

## PRIMERA RÉPLICA

El señor PRESIDENTE DEL GOBIERNO (Rodríguez Zapatero): Muchas gracias, señor presidente. Quiero agradecer a SS.SS. el tono general de las intervenciones que se han producido en este debate. Es verdad que una buena parte de ellas, del esfuerzo argumental, de la tensión política se ha depositado en pedir la dimisión de la ministra. Yo dedicaré la mayoría del tiempo a hablar de soluciones, de futuro inmediato y de respuestas a los problemas que tenemos en estos momentos en Barcelona. Me interesa ante todo que los ciudadanos conozcan algunas cosas que son fundamentales para entender qué es lo que ha sucedido y qué tenemos por delante, a lo cual se han referido muy pocos grupos parlamentarios. Algunas de las referencias que ha habido no han aportado nada nuevo y además lo que han reiterado está, en mi opinión, plagado de errores profundos. El Gobierno que presido lleva ejecutando tres presupuestos. La sociedad catalana sabe muy bien que tenemos un déficit de infraestructuras en Cataluña, tanto en el transporte por ferrocarril, de cercanías o de larga distancia, como en el transporte por carretera, en autovías, que data al menos de hace diez o quince años y que representa un retraso de inversión, al ritmo de crecimiento de la población y de las necesidades económicas de Cataluña, de al menos diez o quince años. Simplemente quiero decir a los grupos parlamentarios y a la sociedad de Cataluña que vean el cambio que en tan solo cuatro años —creo que tengo derecho a reclamarlo como presidente del Gobierno cuando otros han estado ocho años— va a haber en Cataluña en las infraestructuras del transporte, en Cercanías, en alta velocidad y en el transporte por carretera. Fíjense que no les hablo de la siguiente legislatura, si obtuviéramos la confianza mayoritaria de los ciudadanos, sino de cuatro años de un mandato que es el compromiso de la responsabilidad, primero, ante los ciudadanos, y por supuesto, señor Duran, ante esta Cámara, que es la que me otorga la investidura —¡solo faltaría! como bien sabemos—; todo el caudal está ahí depositado. ¿Por qué digo esto? Porque todo el mundo puede comprender que, cuando se ha producido un deterioro y un abandono fuerte de la inversión en infraestructuras durante años —prácticamente podríamos retrotraernos a 1992, a las Olimpiadas, cuando en Cataluña, en Barcelona en particular, se hizo un gran esfuerzo inversor en infraestructuras; estamos hablando de hace ya muchos años—, recuperar el momento en el que estamos ahora, que es la segunda modernización de Cataluña, comporta más dificultades por el deterioro del que venimos y exige en muchos casos un esfuerzo y una voluntad política constante y sostenida. Puedo decir a alguna de SS.SS. que ha intervenido que esa es la actitud que ha tenido el Gobierno de España con Cataluña, desde el primer al último ministro

que se sienta en el banco azul. Además puedo asegurar que la actitud de defender, por todo el Gobierno y por quien lo preside, que Cataluña necesitaba un gran esfuerzo inversor nos ha costado, gracias a la demagogia anticatalana de algunos en este país, bastantes problemas. (Aplausos.—Rumores.—El señor Martínez-Pujalte López: ¡Ley del socavón!—Un señor diputado: ¡Caradura!) Me importa subrayar que por supuesto vamos a conseguir que llegue la alta velocidad a Barcelona porque es una estructura necesaria, de futuro, modernizadora, que cohesiona territorial y socialmente y que no tiene color ideológico, igual que no lo tienen las cercanías. (Un señor diputado: ¡Muy bien.) Las dos son importantes para la gente, piense lo que piense ideológicamente y tenga las condiciones de renta o sociales que tengan; las dos benefician. Vamos a tener unas buenas cercanías en Barcelona. Nadie de los que estuvieron ocho años puede tener credibilidad para exigir a este Gobierno que haga en tres lo que otros no hicieron en ocho años. (Aplausos.—Rumores.—El señor Ayllón Manso: No tienes vergüenza. Mentiroso.—Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.) Vamos a tener, por tanto, las infraestructuras de Cercanías que merecen y que necesitan Barcelona y Cataluña. Algunos, supongo que no querrán plantear que las inversiones se pueden hacer sobre todo en infraestructuras, en zonas de gran congestión de tráfico y de densidad urbana, todas en el mismo tiempo y en un año; es imposible, aunque se tenga toda la voluntad política y los recursos económicos. Le puedo asegurar que el Gobierno que presido tiene toda la voluntad política y afortunadamente por la buena gestión económica tiene los recursos necesarios para invertir en lo que necesita Cataluña, en Cercanías y en alta velocidad, pero las inversiones como todo el mundo entiende necesitan su tiempo; luego detallaré lo que hemos hecho hasta ahora. (Rumores.) Sí, su tiempo y su credibilidad, la que algunos no tienen, así como la responsabilidad que tampoco tienen, ya que hemos estado hablando de lo que significa y representa el principio de responsabilidad. Señor Rajoy, se lo voy a explicar brevemente. La responsabilidad es dar la cara. La responsabilidad es no esconderse detrás de nadie. Por ejemplo, ¿sabe lo que es no tener sentido de la responsabilidad? Endosar a un primo la ignorancia del cambio climático o a un técnico... (Aplausos.—Protestas.—Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.) O lo que es más grave... (Continúan los rumores.—El señor Martínez-Pujalte López: Tu abuelo.) El señor PRESIDENTE: Silencio, por favor. El señor PRESIDENTE DEL GOBIERNO (Rodríguez Zapatero): O lo que es aún más significativo, eso que dijo usted en esta tribuna hace pocos meses. Subió aquí y dijo que lo de los hilillos se lo había soplado un técnico. (Rumores.) Hay que dar la cara y asumir los errores y la responsabilidad política. Usted siempre se

