DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

V Legislatura | Pamplona, 24 de octubre de 2001 | NÚM. 4

COMISIÓN DE ASUNTOS EUROPEOS

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOSÉ RAMÓN URDIÁIN MARTÍNEZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 24 DE OCTUBRE DE 2001

ORDEN DEL DÍA

—— Elección de Vicepresidente.

—— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra para informar sobre las actuaciones realizadas en Burdeos para defender la construcción de una autovía Pamplona-Francia.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 36 minutos.

Elección de Vicepresidente (Pág. 2).

Abre la sesión el Presidente de la Comisión, señor Urdiáin Martínez, y anuncia que se va a proceder a la elección de Vicepresidente mediante votación secreta por papeletas (Pág. 2).

Tras la votación resulta elegida Vicepresidenta de la Comisión doña Pilar Aramburo González (Pág. 2).

Se suspende a sesión a las 16 horas y 40 minutos.

Se reanuda la sesión a las 16 horas y 41 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra para informar sobre las actuaciones realizadas en Burdeos para defender la construcción de una autovía Pamplona-Francia (Pág. 3).

Toma la palabra el representante del grupo que ha solicitado la comparecencia, señor Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra), y le responde el Presidente del Gobierno de Navarra, señor Sanz Sesma (Pág. 3).

Se suspende la sesión a las 17 horas y 16 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 23 minutos.

En el primer turno de intervenciones toman la palabra el señor Lizarbe Baztán, la señora Beriáin Luri (G.P. Unión del Pueblo Navarro), el señor Puyo Rebollo (G.P. Batasuna), la señora Arboniés Bermejo (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) y los señores Basterra Layana (G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra) y Goikoetxea Askorbe (G.P. Eusko Alkartasuna/Eusko Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco), a quienes responde conjuntamente el Presidente del Gobierno de Navarra (Pág. 8).

En el segundo turno intervienen los señores Lizarbe Baztán, Puyo Rebollo y Goikoetxea Askorbe, y les contesta el Presidente del Gobierno (Pág. 16).

Se levanta la sesión a las 18 horas y 32 minutos.

(COMIENZA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 36 MINUTOS.)

Elección de Vicepresidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Buenas tardes, señorías. Damos comienzo a la Comisión de Asuntos Europeos entrando en el primer punto del orden del día, que es la elección del Vicepresidente de la Comisión. A tal fin, de conformidad con el artículo 48 del Reglamento, procederemos a la elección mediante votación secreta por papeletas en las que los señores Parlamentarios miembros de la Comisión podrán escribir un solo nombre, resultando elegido Vicepresidente quien obtenga el mayor número de votos. En caso de empate, será elegido el de mayor edad, según lo dispuesto en el artículo 48.3 del Reglamento. ¿Hay algún candidato a Vicepresidente?*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Pilar Aramburo, señor Presidente.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias. El señor Secretario procederá a llamar nominalmente por orden alfabético a los señores Parlamentarios.*

SR. SECRETARIO (Sr. Puyo Rebollo): *Buenas tardes. Alli Aranguren, Juan Cruz. Aramburo González, María Pilar. Beriáin Luri, María Isabel. Bozal Bozal, Josefina. Cristóbal García, Carlos. Eza Goyeneche, Pedro. Goikoetxea Askorbe, José Manual. Jaime Irujo, Alfredo. León Chivite, Faustino. Puyo Rebollo, Félix José. Rubio Salvatierra, Milagros. Taberna Monzón, Félix María. Torres Miranda, Elena. Urdiáin Martínez, José Ramón.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Vamos a proceder al recuento de los votos. Pilar Aramburo González. Aramburo. Pilar Aramburo. En blanco. Señora Aramburo. Pilar Aramburo. Pilar Aramburo. Aramburo. Blanco. Resultado, señor Secretario.*

SR. SECRETARIO (Sr. Puyo Rebollo): *2 votos en blanco. Pilar Aramburo González, 7 votos.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Por lo tanto, resulta elegida Vicepresidenta de la Comisión de Asuntos Europeos la señora doña Pilar Aramburo González, a quien invito a ocupar el puesto en esa mesa. Suspendemos la sesión durante dos minutos para dar paso al Presidente del Gobierno de Navarra para comenzar el segundo punto del orden del día.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 16 HORAS Y 40 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 41 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra para informar sobre las actuaciones realizadas en Burdeos para defender la construcción de una autovía Pamplona-Francia.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Señorías, se reanuda la sesión. Procedemos a iniciar el segundo punto del orden del día: Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra para informar sobre las actuaciones realizadas en Burdeos para defender la construcción de una autovía Pamplona-Francia. Dado que esta comparecencia ha sido solicitada por el grupo socialista, corresponde dar la palabra al portavoz de la misma, señor Lizarbe.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, doy la bienvenida a esta Comisión al señor Presidente del Gobierno de Navarra, a quien agradecemos su presencia básicamente para ratificar el escrito de solicitud de comparecencia que, como bien dice en su petición, insta la comparecencia del Presidente para que explique con detalle la actuación del propio Presidente y la de su Gobierno en la preparación de la reunión de Burdeos que tuvo lugar el día 27 de junio de este año 2001, las gestiones y actuaciones anteriores y/o coetáneas con el resto de las delegaciones asistentes, con detalle especialmente de las ayudas con los gobiernos de Aragón y de la Comunidad Autónoma Vasca, así como con el Gobierno de la región de Aquitania.*

A los socialistas navarros nos parece que es muy importante la conexión de las comunicaciones con el resto de España, evidentemente, pero por lo que al asunto que nos ocupa es conocido que hacemos defensa de la progresiva permeabilización de la frontera hispano-gala. Apostamos decididamente por la diversidad de medios de comunicación tanto de ferrocarril como de carretera siempre con respeto medioambiental, inherente a todo proyecto de construcción de vías.

Nos parece que es necesaria la conexión Pamplona-Burdeos con una vía de gran capacidad a medio plazo, así como una rápida conexión por carretera entre Bera y Bayona en un corto plazo. Y nos da la impresión de que hay una renuncia implícita por parte de las autoridades navarras a una conexión ferroviaria, lo cual va unido al abandono del ferrocarril, por otra parte, que hará que se convierta la estación de Pamplona en estación Pamplona término.

Nos preocupa todo esto, y nos preocupa especialmente por lo acontecido en esa reunión de 27 de junio de 2001 o al menos por lo que los medios de comunicación han transmitido de lo allí acontecido. Nos preocupa porque por las noticias, repito, aparecidas en los medios de comunicación, creemos que se denota una clara soledad de Navarra en sus planteamientos ante la Comunidad de Trabajo de los Pirineos. Nos preocupa porque nos parece que es fundamental para Navarra el establecimiento de comunicaciones rápidas y directas con Francia: con Bayona y con Burdeos. Y nos preocupa, evidentemente, porque si a los titulares y contenido de las informaciones de los diversos medios de comunicación hacemos caso, sólo podemos calificar esa reunión, a salvo de lo que ahora nos informe el señor Presidente, como de un fracaso palmario por parte del Gobierno de Navarra.

El Gobierno cosechó un fracaso claro y volvió a Navarra simple y llanamente con las manos vacías. Por eso nos parece que hay tres cuestiones que conviene que se aclaren, al menos para salir de dudas. En primer lugar, qué relación se ha establecido con la parte española de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos tendente a que se asuman los planteamientos de Navarra, es decir, qué relación se establece, se ha establecido e incluso se piensa establecer con Euskadi, con Aragón y con Cataluña, porque parece razonable que para que nuestros planteamientos triunfen en ese foro tendrá que haber relaciones concretas donde se asuman nuestros planteamientos por parte del resto de las regiones de nuestro país que en el mismo participan.

En segundo lugar, tenemos que conocer de una vez por todas si el Gobierno de España asume o no los planteamientos de Navarra respecto a la conexión de nuestra Comunidad con Francia y con Europa.

Y, en tercer lugar, nos gustaría conocer si estamos realizando gestiones, y en ese caso cuáles son, ante las instituciones de la Unión Europea tendentes a que este asunto, que para nosotros es estratégico para el desarrollo futuro de nuestra Comunidad, pueda ver algún día la luz. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias a usted, señor Lizarbe. Señor Presidente, cuando guste, tiene la palabra.*

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Sanz Sesma): *Buenas tardes, señor Presidente, señorías. En primer lugar, trataré de reflejar con claridad lo que es la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, y tras la génesis correspondiente de lo que ha sido la intervención de Navarra en los distintos foros protagonizados, dirigidos y planteados desde la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, cuál ha sido la postura del Gobierno de Navarra. Al mismo tiempo, en esa exposición trataré de dar respuesta a algunos interrogantes*

que han sido planteados por el portavoz del Partido Socialista.

En primer lugar, y muy brevemente –digo muy brevemente porque por todas sus señorías es conocido–, diré que la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, como saben sus señorías, fue creada por un protocolo que se suscribió el 15 de abril de 1983 precisamente en la ciudad de Burdeos, a fin de alcanzar los objetivos fijados en el mismo. La Comunidad de Trabajo de los Pirineos, como su propio nombre indica, es un ente, una entidad suprarregional que trata de abordar materias de interés común para las comunidades y regiones que la conforman en materias tales como transportes, vías de comunicación, problemas energéticos, agricultura, economía forestal, economía hidráulica, promoción del turismo, ordenación del territorio, patrimonio cultural, etcétera.

La Comunidad de Trabajo de los Pirineos la conforman Aragón, Cataluña, País Vasco, la Comunidad Foral de Navarra, las regiones francesas de Aquitania, Languedoc-Roussillon y Midi-Pyrinées, así como el Estado de Andorra.

La Comunidad de Trabajo de los Pirineos, conforme a su reglamento de organización y funcionamiento, que fue aprobado por los representantes de las regiones a las que antes he hecho referencia, se estructura fundamentalmente en tres órganos. Uno es el Consejo de la Comunidad, que está integrado por los presidentes, o sus representantes a efectos de participar en el mismo, y cada dos años es presidido por uno de los presidentes de las regiones o comunidades que forman parte de la misma. Recuerden ustedes que incluso Navarra tuvo la presidencia de esta Comunidad de Trabajo de los Pirineos en un momento determinado. Creo que fue la penúltima.

Otro órgano en el que se estructura la Comunidad de Trabajo de los Pirineos es el Comité de Coordinación, que lo conforman representantes de los presidentes designados al efecto, y del que también forma parte el secretario general, que es designado por el presidente de turno.

Y luego están las cuatro comisiones de trabajo, en concreto son: Infraestructuras y Comunicaciones; Formación y Desarrollo Tecnológico; Cultura, Juventud y Deporte; y Desarrollo Sostenible.

Las competencias del Consejo de la Comunidad son: adoptar programas de acciones, crear comisiones, encargar al Comité de Coordinación el seguimiento de la realización de los programas y la aprobación de los informes anuales de actividad que le presenta el Comité de Coordinación.

Por último, diré, en relación con esta última estructura de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, es decir, la referida a las comisiones de trabajo, que forman parte de la misma, como digo, hasta tres representantes de cada una de las colectividades territoriales. Pueden asesorarse estos representantes de los asesores correspondientes y en las mismas solamente se diseñan proyectos de cooperación o se realizan estudios o informes.

