

Comercio, conteste, si le es posible, a las dos cuestiones que yo le he planteado previamente. **(Rumores.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Vilajoana Rovira): Señor ministro, tiene usted la palabra.

El señor **MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES Y COOPERACIÓN** (Moratinos Cuyaubé): Gracias, presidente.

Señoría, me reservaba para la réplica porque quería responder a su tono moderado, que agradezco; tono que no ha sido el de sus compañeros de partido en las intervenciones de control. Usted ha mantenido a lo largo de su intervención un tono moderado que le agradezco. Sobre el fondo ustedes vuelven a errar con las citas recurrentes sobre el fracaso de la política exterior. Precisamente, qué mejor respuesta para subrayar los resultados de la política exterior que poner énfasis en los resultados en la política económica, comercial y financiera. Las cifras son muy contundentes: inversiones españolas globales en 2004, 37.000 millones; en 2006 sube a 57.000 millones. Exportaciones españolas globales 2004-2007, 146.000 millones, sube en 2006 a 169.000 millones. En Latinoamérica —que parece que les preocupa tanto ya que dicen que este Gobierno no ha hecho nada por Latinoamérica, y volveré sobre ello— en 2004, 28.000 millones de inversión; en 2006, 48.000 millones. Exportación en Latinoamérica. Como ve, una clara cifra. Durante el Gobierno del Partido Popular en 2001 bajan las exportaciones a América Latina y a partir de 2004, cuando asume la responsabilidad el Gobierno socialista, suben a 9.000 las exportaciones a América Latina de 2004 a 2006. Estos son datos y cifras incontestables. Le voy a responder a sus preguntas. ¿Qué ha hecho el Gobierno en Bolivia? El Gobierno ha respetado unas elecciones democráticas, cuando un gran sector de la población boliviana no participaba en las instituciones políticas. Si hace falta seguridad jurídica, como bien ha señalado usted, no basta con firmar unos APRI, no basta con abrir oficinas comerciales. Hace falta tener seguridad política, por eso tuvimos seguridad política cuando pudimos facilitar un acuerdo definitivo entre Repsol y las nuevas autoridades bolivianas, y Repsol sigue en Bolivia. La línea general de nuestras empresas cuando llegamos a Argentina era que todas querían marcharse de allí. Negociamos políticamente con el Gobierno argentino y ahora todas las empresas principales españolas están satisfechas en Argentina. Eso es política exterior, señoría.

Es verdad que el Gobierno del Partido Popular siempre jugaba en favor de Marruecos o de Argelia. Este Gobierno no, este Gobierno tiene una política global favorable a todo el Magreb. Las cifras son muy contundentes. Las exportaciones de Marruecos fueron en 2004 de 2.173 millones y en 2006 de 2.500 millones. Las importaciones: 1.800 y 2.432. Escuche las cifras de Argelia, donde nos va tan mal: en 2004, 831 millones de exportación; en 2006, 1.061. Exportaciones, en 2006, 4.490 millones de euros. Esa es la realidad de nuestras relaciones con el Magreb y con dos países como

Marruecos y Argelia. No se preocupe por la situación en Argelia. Ese partenariado estratégico energético está muy sólido. Lamentamos que haya un problema empresarial entre Sonatrach y Repsol, como también lo lamentan Sonatrach y las autoridades argelinas, pero la relación profunda estratégica entre España y el norte de África es mucho más estructurada, mucho más consolidada que en la época del Partido Popular. La dificultad es que no saben plantear los instrumentos y las novedades para defender los intereses económicos españoles en el exterior. Claro que la Secretaría de Estado de Cooperación trabaja. No hacemos una política de cooperación, hacemos sinergias con las empresas, con los institutos Cervantes, porque tenemos todo un sinfín de instrumentos que favorece que los empresarios tengan un mayor apoyo, una mayor penetración y, por lo tanto, una mayor cuenta de resultados, gracias a combinar las sinergias de la cooperación española con el empresariado, con los institutos Cervantes y con la política. En definitiva, uno de los grandes objetivos y logros de la política exterior es un excelente resultado en materia de defensa de las empresas y de los inversores españoles en el exterior. **(Aplausos.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Vilajoana Rovira): Muchas gracias, señor ministro.

