necesita de los hábitos, de las costumbres, para generar los propios tráficcos, etcétera, de mercancías, también de pasajeros, necesita de la reapertura del Canfranc para poder tener sentido su propia reivindicación.

Por eso decimos —dice el informe del CESA y compartimos nosotros, y creo que la Cámara— que es imprescindible el uno para poder conseguir el otro objetivo, que, evidentemente, es de mayor calado, pero que es aún a mucho más largo plazo.

Si tenemos en cuenta que en estos momentos se está trabajando en Francia, si tenemos en cuenta que el tramo Olorón-Bedous estaba previsto en principio para 2011 (parece ser que puede ser en 2012 cuando esté finalizado), un compromiso político del presidente de Aquitania que se está llevando a la práctica, que se está cumpliendo, y que ha habido un nuevo Gobierno en estos momentos en Francia y en esta región, en la región de Aquitania, que va a durar para los próximos seis años y que es claramente partidario (porque está conformado por una coalición entre socialistas y verdes y occitanos), que es firmemente partidario de esta reapertura, y ese Gobierno, en los próximos seis años, tomará la decisión de acometer el siguiente tramo, que son los últimos treinta kilómetros entre Bedous y la frontera española, y el propio Canfranc, es decir, tenemos la posibilidad real y cierta y la voluntad francesa, que es lo que no ha habido durante estos casi cuarenta años pasados, tenemos la voluntad francesa de reabrir la línea, sería clamoroso que llegaran, que se arreglaran, que se llegara hasta el Canfranc desde Francia con la línea en condiciones y que nosotros aquí no hubiéramos cumplido con nuestros deberes, que no hubiéramos hecho lo que tenemos que hacer.

Todo eso es lo que queremos plantear y lo que queremos acordar en esta proposición no de ley que sometemos a su consideración.

Y en ella se dice que, coincidiendo con esta conmemoración, conscientes de esta importancia y en coherencia con todos los acuerdos que ha habido, con la apuesta por la logística, etcétera, lo que planteamos, por un lado, es el impulso y los apoyos para la rehabilitación del tramo pendiente en territorio francés (este que acabo de decirles de Bedous hasta la frontera), terminar el que se está haciendo, y las actuaciones necesarias con el objetivo de reabrir cuanto antes la línea, como estrategia previa para poder conseguir ese corredor ferroviario de alta capacidad por el Pirineo central.

En segundo lugar, planteamos al Ministerio de Fomento, sobre todo una vez conocidas las conclusiones de este estudio del CESA sobre las posibilidades y viabilidad de la reapertura, que culmine la modernización de toda la línea entre Huesca y Canfranc, compromiso que existe, pero que está pendiente y que no está desarrollándose, ni con mucho, en los ritmos necesarios para poder converger con los franceses si estos continuaran al ritmo actual que está teniendo en el tramo entre Olorón y Bedous.

Y por último, la cuestión a la que les hacía referencia, y no menos importante: queremos que se solicite por parte del Gobierno de Aragón que los gobiernos español y francés incluyan la reapertura del ferrocarril del

Canfranc en el orden del día de la próxima cumbre hispano-francesa, la próxima cumbre bilateral, atendiendo a criterios estratégicos de eficiencia y sostenibilidad, criterios que hemos compartido todos en esta Cámara.

Ese es el sentido de la iniciativa que les planteamos.

Muchas gracias.

*El señor PRESIDENTE:* Gracias.

Hay una enmienda presentada conjuntamente por los Grupos Socialista y del Partido Aragonés, que puede ser defendida.

Empezaremos por el Grupo Parlamentario del Partido Aragonés. Tiene la palabra su representante.

*El señor diputado FERRER GÓRRIZ:* Muchas gracias, señor presidente.

Comparezco en nombre del Partido Aragonés para fijar la posición con respecto a la proposición no de ley 74/2010, y ya le anuncio que, por parte de nuestro grupo, junto con el Partido Socialista, hemos presentado una enmienda, que después se ha transaccionado, en aras de que acuerdos que en esta Cámara se han tomado, prácticamente siempre, por unanimidad se sigan produciendo por esa unanimidad, porque creo que es bueno de cara al objetivo común que todos buscamos, que es lo que, en esencia, dice la proposición presentada por Chunta Aragonésista.