esconde detrás de alguien, en la oposición y en el Gobierno. (Aplausos.) Esa es la responsabilidad (Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.), subir a esta tribuna para decir que ha habido errores; claro que los ha habido. Todo el mundo sabe que ni el presidente del Gobierno ni la ministra de Fomento proyectan obras (Rumores.) ni ejecuta túneles, todo el mundo sabe que no lo hacen; pero lo que el Gobierno no debe hacer es esquivar la responsabilidad y señalar con el dedo a un técnico o a una empresa. La responsabilidad... (Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.—Continúan los rumores.) El señor PRESIDENTE: Señorías. El señor PRESIDENTE DEL GOBIERNO (Rodríguez Zapatero): La responsabilidad la he asumido... (Protestas.—Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.—El señor Martínez- Pujalte López: ¡Ley del socavón!—Continúan los rumores.) El señor PRESIDENTE: Perdona, señor presidente. Señorías, así no puede seguir el debate. (Rumores y protestas.) Así no puede seguir el debate, porque se tiene que respetar a quien tiene el uso de la palabra. Si se está permanentemente molestando no es el caso, así pues les reclamo que respeten a quien está en el uso de la palabra; (Rumores.) se lo pido por favor. Continúe. El señor PRESIDENTE DEL GOBIERNO (Rodríguez Zapatero): La responsabilidad la ha asumido el Gobierno, y le puedo asegurar, señor Rajoy, que los ciudadanos advierten una diferencia entre este Gobierno que ha dicho: sí, hay un fallo grave en la ejecución de la obra; pedimos excusas y lamentamos lo que se ha producido en los ciudadanos, frente a quienes gobernaban y ante cualquier problema miraban para otro lado o, cuando no, echaban la culpa a los ciudadanos o a los grupos políticos de la oposición, como hicieron en innumerables casos con problemas que tuvieron durante su etapa de Gobierno. (Aplausos.—Rumores.—Un señor diputado: ¡Muy bien!) Hay alguna cosa que merece la pena ser recordada, porque el señor Rajoy y algún otro portavoz del grupo parlamentario ha hablado del interés —creo que el señor Rajoy citó exactamente el lustre— de las inauguraciones, lo que representaba una línea argumental según la cual los problemas en la ejecución de la obra que hemos tenido en L'Hospitalet de Llobregat se han producido por las prisas, dado que había un calendario electoral. Señorías, la verdad es que para decir eso en esta tribuna habiendo sido usted vicepresidente del Gobierno anterior hay que tener muy poca memoria o muy poca credibilidad. (Protestas.) Señor Rajoy, o muy poca memoria o le da igual la credibilidad, porque ustedes inauguraron de todo y en muchas ocasiones sin que hubiera nada. (Rumores.) Le puedo asegurar, señor Rajoy, que además comprometieron cosas —usted mismo—; fíjese si no estarán los ciudadanos de Barcelona y los de Cataluña fatigados por muchas de las cosas que se han oído durante los últimos años. En este sentido también

haré un referencia al señor Duran. El señor Rajoy dijo el 1 de marzo de 2003 que por supuesto —está aquí— el AVE llegaría a Barcelona en la fecha prevista, en 2004. Esto lo dijo usted el 1 de febrero de 2003 y en 2004 faltaban aún dos años para que llegara a Tarragona. (Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.) Esa es la realidad y encima no tienen ningún problema en subir aquí a decir que la alta velocidad que usted comprometía para el año 2004 —estamos en 2007— aun ha ido muy deprisa. (Rumores.—El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.) No, lo que ha sucedido es que la alta velocidad debería haber llegado a Barcelona hace varios años. No hay prisa. Lo que ha habido, como he dicho en muchas ocasiones, es un retraso histórico respecto a cuándo tenía que haber llegado la alta velocidad a Barcelona, retraso histórico que vamos a enmendar en esta legislatura porque va a llegar la alta velocidad a Barcelona. (Aplausos.—Una señora diputada: ¡Muy bien!—Un señor diputado pronuncia palabras que no se perciben.) La Junta Electoral suspende en Girona el 10 de marzo de 2004 la inauguración del AVE a cargo de Álvarez-Cascos, que quería poner también una traviesa. (Rumores.) Señor Rajoy, ¿quiere que recuerde las inauguraciones del presidente del Gobierno, de cuyo Gobierno usted formaba parte? (Varios señores diputados: Sí, sí.—La señora Torme Pardo pronuncia palabras que no se perciben.) ¿Por ejemplo, del AVE Madrid-Valladolid-Galicia? Fíjese, si aún no hemos llegado a Valladolid, lo que queda por llegar a Galicia. (Risas.) El señor Aznar inauguró hasta siete... (Rumores.—Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.) El señor PRESIDENTE: Perdón, señor presidente. Señora Vázquez, deje de gritar, se lo ruego, deje de gritar. El señor PRESIDENTE DEL GOBIERNO (Rodríguez Zapatero): ...inauguró hasta siete primeras traviesas de la línea del AVE de Madrid a Valladolid y de Valladolid a Vigo, cuando aún no había ni vía, cuando aún no había ni obra, sólo iba a poner traviesas —alguna de ellas, por cierto, en el AVE a Toledo, se la anuló la Junta Electoral—. Eso sí que era inaugurar: siete traviesas. Y ahora le digo, señor Rajoy, suba aquí a esta tribuna y diga si el Gobierno ha inaugurado alguna obra que una vez puesta en servicio tuviera problemas, si el Gobierno ha inaugurado alguna primera traviesa como ustedes hacían con la alta velocidad a Valladolid y a Galicia, que las llegaron a inaugurar siete veces. ¿Quiere que recordemos que pasó con la terminal 4 de Barajas? Que en precampaña electoral de las últimas generales de marzo de 2004, en febrero, el señor Aznar fue a inaugurar —no sé si estaba usted por allí— la obra civil (Varios señores diputados: ¡Ah!), a cortar una cinta de la obra civil cuando faltaba un año para que la nueva terminal de Barajas pudiera entrar en funcionamiento. Eso sí que es prisa electoral, lustre y engaño a los ciudadanos. (Aplausos.) ¿Quieren que recordemos cómo fue el

desarrollo de la construcción del AVE Madrid-Lleida? (Varios señores diputados: ¡Sí!—Otro señor diputado: ¡No, el de Barcelona!) ¿Quieren que recordemos que en el viaje inaugural y en el viaje de promoción del AVE Lleida-Madrid apareció un gran socavón que puso en peligro, y tuvo que interrumpirse, el viaje con un número elevado de ejecutivos y que tuvieron que suspender todos los caóticos viajes promocionales del AVE Lleida-Madrid? Señor Rajoy, quien únicamente en este país ha inaugurado traviesas, obras, se ha dedicado a poner primeras piedras y ha puesto en funcionamiento servicios públicos sin estar bien hechos y terminados ha sido el Gobierno del Partido Popular (El señor Campos Arteseros: ¡Sí, señor!— Aplausos.): La tierra cede y deja raíles en el aire junto a la vía del AVE en Zaragoza. Dos trenes llenos de ejecutivos que iban a Zaragoza dan marcha atrás por una avería. (Un señor diputado: ¡Toma ya!) Cascos ratifica —usted que hablaba del dedo acusador el otro día— que hubo sabotaje en el nuevo AVE. (Rumores.) No sigo porque la hoja siguiente dice: Álvarez-Cascos achaca al Gobierno de Aragón el socavón de Zaragoza (Risas.), y la siguiente dice: Cascos echa la culpa al Gobierno de Francia de los problemas del AVE Madrid-Lleida. (Risas y aplausos.) ¡Ah!, veo alguna cara de incredulidad pero está aquí: Cascos intenta culpar a Francia del retraso del AVE Madrid-Lleida. Esta es la verdad. (El señor Bermúdez de Castro Fernández: ¡Las comisiones del AVE!— Rumores.) El señor PRESIDENTE: Señorías. El señor PRESIDENTE DEL GOBIERNO (Rodríguez Zapatero): ¿Sabe cuál era la respuesta de Cascos? La respuesta de Cascos, el ministro de Fomento del Gobierno del que usted formaba parte, era que el que no se impone objetivos exigentes no tiene retrasos. (El señor Bermúdez de Castro Fernández: ¡Las comisiones del AVE!) Me hubiera gustado que después de inaugurar un AVE a Zaragoza que no pasaba de 200 kilómetros por hora, después de que tuvieron que suspender viajes promocionales por riesgos, uno de los cuales iba lleno de ejecutivos, después del retraso (El señor Bermúdez de Castro Fernández: ¡Habla de las comisiones del AVE!), que no funcionara, que el sistema de seguridad estuviera prácticamente obsoleto antes de comenzar, me hubiera gustado no ya ver la dimisión de nadie, no, me hubiera gustado ver a alguien del Partido Popular reconocer el fallo y dar la cara ante los ciudadanos exigiendo disculpas. (Aplausos.) El señor Rajoy ha planteado una serie de temas en relación con las líneas de AVE construidas o en construcción en estos momentos y como algunos de los temas que ha planteado son delicados, le quiero dar una respuesta completa y adecuada. Por cierto que siempre han tenido un especialísimo interés en hacer oposición, en generar incertidumbre con la alta velocidad en nuestro país, porque seguramente muchos andaluces todavía se acuerden, y unos cuantos españoles, y desde luego todos los sevillanos, de lo que dijo Alianza Popular... (Varios señores diputados:

