

DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO EN LA COMPARECENCIA EN EL PLENO DEL CONGRESO PARA INFORMAR SOBRE LA SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN CATALUÑA

Congreso de los Diputados, miércoles, 31 de octubre de 2007

Señor Presidente, Señorías,

Comparezco ante la Cámara para responder ante todos los ciudadanos del trabajo desarrollado por el Gobierno en las obras de llegada del AVE a Barcelona, del estado de las mismas y de sus consecuencias para quienes, de un modo u otro, las están sufriendo directamente.

Lo hago en cumplimiento de una obligación que siempre lo he sentido así es esencial para el funcionamiento de una democracia consolidada: que sea el Parlamento el lugar en el que el Gobierno rinda cuentas ante los ciudadanos. Esa respuesta, esa rendición de cuentas, la realizo con plena conciencia de que desde hace unos meses las obras están provocando alteraciones muy relevantes en los accesos a Barcelona y para los vecinos afectados. Y la suspensión de líneas de Cercanías y de los Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña desde el pasado 20 de octubre provoca, por sí mismas, una situación difícil para sus usuarios, pues afecta al desarrollo normal de su vida y su trabajo.

A todos ellos el Gobierno y yo mismo les hemos pedido excusas. Hoy las reitero desde el comienzo mismo de mi intervención.

En los próximos minutos quiero explicarles las causas de esa situación y cuáles son las perspectivas inmediatas, qué ha pasado y qué medidas

hemos puesto en marcha desde el Gobierno para remediar los incidentes padecidos, para atender a los ciudadanos afectados y para garantizar la mejor conclusión de las obras del servicio de ferrocarril en Barcelona. Lo haré desde el máximo respeto y agradecimiento a quienes han soportado y siguen soportando con el máximo civismo los perjuicios derivados de las obras, y lo haré desde la atención exclusiva al mejor procedimiento para conseguir normalizar cuanto antes y de modo definitivo el servicio ferroviario para los ciudadanos de Barcelona.

Señorías,

Que sea el Presidente del Gobierno quien viene hoy a rendir esas cuentas es expresión de la importancia que para nuestro programa de Gobierno han tenido, desde el primer momento, las actuaciones en materia de infraestructuras. Con este fin aprobamos en el año 2005 el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte.

Es una decisión política de primera magnitud: lo es en cuanto a los recursos invertidos, lo es en cuanto al modelo que implanta y lo es en cuanto a los fines que prima. Lo estamos efectivamente ejecutando desde el primer día, lo estamos dotando de recursos financieros suficientes desde el primer día y lo estamos adelantando desde el primer día.

Con el Plan de Infraestructuras el Gobierno ha hecho bandera de la modernización de las infraestructuras de transporte:

Modernización, en primer lugar, porque el PEIT impulsa un cambio en la orientación de su trazado, desarrollando una malla de comunicaciones

entre todos los territorios españoles, que está modificando la tradicional orientación radial de nuestro sistema. Esta línea de actuación es ya una realidad con la Autovía del Cantábrico, cuya ejecución hemos multiplicado por siete; con el cierre del eje vial mediterráneo, con las obras en los ejes ferroviarios de Vigo a Coruña o en el Corredor Mediterráneo, o con la culminación de la Autovía de la Plata. Esta malla se centra hoy en las obras que se producen, simultáneamente, en más de 1.700 kilómetros de autovías y en 1.700 kilómetros de alta velocidad. Es una malla que nos permitirá situarnos en 2010 como el primer país del mundo por la longitud de la red de alta velocidad, por delante de países con fuerte tradición en este ámbito como son Japón o Francia, y como el primer país europeo en kilómetros de autovía.

Modernización, en segundo lugar, porque el PEIT opta decididamente por la potenciación de puertos y aeropuertos como núcleos de la intermodalidad, fundamental en nuestro mundo actual: nuevas pistas en Barajas, en El Prat y en el aeropuerto de León; nuevas terminales en obras en Barcelona, en Málaga y en Valencia, y quince nuevos sistemas ILS en Barajas y Torrejón, en Barcelona, Sevilla, Jerez, Lanzarote, Valencia o Ibiza.