Coincido también con el proponente de esta iniciativa en que es una buena ocasión este cuarenta aniversario, que se ha cumplido el día 27 de marzo, del cierre de la línea ocasionado por el hundimiento del puente de l'Estanguet. Y es una buena ocasión —repi-to— para que la Cámara tome en consideración otra vez una iniciativa, por unanimidad a ser posible, que vuelva a poner de manifiesto esta voluntad que, por parte de esta Cámara, se ha mantenido ya en diferentes ocasiones.

Y también coincido en que es una oportunidad en este momento en que la presidencia europea la mantiene el Gobierno de España y que hay un compromiso político con Aquitania de reabrir el tramo Olorón-Bedous en 2011.

Pero ahí sí que quiero decirle que la verdad es que me ha dejado un poco admirado su intervención, porque usted da por hecho, y ojalá sea así, que, una vez en 2011 (si no es en 2011 es en 2012, también lo ha dicho usted), pues se siga exactamente de Olorón hasta la frontera francesa. Eso no está puesto en ningún sitio y eso es, precisamente, lo que buscamos. Usted lo da por hecho (no sé si tiene algún dato más que yo ignora en este momento), pero en ningún sitio está puesto que esta voluntad pueda ser así.

Porque yo creo que, en esta moción que usted presenta, por primera vez reconoce Chunta Aragonésista que el problema no está en el lado español, es decir, no está desde Zaragoza hasta la frontera, sino que, precisamente, el problema está en la parte francesa, que es donde no se ha sido capaz hasta este momento, y es lo que hemos pretendido en esta Cámara —repi-to— en numerosas ocasiones y por unanimidad: que se produzca el acercamiento de esta parte del ferrocarril francés.

En ese aspecto, yo creo que la Cámara se ha manifestado por unanimidad en numerosas ocasiones, y no

quiero recordar que en la parte española, en la parte de Zaragoza a Canfranc y, sobre todo, de Huesca a Canfranc, se han hecho inversiones, se han hecho modificaciones de línea, se ha estado actuando, se está manteniendo la línea, se está subvencionando el déficit de explotación... Es decir, por parte española, por parte aragonesa, porque muchas de estas acciones son hechas por parte del Gobierno aragonés, se está cumpliendo con la parte del trato que a nosotros nos toca.

Pero referente a los puntos de la moción, sí que quiero decirle que hay dos cosas muy diferenciadas. En primer lugar, que no se puede mezclar el ferrocarril Zaragoza-Canfranc, o Zaragoza-Bedous o Pau, con el tramo de la travesía central del Pirineo, son dos obras completamente diferentes: la travesía central del Pirineo forma parte del Eje 16 de la Unión Europea (por lo tanto, es una infraestructura paneuropea), en este momento contemplada con estudios, con financiación por parte del Gobierno español, y, sin embargo, la otra línea en este momento no es una línea internacional, en este momento sería una línea nacional, prácticamente a la frontera, pero sin llegar más allá y sin pasar de ese trozo.

Pero, por otra parte, ha hecho usted también mención a lo que es el estudio del CESA (el Consejo Económico y Social de Aragón), en el que coincido que da como posible y como probable la —digamos— rentabilidad de esta línea hasta Pau. Y, naturalmente, nosotros pensamos que es así, pero fíjese en que es toda la línea, no parte de la línea. E insisto en que, por parte aragonesa, por parte española, se está intentando y se está yo creo que logrando, primero, la inversión hasta la frontera y, en segundo lugar, poner de manifiesto y tener en el candelerero ciertos compromisos con el Gobierno francés para que esto pueda ser así.

Por terminar y por decirle cuál es la posición, nosotros pensamos que en este momento tenemos que lograr otra vez la unanimidad, tenemos que seguir insistiendo para que en esas cumbres hispano-francesas siga siendo tema de acuerdo y tema de conversación y, sobre todo, llevar adelante este aspecto, creo que importante, de la línea del Canfranc, y que siga formando parte, junto con el paso por el Pirineo central, de la agenda europea.