En el caso que nos ocupa, y que es motivo de la comparecencia, diré que el Consejo Plenario fue convocado en tiempo y forma para el día 27 de junio último en la ciudad de Burdeos, es decir, con dos meses de anticipación y con arreglo a un proyecto de orden del día que, entre otros asuntos, incluía para su aprobación los informes de las comisiones de Infraestructuras y Comunicaciones; Formación y Desarrollo Tecnológico; Cultura, Juventud y Deportes; y Desarrollo Sostenible.

Es tradicional que en esta convocatoria, y con motivo de la celebración de los consejos plenarios, los presidentes miembros de la Comunidad o sus representantes realicen lo que se viene denominando declaración común sobre diversos temas de actualidad por los que la Comunidad de Trabajo de los Pirineos se considera afectada. Dicha declaración no es un acto propio de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos y, en cuanto tal, ni tan siquiera tiene cabida reglamentaria en la misma ni se halla regulada convencionalmente. Más aún, se celebra separadamente, como tuvo lugar el pasado martes, día 26 de junio, es decir, un día antes de la celebración del XIX Consejo, que es al que nos estamos refiriendo, el de Burdeos.

El proceso de preparación de esta declaración común siguió los siguientes, y yo diría singulares, pasos. Lo primero fue la redacción del primer borrador por la secretaría general de la CTP y remisión del mismo a los miembros del Comité de Coordinación, solicitando aportaciones o, en su caso, enmiendas.

Es costumbre, en el caso de la Comunidad Foral, que sus representantes en el Comité de Coordinación recaben el visto bueno u observaciones de la superioridad política antes de dar el siguiente paso, a fin de hacer valer la postura institucional que corresponda.

Segundo, después de la redacción del primer borrador por la secretaría general, vino la discusión del documento resultante en una reunión del Comité de Coordinación, que fue el que elaboró el proyecto definitivo de declaración común.

Con posterioridad, la tercera fase fue la validación del proyecto de declaración común por los presidentes o sus representantes miembros del Consejo de la Comunidad, con presentación de esta declaración ante la prensa.

En el proyecto de la declaración de Burdeos, y ustedes lo pueden observar en un anexo que se entregó a los medios de comunicación que estaba recogido en dicha declaración, en el primer borra -

dor, digo, del proyecto de la declaración que iba a ser suscrita con motivo de este plenario del XIX Consejo y que fue remitido a la secretaría general y a los miembros del Comité de Coordinación, se abordaban seis puntos relativos a la estructuración jurídica de la Comunidad, a la permeabilización del Pirineo e infraestructuras, al programa Interreg III, a los criterios de desarrollo sostenible, a cuestiones relacionadas con juventud y cultura, y a la proyección cultural pirenaica. La última versión de este borrador de posición común a adoptar en el plenario de Burdeos del 26 de junio fue admitida por el Gobierno de Navarra el viernes, 22 de junio. Digo que fue admitida.

¿Por qué fue admitido este borrador?, porque este borrador de declaración conjunta era continuista, es decir, reflejaba íntegramente lo que la declaración común de Pau, del año anterior, en la que sí estuve personalmente, había recogido en el punto segundo. Punto segundo que hablaba o insistía en la necesidad de permeabilizar el Pirineo, se indicaba también la necesidad de inscribir las infraestructuras para esa permeabilización en los planes estatales y en los esquemas comunitarios, en particular en el Libro Blanco sobre las redes europeas de transportes, basándose para hacer esta afirmación en los trabajos previos realizados por la propia Comisión de Infraestructuras y Comunicaciones de la CTP. No quiero ocultar que en aquella declaración de Pau Navarra tuvo que imponer, por decirlo de alguna forma, –imponer entre comillas– su decisión y la necesidad, a base de la insistencia, de incluir como un instrumento de permeabilización del Pirineo lo que venimos denominando como autovía Pamplona-Bayona.

Pues bien, esta declaración que recogía la declaración de Burdeos, que recogía, como digo, lo estipulado en la declaración común de Pau, tras amplio debate había llegado a una posición común de las distintas comunidades en la que hechas las oportunas constataciones se establecía el esquema viario y ferroviario. Por tanto, respondo a la primera duda que tenía el portavoz del Partido Socialista acerca de que desde Navarra ni se bloquea ni se condiciona ni se abandona ninguna posibilidad de comunicar nuestra Comunidad ni ninguna otra comunidad o región que conforma la CTP por vía ferroviaria con Francia, pero sí que se exigía la necesidad de incluir, sin priorización alguna, los esquemas de relaciones o comunicaciones de carácter viario. Insisto, conjuntamente con los ferroviarios.

Dentro de estas constataciones que recogía el borrador de la declaración común se incluía igualmente, como digo, la vía de gran capacidad Pamplona-Bayona. Lo repito y lo resalto. Por tanto, es preciso hacer notar aquí que las conclusiones de esta posición común fueron incluidas ya en la declaración común de Pau, en junio de 2000, y que fue plenamente respaldada por la representación de Navarra y por el resto de delegaciones de las regiones miembros de la CTP.

Por ello, cuando mediando la Dirección General de Economía y Asuntos Europeos los representantes de Navarra en el Comité de Coordinación dieron a conocer dicho borrador a las distintas direcciones generales competentes por razón de la materia, no suscitó ningún problema en la Dirección General de Obras Públicas de Navarra, que participa directa y activamente en esta Comisión de Infraestructuras y Comunicaciones. Así pues, Navarra aceptó la redacción inicial del punto en el primer borrador de la declaración común.

Así las cosas, en la mañana del propio día 26 de junio, en la reunión del Comité de Coordinación, previa a la reunión de presidentes que tendría lugar por la tarde, al debatir el proyecto de declaración común la región de Midi-Pyrinées pretendió una modificación del punto segundo en el sentido de hacer una referencia explícita de apoyo a la infraestructura ferroviaria de la travesía central del Pirineo. Sin embargo, esta pretensión no fue aceptada por el resto de las regiones, no por Navarra única y exclusivamente, al considerar que no procedía priorizar una infraestructura sobre las otras, es decir, una infraestructura ferroviaria en concreto sobre las otras, y mucho menos sobre el conjunto de las infraestructuras viarias, puesto que cada región pretendería citar la infraestructura en la que estaba más interesada, eso es obvio y, por otra parte, lógico. Así, por ejemplo, el País Vasco hubiese pretendido, de haber aceptado ese planteamiento de la región de Midi-Pyrinées, que se hubiese priorizado, explicitado y resaltado en esa declaración la infraestructura relacionada con el País Vasco, el tren de alta velocidad Dax-Vitoria; Navarra hubiese insistido en priorizar el enlace Pamplona con Bayona u Orthez; Aragón el enlace Pau-Somport; y Cataluña el tren de alta velocidad Barcelona-Perpignan. Por eso, el Comité de Coordinación optó por mantener el proyecto de declaración común sin citar ninguna infraestructura en concreto y haciendo únicamente referencia al esquema que, como digo, había sido elaborado por la Comisión de Infraestructuras y Comunicaciones, comprensivo e integrador de todas las infraestructuras pirenaicas, al que luego aludiré.

Sorprendentemente –quiero resaltar esto de sorprendentemente–, y digo que sorprendentemente porque a mí se me comunicó por los representantes que estaban en Burdeos, concretamente por el Vicepresidente, durante la reunión de presidentes –en este caso, la presidencia la ostentaba el Vicepresidente del Gobierno de Navarra, señor Gurrea– se produjo, sorprendentemente, una modificación in situ del proyecto de declaración inicial, que fue

apoyada principalmente por la presidencia aquitana y la región de Midi-Pyrinées, en el sentido de conceder prioridad a los enlaces ferroviarios, posición, ésta de Midi-Pyrinées y Aquitania, curiosamente compartida por Aragón, que al igual que Aquitania y Midi-Pyrinées apoyaron con fuerza el proyecto de la travesía central de los Pirineos. A este nuevo posicionamiento se sumaron el País Vasco y Cataluña, al ver explícitamente citados ahora sus trenes de alta velocidad Atlántico y Mediterráneo y el cabotaje marítimo de interés para Languedoc-Roussillon. El texto improvisado en la reunión no sería, sin embargo, el que se firmara definitivamente.

Puestas así las cosas, como digo, el Vicepresidente del Gobierno, que me representaba, decidió no suscribir el documento, aunque no tenía reparos que oponer a los otros cinco puntos de la declaración común, y ello por cuanto que en su repetido punto segundo ésta se apartaba de la posición común sobre las grandes infraestructuras de comunicación elaborada en el seno de la Comisión de Infraestructuras donde, repito, había quedado establecida la base de no priorizar lo ferroviario sobre lo viario, y, en cualquier caso, establecer prioridades a corto, medio y largo plazo tanto para lo viario como para lo ferroviario.

El Vicepresidente no suscribió el documento porque no respondía al borrador inicial ni al proyecto de declaración previamente pactado y respaldado por todas las comunidades y no había podido ser consultado el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

Ese documento no era conforme a los intereses de Navarra al priorizar lo ferroviario, olvidando la necesaria mejora de los enlaces viarios y en concreto el eje Pamplona-Bayona-Orthez contemplado en la posición común sobre infraestructuras transpirenaicas, aprobada por unanimidad en el pleno de Pau de junio de 2000. Documento político y de planificación pirenaica que ha sido ampliamente difundido.

Pues bien, llegado el día siguiente tuvo lugar el XIX Consejo Plenario, con asistencia de todas las representaciones de las colectividades integrantes de la CTP. Tras la alocución de su Presidente y conforme al orden del día previamente aprobado en el Comité de Coordinación, pasaron a examinarse los informes que las comisiones de trabajo sometían a la aprobación del Pleno.

El primer informe, de la Comisión I, es decir, el de las infraestructuras y comunicaciones, fue presentado sin inmutarse por Jean Louis Carrère, Vicepresidente del Consejo Regional de Aquitania. Y digo sin inmutarse porque, para mayor paradoja, si cabe, dicho informe está contenido en un documento cuatrilingüe de 32 páginas, editado por la propia CTP, titulado Infraestructuras y transporte, un reto para los Pirineos, y recoge la tan repetida posición común alcanzada el año anterior en la Comisión, ahora además impresa con todo lujo de detalles, incluso cartográficos, en un capítulo titulado Esquemas de infraestructuras de transportes, donde se recoge expresamente como una de las prioridades la vía de gran capacidad Pamplona-Bayona u Orthez.

A este informe siguió la intervención de François Lamoureux, Director General de Energía y Transportes de la Comisión Europea, quien anunció la pronta publicación de un libro blanco sobre las redes europeas de transportes y manifestó, entre otras cosas, lo siguiente: "En la Unión Europea se privilegia –o prioriza, si quieren ustedes– la carretera sobre el raíl –traduzco literalmente–, pues éste –el raíl– representa un escaso porcentaje sobre el total del transporte y está en franco retroceso". Eso dijo, como digo, el Director General de Energía y Transportes de la Comisión Europea.

Siguió manifestando que existe una vinculación clara y directa entre el automóvil, la producción industrial europea, la libertad de movimientos de los ciudadanos y los esquemas viarios, y que ésta es insoslayable por la Comisión. Siguió manifestando que, ello no obstante, se dará la última oportunidad al ferrocarril siempre que llegue a ser competitivo. Continuó manifestando que los planes de transporte de la Comisión son indicativos, pero que a la hora de otorgar financiación generalmente son respetados, y que en dichos planes se habla de una travesía del Pirineo, pero no se dice que haya de ser central. Queda, pues, suficientemente clara la postura del Director General de la Comisión de Transportes de la Unión Europea.