¡Bueno...!—Risas.—Rumores.) El señor PRESIDENTE: Silencio, por favor. El señor PRESIDENTE DEL GOBIERNO (Rodríguez Zapatero): No podía imaginar que renunciaran con tan poca lealtad al partido que fundó quien es hoy el presidente fundador del Partido Popular. ¡Cómo pueden tener tan poca lealtad a su historia! (Aplausos.—Protestas.) Sí, Alianza Popular (El señor Martínez-Pujalte López pronuncia palabras que no se perciben.), el Partido Popular, monta tanto, tanto monta... (Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.) El señor PRESIDENTE: Una vez más, rogaría que las condiciones del debate permitieran que este se desarrollara normalmente. Ruego, pues, que se deje hablar al orador. (Rumores.) De la misma manera que he hecho esta mañana cuando les he protegido a ustedes, el orador tiene derecho a expresarse con tranquilidad y es un derecho que les reclamo que respeten. (Continúan los rumores.) Señora, le ruego por favor que no haga esas cosas porque me pone usted en una posición de tener que pedirle explicaciones, se lo ruego, señora Martín Mendizábal, se lo ruego. Es innecesario ese tipo de agravios. Se lo ruego, por favor. Continúe, señor presidente. El señor PRESIDENTE DEL GOBIERNO (Rodríguez Zapatero): Muchas gracias, señor presidente. Les decía que muchos ciudadanos andaluces, españoles y todos los sevillanos seguramente recordaban lo que ustedes decían sobre el AVE a Sevilla, que le llegaron a llamar *el rapidín*, y que hicieron una crítica sistemática y permanente por ese gran proyecto de cohesión territorial y de desarrollo económico que ha sido el AVE Madrid-Sevilla. (Rumores.) Por cierto, señor Rajoy, he de decirle que las pruebas del AVE Madrid-Sevilla duraron un mes y medio antes de su explotación comercial. Por tanto, ha aportado un dato en la tribuna erróneo y falso. (Rumores.—El señor Ayala Sánchez: No.—La señora Herмосín Bono: Sí, sí, estáis mintiendo.) El señor Rajoy se ha referido a las otras líneas del AVE y ha afirmado... (Continúan los rumores.) El señor PRESIDENTE: Señor presidente, lo lamento mucho. Ya lo que no puedo aceptar es que, de escaño a escaño, se dirijan ustedes la palabra pidiéndose explicaciones. Esto no es una taberna. ¡Por favor, esto no es una taberna y vamos a mantener un mínimo de decoro porque no podemos continuar así! Se lo pido por favor. Y ahórrense, de escaño a escaño, dirigirse ningún tipo de expresión. Continúe, señor presidente. El señor PRESIDENTE DEL GOBIERNO (Rodríguez Zapatero): Muchas gracias. El señor Rajoy se ha referido a la línea Madrid-Valladolid y ha afirmado que faltaban 12 kilómetros de línea, que entraba en Valladolid en superficie, no soterrado, y que parte del trazado transcurre en vía única. Al respecto le tengo que decir, señor Rajoy, que desde el 8 de octubre es posible hacer el recorrido completo en ancho internacional desde Madrid-Chamartín hasta Valladolid-Campo Grande, desde el 8 de octubre. En abril de 2004 —escuche si es posible, señor Rajoy— la planificación

de la línea solo alcanzaba hasta Valdestillas, a 21 kilómetros de Valladolid, porque las tres administraciones implicadas —Gobierno central, Junta de Castilla y León y Ayuntamiento de Valladolid—, todas del Partido Popular, no habían sido capaces de llegar a un acuerdo. Como consecuencia de esta falta de acuerdo de tres administraciones del Partido Popular —así estábamos en abril de 2004— y para no demorar cuatro o cinco años la llegada de la alta velocidad a Valladolid, se acordó que llegara en superficie desde el Pinar de Antequera a Campo Grande en vía única, provisionalmente, hasta soterrar el acceso —la obra ya está en parte adjudicada—. Por favor, señor Rajoy, cuando hable de que se va a poner en servicio una alta velocidad —en este caso a Valladolid, que tiene un tramo de vía única—, le quiero recordar, como un gran drama, que ustedes en el AVE a Lleida y a Zaragoza tenían varios tramos con línea única. Sí, en Zaragoza 3 kilómetros y en Lleida 9 kilómetros exactamente. (Varios señores diputados: ¡No! ¡No!) Esos son los datos concretos y referidos. Ahora la pregunta es (Una señora diputada: ¡A ver!): como consecuencia del no acuerdo de tres administraciones del Partido Popular (Un señor diputado: ¡Qué vergüenza!) para la llegada del AVE al centro de Valladolid, la opción que usted propone, señor Rajoy, ¿es que el que AVE no llegue a Campo Grande ya y que espere cuatro o cinco años más (Risas.) para que llegue a Valladolid, haciendo lo que representa el soterramiento de las vías, por unos pocos kilómetros? Diga si esa es la tesis que usted defiende (Rumores.), que además es consecuencia de la responsabilidad de tres administraciones del Partido Popular. Pues yo le digo: el Gobierno va a hacer que el AVE a Valladolid llegue hasta Campo Grande, que será un gran avance, y por supuesto vamos a empezar cuanto antes las obras, que ustedes no fueron capaces de ponerse de acuerdo sobre cómo hacerlas, para el soterramiento del AVE a Valladolid y que entre hasta el centro de la ciudad. (Un señor diputado: ¡Muy bien!— Aplausos.) Eso es lo que vamos a hacer y no la demagogia y la falta de sensibilidad que tiene. El señor Rajoy ha abordado el tema de las pruebas de las líneas de alta velocidad planificadas con carácter inmediato para entrar en servicio, es decir la alta velocidad a Valladolid, la alta velocidad a Málaga y la alta velocidad a Barcelona. Quiero decirle, señor Rajoy, que se están haciendo todas las pruebas en las tres líneas y que por supuesto no se va a poner nada en servicio sin haber superado todas las pruebas y los requisitos técnicos establecidos. Ha hecho una afirmación también en línea con la naturaleza de los trenes de las series 103 y 104, que no estaban homologados, y que solo lo están los de la serie 102. Tengo que decirle que todos los trenes de las distintas series, todos —subrayo— están homologados. Por tanto, infórmese bien o deje de poner encima de la mesa elementos de inquietud y de abrir interrogantes que no tienen ninguna razón de ser.