En ese aspecto, cuenta con nuestro voto a favor si, naturalmente, acepta esta transacción que le hemos propuesto y que, por parte del portavoz del Grupo Socialista, se leerá a continuación.

Muchas gracias, señor presidente.

*El señor PRESIDENTE:* Muchas gracias, señor Ferrer.

Grupo Parlamentario Socialista. El señor Villarroya hablará a continuación.

*El señor diputado VILLARROYA SALDAÑA:* Gracias, señor presidente.

Señorías.

Subo a esta tribuna para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista en la proposición no de ley 74/2010, relativa a la línea del ferrocarril internacional Zaragoza-Canfranc-Pau, coincidiendo con el cuarenta aniversario de su cierre, y más concretamente para defender la enmienda presentada por los grupos parlamentarios Socialista y del Partido Aragonés y

proponer una transacción al texto que considero más ajustada al histórico de los debates que, año a año, reproducimos en esta Cámara, llevándonos siempre a alcanzar acuerdos unánimes que fortalecen la postura política y representan claramente la voluntad del pueblo aragonés, ciudadanos que justifican nuestra presencia en esta Cámara.

Acuerdos similares al que hoy proponemos se han alcanzado en los debates en Pleno de las proposiciones no de ley 49/08 y 55/08, y también en la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, con la proposición no de ley 216/09.

Efectivamente, en el tiempo, se van consiguiendo avances tanto en los estudios como en la ejecución de las obras, también en las responsabilidades políticas, en este caso tras las elecciones regionales francesas, y en las relaciones institucionales, mediante la creación de órganos de colaboración hispano-franceses y la elaboración de documentos consensuados de forma multilateral entre las distintas administraciones franco-españolas en los distintos niveles de representación territorial.

En cuanto a los estudios, debemos referenciar el presentado el pasado 27 de noviembre por el Consejo Económico y Social de Aragón.

Asimismo, y ya que la travesía central del Pirineo es parte del Eje 16 de la Red transeuropea de transportes y está dentro del catálogo de prioridades de la Unión Europea, nos hace insistir en que la línea ferroviaria de Canfranc y la travesía central del Pirineo son dos proyectos complementarios, tanto en el tiempo como en el espacio.

Si estamos de acuerdo en que la dificultad principal se sitúa en el lado francés, gana en mérito el esfuerzo para la participación en la comisión cuatripartita para la reapertura, comisión ya constituida y formada por las regiones de Aquitania, los gobiernos francés y español y la Comunidad Autónoma de Aragón.

También debemos reconocer el trabajo que viene realizando la Fundación Transpirenaica, donde participan los agentes sociales.

En cuanto a la complejidad técnica, debemos hablar del trazado y la necesidad del túnel de sierra Caballera, en el que se ha empezado a trabajar con estudios que determinen su ejecución más adecuada.

Por cuanto se refiere a la ejecución de obras que se continúan en este momento, se acredita de forma clara la voluntad, con el esfuerzo realizado por el Gobierno de Aragón, por mantener la vía en servicio hasta Canfranc, con una aportación de más de un millón de euros al año y la inversión que, desde 2004, el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Aragón han ejecutado, por importe de ochenta y siete millones de euros, para ejecutar obras como la variante de Huesca, la renovación del tramo Caldearenas-Jaca, la renovación de la vía en el resto de los tramos y renovación del material móvil, el estudio informativo de alternativas Huesca-Sabiñánigo y la renovación de la antigua estación de Canfranc y la construcción de una nueva estación internacional.

A la creación de órganos ya me he referido al hablar de la comisión cuatripartita y la Fundación Transpirenaica.