En su intervención, la Directora Adjunta del Gabinete de Jean-Claude Gayssot, Ministro francés de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, se refirió al seminario franco-español sobre infraestructuras que tendría lugar en julio, y aludió, entre otras cosas, a la frialdad con que se mira desde su Ministerio la comprensible impaciencia aragonesa ante el proyecto de Canfranc, porque los operadores no han mostrado interés.

Por su parte, y como último interviniente en este punto del orden del día, Pedro Tena, Director Técnico de la Secretaría Técnica de Transportes y Ordenación Postal del Ministerio español de Fomento se refirió también al seminario aludido por su predecesora en el uso de la palabra, sin que aportara opinión previa al mismo que no fuera manifestar que se estaba en absoluto y completo estudio de los documentos remitidos por el Ministerio francés.

Señorías, no deseo alargar mucho más esta intervención, por lo que omito referirme a los

demás puntos del orden del día, durante los que se examinaron los informes del resto de las comisiones, que fueron aprobados en sus propios términos. Sin embargo, quiero añadir que, finalizado el Consejo Plenario, tanto la Presidencia saliente de Aquitania como la entrante de Aragón se dirigieron a nuestros representantes para que propusieran una modificación del punto segundo de la declaración común, que la hiciese asumible y firmable por la parte navarra.

Más aún, fechada dos día después, recibí del Presidente saliente y Presidente del Consejo Regional de Aquitania –y la recibí yo– una carta –que está aquí, en un anexo 3, si sus señorías la quieren ver luego la puedo poner a su disposición– en la que, entre otros extremos, mencionaba que comprendía perfectamente los argumentos expuestos por el Vicepresidente Gurrea, a la vez que exponía su propio punto de vista como sigue. Decía así el Presidente de Aquitania: En la Conferencia de Presidentes hemos modificado la propuesta de declaración común establecida por el Comité de Coordinación, particularmente en puntos importantes por causa de que la Comisión Europea va, en las próximas semanas, a hacer público el Libro Blanco sobre las redes europeas de transportes. Algunos de nosotros hemos deseado hacer constar nuestro deseo de ver incluido en el esquema de las redes europeas de transporte una nueva travesía ferroviaria de los Pirineos, a fin de que pese, de que condicionemos, en definitiva, sobre la decisión que pueda ser tomada por la Unión Europea. La presencia del señor François Lamoureux, Director General de la Dirección General de Transportes, en nuestros debates del consejo plenario podía ser útil a fin de hacer valer esta petición.

Por tanto, hemos puesto énfasis –decía– sobre este asunto, sin cuestionar los principios que defendemos juntos acerca de la permeabilización de los Pirineos en los diferentes medios de transporte, incluida la carretera. Creo que nuestra cooperación es más importante que este episodio sobre el que, pienso, podríamos encontrar rápidamente un acuerdo.

La modificación propuesta por la Dirección General de Economía y Asuntos Europeos, que fue elaborada por la Dirección General de Obras Públicas y que está aquí recogida en el anexo 7, añadió una frase al citado punto 2, a fin de contemplar las infraestructuras viarias omitidas en la declaración, con lo que se volvía al texto que consideraba fuera de lugar la Comisión de coordinadores.

Dicha modificación fue sometida a consulta de todas las entidades territoriales participantes en la CTP, pero no pudo ser incluida al haberse opuesto a su redacción la Comunidad Autónoma del País Vasco, tal y como nos comunicó oficialmente el nuevo Secretario General de la CTP el pasado 24 de julio, cuya documentación está aquí, en el anexo 8, con lo que se dio por cerrado el incidente.

Nuestra posición en el mismo ha sido clara y determinante, es decir, defender en su integridad la posición común adoptada en la Comisión de Infraestructuras y Comunicaciones en el año 2000 y aprobada por el Consejo Plenario que se celebró en Pau en junio de 2000. En dicha declaración se contemplaba tanto el esquema viario como el ferroviario, y este importante documento ha sido el único elaborado y aprobado por la Comisión I de Infraestructuras de la CTP.

El Gobierno entiende que priorizar el ferrocarril como medio de solución del problema de tráfico de mercancías con absoluto detrimento de la mejora del esquema viario, posición ésta que está siendo defendida por el Ministerio de Infraestructuras francés, pero no compartida, como ha quedado suficientemente de manifiesto, por el Ministerio español en el encuentro que celebraron algunas semanas después del Plenario de Burdeos, es contrario a los intereses de Navarra que sin duda debemos defender. Y así seguiremos en el futuro, defendiendo los intereses de Navarra acerca de impulsar la vía de gran capacidad viaria Pamplona-Bayona y en ningún caso priorizar, aunque sí integrar y no oponernos, cualquier otra vía de comunicación que esté relacionada con el ferrocarril.

Este incidente de la negativa a asumir aquella declaración hay que inscribirlo en la lógica tensión de una situación previa a la reunión de los ministros responsables de infraestructuras de España y Francia que, indudablemente, mantienen posturas diferentes. El Ministerio francés apoya las vías de comunicación ferroviarias y el Ministerio español apoya, conjuntamente con las ferroviarias, muy especialmente la vía de gran capacidad Pamplona-Bayona.

En esa lógica tensión y en esa situación previa entre ambos ministerios habría que inscribir este incidente. Y también hay que inscribir este incidente o esta modificación de lo que fue la declaración de Pau en la aparición, como ha quedado de manifiesto, del Libro Blanco de transportes de la Comisión Europea, como paso previo a la revisión del esquema de redes transeuropeas, situación en la que, lógicamente, las regiones, los estados y la Comisión quieren hacer valer sus prioridades, y que ha quedado también puesto de manifiesto en esta comparecencia y en esta exposición que es contraria a cualquier priorización de las vías ferroviarias sobre las viarias.

De cualquier manera, y aun con las lógicas discrepancias, continuaremos nuestra presencia activa en la CTP participando en los numerosos proyectos que se generan en las distintas comisiones de trabajo porque entendemos, como lo entienden los

estados y la Comisión, que la cooperación transfronteriza es un factor importante de desarrollo de Navarra y además a través de la propia CTP se han conseguido apoyos importantes para la posición de Navarra en materia de infraestructuras pirenaicas y este incidente sobrevenido en el transcurso del Plenario de Burdeos no empañará nuestra colaboración mutua con el resto de regiones del espacio común pirenaico.

Por tanto, creo, insisto y termino que la posición de Navarra en el Plenario de Burdeos fue coherente con la defensa de los intereses generales de Navarra en materia de comunicación, bien es verdad que en Navarra a veces asumimos en nuestros pronunciamientos la letra de la famosa jota "Si bebo vino, borracho; si no bebo, miserable". Si probablemente el Vicepresidente hubiese asumido la declaración sin incluir la vía viaria de gran capacidad Pamplona-Bayona-Orthez hubiese sido criticado y, en ese caso, con razón. También ha sido criticado, parece ser, a raíz de la intervención del portavoz del grupo socialista, por no haberla suscrito, porque entendía que no respetaba convenientemente el interés general de Navarra con arreglo a esa capacidad.

En fin, son cuestiones propias de la actividad política y de las decisiones que en momentos determinados hay que adoptar, y de la asunción de riesgos, en este caso relacionados con la crítica política, que debe ir implícita a cualquier actividad o actuación política. En definitiva, insisto y reitero que creo que en el Plenario de Burdeos, respecto a los representantes de Navarra, se hizo lo que se debía hacer, sin que eso condicione que sigamos trabajando en dicha institución o ente suprarregional para defender nuestros intereses y seguir impulsando, para conseguir el apoyo del Estado francés, esta vía de gran capacidad tan necesaria para Navarra como es la Pamplona-Bayona-Orthez. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias a usted, señor Presidente. Vamos a proceder a suspender la sesión durante cinco minutos al objeto de que sus señorías puedan ordenar sus intervenciones. Se suspende la sesión.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 17 HORAS Y 16 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 23 MINUTOS.)

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Señorías, reanudamos la sesión. Tiene la palabra el señor Lizarbe.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señor Presidente. En cualquier caso, con esta comparecencia nosotros intentamos básicamente conocer qué es lo que sucedió en Burdeos. Con la información del Presidente podemos valorar si la actuación del Vicepresidente, que representaba al Gobierno, no firmando es correcta o no, pero, sinceramente, todavía no hemos empezado a criticar la actuación del representante del Gobierno en esta reunión de Burdeos. Digo todavía. Lo podemos hacer, evidentemente, o no, pero todavía no hemos empezado. Por lo tanto, no estamos –el señor Presidente del Gobierno parece que lo insinuaba– ante el típico ejercicio de la oposición que siempre critica al Gobierno; todavía no, aunque cuando acabe esta reunión ya veremos, en función de lo que aquí se diga.*

Creo que las cosas no son exactamente así. A nuestro grupo le preocupaba y le sigue preocupando esa soledad política que, en definitiva, ha demostrado la representación de Navarra en la reunión del día 27 de junio en Burdeos, porque lo cierto es que, al final, el resto de las regiones llega a un texto común y Navarra decide que no puede firmarlo. Tal vez ésa sea la decisión correcta porque, efectivamente, ahí no está contemplada esa vía de gran capacidad entre Pamplona y Bayona que, repito, nosotros defendemos y consideramos que es una comunicación estratégica para el desarrollo y para el futuro de nuestra Comunidad, no así otras fuerzas políticas, a las que les da igual, y otras igual hasta están en contra. Bueno, pues para nosotros no, y entiendo que para el partido que sustenta al Gobierno también es una vía estratégica.

A partir de ahí, una de dos, como diría la jota. Aquí nos dice el Presidente que no se firmó pero que no se preocupen los ciudadanos porque, aunque no se firmó, en el esquema de trabajo sí que figura. No se preocupen los ciudadanos porque, además de figurar en el esquema de trabajo, el Director General de Energía y Transportes de la Unión Europea dice que se va a priorizar la carretera frente al ferrocarril, y dice además que tampoco se preocupen porque está a punto de salir el Libro Blanco de la Unión Europea en el que también se prioriza la carretera frente al ferrocarril.

Bueno, si no hay que preocuparse de que no figure en el documento de Burdeos, ¿qué problema había en firmarlo? Yo entiendo que si no se firmó es porque quien allí nos representaba a todos los navarros entendía que no estaba suficientemente garantizada la ejecución de esa vía de gran capacidad y si no estaba suficientemente garantizada más vale no firmar que firmar, evidentemente, porque, claro, a ver si al final, dentro de un tiempo alguna otra comunidad autónoma o región francesa en el seno de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos saca el papel y dice: oiga, que ustedes, de facto, en cierta ocasión renunciaron al tema. Repito, una de dos, si estas tres consideraciones que ha hecho el Presidente del Gobierno son suficientes

para estar tranquilos, ¿qué problema había en firmar? Parece que ninguno, si está tan claro por parte de la Unión Europea el asunto de traspasar los Pirineos con una vía de gran capacidad de Pamplona a Bayona.