(Rumores.) A mayor abundamiento le diré: los trenes 102, 103 y 104, a los que se ha referido, han realizado todas las pruebas. En concreto, el tren 102 realizó 732.000 kilómetros en pruebas; el tren 103, 342.000 kilómetros en pruebas, y el tren 104, 316.000 kilómetros en pruebas. Ese es el conjunto de las pruebas que se han producido y que suman desde diciembre de 2004 en estos tres tipos de trenes hasta 18 millones de kilómetros y, por tanto, tienen una garantía plena. Ahora le hago una reflexión, que es constatable con los hechos, sobre cómo hemos trabajado y lo que tenemos por delante. En el periodo de los tres años largos que llevamos al frente del Gobierno, en alta velocidad hemos hecho lo siguiente. Primero, hemos arreglado las graves deficiencias que había en el tramo del AVE hasta Lleida permitiendo que llegue a 300 kilómetros por hora, porque cuando llegamos al Gobierno el AVE que ustedes hicieron solo podía circular a 200 kilómetros por hora; por supuesto, el tramo que hemos abierto al servicio ha funcionado sin ningún problema. Segunda gestión en relación con la alta velocidad. Los tramos a Tarragona, Toledo y Antequera, todos ellos lo han sido con las pruebas correspondientes, con todos los requerimientos técnicos, y cuando se han puesto en servicio han funcionado con toda corrección para satisfacción de los usuarios. ¿Qué quiero decir con eso? Que todos los tramos que este Gobierno ha puesto en servicio de alta velocidad ha sido después de que estén en plenas condiciones y cumplan con los requisitos a que nos hemos comprometido ante los ciudadanos, y la prueba de que ha sido así es que no hemos tenido que hacer correcciones a posteriori ni inauguraciones falsas, porque las que se han hecho era porque estaba a punto y a tiempo la alta velocidad, tanto en Tarragona como en Toledo como en Antequera como lo que hemos tenido que solventar del AVE a Lleida. Gracias al Plan de Infraestructuras que aprobamos en 2005, tengo que decir que todos los años, de aquí a 2015 al menos, van a entrar en servicio varios tramos de alta velocidad en España, todos los años, igual que han entrado en 2005, en 2006 y en 2007, a Tarragona, Antequera y Toledo, igual que pueden y van a entrar los demás, con los compromisos que tenemos, haya elecciones o no; lo que haremos, por supuesto, será siempre respetar el calendario electoral. Esté tranquilo, señor Rajoy, que ninguna junta electoral tendrá que hacer con este Gobierno lo que tuvo que hacer con los suyos para anular actos de inauguración de traviesas. (Rumores.) Me interesa subrayar especialmente algunas de las intervenciones que ha habido. La llegada de la alta velocidad a finales de 2007, tanto a Málaga como a Valladolid como a Barcelona, responde a una planificación y a una periodificación únicamente en función de lo que representan la naturaleza de la obra y la planificación de la ejecución, y todos los plazos, todos, han sido tenidos en cuenta para fijar final de año con prudencia. Quiero destacar un dato:

el tramo que motiva esta comparecencia, que es de 2 kilómetros, que es donde se ha producido el fallo constructivo, de 2 kilómetros, de los 1.700 que hay en obras y que son responsabilidad de esta ministra y de su equipo en toda España, ese fallo constructivo responde a un tramo de obra que, conforme habían firmado el responsable de ese tramo y todas las demás constructoras, debería estar entregado en enero de 2007, y desde enero de 2007, que era el plazo de finalización y entrega de la obra, el Ministerio de Fomento creo que se da un plazo razonable, hasta diciembre de 2007, casi un año, para ponerlo en servicio. Ahora bien, si hay alguna señoría que sostiene que los años que toquen elecciones, sea 2007 ó 2011, no se pongan en servicio trenes de alta velocidad, que suba a la tribuna y lo diga (Rumores.) porque, repito, afortunadamente para España, vamos a tener entrada en servicio de tramos de alta velocidad en 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 y 2012, y por supuesto este Gobierno siempre tendrá el objetivo de que el servicio de la alta velocidad llegue cuanto antes a todas las comunidades autónomas y habiendo hecho bien todo lo que exige el requerimiento de lo que representa circular en alta velocidad. Por tanto, tengo que desmentir radicalmente, ¡radicalmente! (Protestas.), señor Herrera, y se lo digo con todo el énfasis, que haya ninguna prisa. ¿Sabe quién reclama que la obra de la alta velocidad llegue a Barcelona cuanto antes? Se lo voy a decir por este orden: primero, todos los ciudadanos por donde transcurren las obras, todos; fue la primera demanda que me hicieron el otro día, que se terminen cuanto antes las obras de alta velocidad, y es bien razonable. Por eso, señor Herrera, se trabaja con gran intensidad cuando hay una obra de alta velocidad en entornos urbanos, porque provoca grandes molestias y hay que hacerlo en el menor tiempo posible. ¿Es razonable? Parece que sí. Seguramente si se vive en Hospitalet, sí. Seguramente, si se va allí y se habla con los vecinos de Hospitalet, también se sepa y se pueda transmitir honestamente aquí en esta tribuna porque es lo que quieren los ciudadanos por donde atraviesan las obras de alta velocidad. (Aplausos.) La segunda circunstancia que aconseja que las obras de alta velocidad terminen cuanto antes son las propias cercanías. Sé que este es un debate que seguramente resulta difícil cuando se tiene una posición ideológica, como usted ha expresado, en torno a cercanías y alta velocidad, pero, desde el punto de vista de lo que representa la planificación, el desarrollo y la ejecución de la infraestructura ferroviaria, cuanto antes acabe la obra de alta velocidad más fácil tendremos que Cercanías funcione mejor, porque libera vías, porque permite obras e inversiones y, por tanto, hay una relación directa entre esas dos circunstancias. Voy a hacer una referencia a las mejoras que se han hecho en los tres presupuestos que llevamos ejecutando, 2005, 2006 y 2007, porque obviamente el de 2004 fue el presupuesto que nos

encontramos, que había respaldado una mayoría parlamentaria distinta.