Y sobre la participación consensuada de las distintas administraciones del territorio, puedo decirles que el próximo día 30 de abril los ayuntamientos de la lí-

nea Zaragoza-Canfranc-Pau firmaremos, en el marco de las jornadas organizadas en el Ayuntamiento de Pau, la declaración común para establecer a corto plazo las relaciones ferroviarias franco-españolas entre las ciudades y los territorios de la parte central del Pirineo, mediante la puesta en servicio de la línea Olorón-Canfranc.

Por lo expuesto, y teniendo en cuenta la presentación de la enmienda basada, precisamente, en la propuesta de los grupos del Partido Aragonés y Partido Socialista, y su deriva hacia una transacción que busca una vez más la unanimidad, si así es aceptada, nuestro voto será favorable.

Nada más, y muchas gracias.

*El señor PRESIDENTE:* Intervención de los grupos no enmendantes.

Izquierda Unida, a través del señor Barrena, tiene la palabra.

*El señor diputado BARRENA SALCES:* Gracias, señor presidente.

Señorías.

Cuarenta años hace que ocurrió el incidente que hizo que la vía internacional de ferrocarril del Canfranc dejara de ser internacional, y, bueno, en los últimos quince años han sido reiteradas las ocasiones en las que hemos hablado de la reapertura de la línea.

Este que les habla, incluso, participó en la primera reivindicación que organizó el sindicato Comisiones Obreras subiendo con una máquina de carbón hacia arriba, a pesar de amenazas de bomba y despliegue policial inusitado, nunca supimos si para protegernos o para qué, pero... [rumores], bueno, algo de eso sería. Sí, soy mayor ya, señor Velasco.

Pero quiero decirles con esto que, bueno, pues si ya lo hicimos desde que, evidentemente, era joven y no peinaba canas, vamos a seguir apostando, ciertamente, por la reapertura del Canfranc. Tengo en casa, además, una galería de fotos de las manifestaciones. Algún día las traeré para que vean quiénes están desde siempre y quiénes van cambiando según quién hay en Madrid.

Pero bueno, bien, se trata de insistir una vez más desde esta Cámara. Me gustaría que esta vez fuera de verdad más efectiva y más eficaz que las otras, porque estoy seguro, vistas todas las intervenciones, de que al final va a haber un acuerdo y una vez más va a salir otro pronunciamiento unánime de esta Cámara a favor de la reapertura del Canfranc, con lo cual, bueno, podremos sentirnos satisfechos y satisfechas de que hemos votado una vez más a favor de esa línea tan importante, que decimos todos los grupos políticos, a partir de esa línea, que más de un estudio económico ha demostrado su viabilidad, a favor de una línea en la que reiteradamente, sobre todo cuando vienen gentes de Madrid, sean de un partido o sean de otro, se acuerda en la agenda, y yo creo que sus equipos de apoyo siempre dicen: y no se te olvide hablar del Canfranc, que tienes que decir que estamos a favor de él...

Bueno, pues a pesar de todo eso no vamos a perder la esperanza y vamos a votar con confianza, con ilusión, y vamos a reiterar una vez más el compromiso y el apoyo de Izquierda Unida con la reapertura del Canfranc, esperando y deseando que, esta vez, quien

tiene línea directa con Madrid se lo tome en serio y lo consiga.

Gracias.

*El señor PRESIDENTE:* Gracias, señor diputado. Turno del Grupo Popular.

*El señor diputado TORRES MILLERA:* Gracias, señor presidente.

Señorías.

Poco entusiasmo se ha visto en el debate del Canfranc en esta ocasión por parte de los que me han precedido en el uso de la palabra. Debe ser por los tantos acuerdos y las tan pocas obras.

Lo más triste, oyendo a los portavoces de los grupos que sustentan al Gobierno, es que hablaban completamente convencidos de que la culpa de todo lo que pasa en el Canfranc es de Francia, y que España hace perfectamente los deberes y que España cumple todos sus compromisos. ¡Si saben ustedes mejor que nadie, o al menos igual que los demás, que eso no es así!, ¡si lo saben perfectamente!

Todos hemos empezado nuestra intervención recordando que el día 27 de marzo... —no se preocupe, que se lo voy a recordar—, que el día 27 de marzo se cumplieron los cuarenta años del hundimiento del puente de l'Estanguet. Pero vamos a venir un poquito más cerca, señorías.