A partir de ahí y desde esa duda, repito, sobre si había motivos para no firmar o los había para estar tranquilos, creo que ha habido alguna desconexión importante. En todo caso, el viernes 22 el Gobierno de Navarra acepta el borrador que posteriormente es modificado con miras a la reunión del día 27, y nos dice el Presidente del Gobierno que ese borrador del viernes 22 no levantaba dudas en la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Navarra. No sé qué decirle, señor Presidente, porque, curiosamente, el día anterior, el 21, el Director General de Obras Públicas del Gobierno de Navarra, don Álvaro Miranda, asistió a una mesa redonda de la Cámara de Comercio de Bayona y allí escuchó cómo las autoridades locales francesas y europeas rechazaban el eje viario. Lo rechazaban el Presidente del Consejo de Aquitania, que estaba en esa mesa redonda, el Presidente del Departamento de los Pirineos Atlánticos y una representación que había allí de la Asamblea Nacional Francesa y del Parlamento Europeo. Eso el día 21. Es más, incluso en una crónica local de Pamplona que investiga, evidentemente, esta circunstancia, dice, –yo creo que en una concesión, vamos a decirlo así, a la galería–: en cuanto a la intervención del Director General de Obras Públicas, que vio cómo las tesis contrarias a las suyas eran recibidas con aplausos de la concurrencia… Es decir, que no solamente los que allí estaban hablando decían que no estaban de acuerdo con esa autovía Pamplona-Bayona, sino que al parecer la gente que había aplaudía a los que decían esto, y no eran unos cualquiera, sino que eran el Presidente del Departamento de los Pirineos Atlánticos, el Presidente del Consejo Regional de Aquitania y europarlamentarios franceses en el Parlamento Europeo y Diputados franceses en la Asamblea Nacional.

Por lo tanto, a mí me parece que aquí no se está diciendo exactamente todo lo que hay al respecto y sinceramente creo que si la solución fue ésa, el día 27, más allá de que firmar mal y no firmar también, porque, de verdad, no me importa tanto el desaire o no de la firma, pues igual la prudencia aconseja no firmar, hasta ahí podemos estar de acuerdo, lo que me preocupa no es esa no firma, lo que me preocupa es que la representación del Gobierno acabó evidenciando una absoluta soledad política. Y esa soledad política de nuestra Comunidad a lo que va a llevar es a que esta autovía, a que esta vía de gran capacidad entre Pamplona y Bayona sea simplemente un sueño, un sueño como el que tiene el Presidente del Consejo Regional de Aquitania, que no es el de la carretera, que es el del ferrocarril.

Teniendo en cuenta las buenas relaciones que tiene con el Presidente de la República Francesa y, de paso, también, aunque sea de otro partido, con el Primer Ministro, socialista, de Francia, –lo digo porque ya sé que en la respuesta acabará teniendo la culpa de esto el Partido Nacionalista Vasco o el Partido Socialista, porque normalmente es así, en unos casos es el PNV en otros casos es el Partido Socialista–, pues en ese caso, con esa ascendencia política dice: mi sueño de que se penetre, en definitiva, por los Pirineos mediante una conexión ferroviaria lo voy a poder trasladar a las autoridades francesas porque por fin la Comunidad de Trabajo de los Pirineos está de acuerdo.

Yo veo nuestra situación bastante delicada, y es bastante delicada porque, aunque esté en el esquema de trabajo de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, su última resolución no la contempla. Y si me dice usted: hombre, intentamos después... Me parece bien que intentasen después que apareciese incluida y el 24 de julio nos comunican que la Comunidad Autónoma del País Vasco no quiere. Pues me parece muy mal que no quiera la Comunidad Autónoma del País Vasco, pero, al margen de esa circunstancia, lo cierto es que no sé si estamos haciendo bien las cosas en el seno de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos para contar con su connivencia a la hora de que nuestra demanda, nuestra reclamación se haga realidad.

Y cuando me refiero al seno de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos no me refiero tanto a las diferentes comisiones o al Comité de Coordinación, que no me cabe ninguna duda de que se trabajará bien en esas reuniones, sino que me refiero a quienes forman parte de la Comisión de Trabajo de los Pirineos. No sé si nuestras relaciones con la Comunidad Autónoma Vasca son buenas o malas, pero intuyo que no son buenas, incluso sospecho que tal vez ni existan, y, claro, luego, vienen los de la Comunidad Autónoma Vasca, parece, por la información que ha dado el señor Presidente, y dicen que no quieren. Bueno, pues habrá que convencerlos de que quieran, porque otra cosa no podemos hacer.

Me imagino que Aragón estará preocupada por Aragón, como pasa siempre, pero, de verdad, realmente me llama la atención que no nos podamos poner de acuerdo tampoco con los aragoneses, y también me preocupa que no nos ganemos el apoyo de la Comunidad Autónoma de Cataluña. Creo que es relativamente fácil poner de acuerdo a la delegación española en un eje que, por lo demás, no le perjudica. No le perjudica ni a Aragón ni a Cataluña porque, evidentemente, está mucho más al oeste que sus territorios, y no perjudica a la Comunidad Autónoma Vasca porque, tarde o temprano, salvo

que se esté simplemente pensando en intereses par - tidistas y no en intereses de comunidad, habrá que traer hacia el este el cruce por carretera, porque, si no, el nudo de Irún será simplemente insoporta - ble, si es que ya no lo es.

Por lo tanto, creo que con un adecuado ejerci - cio de diplomacia y de buenas relaciones con nues - tros vecinos, entendiendo por tales a todos los de este lado de los Pirineos, estaremos consiguiendo que haya una unidad común al respecto y ya apo - yaremos nosotros reivindicaciones que tengan Cataluña o Aragón, por qué no, pero a mí me pare - ce que si consideramos estratégica esta vía tene - mos, en primer lugar, que ganarnos la confianza y la connivencia de las regiones españolas para tra - bajar en este sentido.

A partir de ahí, sigo sin ver una respuesta con - creta a lo que he planteado no solamente respecto a qué relaciones hemos establecido con estas regiones para que contribuyan al buen fin en este caso de esta operación y en otros casos de otras, sino que seguimos sin saber si el Gobierno de España contempla o no estos planteamientos y si realmente los está defendiendo en las instancias internacionales que, por otra parte, según el orde - namiento y el reparto competencial en estos momentos, a él le corresponden, y tampoco sabe - mos qué gestiones se están realizando ante las ins - tituciones de la Unión Europea al respecto.

Por un simple recordatorio, que no voy a hacer, evidentemente, pero una simple referencia histórica, creo que Navarra sólo tiene una posibilidad de que se construya la autovía Pamplona-Bayona, y es ejer - ciendo la diplomacia y el convencimiento a todos aquellos que tengan que decir algo en este tema, porque por otra vía no lo vamos a poder conseguir. Es evidente que no tenemos una posición de fuerza al respecto más allá que la que sea realizar una ade - cuada actuación política de tipo diplomático, si me permite el señor Presidente esa expresión, que no se corresponde, lógicamente, con las relaciones entre regiones, pero para que se me entienda, si quiere me referiré a la diplomacia vaticana para decirlo toda - vía con más claridad, yo creo que tendremos que ir convenciendo a nuestros vecinos de esta circunstan - cia porque, si no, habrá que seguir dando una vuelta muy importante al respecto.

Evidentemente, razones de tipo medioambien - tal, etcétera. Habría mucho que hablar sobre cuál de las diferentes infraestructuras cuesta más, y a mí me parece que bueno sería que se hiciera uso de la influencia que cada cual tenga en los partidos de ámbito nacional, especialmente si éstos están en el Gobierno y tienen mayoría absoluta, para que hagan propia esta reivindicación navarra y para que la defiendan con verdadero entusiasmo ante las autoridades de la Unión Europea que, lógica - mente, son las que finalmente decidirán. Pero lo que se decida en esa Comisión de Trabajo de los Pirineos, que ya sabemos que es una entidad suprarregional, que ya sabemos que no tiene más poder que el de, de alguna forma, tratar de poner de acuerdo a los diferentes integrantes, la realidad es que la Comunidad de Trabajo de los Pirineos es un foro que creamos entre todas las regiones para defender mejor nuestros intereses ante la Unión Europea y también para conocernos mejor, inter - cambiar más las experiencias, etcétera, pero, en definitiva, es un lobby europeo y, por lo tanto, creo que en todos esos escenarios donde estemos noso - tros tenemos simple y llanamente que ser verdade - ramente eficaces.

Me parece muy bien que sigan defendiendo los intereses de Navarra, pero es que eso es obligato - rio, lo malo sería que dijeran que no piensan seguir defendiendo los intereses de Navarra. Eso es obligación no solamente del Gobierno sino del conjunto de las instituciones forales y de sus parti - dos políticos, entre otras cosas, porque así hemos prometido defender esta Comunidad. Pero lo que yo le pido es que lo hagan bien, y si no lo pueden hacer bien, díganlo, porque fracasos como éstos no creo que conduzcan absolutamente a nada. A mí me parece que es necesario avanzar claramente.

Creo que también sería cuestión de no hacer una defensa numantina, sino pragmática de estas reivindicaciones. Si realmente hay una dificultad objetiva insalvable hoy en día para hacer la auto - vía de Pamplona a Bayona y es probable que así sea, lo mejor, señor Presidente, es reconocerlo y ponernos todos juntos manos a la obra para ver cómo salvamos esa diferencia que hoy, repito, puede ser un obstáculo insalvable. Y mi grupo cree, el Partido Socialista de Navarra cree que mientras estamos desbloqueando una situación de la que lle - vamos oyendo y hablando tal vez demasiado tiem - po, habrá que pensar en dos cosas alternativas, una a corto y otra a largo plazo, y la alternativa a corto plazo, que es una solución técnicamente posi - ble, que no tendría contestación medioambientalis - ta sistemática y subjetiva, sería la de esa carretera Bera-Bayona, no Bera-Behobia, como algún grupo confundió en el debate del estado de la Comuni - dad, sino Bera-Bayona.

Nosotros entendemos que ésa es una solución fácilmente ejecutable a corto plazo, que no lleva, desde luego, las afecciones supuestamente medio - ambientales que puedan tener otras vías y que no creo que tuviese las reticencias que tienen las auto - ridades francesas en estos momentos. Y sin perjui - cio de seguir defendiendo y trabajando en esa autovía Pamplona-Bayona entendemos que las conexiones con ferrocarril que tanto quiere priori - zar la Comunidad de Trabajo de los Pirineos son conexiones con ferrocarril que de verdad hoy por

hoy no acabo de ver por dónde van a cruzar la frontera navarra con Francia.

Creo que las cosas van más bien por otro sitio, y a mí me parece que si la Unión Europea apuesta por el ferrocarril, si es que apuesta, ya veremos en ese Libro Blanco por qué apuesta finalmente, pero si va a haber más pasos de ferrocarril a mí me parece que Navarra también tendría que hacer valer sus razones para que ese paso central no tenga necesariamente que verse en una comunidad vecina por mucho que la queramos. Creo que aquí tenemos que ser suficientemente inteligentes, utilizar la inteligencia política y el sentido común y tratar, repito, de no dejar pasar ese ferrocarril, de no dejar pasar ese tren. La sensación que yo creo que tiene todo el mundo en esta Comunidad es que hemos abandonado el cruce de la frontera por ferrocarril, también la de haber abandonado el ferrocarril, pero ése ya es otro tema de más difícil solución, y a partir de ahí, si los vientos soplan a favor del tren, cojamos el tren.