Modernización, en tercer lugar, porque el Plan de Infraestructuras evita los textos vacíos. En la Legislatura actual hemos llevado los recursos totales para la mejora del transporte hasta los 107.000 millones de euros, hemos dedicado a inversiones una media anual superior a los 16.300 millones de euros y hemos licitado obras por 41.324 millones de euros, casi una quinta parte ya de las previsiones del Plan de Infraestructuras hasta 2020, un 50 por 100 más en el grado de

ejecución de lo que ocurría en la legislatura anterior. El Plan es, pues, una realidad en marcha.

Y modernización, por último, porque el Plan de Infraestructuras gira, fundamentalmente, en torno del ferrocarril como medio de transporte seguro, ágil y sostenible.

El 47 por 100 de las inversiones del Plan de Infraestructuras lo son en ferrocarriles, porque estamos convencidos de que es la mejor apuesta para el futuro.

El ferrocarril de Alta Velocidad, desde luego; pero también el convencional. Junto a los casi dos mil kilómetros de actuaciones de AVE, junto a su inmediata llegada a Málaga, Valladolid o Barcelona, hemos aumentado en un 62 por 100 las inversiones destinadas al mantenimiento de la red ferroviaria convencional, conscientes desde el primer momento de esa necesidad. Sólo hasta 2010, ADIF, el órgano inversor de infraestructuras, invertirá 6.462 millones de euros en red convencional.

En estas semanas se han oído, a costa de los incidentes, de los graves incidentes, a que se refiere esta comparecencia, algunas cosas injustas y algunas cosas sorprendentes.

Hemos oído, una vez más, criticar el esfuerzo desplegado por el Gobierno en las obras del AVE a Barcelona o en la respuesta a la situación de Cercanías, queriendo contraponerlo con el desarrollado en otras Comunidades Autónomas.

Pues una vez más tengo que decir que durante muchos años Cataluña y Barcelona no se han beneficiado de inversiones extraordinarias, sino que han ido alimentando déficit de infraestructuras especialmente graves en un área territorial con cinco millones de ciudadanos. Los datos de los Presupuestos Generales de los últimos diez años así lo atestiguan, como atestiguan que esa tendencia viene siendo corregida, con voluntad constante, desde que accedimos al Gobierno.

Junto a ello, creo que no está de más recordar que el Plan de Infraestructuras ha sido una apuesta por el desarrollo de los sistemas de transporte en toda España; allí donde existían y debían mejorarse, y también allí donde no existían y debían crearse prácticamente desde cero.

También hemos oído en estas semanas voces que reclamaban la suspensión de las obras del AVE o, incluso, el abandono definitivo de la apuesta que hemos hecho por este medio de transporte en toda España.

Quizás deberíamos pararnos a oír lo que la mayoría de los ciudadanos opinan de este criterio y lo que reclaman las Administraciones públicas, autonómicas y locales.

Pero basta con recordar que la opción por el tren de alta velocidad es una opción compartida por todos los países europeos, que cada vez se despliega por más líneas diseñadas por una pluralidad de países y que recibe el apoyo y el impulso de la propia Unión Europea como medio preferible para vertebrar el territorio común.

Es, de todas las modalidades de transporte, la única que consigue aunar eficiencia social y cohesión territorial. Gracias a la alta velocidad, en efecto, integramos cada día nuestro país y gracias al AVE se aminoran las distancias y se multiplican las posibilidades de desarrollo de toda España y de las Comunidades Autónomas por las que se extiende.

Es, también, el modo de transporte que asegura mayor eficacia económica. La nuestra, como todas las sociedades modernas, progresa gracias a la movilidad y la comunicación, y el AVE, como la experiencia de Sevilla demuestra, es un fuerte impulso a ese progreso, que es el que beneficia a todos: viajeros del AVE y habitantes de las ciudades por donde éste pasa. La accesibilidad es hoy en día un valor fundamental para el progreso de una ciudad y el AVE es el modo de acceso más eficiente.

La alta velocidad no es una obra exclusivamente pensada para sus eventuales viajeros, del mismo modo que los aeropuertos no interesan sólo a los pasajeros de los aviones. El AVE es una obra para toda la sociedad, pues de él se benefician quienes viajan en él y quienes trabajan gracias a la dinámica creada por los viajeros. Es una plataforma de proyección para las ciudades de salida y llegada, pero también para las que crecen en su trayecto, cuya expansión y riqueza ya tienen ejemplos palpables, evidentes, en la geografía española de sus áreas de influencia.