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS, SOBRE LA SITUACIÓN DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD FERROVIARIA. (Número de expediente 172/000309.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Vilajoana Rovira): Pasamos a la interpelación urgente del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre la situación de accesibilidad y movilidad ferroviaria. Para formular la interpelación, tiene la palabra por un tiempo de doce minutos el diputado don Joan Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: Gracias, señor presidente. Señora ministra, esta es la enésima interpelación que la hacemos sobre Cercanías. Nuestro grupo parlamentario habla de Cercanías no desde hace cuatro días, sino desde hace muchísimos años. Los problemas de Cercanías, de movilidad, de accesibilidad en el conjunto del Estado, y en concreto en Barcelona, no empezaron el 21 con los socavones en Bellvitge y con la interrupción de la línea de Cercanías, ni acabarán el 1 de diciembre con el restablecimiento de la normalidad. ¿Sabe por qué, señora ministra? Porque en Cataluña la normalidad son los retrasos, son las averías, son los colapsos. El problema de Cercanías y del tren convencional, señora ministra, viene de lejos y va más lejos aún. Hoy, si la volvemos a interpelar es porque usted continúa prácticamente con el mismo chip, con el mismo discurso. Después de este fin de semana hemos podido ver que continúa sin asumir responsabilidades, sin reconocer error alguno, sin cambiar de políticas, sacando pecho y

con cuatro frases que usted cree ingeniosas. Señora ministra, los partidos y los doblados no es usted, los partidos y los doblados son los usuarios del tren convencional, ahora y desde hace mucho tiempo. Los partidos y los doblados son los que cogen el tren cada día, que han visto cómo usted se preocupaba solo del AVE, que están cansadísimos, hartos de verla inaugurar los AVE y de ver cómo las cercanías se descuidaron con los gobiernos del Partido Popular y de Convergència i Unió, pero también con usted. Lo que nosotros queremos es que de una vez por todas saquen alguna conclusión y que lo primero sea el tren convencional, sean los regionales, sean las cercanías y no su única obsesión, el AVE. Para ello, lo primero que se tiene que hacer es asumir las responsabilidades y dejar de pasearse por España presumiendo. Lo que pretende esta interpelación es eso, cambiar prioridades y que se deje de presumir. Además, lo que no vamos a aceptar son trampas. Usted simplifica y dice: Me quiere echar la derecha. Usted sabe perfectamente que ha sido la izquierda, que ha sido nuestro grupo parlamentario quien le ha planteado desde el primer día que tenían que cambiar las prioridades. No les aceptaremos la trampa de que nos digan que lo que pasa en Barcelona es un caso aislado. Señora ministra, desde el 1 de enero hasta octubre, antes de los socavones, en Barcelona ha habido 468 incidencias, diez semanales. La mitad se debe a la responsabilidad de ADIF y los problemas han sido las señalizaciones, las catenarias, el sistema informático, las vías, las obras del AVE. La pregunta, muy simple y muy sencilla, es: ¿por qué ustedes no invirtieron antes en Cercanías? Quizás porque tenían esa obsesión por el AVE y porque se olvidaron del tren de la mayoría. Les digo además que no nos valdrá con el único compromiso de que el AVE llegará antes de final de legislatura. Yo le quiero preguntar: ¿usted ratifica el compromiso del presidente Zapatero? ¿Usted avala lo que dijo el presidente Zapatero, con el único compromiso de que el AVE llegaría a final de legislatura? Porque ese es el único compromiso cierto. Lo cierto es que hoy nos dicen que el AVE tardará aún cinco meses en llegar a Barcelona, según los expertos. Quiero preguntárselo. La razón de esta interpelación es simple y es sencilla: aclarar si van a continuar haciendo lo mismo, o si van a cambiar de formas, de prioridades. Queremos saber si han aprendido alguna lección o si continúan con las mismas.

Señora ministra, Barcelona y Cataluña son la punta del iceberg de un sistema que no funciona. En Barcelona y en Cataluña se ha invertido poco y además se ha invertido mal porque se ha priorizado solo el AVE. La cuestión es: ¿continúan con las mismas o empiezan a cambiar? Nosotros creemos que para empezar a cambiar hay que hacer un análisis mínimamente riguroso y correcto. Por eso nosotros lo que decimos es que a ustedes les han podido las prisas. No lo digo yo, lo decía usted. Interpelación de 18 de abril de 2007 —también nuestra—, usted decía: Hemos tomado una decisión, señoría, a su juicio desacertada que ha sido —atención— acelerar las obras del AVE para después podernos meter a fondo con Cer-