No pensemos en materia de carretera, y con esto termino, que o la autovía o nada. De momento hagamos esa carretera que, repito, en el Departamento de Obras Públicas está el proyecto, por cierto, sería de más fácil y rápida ejecución, y sigamos trabajando, por lo tanto, con dos posibilidades de transporte y en dos tiempos concretos. En cualquier caso, lo que denuncio es esa falta de resultados de la reunión de Burdeos y, por supuesto, más allá de criticar lo que es evidente y al ser tan evidente, lógicamente, es necesario hacer esa crítica, nos ponemos a disposición del Gobierno para, en la medida de nuestras posibilidades y desde la más absoluta humildad, porque son muy pocas, debido a los escasos lugares en los que gobernamos en España, podamos simplemente echar una mano en todo lo que sea necesario para que este sueño, en este caso navarro y no aquitano, pueda algún día convertirse en proyecto y posteriormente en realidad.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias, señor Lizarbe. Señor Presidente, ¿desea contestar de forma individualizada a cada uno de los portavoces o prefiere hacer conjuntamente? Entonces, ¿portavoces que deseen intervenir? Señora Beriáin.*

SRA. BERIÁIN LURI: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes. Tomo la palabra en nombre del grupo de UPN únicamente para saludar al Presidente del Gobierno de Navarra para agradecer su presencia esta tarde en esta Comisión de Asuntos Europeos y la amplia y detallada información que nos ha facilitado, así como sus explicaciones sobre lo acontenido en la reunión de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos en su último plenario del 27 de junio.*

También queremos manifestar que a nuestro grupo le parece correcta la decisión que en su momento adoptó el representante del Gobierno, señor Gurrea, en esa reunión.

Vuelvo a dar las gracias al Presidente por su información y una vez más agradezco su presencia. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias, señora Beriáin. Señor Puyo.*

SR. PUYO REBOLLO: *Buenas tardes. Saludo a todos los presentes. Creo que si el Vicepresidente, señor Gurrea, hubiera mostrado el énfasis que ha mostrado el señor Presidente hoy en esta Comisión, quizás hubiera tenido mayores posibilidades de haber convencido al resto de los miembros de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos. Eso a modo de broma.*

En cualquier caso, lo sucedido en la reunión de Burdeos precisamente en torno a la no firma de esa declaración de manera conjunta por parte de todos sus componentes, con la salvedad de los representantes de la Comunidad Foral de Navarra, creo y cree mi grupo que de alguna manera es ejemplo de lo que suele ser una actuación general del Gobierno precisamente en todos los ámbitos de su acción. No tiene el derecho de enrocarse en su propio nivel de propuesta, en su propio planteamiento, en su propia visión de la realidad y en seguir haciendo, de alguna manera, de su capa un sayo allá por donde va. Evidentemente, es legítimo, pero en algunas ocasiones le lleva a situaciones como la de Burdeos, a verse en una situación en este caso con planteamientos minoritarios y que, de alguna manera, deja en evidencia esa actitud.

Quiero comentar también que, desde lo que es la postura de mi grupo, tenemos que ser sinceros. Mi grupo por lo menos se congratula no tanto de la declaración del Comité de Trabajo de los Pirineos como de que por lo menos el proyecto que está defendiendo a capa y espada el Gobierno de Navarra no tenga los suficientes apoyos y que, de alguna manera, sea un planteamiento minoritario, sin entrar a cuestionar algunos aspectos fundamentales, porque decir que estás en contra de una autovía transpirenaica, transestatal en este caso, no significa que tengas que decir que consideras que hay que afrontar, en lo que es el trazado de la actual vía que hay entre Pamplona e Ibañeta hasta Luzaide, determinadas intervenciones en materia de infraestructuras viarias. Además, eso no es algo nuevo, creo que ya en dos ocasiones en esta legislatura mi grupo ha planteado diferentes intervenciones en ese sentido. Entendemos que las alternativas que se puedan plantear son mucho más viables, desde el punto de vista ecológico y, sobre todo, desde el punto de vista de desarrollo socioeconómico comarcal, de desarrollo socioeconómico

de la zona, y, en ese sentido, lo entendemos desde el interés general y partimos de ese análisis desde el interés general del conjunto de los territorios y de las zonas de Navarra.

Es de sobra conocido, además, que equilibrar armónicamente ese territorio, esa zona contribuiría, evidentemente, a vertebrar las dos Navarras y los diferentes territorios de Euskal Herria, y en ese sentido entendemos como país que sería necesario y positivo, pero de ahí a hablar de que el actual proyecto de autovía sea un proyecto de interés general para Navarra, entendemos que por lo menos tiene que darse cierto margen a la duda. No hay duda de que ese proyecto genera cierto interés económico, estamos hablando de una infraestructura viaria del calibre del que estamos hablando, de decenas de miles de millones en su construcción, por lo tanto, ahí hay unos intereses económicos añadidos importantes, pero no desde el interés general propio de Navarra, si entendemos Navarra como un conjunto de territorios que tienen que estar vertebrados tanto territorialmente como desarrollados socioeconómicamente, desde un punto equilibrado.

Ésa es una reflexión que mi grupo viene manifestando cada vez que este tema sale a la palestra, por lo tanto, en mi intervención yo quería volver a recordarla y quería, de alguna manera, no entrar a valorar cómo fue todo el proceso de la reunión de Burdeos, pero sí por lo menos lo que fue la decisión del Comité de Trabajo de Pirineos. Es decir, en este sentido, aunque sea triste, es necesario congratularse de que la postura que los representantes navarros mantuvieron no fuera mayoritaria. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias a usted, señor Puyo. Señora Arboniés.*

SRA. ARBONIÉS BERMEJO: *Gracias, señor Presidente. Saludo al Presidente del Gobierno y, como portavoz sustituta hoy en esta Comisión, además de agradecerle la información que ha traído, en lo que se refiere a este tema nuestra postura también es conocida y se ha manifestado en diversas ocasiones. En lo que se refiere a lo que ha calificado de incidentes, son incidentes que tienen su importancia, porque lo que se ha demostrado al final es que hay una posición de absoluta soledad de Navarra, que a la hora de votar se vio que todas las regiones francesas, Cataluña, Aragón y Euskadi votaron en contra y realmente la posición de Navarra es una posición solitaria.*

En este sentido, a nosotros nos deja, cómo le diría a usted, como el aire acondicionado, ni fríos ni calientes. ¿Por qué?, porque respecto a las alternativas que hay en cuanto a la vía de gran capacidad transpirenaica, nosotros pensamos que no se ha estudiado suficientemente. Nuestra apuesta, desde luego, es que se debería ver la apuesta del ferrocarril, por considerar que tiene menos afecciones no solamente medioambientales, porque aquí no es objeto de entrar a valorar, pero mucho se ha dicho, aunque se no se ha querido estudiar, respecto a otros impactos que tienen las autovías en coste en vidas, en coste para las diferentes administraciones.

Nosotros pensamos que estas valoraciones deben ir más allá. La posición que mantiene Francia, desde luego, prioriza la vía del ferrocarril. Nosotros pensamos que se debe estudiar más y, desde luego, pensamos que es necesario revisar las vías existentes en Navarra porque son vías en las que es posible acometer obras y mejorar precisamente esa necesidad de vertebración del territorio. Por lo tanto, nosotros constatamos un posicionamiento que en este sentido puede ser coincidente con el posicionamiento que mantiene Izquierda Unida. A veces se invocan los intereses generales, pero sabe usted que los intereses generales son muy generales y es muy genérico hablar de ello y, desde luego, también hay intereses y hay otras posturas en Navarra, y hay posturas como la que mantiene nuestro grupo, que es no compartir esa priorización de una vía de gran capacidad o por lo menos pensamos que no es la única alternativa y que se debería profundizar mucho más en un estudio al respecto. Y nada más, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias, señora Arboniés. Señor Basterra.*

SR. BASTERRA LAYANA: *Muchas gracias, señor Presidente. Agradezco la presencia del Presidente del Gobierno y la información que nos ha dado. Desde luego, nuestro grupo no duda de la buena voluntad que tiene el Gobierno en la apuesta por la autovía Pamplona-Bayona. Nosotros, como grupo, lo hemos podido comprobar, incluso yo asistí alguna de las veces a Pau en representación del CDN cuando el titular era el señor Ibero, por el año 99, y vemos que los franceses siguen poniendo obstáculos para este proyecto, porque, desde luego, se ve que ellos encuentran mucho más positiva para sus intereses y por el impacto ambiental que sufre de un lado a otro la vía del ferrocarril.*

En aquellas reuniones se argumentaba algunas veces que los gobiernos cambian y que de momento aquéllos que apuestan por ese proyecto resulta que cambian otra vez. No es el caso de Navarra, pues aquí se ha consolidado el Gobierno que había entonces. Siguen apostando exactamente igual y nosotros, desde luego, aprobamos eso.

Pero viendo las dificultades que ese proyecto tiene de cara a Navarra, año tras año hemos venido apostando por que esas carreteras de nuestros valles pirenaicos que pueden ser afectadas por la autovía se vayan mejorando paulatinamente para

que, no creyendo que si son galgos o podencos y un día se pueda arreglar el tema de la autovía, no se queden poco menos que intransitables.

Desde luego, entrando en el tema del incidente que ha mencionado la señora Arboniés, de Izquierda Unida, la verdad es que no dudo del Vicepresidente del Gobierno, hombre cauto y que cuida muy mucho que nadie le pueda meter un gol, y menos si son franceses, al no garantizar nuestra propuesta y nuestra apuesta no firmar aquello en aras de su conservadurismo. Por eso no vamos a entrar ni a defender ni a criticar.

De lo que sí estamos seguros es de que nosotros vamos a seguir, como digo, apostando por mejorar las carreteras porque, desde luego, no podemos ir vendiendo humo de paja a todos esos pueblos de ahí arriba diciéndoles que va a ir la autovía rápidamente cuando se ve que hay tantos y tantos obstáculos para ello.

Señor Lizarbe, yo he sacado en consecuencia que, bueno, aquí usted se ha prestado voluntario, ha dicho que pocas posibilidades tiene porque no gobiernan muchas autonomías, pues si tiene usted pocas posibilidades, dígame las que tenemos nosotros. Pero, en fin, lo que me ha quedado bastante claro es que ha dado una alternativa, una alternativa que el señor Presidente igual la puede coger como la propuesta número 52 para los Presupuestos, que puede ser el tema de Bera-Bayona. Igual, si llegamos a acuerdo, firmamos también y estamos de acuerdo en los Presupuestos para hacer un anteproyecto de esa vía. Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias a usted, señor Basterra. Señor Goikoetxea.*

SR. GOIKOETXEA ASKORBE: *Buenas tardes. Muchas gracias, señor Presidente. Quiero saludar al Presidente y agradecerle su presencia en esta Comisión y sus explicaciones y manifestarle cuál es el criterio de nuestro grupo ante este proceso y ante los planteamientos que de él se derivan, que yo creo que es lo más importante, porque lo otro, aparte de una anécdota relevante desde el punto de vista de las relaciones institucionales tampoco creemos que vaya más allá de lo anecdótico, aunque sí establece, desde nuestro punto de vista, y si no el señor Presidente me responderá, que es la primera vez que ocurre una cosa de estas en la reunión de presidentes, por lo menos que yo sepa. Es la primera vez que después de votar no alguno se opone a firmar y a mí desde luego, eso, desde el punto de vista de la pura relación institucional, no me parece lógico.*

Hay otra cuestión que no quiero que quede en el aire, porque sé que políticamente siempre nos pueden perjudicar determinadas inconcreciones, y es una pregunta muy directa, si le transmitió el Presidente de la Comisión de Trabajo de los Pirineos los argumentos que esgrime la Comunidad Autónoma para oponerse.