En todo caso, hace ya demasiados años que un Gobierno aprobó el proyecto de Alta Velocidad entre Madrid y Barcelona. Fue en 1988 cuando se aprobaron los primeros proyectos; en 1995, los primeros contratos de obra civil; y, sin embargo, el AVE consiguió llegar a Lleida hace tan sólo cuatro años, el 11 de octubre de 2003, y lo hizo, además,

con una velocidad de 200 kilómetros/hora y con numerosas deficiencias, como todas Sus Señorías recordarán.

Desde entonces hemos impulsado decisivamente el proyecto:

Hemos solucionado los problemas de la parte construida y en funcionamiento, de modo que hoy ya el AVE circula hasta Lleida a 300 kilómetros/hora.

Hemos culminado las obras entre Lleida y Tarragona, al 45 por 100 en 2004, donde el AVE llegó por fin en diciembre de 2006.

Hemos realizado también todas las obras entre Tarragona y Barcelona. El AVE hoy está ya en la ciudad. De los 178 kilómetros del trayecto Lleida-Barcelona todas las obras están acabadas, excepto las que afectan a poco más de cinco kilómetros.

Hemos logrado todo esto porque los 1.392 millones que se ejecutaron en las anteriores legislaturas en esta línea se han doblado en la presente hasta llegar a 2.720 millones de euros. Lo hemos logrado porque el ritmo de ejecución se ha cuadruplicado de los doscientos millones de euros por año hasta casi ochocientos en estos momentos.

El caso es que el AVE está hoy a las puertas de Barcelona y su llegada ha planteado importantes problemas a los ciudadanos que deben soportar sus obras y que, sobre todo, han visto cómo esas obras han afectado, desde el día 20, a tres líneas de cercanías vitales para el acceso desde el sur de la provincia a la capital, a Barcelona.

El AVE llega a Barcelona por el sitio más difícil, pero también por el sitio más ambicioso para la red ferroviaria de Barcelona y de Cataluña. Lo hace, como Sus Señorías conocen, por un estrecho corredor compartido con varias líneas de Cercanías y otra de los Ferrocarriles de la Generalitat; lo hace entre autopistas y junto a algunos de los barrios y ciudades más poblados de España; lo hace atravesando tres veces el río Llobregat, con cinco viaductos; lo hace incluso con un túnel en mina, bajo el túnel previamente existente de los Ferrocarriles de la Generalitat; lo hace soterrado para evitar las fracturas urbanas del ferrocarril y es la primera vez que un ferrocarril de Alta Velocidad entra soterrado en una gran capital; lo hace llegando a Barcelona-Sants, una estación que va a concentrar todo el tráfico ferroviario de Barcelona y que se está remodelando por completo para integrar la Alta Velocidad en ese tráfico, y lo hace, finalmente, manteniendo el servicio de Cercanías en funcionamiento, un servicio vital para la ciudad y su entorno, y más vital aún para los ciudadanos que se desplazan entre Barcelona y los municipios que se agolpan en la primera y la segunda “coronas” de su área metropolitana.

Quiero, ante todo, hacer mía la responsabilidad por la decisión que en su día se tomó sobre el lugar y el modo de llegada del AVE a Barcelona. Fue, en efecto, una decisión que tomó un Gobierno de España en diálogo y acuerdo con el resto de Administraciones: con la Generalitat, con los Ayuntamientos de la zona y con todos los grupos del Parlamento de Cataluña. Fue una decisión que ha sido refrendada en ocasiones sucesivas, antes y después de que el Gobierno que presido tuviese responsabilidades sobre ella. Fue, en cualquier caso, una decisión que creemos que es la mejor para los ciudadanos de Barcelona.

El trazado del tren es efectivamente más complejo, es más difícil que otras alternativas posibles, pero sus ventajas y beneficios para el futuro son, sin duda, mayores para todos los ciudadanos de Barcelona y de Cataluña. Lo son en cuanto a integración del AVE en el entramado de movilidad de Barcelona, en cuanto a accesibilidad de la ciudad, en cuanto a dinamización social y económica del entorno y en cuanto al respeto de los barrios. Lo son también para multiplicar las posibilidades de su uso como alternativa a otros medios de transporte colectivo.