**Ampliación de líneas.** Se han puesto en servicio 14 nuevos kilómetros de red. En mayo de 2005 se amplió la línea 7, entre Hospitalet-Cerdanyola Universidad-Martorell, incorporando dos nuevos municipios a la red de Cercanías, Rubí y Sant Cugat. En julio de 2006 se prolongó la línea 10, aeropuerto-estación de Francia hasta la nueva estación de Francia, lo que ha permitido extender la oferta de Cercanías a dos nuevos barrios de Barcelona, La Barceloneta y La Ribera. Con esta ampliación la cobertura del servicio de Cercanías de Barcelona ha aumentado en 30.000 personas. Se ha puesto en servicio el ramal de Castellbisbal-Can Tunis, en febrero de 2007, destinado al tráfico de mercancías que van hacia o desde el puerto de Barcelona. Ha supuesto una inversión de 204 millones de euros y con esta actuación se incrementa un 10 por ciento la capacidad para tráfico de Cercanías en la línea C-2, al liberar a esta del tráfico de mercancías. Además, se produce una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos al suprimir el tráfico de mercancías por el interior de numerosos municipios de Barcelona como Calafell, Cunit, Cubelles, Sitges, Garraf, Castelldefels, Gavà, Viladecans o Bellvitge.

**Mantenimiento y modernización de la red de Cercanías.** Mantenimiento de la red. Durante la pasada legislatura solo había 449 técnicos dedicados al mantenimiento en toda la red de Cercanías de Barcelona. Esto suponía una falta de atención a la red ferroviaria, aunque no era un caso excepcional dentro del conjunto de la red convencional. Por ello, se ha aumentado en 250 los técnicos de Cercanías destinados a labores de mantenimientos de la red: de 449 en 2004, a 699 técnicos en la actualidad, un incremento del 55 por ciento. En la anterior legislatura, la inversión destinada al mantenimiento de toda la red de Cercanías de Barcelona solo alcanzaba la cifra de 21 millones de euros de media anual. En estos momentos está en 88,5 millones el mantenimiento de infraestructuras de Cercanías, es decir una inversión media anual de 29 millones de euros. Solo en estos tres años de legislatura se ha invertido más en mantenimiento que en toda la legislatura anterior. Actuaciones en el carril de la vía. En mayo de 2007, se ha finalizado la reparación de la totalidad de los puntos defectuosos que se detectaron en la auscultación ultrasónica de carril, lo que ha supuesto un aumento de la calidad de la rodadura y una reducción de la probabilidad de roturas.

**Modernización de la catenaria.** En mayo de 2007, se finalizó la corrección de la totalidad de los defectos detectados en las inspecciones y en la auscultación geométrica extraordinaria de la catenaria. Ya se han rehabilitado 51 kilómetros de catenaria y antes de final de año se habrá completado la rehabilitación de otros 74 kilómetros más, hasta un total de 125 kilómetros, de los 433 kilómetros que tiene toda la red. El pasado 18 de septiembre, se han adjudicado las obras de dos

actuaciones de rehabilitación de catenaria, por subrayar las últimas, correspondientes a los tramos Sants-Cunit y Montcada-Sagrera, y en el convenio que hay con la Generalitat de Catalunya es el ministerio quien asume la financiación, con una inversión de 15 millones de euros para las estaciones nuevas de Granollers centro, Mataró y Terrasa-Manresa. Modernización del suministro eléctrico. Antes de final de año estarán disponibles cuatro nuevas subestaciones móviles ubicadas en aquellos lugares de mayor necesidad, de acuerdo a los estudios de potencia realizados. La primera de ellas está disponible desde el 3 de octubre en Sant Sadurní, y el ADIF ha anunciado la construcción de seis nuevas subestaciones eléctricas modulares, las cuales se han adjudicado el 24 de agosto por 12 millones de euros. También ha habido modernización en el sistema de control de tráfico, modernización de enclavamientos y señalización, con cuatro enclavamientos susceptibles. También ha habido auxilio de trenes parados por falta de suministro eléctrico, nuevas estaciones y mejora de las existentes. Se han puesto en servicio las estaciones de Arenys de Mar y Bellvitge. Esta última estación fue la que sufrió por cierto el socavón el otro día. En El Prat se ha construido una nueva estación de Cercanías que se puso en servicio en marzo de 2007, además de las obras de remodelación de la estación de Sants. Material móvil, número de trenes. En la legislatura anterior, señor Duran, no hubo ningún incremento de material móvil en la red de Cercanías de Barcelona. No sé cuántas interpelaciones hubo de Convergència i Unió, no lo he contrastado. El número de trenes entre 2000 y 2004 permaneció inalterado en 155, cuando crecía la demanda de ciudadanos de una manera muy importante. En esta legislatura ya se han incorporado para las cercanías de Barcelona 36 nuevos trenes, de los cuales 22 son Civia, que se han destinado a reforzar el servicio en hora punta, en la que ahora circulan en doble composición y constituyen el 64 por ciento de los servicios. Antes de finalizar 2007, se incorporarán 5 trenes más, de los cuales 4 serán Civia. Con todas estas incorporaciones se totalizarán 41 nuevos trenes, es decir un 26 por ciento más de los que había al final de la anterior legislatura, un incremento del 33 por ciento. No quiero seguir dando datos, pero son bastante elocuentes. Señor Herrera, Señor Tardà, señor Duran, el Gobierno que presido ha invertido desde el año 2005 de manera sistemática en Cercanías, en ampliación de red, en incremento de efectivos, en mejora de la electrificación, en aumento muy notable de trenes. Ahora, si ustedes quieren que en tres años de esfuerzo político e inversor recuperemos el abandono de diez o quince años de Cercanías, les digo desde aquí que no es posible y se lo digo a los ciudadanos de Barcelona, que vamos a necesitar al menos un par de años más para que las cercanías de Barcelona funcionen ejemplarmente. Podrían, señor Herrera, señor Tardà, hacer un reproche si estos datos