En todo caso, y a lo largo de su declaración, lo que más me preocupa son dos cosas fundamentales. Una, que es que se observa una renuncia de Navarra a la conexión por ferrocarril hacia el norte. Creo que eso es un error fundamental, y más en este momento, y hoy en concreto que hemos visto lo que ha pasado en los Alpes, en el túnel de San Gotardo, y teniendo en cuenta que incluso en el último texto, que parece ser que el Gobierno de Navarra estaría dispuesto a aceptar, hay algunas oposiciones todavía, se mantiene, si yo no estoy mal informado, que se conceda prioridad a los enlaces ferroviarios, al igual que se ha hecho con las travesías de los Alpes. Éste es un párrafo que yo creo que está, salvo en el primero, en todos los textos, incluido el último que ustedes están dispuestos a firmar, lo cual quiere decir que hay una voluntad clara por lo menos entre los siete que firmaron esto de mantener una conexión o de estimular las conexiones ferroviarias transpirenaicas.

A mí me parece, independientemente de los argumentos del Director General de Infraestructuras de la Comunidad Económica Europea y de cualquier otro argumento –evidentemente, hay argumentos o razones individuales de cada una de las comunidades que participan– que Navarra tiene una gran oportunidad de conectarse hacia el norte, la ha tenido siempre, y yo, desde luego, en mi condición de alsasuarra y esposo de castejonera no puedo renunciar al ferrocarril y creo que Navarra no puede renunciar al ferrocarril, a conectarse con Europa por el norte, aunque el norte pase por Guipúzcoa, es decir, yo no sé cuáles son los argumentos lógicos para no apoyar con vehemencia, diría yo, una conexión hacia el norte por ferrocarril. Quisiera que me manifestase claramente cuál es su posicionamiento con respecto a esta alternativa.

Por último, quiero decir por enésima vez que no estamos de acuerdo tampoco con el planteamiento del Partido Socialista de la conexión por Bera que, desde nuestro punto de vista, no tiene ningún sentido y que lo lógico y lo que demanda la realidad de hoy es la conexión Bera-Irún o Bera-Behobia y yo, desde luego, creo que incluso sus compañeros de partido del otro lado del Bidasoa lo están pidiendo y lo están clamando desde hace años y flaco favor les está haciendo desde aquí reivindicando una vía que tiene muy poca virtualidad a corto plazo cuando la otra tiene una verdadera necesidad. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias a usted, señor Goikoetxea. Señor Presidente, cuando quiera.*

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Sanz Sesma): *Muchas gracias,*

señor Presidente. Voy a intentar ser breve y a resumir lo que han sido los planteamientos de los portavoces de los distintos partidos, porque creo que lo importante es intentar resumir el posicionamiento de cada uno de los partidos respecto a la vía de gran capacidad Pamplona-Bayona.

No me cabe ninguna duda de que el Partido Socialista está por apoyar una vía de gran capacidad Pamplona-Bayona, incluso Pamplona-Bayona-Orthez o Pamplona-Bera-Bayona, sin necesidad de pasar por Behobia. Me imagino que se referirá al viejo planteamiento del desdoblamiento en Oronoz Mugaire, utilizando los túneles de Belate, llegar a Oroz Mugaire y un desdoblamiento mediante una vía de gran capacidad que vaya a Behobia y otra vía de gran capacidad que vaya por Dantxarinea o incluso por los altos de Ibardin. En cualquier caso, todas estas carreteras o todas estas vías desembocan inexcusablemente en Bayona. No me cabe ninguna duda de la posición del Partido Socialista respecto al apoyo a una vía de gran capacidad de estas características.

No voy a entrar tampoco en el debate sobre la postura del Vicepresidente de no querer firmar aquella declaración en la que se excluía expresamente esa vía de gran capacidad –había sido excluida del proyecto de declaración–, aunque luego haré unas breves reflexiones al respecto para tratar, de alguna forma, de reforzar lo que yo entiendo que fue una posición claramente ligada o unida al interés general de Navarra.

El señor Lizarbe, junto con este interés y este apoyo a esta vía de gran capacidad, ha puesto en duda lo que fue la posición del Gobierno de Navarra en su negativa a firmar aquella declaración y ha intentado calificarla o entenderla como una cuestión más de soledad política del Gobierno de Navarra. Creo sinceramente que eso no es así porque hay un viejo dicho que dice que más vale estar solo que mal acompañado y en aquel momento el Vicepresidente del Gobierno de Navarra entendió que prefería estar solo y no firmar que estar mal acompañado, sobre todo con algunas comunidades que no habían sido capaces de aplicar el principio de solidaridad, a efectos del conjunto de las regiones que formamos parte de la CTP, por no renunciar a lo que eran sus intereses partidarios. Legítima la no renuncia, porque cada comunidad, a la hora de defender sus intereses, se olvida incluso de la identidad ideológica, por supuesto, y en muchos casos de la solidaridad interregional, pero no cabe duda de que cada uno defendió, con arreglo a sus posiciones, lo que entendió que era lo mejor y no por tener un peso político deteterminado, porque nadie debe obviar, y creo que lo ha puesto de manifiesto el señor Lizarbe, las competencias y el poder que tiene la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, y aquí es donde quería llegar.

Mire usted, señor Lizarbe, el Gobierno de Navarra hace gestiones para impulsar y reforzar el posicionamiento que estoy convencido de que apoya la mayoría parlamentaria de esta Cámara a efectos de impulsar esta vía de gran capacidad, y la apoya con fuerza, con pundonor en las instancias que sí tienen poder ejecutivo, es decir, el Ministerio de Fomento español, el Ministerio de Transportes francés y la Comisión Europea de Transportes. Y al respecto le tengo que decir que son muchas las reuniones, las visitas y las presencias que Navarra ha tenido con los responsables de esas instituciones: en Bruselas, con la Comisaria de Transportes; en Madrid, con el Ministro de Fomento, y tengo en la documentación fiel reflejo de esto que le estoy diciendo, de lo que han sido las conversaciones y los trabajos realizados al efecto; en París, con el Ministro francés y con el Presidente de Aquitania fundamentalmente, otra de las partes implicadas, a efectos que desde la presidencia de Aquitania, por las escasas competencias que tiene en esta materia, instase al Ministro francés del ramo para que impulsase una vía o respaldase o al menos no se opusiese a esta vía de gran capacidad. Y tengo que decirle al respecto, no se asuste, señor Lizarbe, que en este caso no le voy a decir que quien se opone es un gobierno socialista, el Estado francés, en todo caso le diré que quien se opone es el Ministro de turno que creo que forma parte del Partido Comunista francés, que es socio coaligado con el Partido Socialista francés. Por tanto, en este caso concreto no le echo la culpa a su partido o a su colega partidista francés, sino al socio que el Partido Socialista francés tiene en el Gobierno francés, en este caso, el Partido Comunista.

Yo no sueño, señor Lizarbe, hace mucho tiempo que no sueño. Llevo tanto tiempo en esto de la política que se me ha pasado la edad y el tiempo para soñar. No sé si usted sueña, lleva bastante menos tiempo que yo y además está en otra situación diferente que la mía, pero yo, desde luego, hace mucho tiempo que no sueño, voy a lo práctico, a lo que es posible. A veces tengo las críticas de que soy excesivamente pragmático y muy poco idealista y reconozco que generalmente asumo esas críticas diría que con bastante humildad y a veces hasta con alegría, porque generalmente me vienen siempre de posiciones bastante radicales, cuando me dicen que renuncio al idealismo, etcétera. Recuerde que yo siempre suelo citar una frase de Maquiavelo que dice: Decir verdad es decir realidad, imaginación es decir idealismo. Pues bien, yo procuro siempre ir a la realidad porque, según El Príncipe de Maquiavelo, está más cerca de la verdad.

Usted, señor Lizarbe, me ha dicho también que hay que aplicar la diplomacia. De verdad, no sé si preguntarle, pero se lo voy a preguntar: ¿usted hubiese firmado ese documento, sí o no? Creo sinceramente que no lo hubiese firmado, y no me

diga: es que yo hubiese utilizado la diplomacia para intentar convencer, porque me da la sensación de que usted tiene muchas virtudes, pero, desde luego, no tiene la virtud de la diplomacia. Usted, de diplomático, nada; para diplomático el Vicepre - sidente del Gobierno de Navarra. Usted tiene muchas virtudes, pero reconózcame, señor Lizarbe, que ésa no la tiene, por lo menos yo no se la reco - nozco.

Bera-Bayona. Pues, mire usted, yo Bera-Bayo - na, Pamplona-Bayona o Pamplona-Orthez, una vía de gran capacidad viaria a través del Pirineo. En esas estamos. Y no es ningún sueño, porque hemos dado pasos. Comprometimos al Presidente de Aqui - tania para que incluso apoyase y financiase en su cuota parte la redacción de un estudio técnico que estableciese las soluciones más adecuadas desde el punto de vista de las afecciones medioambientales y desde el punto de vista del costo económico, para tener la oportunidad de elegir. Se comprometió a las autoridades regionales francesas y se hizo ese estudio. Y en esa situación estamos. Es verdad que hay una oposición del Ministerio francés, pero tam - bién es verdad, por lo que hemos visto, que existe oposición en algunas regiones españolas, legítimas para seguir defendiendo lo que son sus vías de comunicación con Europa, que en algunos casos son viarias y en otros casos pretenden que sean ferroviarias.

No olvidemos que la postura de Aragón es muy razonable, desde el punto de vista del interés de Aragón. ¿Por qué es muy razonable?, porque Ara - gón ha culminado los túneles de Somport con el apoyo comunitario, y los ha hecho hasta el tramo español. ¿Qué ocurre?, que los franceses, de momento, no quieren saber nada de darles conti - nuidad. Es decir, la vía de gran capacidad por Somport, como decía un ilustre Parlamentario, puede terminar en un prado en Francia, de momen - to. Ahí está. Además, le permite el apoyo de las regiones francesas que forman parte de la CTP impulsar una salida a Francia por el Pirineo ara - gonés, por el Pirineo central, y dicen: oiga, mire usted, si yo tengo dificultades para continuar la red viaria de Somport hacia Francia, ahora a ver qué dice de la de Navarra.

Es verdad que no lo dijo antes en el Plenario de Pau, como tampoco se posicionó en contra el Lehendakari de la Comunidad Autónoma Vasca en el Plenario de Pau, pero es verdad que en el año 2000, cuando el Plenario de Pau, no existían toda - vía las conclusiones de lo que va a ser el Libro Blanco del transporte en la Unión Europea. Eso es verdad y, por tanto, hay un elemento diferenciador que yo diría que ha hecho insalvable, en el Plenario de Burdeos lo que sí fue salvable en el Plenario de Pau, con dificultades, porque es cierto que también hubo que salvar muchas reticencias en Pau en el año 2000, para que al final se incluyese, pero tam - bién es cierto que no estaban tan avanzadas las conclusiones del Libro Blanco de la Unión Europea.