El AVE, sin embargo, no ha sido el único destinatario del esfuerzo inversor del Gobierno en los ferrocarriles de Barcelona. Entre 2004 y 2006 hemos ejecutado 440 millones 127 más que en toda la Legislatura anterior en la red de Cercanías de Barcelona. Con ellos hemos podido actuar en la prolongación de la red al poner en servicio catorce nuevos kilómetros, en la apertura o remodelación de cuatro estaciones, en la sustitución progresiva del material rodante y en la modernización de la infraestructura ferroviaria.

Es una modernización que ha adquirido nuevos horizontes a resultas del Protocolo Ferroviario suscrito entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat de Cataluña en septiembre de 2006; un Protocolo que preveía 1.800 millones de euros para la red de Cercanías en el período 2006-2012, de los que el 86 por 100 corre a cargo del Ministerio de Fomento.

Estos esfuerzos no han sido, sin embargo, suficientes para evitar la multiplicación de incidentes que se han sucedido, fundamentalmente, a partir de la pasada primavera en las líneas de Cercanías. Unos traen causa del deterioro progresivo de la red de Cercanías como consecuencia

de la carencia acumulada de inversión en su mantenimiento a lo largo de demasiados años. Otros son el resultado de la interacción de las obras de esta red y de las que en el mismo terreno se realizan en el AVE.

Señorías,

Los trabajos para la entrada del AVE en Barcelona vienen desarrollándose por parte de las empresas contratadas, y bajo la supervisión del Gobierno, desde abril de 2005, fecha en la que se procedió a la adjudicación de las obras en los cuatro tramos en los que se dividieron los que unen Sant Joan Despì y Sants.

Sin embargo, en la mañana del 20 de octubre de 2007, a las 10:25 horas, se informó por parte de Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña del movimiento de una pantalla del túnel de su línea justo por debajo de la línea de Cercanías Barcelona-Vilanova que transcurre en superficie y por encima de las obras de la futura línea de Alta Velocidad. Debido al riesgo que suponía ese movimiento, el puesto de mando de Barcelona-Sants suspendió totalmente el servicio por las dos vías a partir de las 11 de la mañana, asumiendo que, como en toda obra del Gobierno, sin excepción, la seguridad es prioritaria frente a cualquier otra consideración. Por esa misma razón, ese mismo día se paralizaron las obras de construcción del trazado del AVE en este tramo.

De este modo, desde ese día han quedado sin servicio las líneas de C-2 Sur y C-10 de Cercanías y la entrada a Barcelona de la línea de los Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña Llobregat-Anoia, y se ha limitado parcialmente la disponibilidad de la línea C-7 de Cercanías.

La causa de esta última incidencia está en los trabajos que se estaban desarrollando en las obras del trazado del AVE. En concreto, el producto utilizado para sellar el soporte del túnel frente a filtraciones externas no se ha comportado como estaba previsto y, tras unos días de aparente consolidación, empezó a permitir filtraciones que fueron las causantes del movimiento de tierras en el túnel de Ferrocarriles de la Generalitat y del hundimiento en un andén de la estación de Bellvitge.

A día de hoy podemos afirmar que la opción por esa técnica de sellado fue un error evidente e imprevisible o, al menos, una alternativa que ha resultado manifiestamente inapropiada.

Señorías,

Para el Gobierno hoy no hay otra prioridad que resolver la situación creada por ese grave error. Hoy hay que gobernar y hacerlo para corregir errores y concluir la obra. Eso es lo que corresponde al Gobierno porque, además, para el ciudadano no hay ni debe haber distinción entre el Gobierno y las empresas contratadas: la Administración realiza la obra y debe garantizar su fin.

Para lo que desde luego no hay tiempo es para tomar decisiones que dificulten la prosecución de unas obras que consideramos imprescindibles. Por eso en ningún momento el Gobierno ha especulado con la rescisión de contratos con la empresa o empresas implicadas en el error constructivo.