El Canfranc, el ferrocarril internacional Zaragoza-Canfranc-Pau, desde el año setenta hasta el año 2000 fue languideciendo constantemente: se desclasificó su nivel de mantenimiento, los trenes que empleaba, el número de frecuencias, el número de servicios, no se hicieron inversiones...

Y en 2000, en una cumbre hispano-francesa —y por eso tiene mucho sentido el tercer punto de esta iniciativa, que plantea que haya la exigencia por parte del Gobierno de Aragón al Gobierno de España de que esto figure en el orden del día de la próxima cumbre—, en esa cumbre de 2000 de Santander se decidió reactivar el Canfranc y se habló de una inversión de —entonces se hablaba— trescientos millones de euros.

Y ustedes saben que se empezó, y fruto de ese inicio de inversión fueron las inversiones ferroviarias entre Zaragoza y Huesca, que fueron inauguradas el 23 de diciembre de 2003, y fruto de eso se licitó la variante ferroviaria de Huesca, y fruto de eso se licitaron las redacciones de todos los proyectos entre Alerre y Canfranc, incluido el túnel. Proyectos que, salvo el que ya estaba licitado, que es la variante ferroviaria de Huesca, que estaban licitadas las obras antes de marzo de 2004, siguen en el mismo cajón de cuando entraron en el Ministerio de Fomento en 2004. Y de eso, señorías, solo hay un responsable, que no es el Gobierno francés: es el Gobierno socialista de Rodríguez Zapatero. Ese es el único responsable de que se hayan paralizado las inversiones.

Porque ustedes hablan de la modernización del tramo entre Caldearenas y Jaca, y lo que han hecho es coger aquel proyecto, recortarlo, no modificar el trazado y excluir la electrificación, o sea, la mitad de la mitad de uno de los cinco proyectos. Los otros cuatro proyectos, abandonados por completo.

Y si vamos a mucho más reciente, señorías —porque hay que recordarlo, hay que recordarlo—, en la

cumbre de París de 2008 se acordó que el Canfranc fuera una línea de interés regional, lo que ya se había acordado en la cumbre de 2004.

Por cierto, señorías, a raíz de que la cumbre de Zaragoza de 2004 declarase que el Canfranc era una línea de interés regional, se prometió por parte del presidente Iglesias y del entonces consejero de Obras Públicas, Javier Velasco, que se crearía inmediatamente una sociedad mixta de gestión para el Canfranc (eso se dijo en diciembre de 2004); estamos en abril de 2010 y esa sociedad mixta de gestión todavía no se ha creado, todavía no se ha creado.

Y en la cumbre de 2009 entre España y Francia, señorías, les recuerdo... [rumores], les recuerdo, señorías, que en la cumbre de 2009 que se celebró en Madrid el Ministerio de Fomento español se refirió exclusivamente al corredor mediterráneo.

Y en el Consejo de Transportes de la Unión Europea de 2009, celebrado el 11 de junio, se habló exclusivamente del corredor atlántico y del corredor mediterráneo.

Y en el Congreso y en el Senado, en comparencias del señor Blanco para explicar la política de su departamento para el futuro semestre de turno de la Unión Europea, se habló del corredor mediterráneo y de las autopistas del mar.

Y en la reunión que el 9 de julio —recuerdo, señorías—, el 9 de julio de 2009, en la reunión que el ministro Blanco tuvo con el comisario de Transporte de la Unión Europea para explicarle cuáles iban a ser las prioridades de España en este semestre de turno de presidencia de la Unión Europea, se habló del corredor mediterráneo y la autovía del mar, y además lo ha cumplido, porque esto lo dijo en julio y en noviembre ya salieron en el *Boletín Oficial del Estado* las licitaciones de los primeros tramos de las obras del corredor mediterráneo.