Creo que no debemos preocupar a los ciudada - nos en este aspecto por no haber firmado un docu - mento que a efectos ejecutivos no tiene ningún valor. Me podrán decir ustedes: ¿qué quiere decir con ello, que la CTP no sirve de nada? Pues, mire usted, sirve para lo que sirve. Sirve para intentar aglutinar intereses alrededor de cuestiones funda - mentales que nos pueden afectar a todas las regio - nes o entidades que formamos parte de la CTP, pero siempre habrá alguna en la que no podamos ponernos de acuerdo. ¿Por qué?, porque nuestros intereses comunes están supeditados, lógicamente, a decisiones de los estados miembros, están supedi - tados a decisiones de la Unión Europea, etcétera. Por tanto, siempre habrá cuestiones en las que, indudablemente, unos tengan más interés que otros, y en algunos casos no existan intereses comparti - dos, sobre todo si el apoyo a una actuación en con - creto puede dificultar la construcción o la ejecu - ción de otra que a ti te afecta o en la que tienes más interés.

Pero termino respecto a lo que ha sido la inter - vención del PSN teniendo el convencimiento de que el Partido Socialista de Navarra, como ha manifes - tado con anterioridad, siempre se ha mostrado y se seguirá mostrando, quiero entender, favorable a la construcción de una vía de gran capacidad que permeabilice el Pirineo, con carácter viario, sin que eso sirva, señor portavoz del PNV, de renuncia explícita a ninguna otra vía ferroviaria por Nava - rra. Nosotros no hemos renunciado nunca. Ojalá tengamos una vía de comunicación a través del ferrocarril por el Pirineo navarro, ojalá la tenga - mos. Creo que no habrá oído nunca ni a este Gobierno ni a los que le han precedido, aunque fuesen de otro color político, renunciar a una vía ferroviaria que permeabilice el Pirineo navarro, al menos yo no lo he oído nunca. No ha habido ningu - na renuncia, señor Goikoetxea, y quiero que esto quede suficientemente claro. También es verdad que lo que sí ha habido, y existió precisamente en el Plenario de Burdeos, es que la vía ferroviaria de comunicación no debe ser prioritaria respecto a la red viaria. Eso sí, con claridad.

Por tanto, es cierto que hubo un acuerdo de los siete para potenciar las infraestructuras ferrovia - rias, pero sin detrimento y sin privilegio alguno con respecto a las viarias, y creo que ha quedado suficientemente claro en mi primera exposición. Por lo tanto, no me coja, señor Goikoetxea, el rábano por las hojas, porque lo he explicado sufi - cientemente en mi intervención.

Está clara, pues, la posición favorable del Par - tido Socialista. Está clara la posición en contra, y por si alguno no lo tenía claro su portavoz ha ter -

minado de aclarar, yo diría que con Omo, con lejía y con Ese, su posición contraria a una vía de gran capacidad por el Pirineo navarro, está claro que no quieren ni oír hablar de ella, porque, por otro lado, también está claro el no permanente a cualquier infraestructura, llámese viaria o de residuos. No haga con la cabeza. Mire, ustedes, los de Batasuna, no han querido la autovía de Leitzaran, no quieren la incineradora, no quieren Itoiz, no quieren el Canal de Navarra, no quieren la cárcel, no querían el vertedero de Góngora. ¿Qué es lo que quieren? No quieren absolutamente nada. Ustedes lo único que quieren es que las cosas estén cuanto peor mejor para sus intereses, claro.

Está claro que UPN quiere la vía de gran capacidad. Está claro que Izquierda Unida no la quiere, en este caso se solidarizan con sus colegas franceses, y apuestan con claridad por la red viaria, lo digo para que quede suficientemente claro ante la prensa lo que queremos cada uno respecto a esta vía de gran capacidad. Está claro que Izquierda Unida no quiere la de Pamplona-Bayona, porque dice que su apuesta es por el ferrocarril. Está claro que el CDN la quiere, otra cosa es que el señor Basterra diga: además de querer eso, mientras tanto, para no perdernos en discusiones sobre si son galgos o podencos, arreglemos las carreteras de montaña. E incluso añade más, mire usted si la quiere que dice: incluso hasta quiero que se añada como propuesta número 52 la autovía Bera-Bayona. Está clara también la postura del CDN.

Está clara también la postura del PNV/EA, y la postura del PNV/EA, a pesar de que el señor Gokoetxea es muy hábil, es que no la quiere. Entonces no le había interpretado bien. Con eso de que es muy hábil, digo: no sé si pretende dejarlo ahí entre interrogantes, pero, en cualquier caso, yo sé que PNV/EA no quiere la autovía de gran capacidad Pamplona-Bayona porque no le interesa y porque ha quedado de manifiesto esa postura no en esta vía de gran capacidad, sino cuando intentamos negociar el arreglo de la vía de Endarlatsa, que la respuesta que se nos dio fue: miren ustedes, si quieren que nosotros participemos en la financiación y en el arreglo de esta vía de Endarlatsa nos la dan en propiedad, y entonces participaremos en la financiación del 50 por ciento. Oiga, si se la damos en propiedad, páguenla ustedes toda, que está en su territorio. Además nos dijeron, como perdonándonos la vida: ojo, y además de que nos la tienen que dar y financiar en el 50 por ciento, tienen ustedes que renunciar a la vía de gran capacidad que permeabilice el Pirineo navarro. Eso está escrito, señor Goikoetxea, porque es así. Luego, por si había alguna duda sobre su posición, está claro que usted no quiere esa vía de gran capacidad, su partido, aunque tengo dudas de que no la quiera usted, señor Goikoetxea, pero, desde luego, su partido no.

En fin, señorías, creo que este debate, en cualquier caso, ha sido interesante, bien es verdad que ha ido más allá del contenido estricto de la solicitud de la comparecencia, pero creo que ha permitido determinar con claridad la posición de los grupos políticos en relación con esta vía. Y que nadie se preocupe de las discrepancias que puede haber en la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, porque a mí me preocuparía la postura del Gobierno de Navarra si estuviese en la soledad, pero no porque existan discrepancias con los componentes de la CTP, sino que estuviese en soledad y no tuviese el respaldo de quienes verdaderamente tienen la capacidad de adoptar decisiones, que, insisto, es la Unión Europea –que está apoyando y en una posición claramente favorable–, si estuviese en soledad porque no contase con el apoyo, cosa que no ocurre, del Ministerio español, de España, para lo cual puedo decir con claridad y está documentalmente soportado que también cuenta con el apoyo del Ministerio de Fomento de España. En este caso en concreto seguiremos trabajando para que el Ministerio francés, de alguna forma, si no la apoya, al menos que no se oponga. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias a usted, señor Presidente. ¿Algún portavoz quiere hacer uso de un segundo turno? Señor Lizarbe. Les recuerdo a los portavoces que tienen un tiempo máximo de cinco minutos.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señor Presidente. Intervendré muy brevemente, simplemente por un pequeño matiz. Coincido con el Presidente del Gobierno en que es bueno hablar claro y, entre otras cosas, la comparecencia ha servido, por sacar el lado positivo, para que quede claro qué grupos apoyamos esta comunicación. Es verdad que mi partido ha apoyado esto yo creo que de siempre y, desde luego, la intención es seguir apoyándolo, porque es de estas cosas que, sinceramente, si se cree en Navarra como proyecto político y territorial es consustancial, sinceramente, no es un capricho, no es una aldeanada. Claro que si ponemos una brújula, es evidente que hacia el norte se puede ir por muchos sitios, pero que precisamente haya que pasar por uno, en fin, es una cosa que yo, de verdad, pienso que no es un tema de que parece que aquí vamos a poner carreteras; no, no es ninguna aldeanada, creo sinceramente que es algo consustancial. Para eso ha servido. En todo caso, como partido político, como grupo parlamentario no renunciamos tampoco a tratar de seguir convenciendo a otros grupos de la oposición de las bonanzas que tiene este proyecto. Pero, más allá de eso, la realidad hoy es la que es.*

En cualquier caso, dos cosas. Una tiene menos importancia, porque creo que todavía no ha acaba-

do de entenderse cuando hablamos de Bera-Bayona. Es decir, yo creo que un proyecto concreto es la autovía Pamplona-Bayona, que irá por donde digan los técnicos que tiene que ir, que será la que sea, y entonces tendrá que ir o no por Valcarlos, como dice el Director General de Obras Públicas en alguna rueda de prensa y en alguna conferencia, o no, la frontera es muy amplia, irá por donde mejor sea. Ésa es una vía concreta que creo que es compatible, no es necesariamente alternativa, con lo que sería continuar con la mejora progresiva de la nacional 121, evidentemente, hasta Endarlatsa y también habrá que mejorarla cuando se pueda, en virtud del acuerdo correspondiente, hasta Irún, pero desde ahí es posible una carretera concreta de altas prestaciones por la zona de Sara, para entendernos, hasta Bayona. Sería una carretera alternativa al nudo de Irún y sería a la vez alternativa a la futura autovía de gran capacidad. No es que diga: tiene que ir por ahí, vamos a desdoblar todo; no, son dos proyectos, me consta que esto duerme desde hace tiempo en algún cajón en Obras Públicas. Es en el terreno de lo que sería posible a corto plazo, que no hipotecaría una solución definitiva. Ésa es la realidad.

En lo que son las relaciones diplomáticas, al margen de la capacidad personal que tengamos cada uno, yo creo que el tema es muy importante. A mí sinceramente me parece que es necesario mejorar por conveniencia o por convicción, me da igual, si no es por convicción tendrá que ser por conveniencia, al menos con la Comunidad Autónoma del País Vasco, con Aragón y con Cataluña. Somos las regiones del norte que tenemos frontera con Francia y, por lo tanto, con el resto de Europa, y ahí cualquier mejora, evidentemente, es sustancial.

Evidentemente, estoy de acuerdo con muchas cosas que hace el Presidente del Gobierno de Aragón por la cercanía o por coincidir en la militancia política en el Partido Socialista Obrero Español. Ellos han hecho los túneles, y no terminan en un prado sino en una carretera, y lo cierto es que al final esa carretera del lado francés acabará siendo una autovía, y lo cierto es que habrán conseguido introducir por ahí ese elemento. Lo que veo es que al final van a tener el AVE, con un centro logístico importantísimo, conectado al aeropuerto y al final acabará habiendo ese eje central de ferrocarril también por allí. Me alegraré mucho por la gestión de mi compañero, me alegraré mucho por los ciudadanos de Aragón, pero me temo que esos éxitos concretos que puedan tener pueden, de alguna forma, condicionar nuestros éxitos como comunidad. Creo que en este tema, que es consustancial, el Presidente no tiene ninguna duda y los que aquí me oyen tampoco: tengo muy claro que hay que anteponer los intereses de la Comunidad Foral a los intereses de partido. Por lo tanto, creo que es necesaria esa mejora en la diplomacia, incluso me he permitido calificarla de vaticana en claro, por así decirlo, intento de copia de la que se supone que es la mejor diplomacia del mundo, que se suele decir que es la diplomacia que se practica en la Ciudad del Vaticano, porque es la más difícil de ejercer, no por otra cosa.