Para lo que sí ha habido tiempo es para adoptar nuevas medidas de corrección y de control: en relación, desde luego, con la empresa

adjudicataria del tramo donde se han producido los incidentes a que me vengo refiriendo; exigiendo el cambio del equipo de dirección de la obra, una nueva dirección que debe ser acordada con ADIF, con el órgano gestor de infraestructuras del Ministerio de Fomento; exigiendo una priorización de sus actuaciones subsiguientes: auditar el terreno, rellenar los desplazamientos, impermeabilizar la obra y estabilizar el túnel de los Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, y exigiendo la admisión por su parte de nuevas empresas seleccionadas por ADIF que aborden las obras de reparación que permitan a la empresa principal el avance en su obra.

También se han tomado decisiones en relación con la empresa encargada del control y supervisión técnica de la obra. Aquí todo es más sencillo: se ha resuelto su contrato.

También, en fin, en relación con las obras de emergencia que han de afrontarse con urgencia para reparar los daños causados. El lunes mismo se han adjudicado a dos nuevas empresas.

En todo caso, tras el incidente del día 20 el Gobierno y todas las administraciones implicadas actuamos con un solo fin: garantizar la seguridad de todos los afectados. Hablo de la seguridad de los pasajeros de las líneas de Cercanías y de los Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, y hablo de la seguridad de los trabajadores en las obras. Por esa razón cortamos las líneas afectadas: para evitar cualquier riesgo y lo hemos hecho aun sabiendo las consecuencias para los accesos a Barcelona; por esa razón paramos las obras, aún conscientes de la necesidad de terminarlas cuanto antes.

Desde luego, la prioridad para el Gobierno es posibilitar el restablecimiento del servicio de Cercanías a los usuarios afectados en Barcelona; pero es una prioridad sometida a condición: la garantía de un restablecimiento, de nuevo, con plena seguridad. Naturalmente queremos hacerlo cuanto antes y no estamos regateando un solo esfuerzo para ello, pero asumimos la responsabilidad también de decidir que es mejor mantener unos días más la suspensión y prolongar la situación de los ciudadanos, que arriesgar cualquier cuestión en el ámbito de la seguridad. Estoy seguro de que todos ustedes nos respaldan en esa decisión.

Para poder restablecer el servicio hemos iniciado ya las obras de apuntalamiento del túnel mediante implantación de tablestacas con el fin de asegurar su estabilidad estructural, de acuerdo con las técnicas y procedimientos propuestos en el informe elaborado por la Universidad Politécnica de Cataluña, con el visto bueno de la empresa que ejecuta las obras y del órgano gestor de infraestructuras, del ADIF. Después se acometerá la solución definitiva para sustitución de las pantallas que hayan podido resultar dañadas en Cercanías o en los Ferrocarriles de la Generalitat.

Además, se ha iniciado de inmediato el proceso destinado a detectar las zonas en las que resulta necesario acometer tareas de consolidación en las vías y, posteriormente, en la zona entre pantallas y edificios cercana a las mismas. A estos efectos, ayer mismo se realizó una atomografía de la zona con el fin de detectar los desplazamientos de tierras producidos y proceder a las correspondientes inyecciones de mortero o a otros tratamientos que así se requieran. Y ya se efectúan tareas de nivelación

de vía y catenaria mediante sistemas de apeos con el fin de permitir a su conclusión la apertura al tráfico de las vías hoy cerradas.

Para evitar cualquier duda, los nuevos métodos de consolidación se repasarán de continuo para asegurar plenamente que el tratamiento ha funcionado.

Durante este período de suspensión del tráfico, además, se desarrollarán trabajos de mantenimiento en la infraestructura de Cercanías afectada, avanzando así en lo posible las actuaciones necesarias para restablecer la calidad del servicio de Cercanías cuando éste pueda retomarse.

Sólo tras estos tres procesos garantía de seguridad en la vía, obras de mantenimiento de Cercanías y restablecimiento de la circulación de Cercanías, el Gobierno autorizará retomar las obras de construcción del trazado del AVE en el tramo afectado por los incidentes. Sólo será en ese momento; pero entonces, Señorías, se hará con toda la celeridad posible.

Así será porque es una deuda que mantenemos con los vecinos de las zonas por las que atraviesa el trazado urbano del AVE. Llevan mucho tiempo sufriendo las consecuencias de la actuación: ruidos, polvo, preocupación, alteración del uso acostumbrado de sus calles, de su barrio, etcétera. Ellos son los primeros que nos animan a concluir cuanto antes, porque saben que será la señal de la vuelta a la normalidad en sus casas y porque saben que a partir de entonces disfrutarán de nuevas posibilidades de movilidad y de transporte.