que he dado aquí no reflejaron la atención, la inversión y el esfuerzo por Cercanías en el área de Barcelona, pero sinceramente los hemos tenido; hemos aumentado la inversión en todos los aspectos que representa Cercanías. Que Cercanías funciona mal, que tiene graves deficiencias en Barcelona, por supuesto que sí, pero, honradamente, en tres años no se podía arreglar un deterioro que data de hace diez, quince y, en algunos casos, veinte años. Subir aquí a la tribuna a criticar Cercanías cuando en la legislatura pasada no se ha incorporado un tren nuevo en toda Cercanías, mientras nosotros llevamos ya 22 en tres años, es realmente meritorio. (Un señor diputado: Sí, señor.) Tengo el convencimiento absoluto de que este va a ser el Gobierno —este, el Gobierno que presido— que, con más o menos apoyo, con más o menos comprensión por parte de esta Cámara —y espero tenerla—, va a hacer y va a cambiar el déficit histórico de infraestructuras en Cataluña, y que va a conseguir la segunda modernización de Cataluña en infraestructuras para que sea líder en infraestructuras ferroviarias y tenga unos Cercanías ejemplares. (Aplausos.) Estos son los datos. Señor Tardà, tengo que decirle que no me sorprende que usted diga que pensaba que era diferente y piense que soy igual. Desde hace algún tiempo en sus intervenciones, especialmente desde una que tuvo aquí en un debate de totalidad sobre una ley que precisamente se ha aprobado hoy, lo que pueda aportar en relación con cómo entiende el debate político y la traslación al terreno personal, sinceramente deja mucho que desear; se lo tengo que decir. (Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Bien!) Quiero agradecer al señor Duran el tono bastante constructivo que ha tenido dentro de un tema fácil para la crítica. Entiendo que este es un tema fácil para la crítica dura a la responsabilidad política, porque el hecho que haya sucedido es grave y afecta a muchos ciudadanos. Aun así, ha intentado un equilibrio que agradezco. No le voy a dar ninguna cita, simplemente le pido que repase un poco la hemeroteca cuando pasaba lo que pasaba con el AVE de Madrid a Lleida. No sé si es que todavía el viento del Majestic permanecía vivo. (Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Oh!) Lea lo que decían, no usted sino sus máximos representantes, cuando hubo problemas serios en el plazo y en la ejecución de la obra. Ustedes decían que no era el tiempo de criticar sino el tiempo de ayudar. Me parece bien que cuando hay problemas en la construcción del AVE con el PP digan que no es el tiempo de criticar, pero no que cuando hay problemas con este Gobierno, que desde luego no ha incumplido en los plazos, sí haya actitud de crítica aunque sea moderadamente. No. (Aplausos.) Puede usted ir a la hemeroteca y coger las declaraciones del señor Puig, del señor Mas y del señor Pujol; declaraciones que yo he ido contrastando estos días para preparar esta intervención. Señor Herrera, tenemos una diferencia sustancial en

relación con la alta velocidad, desde el punto de vista de lo que aporta al progreso económico y social y de lo que representan las prioridades. Creemos que es realmente compatible invertir en Cercanías e invertir en alta velocidad. Permítame que le diga que si ahora hemos tenido que suspender Cercanías, con el daño que provoca, durante un tiempo, no ha sido obviamente por la construcción del AVE, no; ha sido porque un tramo del AVE no se ha hecho bien, que es distinto. Eso puede pasar. Estamos hablando —insisto— de 2 kilómetros de tramo de los 1.700 que en estos momentos se están construyendo de alta velocidad, que, señor Herrera —créame—, van a mejorar también el funcionamiento de Cercanías en Barcelona; más allá de quienes ahora usen uno u otro medio de transporte, lo va a mejorar. La apuesta por el ferrocarril de este Gobierno es una apuesta medioambiental, por la superioridad medioambiental que tiene ante el reto de las emisiones frente al automóvil, y no digamos frente al transporte aéreo, una superioridad absoluta, así como la eficiencia económica y la vertebración territorial que consigue la alta velocidad. Yo respeto su opinión de que considere que la alta velocidad tiene más aspectos negativos que positivos. Sinceramente, lo que no puedo asumir es que no hemos trabajado en Cercanías y que no hemos priorizado en Cercanías. Todos los datos que acabo de dar están ahí, entre ellos el volumen de inversión. ¿Que no se han arreglado todos los problemas que Cercanías tiene? De acuerdo. Le he dicho que eso va a exigir renovar un deterioro de hace veinte o treinta años. ¡Pero si hay catenarias de hace treinta años en Cercanías que no se habían renovado! Renovar una gran parte de la catenaria de Barcelona exige inversión, trabajo, esfuerzo y, a la vez, hay que mantener un servicio que aumenta y que crece, porque cada vez más ciudadanos usan Cercanías como consecuencia del aumento de población de Barcelona y toda su área. Tenemos esa discrepancia. Sé que no nos vamos a poner de acuerdo, pero mantengo de manera clara que es compatible, que es conveniente alta velocidad y Cercanías. Agradezco al portavoz del Grupo Parlamentario Vasco sus palabras y su reflexión sobre lo que está sucediendo. Creo que le he introducido elementos de tranquilidad suficiente. Todas las obras de alta velocidad —repito—, 1.700 kilómetros en toda España en estos momentos, algunas de ellas difíciles desde el punto de vista de la ingeniería por los sitios por los que tienen que transitar, por la orografía del terreno o por la densidad urbana, como es en este caso, se realizan con el máximo de los controles posibles. Le puedo asegurar que esa ha sido la actitud que mantiene la Administración responsable en esta materia, que es el ADIF, en todos los tramos. Todos podemos asumir, todos podemos admitir que una u otra empresa constructora, cualquier empresa constructora, ante un sistema que prueba para hacer una determinada fase de la construcción, decisiva

en la impermeabilización de un túnel, puede no acertar en un momento dado. El tema es que no acertar construyendo una variante como la de Guadarrama o construyendo el AVE por una zona de la provincia de Toledo no tiene ninguna repercusión, pero aquí tenemos la singularidad de que Cercanías, por la que transitan miles y miles de personas diariamente y que es vital para sus vidas y sus trabajos, está a cuatro o cinco metros. Y se ha dado la circunstancia fatal de que algo que no es habitual, que es que nuestras empresas constructoras, que tienen una fama acreditada, tengan un fallo constructivo en la impermeabilización, se haya producido justo en este tramo. Pero no ha sido —créame— ni por prisa ni porque la brillante ingeniería y los muy buenos técnicos que tiene la alta velocidad española no hayan estado a la altura de las circunstancias. Solamente le quiero dar un dato; los tengo aquí todos. Ha habido 34 escritos, después de 34 supervisiones, instando a las empresas, en este caso a la empresa concreta de este tramo, para que recondujera su actuación y reparara deficiencias, y aquí están. Puede usted comprender que, ante la insistencia que han planteado muchas señorías en el terreno de la responsabilidad política al equipo ministerial, el presidente del Gobierno haya evaluado las circunstancias de cómo se había producido esta situación y lo haya evaluado con serenidad y a fondo. Es evidente, señor Duran, que para tomar las decisiones que hemos tomado, desde el punto de vista de solucionar la problemática creada, hemos consultado rápidamente a todos aquellos que creíamos que podían ofrecer lógicamente una aportación definitiva, tanto en el ámbito de la Administración pública, de los técnicos de la Administración pública, como en el ámbito privado, en el ámbito de las constructoras, que, por cierto, quiero resaltar aquí que todas ellas —todas las grandes constructoras del país— se han ofrecido al Gobierno para hacer un esfuerzo... No, señor Duran, no me tuerza el gesto. Quiero matizar: se han ofrecido, generosamente, todas las grandes constructoras para ayudar al Gobierno a solucionar el problema constructivo que se ha ocasionado en ese tramo concreto de Hospitalet de Llobregat. He evaluado cómo se han hecho las cosas, cuál es el desarrollo que tiene España en materia de infraestructuras, que es el país que en estos momentos está construyendo más kilómetros de alta velocidad y más kilómetros de autovía. Por tanto, entiendo que hay elementos suficientes para mantener la confianza, arreglar los problemas, cumplir con los compromisos y, desde luego, tratar de paliar lo que ha sido, durante todo este tiempo, los muchos perjuicios y trastornos que hemos causado a los ciudadanos de Barcelona. Por último —ya para terminar antes del turno de réplica y espero que haya dado contestación a la gran mayoría de las cuestiones que se han planteado, incluso algunas han sido muy concretas—, deseo referirme —ya para finalizar, nuevamente— a