A partir de ahí, sinceramente, animaría, para este tema y para otros, creo que es interesante para Navarra, aunque no sea por convicción sí por conveniencia, que mejoremos las relaciones con nuestros vecinos porque, si no, sinceramente me da la impresión de que lo tenemos difícil. Ojalá cada vez sea menos difícil y que cambien circunstancias, pero sería importante.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias, señor Lizarbe. Señor Puyo.*

SR. PUYO REBOLLO: *También voy a ser muy breve. Además, como me ha interpelado directamente el señor Presidente, le contesto, más que todo para aclarar. Yo entiendo que se calienta y algunas veces, como está anclado en una serie de esquemas mentales, incluso en esquemas discursivos, pues al final no se aclara o no se ve con suficiente claridad cuáles son los planteamientos de otros grupos. Evidentemente, bastantes preocupaciones tiene el señor Presidente como para estar también pendiente de cuál es el nivel de propuesta que pueden tener el resto de los grupos. Eso entonces le acepto. Pero le voy a aclarar determinadas cuestiones para que por lo menos se vaya con otra sensación, más que todo porque ha achacado ese no permanente, total y absoluto por parte de mi grupo o por parte de quienes han estado en otras legislaturas a la hora de afrontar otros debates referentes a infraestructuras. Por ejemplo, en el tema de propuestas en la Comisión de vías de gran capacidad, creo que fueron veinticinco las propuestas que presentó mi grupo en materia de infraestructuras viarias, otra cosa es que no coincidan con el planteamiento que hace usted. Y cuando se hizo el debate del plan director de carreteras creo que se solicitó una inversión de 60.000 millones en determinadas infraestructuras con el objetivo de equilibrar, vertebrar por vía de las infraestructuras también lo que era el territorio navarro. No coincido en su planteamiento de lo que tiene que ser la vertebración territorial, por lo que es una infraestructura, pero eso no quiere decir que mi grupo esté permanentemente en contra de cualquier infraestructura.*

Y, como se calienta, patina un poco el embrague al coche, y en un momento ha metido todo en el saco. La incineradora, claro usted se empeña en una incineradora privada, y además se empeña en que sea una incineradora puesta de la forma en que se quiere poner. Mi grupo, evidentemente, no, como por otras razones diferentes otros grupos. Si

estuviéramos hablando de una incineradora pública, igual estaríamos en otro planteamiento, si estuviera controlada por la Administración, eso no es algo nuevo, evidentemente, y si estuviéramos hablando de una incineradora que se hace desde un criterio de consenso, que no es desde el criterio de la imposición a un pueblo, etcétera, igual estaríamos hablando en otro planteamiento.

Que me haga ahora usted referencia al vertedero, siendo consciente de lo que en su día supuso para el grupo político entonces Herri Batasuna… Creo que la señora Beriáin era Concejala del Ayuntamiento de Iruña en aquellos momentos y tendrá conocimiento de cuál fue la postura que Herri Batasuna mantuvo con respecto al vertedero y cómo se desarrollaron los acontecimientos.

¿Que hace usted referencia a la cárcel? Ustedes han sido, en reciente sesión plenaria, quienes han rechazado que la cárcel esté en el término municipal de Pamplona. Lo que mi grupo entiende es que no se puede plantear un centro penitenciario en el modelo que se está planteando, con módulos de aislamiento, con posibilidad de acoger régimenes fies, etcétera.

¿Que quiere usted hablar? Mi grupo no ha condicionado en ningún momento ni ha protestado en contra de lo que es la autovía Iruña-Estella, Iruña-Lizarra, sí en la segunda parte del trazado, la de Estella a Logroño, pero ya lo hemos comentado más de mil veces.

Pero, al final, cada uno se guía por su esquema mental, por su esquema ideológico y por su esquema discursivo y se tiende a confundir. Por lo tanto, no es que mi grupo esté en contra, y esto lo quiero aclarar especialmente, de lo que es una política de infraestructura determinada siempre que responda al interés general, pero, desde luego, siempre se va a posicionar en contra de lo que responda al interés no solamente no general sino incluso ajeno a lo que entendemos que es la Comunidad Foral de Navarra. En ese sentido es el planteamiento que tiene mi grupo siempre en materia de obras públicas e infraestructuras. Lo digo simplemente para su aclaración. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias, señor Puyo. Señor Goikoetxea.*

SR. GOIKOETXEA ASKORBE: *Muchas gracias, señor Presidente. Vamos a ver si soy lo suficientemente hábil para hacer bien las preguntas, porque, desde luego, la vez anterior no lo he logrado. Mi pregunta era muy concreta. No es si han renunciado a un hipotético, inexistente proyecto de ferrocarril que atraviese el Pirineo, yo creo que he sido muy concreto, he dicho: a un proyecto de ferrocarril que tenga que pasar por Guipúzcoa. Eso no es atravesar el Pirineo, salvo que el Pirineo llegue hasta Rentería, que creo que no. Ésa era la pregunta muy concreta.*

En todo caso, con el tema de Endarlatsa y el posicionamiento de mi grupo con la vía de gran capacidad, y el mío personal porque además le quiero hacer saber que el mío personal coincide, cosa que usted lo cuestionaba, con el de mi grupo, siempre hemos defendido, y llevo dos años en este Parlamento como portavoz en esta materia de mi grupo, que nosotros queremos una solución de permeabilidad capilar para el Pirineo. Nos parece que la capilaridad en las zonas de montaña es fundamental, eso se está olvidando y se está yendo a los megaproyectos y a nosotros nos parece que eso, desde el punto de vista de desarrollo de las comarcas de montaña, va contra los vientos de modernidad y de lógica de desarrollo, pero ésa es una postura tan legítima como la de los que desean la autovía.

Que ese posicionamiento coincide además con otros intereses que pueda tener la Comunidad Autónoma Vasca, pues mire usted, puede ser que sí, pero yo me he hinchado de defender el desdoblamiento de Etxegarate en contra de los intereses de la Comunidad Autónoma Vasca porque creía que eran los intereses de allí donde tenía responsabilidades. Y en este momento nuestro grupo está defendiendo en Navarra este proyecto convencido de que estamos defendiendo los intereses de Navarra. Además, en el caso de Endarlatsa no tengo ninguna responsabilidad directa de lo que haya contestado la Diputación de Guipúzcoa.

Pero vuelvo a la pregunta que hacía al principio, es decir, la respuesta de los guipuzcoanos la conozco, pero el planteamiento de los navarros, por lo menos el inicial era no renunciar a la titularidad y yo he demostrado documentalmente en este Parlamento que la Comunidad Autónoma Vasca ha cedido a Navarra y a Burgos tramos de carreteras construidas y gestionadas por ella durante bastantes años, y todos sabemos que si se aplicase en un contencioso jurídico este tema, la titularidad, tal y como están las competencias de las carreteras, es de la comunidad autónoma que tiene las competencias y, desde luego, Navarra no va a poder hacer ningún ejercicio expropiatorio ni ningún tipo de gestión en esa carretera.

Ya que hablaban de Endarlatsa, les voy a recordar una frase que decía el otro día el Alcalde de Lesaka: Ésta es una carretera en la que te puedes encontrar cinco policías diferentes y ningún obrero trabajando, y luego tenemos los accidentes que tenemos. La solución de esto la tiene quien tiene responsabilidad de gestión y, desde luego, del lado navarro la responsabilidad de gestión la tienen ustedes. Nosotros, en el tema de Endarlatsa creemos que es un clamor, es decir, es algo tan evidente que hay que hacerlo, independientemente de las

posturas que de un lado y de otro se mantengan y que tendrán que modificarse, evidentemente. No voy a justificar la postura de los guipuzcoanos ni tengo por qué ni, además, a lo mejor la comparto, probablemente ni la comparta, pero lo que sí tengo que decir como representante de los ciudadanos navarros es que ese tema requiere solución inmediata.

Con respecto al ferrocarril, vuelvo a insistir, a mí me parece que Navarra, y por eso le he hecho la pregunta y de la contestación he sacado la impresión de que no se quiere decir públicamente que no se opta por la conexión con la Y o que no se opta por lo menos fuertemente o, como decía aquel representante nuestro un día que pedía los votos, fervientemente, por la conexión con la Y. Ésa es mi impresión. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias a usted, señor Goikoetxea. Señor Presidente.*

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Sanz Sesma): *Muchas gracias. En fin, comenzaré por el final para aclararle algunas cuestiones al señor Goikoetxea. Que el ferrocarril de alta velocidad pase por Guipúzcoa, le digo con toda sinceridad que a mí me trae sin cuidado, por tanto, no hay oposición. Lo que yo quiero es que el ferrocarril, el tren de alta velocidad pase por Navarra, punto. Por lo tanto, no me pida usted el apoyo a la Y vasca y me pida que renuncie al apoyo de la Y navarro-aragonesa-catalana. Por tanto, yo apoyaré que el tren de alta velocidad pase por Navarra, que es mi obligación. Que además pasa por Guipúzcoa, que pase por Guipúzcoa. Desde luego, le garantizo que no me voy a oponer, yo lucharé y trabajaré para que pase por Navarra.*

Usted muy hábilmente lo que pretende es decir: oiga, a ver si conseguimos el apoyo de Navarra para la Y vasca y luego que Navarra solicite la conexión a esa Y vasca. Yo creo que es mucho más factible en el modelo de ferrocarril de alta velocidad, señor Goikoetxea, que Navarra apoye y reclame la imperiosa necesidad de que el tren de alta velocidad pase por Navarra cuando el tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona llegue a Zaragoza. Y ahí sí, que se le ponga el otro palo, pero a otra Y diferente que la que usted está reclamando.

Segundo. Señor Goikoetxea, le agradezco de verdad el apoyo político que usted personalmente hizo al desdoblamiento de Etxegarate en contra de los intereses de la Comunidad Autónoma Vasca, y le agradezco el apoyo con toda sinceridad, pero le quiero aclarar que el desdoblamiento de Etxegarate se está haciendo porque así lo ha querido la inmensa mayoría de los grupos de esta Cámara, incluso ha sido objeto de acuerdo. Por tanto, a Dios lo que es de Dios y al diablo lo que es del diablo. Es decir, ha habido un apoyo explícito de los grupos de la Cámara, porque todos hemos entendido que era una infraestructura que, desde luego, respondía al interés general de los navarros y beneficiaba preferentemente a los navarros. Le agradezco mucho su apoyo, pero, de verdad, no se lo ponga, porque en su proyecto político creo que defendiendo a Navarra está defendiendo también los intereses o su modelo político institucional de comunidad, porque usted no suprime a Navarra de su proyecto político institucional, por tanto, no ha hecho nada de más. Aquí los que hemos hecho somos los que hemos apoyado, entre los que le incluyo a usted, y cada uno en nuestra cuota parte, en virtud de la representación que tenemos.

Señor Puyo, yo no necesito aclararme de nada respecto a lo que han sido las posturas tradicionalmente adoptadas por Batasuna, antes Euskal Herritarrok y antes Herri Batasuna. No necesito aclararme de nada, están suficientemente claras y los ciudadanos también tienen muy claro cuáles han sido sus posturas respecto a las grandes obras.

Y en relación con la incineradora, que si fuera de carácter público ustedes nos apoyarían, simplemente le digo que tomo nota. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias, señor Presidente. No habiendo más asuntos que tratar, saludamos y agradecemos la presencia del Presidente ante esta Comisión y se levanta la sesión. Buenas tardes, señorías.*

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 18 HORAS Y 32 MINUTOS.)