Así será también porque la llegada definitiva del AVE a Barcelona, la entrada en servicio definitiva del AVE de Barcelona, es el presupuesto necesario para el buen funcionamiento de todo el sistema ferroviario en Barcelona, afectado por esas obras. Sólo cuando el AVE llegue y los trenes de larga distancia puedan utilizar también sus vías, sólo entonces, podremos mejorar el servicio de Cercanías de Barcelona y, en general, de unas infraestructuras que dejarán de sufrir un uso que es hoy en día el más intensivo de cualquier vía ferroviaria en España.

Señorías,

Finalizar las obras del AVE a Barcelona es la mejor contribución posible al transporte de Cercanías y a los ciudadanos que lo utilizan. Retrasarlo nada aporta a quienes ya están sufriendo sus consecuencias, más que alargar ese período.

Los ciudadanos tienen mi compromiso de priorizar ante todo la seguridad de viajeros y trabajadores. No se reanudarán obras ni servicios sin plena garantía de esa seguridad. Y tienen también mi compromiso de esforzarnos, ante todo, por restablecer el servicio de Cercanías. Por la mejora de esas mismas Cercanías, por la mejora de la accesibilidad a Barcelona y por el impulso al crecimiento y la cohesión que significa, siguen teniendo mi compromiso de, en tercer lugar y con esos presupuestos, trabajar para culminar cuanto antes la llegada del AVE a la Estación de Sants.

Éstos fueron los compromisos que expresé el pasado domingo en la reunión que mantuve en L`Hospitalet con los Alcaldes de los municipios

del sur de Barcelona, que tienen en las Cercanías el medio de transporte de uso mayoritario por sus vecinos.

Señorías,

Ellos me hablaron de los más de cien mil ciudadanos que, como consecuencia de estos hechos y a lo largo de estos días, se han quedado sin su transporte diario para acceder a sus lugares de trabajo, ver a sus familias y, en suma, desarrollar sus vidas con normalidad. Nuestro reto inmediato está siendo dar una respuesta, forzosamente insuficiente pero lo más cercana posible a la normalidad, a esa situación. Esa respuesta sólo es posible, en cualquier caso, gracias a la comprensión y paciencia de los ciudadanos afectados. A todos ellos, gracias por su civismo frente a las deficiencias que se han constatado y las que puedan darse en el futuro.

Es una respuesta, además, que no estamos dando solos. El Gobierno es el competente y responsable en exclusiva sobre las obras ferroviarias de acceso a Barcelona. También en ese ámbito coopera y se coordina con el resto de Administraciones, mediante el Centro Coordinador de la Operación Ferroviaria Barcelona 2007. Lo constituimos el pasado agosto y en él se encuentran las Administraciones afectadas, bajo la presidencia del Secretario de Estado de Infraestructuras.

Si trabajaba mediante una reunión semanal, ahora lo hace a diario. Si antes contaba con los alcaldes del área metropolitana más inmediata, ahora se han sumado representantes de los municipios de la llamada “segunda corona”. Si hasta ahora se pronunciaba en caso de incidencia, a

partir de mañana lo hará a diario para dar cuenta de la evolución de la situación y del alcance de las medidas adoptadas.

Señorías,

Buena parte de su cometido está ahora destinado a planificar, con la cooperación de la Generalitat, del Ayuntamiento de Barcelona, del resto de los municipios y del Ministerio de Fomento en cuanto titular de la infraestructura del Estado, una oferta lo más eficaz posible de transporte alternativo que palie los inconvenientes, molestias y frustraciones que sufren los usuarios de las líneas de Cercanías afectadas.

Con el paso de las horas, la colaboración de todas las Administraciones y la cooperación de los ciudadanos, lo vamos consiguiendo. Hoy ya son realidad medidas más eficaces para canalizar el tráfico y, sobre todo, para atender a los viajeros, aunque siempre será insuficiente.