los ciudadanos afectados de Barcelona. Por supuesto que el párrafo que usted invocaba del artículo que escribí en *La Vanguardia* no tenía la intención que parece que pudiera desprenderse de la literalidad del mismo; no la tenía. Por supuesto que la responsabilidad y las quejas se tienen que escuchar de los ciudadanos y de todos los grupos políticos y, muy especialmente, de aquellos grupos políticos que de una u otra manera han dado respaldo al Gobierno. Para terminar, y dirigiéndome a los ciudadanos afectados de Cataluña, quiero nuevamente reiterar (Rumores.) que la responsabilidad es del Gobierno, que esa responsabilidad para mí supone reconocer el fallo, grave en este caso, asumir la petición de excusas de los ciudadanos, arreglar los problemas y, por supuesto, también dar todas las explicaciones en esta Cámara; explicaciones que, por cierto, se han producido de manera voluntaria a iniciativa del Gobierno, si bien es verdad —hay que ser leal siempre con la verdad— que ya se me había requerido anteriormente en otras ocasiones para comparecer ante problemas que tienen que ver con las infraestructuras de Cataluña. En todo caso, señor Duran, sí estará al menos de acuerdo conmigo que en cuanto a comparecencias como presidente ante problemas he tenido una trayectoria al menos defendible, si el criterio de defender cuál ha sido el comportamiento cuando esta Cámara me ha requerido son los antecedentes. Seguramente, en el futuro aún mejoraremos en esa dirección. Muchas gracias. (El señor Campos Arteseros: ¡Muy bien!—Aplausos.)

## SEGUNDA RÉPLICA

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. Corresponde al presidente contestar a los intervinientes.

El señor PRESIDENTE DEL GOBIERNO (Rodríguez Zapatero): Muchas gracias, señor presidente. Con la máxima brevedad posible, quería hacer alguna consideración o algún matiz, en primer lugar, al señor Rajoy, y con ello al conjunto de otras intervenciones, sobre el alcance del debate. Ha sido bastante evidente que en este segundo turno ha habido varias señorías que han subido aquí con un tono un poco lastimero a decir que el debate que se había producido seguramente desinteresaba a los ciudadanos. Los protagonistas básicos del debate, lógicamente en una sesión de comparecencia de esta naturaleza, son aquellos que exigen las responsabilidades, y lamento que consideren que sus intervenciones no resultan interesantes para los ciudadanos. A mí me parece que todo ha resultado interesante para los ciudadanos. Perdona que le diga, señor Herrera, que no es politiquear defender los hechos, defenderse de acusaciones inciertas recordar la actuación de otros para medir la

credibilidad cuando se sube a una tribuna a hacer la crítica. Eso no es politiquero, eso es debate político, responsabilidad política y compromiso y exigencia ante la Cámara. (Aplausos.) Tengo que decir que el Gobierno no asume bajo ningún concepto dos ideas que se han dejado caer incluso en este segundo turno de réplica: una, prisas; y dos, afán por inaugurar. Me da igual en qué términos se haya descrito. No lo asume el Gobierno. ¿Prisas, cuando se había prometido por Convergència i Unió y por el Partido Popular que llegaría el AVE a Barcelona en 2004, en la legislatura... (El señor Duran i Lleida pronuncia palabras que no se perciben.—El señor Villarrubia Mediavilla: ¡Sí, sí!) Sí, comprometido por el presidente Pujol, hay declaraciones públicas, la responsabilidad no era del presidente Pujol, era del Gobierno del Partido Popular, pero no llegó a Barcelona en 2004. Ahora estamos intentando que llegue en 2007, porque la obra, reitero —y es un dato que nadie ha cuestionado ni evaluado—, tenía que haberse entregado por las constructoras —así lo firmó la empresa adjudicataria— en enero de 2007 y ha habido distintas prórrogas. El Gobierno hizo una planificación cautelosa para ponerlo en servicio en diciembre de 2007. Supongo que desde enero a diciembre es un tiempo razonable para que si la obra se tiene que entregar en enero se pueda poner en servicio en diciembre de 2007. No hay prisa, no ha habido prisa, no ha habido ninguna urgencia. Ha habido voluntad política, recursos financieros e inversión que tenía que haber sido realizada conforme a las promesas en diciembre de 2004. Si hoy estuviéramos en otro tipo de debate, como consecuencia de este grave fallo que se ha producido en la ejecución en un tramo, si el AVE no estuviera ahí, seguramente se estaría haciendo la crítica de que hay un retraso porque el AVE no llega a Barcelona después de tres años de este Gobierno. Por tanto, subrayo, ni prisas ni afán de inauguración. Quiero reiterar que todas las líneas de alta velocidad que han entrado en servicio con este Gobierno, que han sido Toledo el 15 de noviembre de 2005, Antequera el 16 de diciembre de 2006 y Tarragona el 18 de diciembre de 2006, lo han hecho una vez que la obra estaba culminada y las pruebas realizadas, y lógicamente se podía poner a disposición de los ciudadanos. Por cierto, algunas de ellas no fueron ni siquiera inauguradas. Esto es lo que no pasó antes. Tengo la credibilidad, por lo que ha pasado en todas las líneas que hemos abierto, de poder afirmar en esta tribuna que no hemos inaugurado ningún tramo de alta velocidad ni de ninguna otra naturaleza sin que estuviera todo en orden, todo terminado y todo comprobado; en los que hemos puesto en servicio estaba todo en regla. No quiero recordar ya más lo que fue el tramo de Madrid a Zaragoza y de Madrid a Lleida. Inversiones en Cercanías. Podemos pedir los datos certificados a la Intervención General de la Administración del Estado, son hechos elocuentes. ¿Qué afán tiene el presidente del Gobierno de decir aquí que