¿Para qué queremos el informe del CESA, señores que sustentan al Gobierno?, ¿para guardarlo en otro cajón como los proyectos? El informe del CESA, prácticamente, recoge las inversiones que se plantearon por el Gobierno del Partido Popular y que ustedes han paralizado. ¿Para qué quieren ese informe? Simplemente, ¿es alguna especie de penitencia que se han puesto ustedes mismos?

Bien, señorías, es imprescindible que Francia se tome en serio esta obra, en eso estamos de acuerdo, pero es imprescindible también que España no abandone los proyectos. Ustedes están utilizando sierra Caballera como excusa, como excusa; les sirvió de excusa para paralizar las obras del Canfranc. Les recuerdo que la ministra Magdalena Álvarez dijo en el Congreso de los Diputados que lo que se había invertido en el Canfranc era despilfarrar dinero público; eso figura en el acta de la sesión del Congreso, dicho por Magdalena Álvarez: despilfarrar.

Y, miren, con todo lo que acabo de explicar, que ustedes saben que es cierto, presentar una enmienda en la que se dice «seguir impulsando y recabando apoyos necesarios para la rehabilitación del tramo pendiente del territorio francés y continuar con las actuaciones necesarias con el objeto de conseguir lo antes posible la reapertura de la línea» es de mucha desfachatez.

Yo espero que el acuerdo final de transacción se parezca, y mucho, a lo que es el texto inicial de la

proposición no de ley, en la que se pide a Francia que actúe, en la que se pide a España que modernice y en la que se pide que figure en el orden del día de la próxima cumbre hispano-francesa que se tiene que celebrar este año 2010.

Desde luego, la enmienda es cinismo puro, y estamos hablando de política.

Muchas gracias.

*El señor PRESIDENTE:* Muchas gracias, señor Torres.

Señor Fuster, ¿puede usted decirnos qué opinión le merecen las enmiendas y qué hacemos con ellas?

*El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA:* Gracias, señor presidente.

Se trata de una única enmienda conjunta, presentada por PSOE-PAR, los grupos parlamentarios, y en sus términos, evidentemente, no la puedo aceptar, porque supondría renunciar al punto tercero, que es la novedad más importante que plantea esta iniciativa. Pero, con el acuerdo de los grupos, hemos buscado un acuerdo y una transacción que, salvo que ahora digan otra cosa, los demás grupos parlamentarios también conocen y, en principio, están de acuerdo, que paso a leer para constancia de sus señorías. La leo completa, porque afecta a los dos puntos; de los tres que había antes, ahora son dos puntos, entendiendo que en el primero se han refundido los contenidos del primero y el segundo anterior.

El texto quedaría de la siguiente manera: «Las Cortes de Aragón, coincidiendo con la conmemoración de los cuarenta años del cierre de la línea del Canfranc y en coherencia con la importancia que, para Aragón y su firme apuesta por la logística, tiene esa línea, instan al Gobierno de Aragón a: 1) Impulsar y seguir recabando los apoyos necesarios para la rehabilitación del tramo pendiente en territorio francés y las actuaciones necesarias para que el Ministerio de Fomento continúe con la modernización de toda la línea entre Huesca y Canfranc, con el objeto de reabrir cuanto antes la línea ferroviaria internacional Zaragoza-Canfranc-Pau como un primer paso imprescindible para poder conseguir un corredor ferroviario de alta capacidad por el Pirineo central». Y un punto segundo: «Solicitar del Gobierno del Estado español la inclusión de la reapertura del ferrocarril del Canfranc y el avance en la travesía central del Pirineo como dos de los asuntos a tratar en el orden del día de la próxima cumbre bilateral hispano-francesa, atendiendo a criterios estratégicos de eficiencia y de sostenibilidad».

Ese sería el texto que someteríamos a votación.

*El señor PRESIDENTE:* Muchas gracias, señor diputado.

No hay oposición al texto ni a la votación en una sola vez de la proposición no de ley 74/10.

Votamos. Finaliza la votación. **Queda aprobada por unanimidad de los presentes.**

¿Explicación de voto?

Señor Fuster, nuevamente tiene la palabra.

*El señor diputado FUSTER SANTALIESTRA:* Gracias, señor presidente.