Más de trescientos autobuses ofrecen transporte en los puntos críticos: Gavá-Plaza de España; Viladecans-Plaza de España; El Prat-Plaza de España; Gavá-Viladecans-El Prat de Llobregat-Bellvitge, todos ellos de la línea 2 C2 Sur; Sants-Aeropuerto, y Estación de Francia-Aeropuerto, en la Línea C10. Han traspasado una media de 216 trenes/día y han permitido traspasar la semana pasada un total de 420.000 viajeros, con una media diaria de 86.000, una cifra que evidencia que está usando este servicio alternativo cerca del 90 por 100 de los usuarios habituales de Cercanías.

Para incrementar la efectividad del servicio y disminuir el tiempo de los recorridos se han habilitado carriles-bus especiales.

Desde el día 24 de octubre se ha establecido la gratuidad de los desplazamientos en las líneas de Cercanías C-2 Sur (Barcelona Sants-Vilanova-Sant Vicenç de Calders), C-7 (Martorell-Cerdanyola Universitat-L`Hospitalet) y C-10 (Barcelona-Aeropuerto), incluyendo los billetes de Metro para los trasbordos en la ciudad de Barcelona.

Se han modificado los horarios de la Línea C-2 Sur para optimizar los transbordos entre tren y autobuses, o de la línea 4 para mantener en los festivos el servicio que presta los días laborables, facilitando así los transbordos de los viajeros.

Se ha instalado una Oficina Especial de Información y se han movilizado 948 agentes de atención y asistencia a los viajeros.

Quiero terminar con un último compromiso personal y del Gobierno para estos días de suspensión de los servicios, un compromiso con los municipios afectados, y con sus alcaldes, un compromiso de plena información y asociación a las decisiones a tomar. Plantear con transparencia las dificultades y discutir las alternativas es la mejor forma de alcanzar las respuestas más eficaces. Ésa es nuestra voluntad y, ante todo, ésa es nuestra obligación.

Señorías,

Pedir excusas no es para mí un acto vacío, aun menos es una forma de eludir responsabilidades. Creo, sinceramente, que el reconocimiento de un error es la condición necesaria para ponerle solución y evitar que se repita.

Por eso mis excusas de hoy no se quedan en meras palabras. Vienen acompañadas de prioridades claras y de las actuaciones concretas que acabo de presentarles, y vienen desnudas de promesas irrelevantes sobre fechas más o menos precisas.

Reitero el plan de acción del Gobierno:

Primero, garantizar la seguridad de las líneas en servicio y de las obras en ejecución.

Segundo, una vez garantizada la seguridad, apertura de las líneas de Cercanías hoy cerradas al tráfico de viajeros, y se hará tan pronto como se pueda. Lo haremos cuando las empresas que hoy trabajan para posibilitar esta reapertura garanticen que puede hacerse y lo avisaremos con la antelación suficiente a las Administraciones y, por supuesto, a todos los ciudadanos de Barcelona.

Tercero, conclusión de las obras del AVE y entrada en servicio del mismo. La fecha dependerá de que se cumplan las dos condiciones anteriores.

Ni el Gobierno, ni la empresa, ni nadie, ha acelerado una actuación y no lo van a hacer en el futuro.

Todo estaba planificado para que la obra se hubiese entregado en febrero pasado. Han surgido problemas técnicos y ampliamos el plazo de entrega hasta agosto pasado. Ni pasó nada entonces ni pasará ahora por tener que prorrogarlo.

Señorías,

El comportamiento de los ciudadanos de Barcelona está siendo ejemplar en su civismo y su contención. Al ciudadano corresponde exigir a los políticos, y a los responsables políticos, y en especial a quienes gobernamos, nos corresponde dar las respuestas adecuadas. Para estar a la altura de nuestros ciudadanos el Gobierno trabaja en una dirección: garantizar la seguridad, reabrir cuanto antes Cercanías y, por supuesto, culminar las obras de la alta velocidad.

El Gobierno está convencido de que seguirá contando con la colaboración de las Administraciones públicas de Cataluña, de la Generalitat de Cataluña y de los Ayuntamientos de Cataluña, y el Gobierno tiene una plena confianza también en la ciudadanía de Barcelona y de Cataluña para que comprendan la situación que se ha producido y confíen en que vamos a resolver los problemas y conseguir los objetivos de modernizar definitivamente las infraestructuras ferroviarias y de transporte en Barcelona y en toda Cataluña.

Muchas gracias.