se han invertido cuatrocientos no sé cuántos millones de euros si no ha sido así? ¿No ve que eso comprometería absurdamente la palabra del presidente del Gobierno? Es como si dijera que mañana se puede reabrir Cercanías. Pues no lo puedo decir, qué más quisiera yo que decirlo. ¿Cómo voy a dar un dato aquí sobre inversión que no sea correcto? Señor Duran, en 1996 había 166 trenes de cercanías en Barcelona. En 2000, 155. ¿Le suena el periodo 1996-2000? Repito, en 1996, 166 trenes de cercanías, en 2000, 155; en 2004, 155; en 2006, 163; en octubre de 2007, 191 trenes. Es decir, escuchen los diputados que representan solo a Cataluña, que proceden de la circunscripción de Cataluña: de 1996 a 2004 once trenes menos de cercanías, en ocho años, sin embargo, en estos cuatro años va a haber 36 más. Esa es la realidad de las cercanías. Si no se valora, si no se reconoce el esfuerzo realizado y que hemos cambiado la tendencia en inversión en Cercanías tendríamos que tener otro tipo de debate. A lo que siempre he añadido, señor Herrera, que la situación es muy deficitaria, pero le he pedido lo mínimo que le puede pedir un Gobierno que es, al menos, la legislatura entera y hacer una evaluación... (El señor Herrera Torres pronuncia palabras que no se perciben.) Déjeme terminar, ya le veo reprochándome algo. Le he pedido, al menos, hacer una evaluación de cómo está Cercanías cuando termine la legislatura. Porque el esfuerzo que se está haciendo en torno a las cercanías es muy importante. Durante la etapa del Gobierno anterior —y este dato le interesa también, señor Duran— solamente se contrataron 14 trenes Civia para Cercanías. Todos ellos se incorporaron a Madrid. Me parece bien, no lo discuto. El Gobierno que presido ha contratado ya 233 trenes Civia para todas las cercanías. En la etapa del Gobierno del PP solo se contrataron 14 trenes y fueron todos a Madrid. ¿Esto no interesa les saberlo a los ciudadanos? Claro que les interesa saberlo a los ciudadanos. ¿Es politiquero? No, son hecho y datos. ¿Es estatua de sal o memoria? No, es un debate político, de compromiso político de lo que se ha hecho, de cómo estábamos cuando llegamos al Gobierno y de lo que estamos haciendo ahora. (Aplausos.) Tengo que apelar también a la coherencia. La coherencia, cuando se trata del trazado de una obra pública de gran importancia en lo que afecta a la alta velocidad, es muy exigible. Y sí quiero afirmar, señor Tardà, señor Herrera, que absolutamente todo, lo que afecta al trazado, el Plan de Cercanías, el centro de coordinación, a cuyo frente se ha puesto el secretario de Estado de Infraestructuras, las decisiones que ha habido que tomar en esta situación de emergencia en cuanto al dispositivo alternativo, todo se ha hecho con diálogo y con acuerdo con el Gobierno de la Generalitat, del que creo ustedes forman parte, si no me equivoco. O sea, que todo se ha hecho con diálogo y cooperación. No me diga que no hay diálogo. Son la Generalitat y el Ayuntamiento de Barcelona los

que sostienen determinado proyecto para el nuevo tramo de Barcelona. Es muy fácil ser Gobierno y oposición a la vez, pero desde luego genera una gran incoherencia. (Aplausos.) O sea, que el Gobierno de España llega a un acuerdo con el Gobierno de Cataluña en materia de inversiones en infraestructuras y en ese Gobierno está Esquerra Republicana de Cataluña, y Esquerra Republicana de Cataluña aquí no está de acuerdo con las inversiones para Cataluña y sí está de acuerdo en Cataluña, en tanto en cuanto es miembro del Gobierno de Cataluña. ¿Esto es serio? No. (Varios señores diputados: ¡No!). ¿Es coherente? No. (Varios señores diputados: ¡No!) ¿Es creíble? No. (Varios señores diputados: ¡No!). Por ello, señor Tardà, tengo que decirle, lamentándolo profundamente, que ustedes pueden tener la posición política que legítimamente tengan, pero no pueden dejar de reconocer que este Gobierno como ningún otro está haciendo un esfuerzo por reconocer e incrementar las inversiones en infraestructuras en Cataluña. Por cierto, señor Rajoy, ¿cómo puede usted hablar de dañar la imagen de Barcelona y de Cataluña, después de lo que ha hecho durante estos tres últimos años (Varios señores diputados: ¡Claro, hombre!), alimentando el discurso más anticatalanista y anticatalán que se recuerda? (Aplausos.) ¿Cómo puede usted hablar de la imagen de Barcelona y de Cataluña, que es brillante, por cierto, y de la sociedad catalana —sí, esa es la que yo tengo—, después de que fueron por toda España pidiendo firmas contra Cataluña? (Varios señores diputados: ¡No!— Protestas.— Aplausos.) Sí, así decían ciudadanas que firmaban... (Varios señores diputados: ¡No, no!) Sí, que decían: ¿esto es para firmar contra Cataluña? (El señor Fernández Díaz: ¡Mentira, usted miente!) El señor PRESIDENTE: Señor Fernández Díaz, no moleste, por favor. El señor FERNÁNDEZ DÍAZ: ¡Pues que no mienta! El señor PRESIDENTE: Señor Fernández Díaz, le llamo al orden, no moleste y no grite. Respete a quien está en el uso de la palabra, por favor. El parlamentarismo bueno es el respetuoso. Gracias. El señor PRESIDENTE DEL GOBIERNO (Rodríguez Zapatero): Después de lo que han hecho en esta legislatura con el discurso en relación con Cataluña, venir a hablar aquí del prestigio de Barcelona y de Cataluña, a los catalanes les va a sonar a sarcasmo, señor Rajoy; a sarcasmo. (Rumores.—Un señor diputado: Tienen mucha cara.—Varios señores diputados: ¡Claro!—Otro señor diputado: ¡Las cercanías!) Sí, las cercanías: el Gobierno anterior no promovió ni un tren más para que hubiera Cercanías, y ahora vienen hablando de Cercanías. Pero, bueno, yo tengo gran confianza, como siempre, en la ciudadanía; una ciudadanía que está sufriendo las consecuencias de los problemas que ha dado la ejecución del AVE en su tramo por Hospitalet, el tramo final de la obra a Barcelona; ciudadanía que, por supuesto, tiene derecho a expresar, de un lado, los trastornos que se están produciendo y, de otro, a exigir soluciones; soluciones —las

que el Gobierno ha querido explicar hoy a la Cámara y transmitir a todos los ciudadanos, especialmente a los de Barcelona— que tienen los tres principios a los que me he referido. Uno, vamos a trabajar en diálogo como estamos haciendo con la Generalitat, con los ayuntamientos, con la entidad metropolitana, con los vecinos afectados por la obra, para solucionar, garantizando al máximo la seguridad, los problemas que han ocasionado la suspensión de Cercanías. Dos, reabrir cuanto antes las líneas de cercanías. Tres, seguir invirtiendo en Cercanías, que es muy necesario, y llegar con el AVE a Barcelona cuando la obra lo permita, las pruebas lo permitan y sin ninguna prisa. Puedo asegurarle y le digo desde aquí que el que menos interés tiene en inaugurarlos soy yo, y los hechos me darán la razón. Tengo interés en que esa obra se termine, como tengo interés en que se reconozca, señor Tardà, ya que ha hablado de otras inversiones, que en estos momentos estamos invirtiendo 3.000 millones de euros en el aeropuerto de El Prat, 3.000 millones de euros, y ha tenido la ligereza de decir que no se estaba invirtiendo en Cataluña. Y 1.400 millones en la obra de alta velocidad y 400 millones en Cercanías. Le apelo al rigor, a los hechos y a los datos. Podrá usted tener la visión que tenga sobre España, que obviamente no compartimos, pero sea más riguroso al hablar del Gobierno de España y de lo que hace el Gobierno de España en Cataluña. Muchas gracias.