canías. ¿Por qué? Porque no podíamos simultanear las dos. Si no, tendríamos que haber optado por retrasar la llegada del AVE a Barcelona. Ahí está la cuestión, señora ministra. Es que antes de la llegada del AVE a Barcelona estaba el invertir en Cercanías, y usted optó por las prisas. Ha habido imprevisión, porque antes de hacer el AVE había que invertir en la red de ferrocarril convencional. No lo digo yo, lo reconocía usted en una comparecencia en Pleno el 21 de marzo de este mismo año. Decía: Lo importante del planteamiento que he hecho en relación con la coincidencia de la llegada del AVE y el corredor de Cercanías es dejar claro que había que haber hecho obras antes de iniciar las obras de la llegada del AVE y que, en el punto en el que estaba todo en 2004, tuvimos que optar. Después, usted preguntaba: Si creen que tendríamos que haber retrasado la llegada del AVE y haber solucionado primero el tema de Cercanías, dígnanoslo. Nosotros se lo dijimos en 2007, en 2006, en 2005 y en 2004. ¿Sabe qué pasa? Que hizo caso omiso. Es más, se lo dijimos en 2004 manifestándole que esto afectaría a miles de usuarios. Aún me acuerdo que usted decía: las obsesiones del señor Herrera, las obsesiones de nuestro grupo parlamentario. Mi obsesión es Cercanías; su obsesión, el AVE. Se lo dijimos en 2004. Es más, en 2005 aprobamos una proposición no de ley de nuestro grupo proponiendo un plan de choque de Cercanías para que antes de que llegara el AVE se invirtiese en Cercanías, porque si no el sistema se iba a colapsar. ¿Sabe cuál fue su respuesta, señora ministra? Sencilla y clara: un plan de estudio del que aún no tenemos las conclusiones, sin invertir antes en Cercanías; por tanto, imprevisión.

Además, han fallado las inversiones. Por cada euro invertido en usuario de Cercanías, 166 euros invertidos en cada uno de los pasajeros que tendrá el AVE. No está mal. De cada 100 euros invertidos, 97 van al AVE y 3 al tren convencional. No está nada mal. Esa ha sido su opción. Además, señora ministra, hay que decirlo: ha habido prisas, ha habido imprevisión, ha habido falta de inversión y le han fallado las formas. Hace cuatros días usted se fue a Málaga y anunciaba una medida, que los pasajeros de Málaga podrán tener un descuento. Curiosamente lo anunciaba en Málaga cuando esta era una reivindicación por todas partes, sin que lo haya aprobado el comité de Renfe. **(La señora ministra de Fomento hace signos negativos.)** Sí, señora ministra, le han fallado las formas porque usted mandó empezar una estación, la estación de El Prat, sin hablarlo con la Generalitat y sin hablarlo con el alcalde de El Prat. Que desde el Ayuntamiento de El Prat veían cómo se hacían las obras. Estos han sido, creo yo, sus fallos capitales porque usted optó de forma clara por el AVE y la cuestión es que hoy aún no lo ha asumido.

Es verdad, la responsabilidad no es solo suya; yo creo que también es del Partido Popular y de Convergència i Unió, que durante muchos años hicieron una opción, la opción del AVE, la opción de invertir poco e invertir mal en Cercanías. La responsabilidad es de aquellos que creyeron que la modernidad en Cataluña estaba en la

llegada del AVE. Hay culpas, claro que hay culpas: de las elites económicas, de las elites políticas y de parte de la opinión publicada, también en Cataluña, que dijo que lo moderno era el AVE y que de eso de Cercanías casi mejor no hablar. Pero la responsabilidad, su responsabilidad, es que usted asumió ese discurso a pies juntillas. Usted asumió el discurso de: primero el AVE. Y, ahora, de esos polvos, estos lodos.

Por eso nosotros decimos que hay que cambiar el orden de prioridades; y tiene razón Zapatero, usted pasará a la historia de España por ser la ministra del AVE, incluso por ser la ministra de las autovías; lo que está claro es que usted no va a pasar por ser la ministra de las cercanías. Ni una sola traviesa ni una sola línea ni una nueva política respecto al tren de la absoluta mayoría. El problema es que hasta el día de hoy usted no ha asumido ninguno de esos errores capitales. Por eso le quiero preguntar: ¿qué error asume hoy?

Quiero acabar mi intervención haciendo la siguiente pregunta: ¿está usted de acuerdo con la siguiente frase: Antes de comenzar la línea del AVE se tendrían que haber dejado impecables las cercanías? ¿Está de acuerdo, señora ministra? Quiero que me responda por una razón muy sencilla, porque esa frase era mía; ha sido mía de siempre, pero a día de hoy es la frase de Jordi Prat, el delegado del Ministerio de Fomento en Cataluña, en una entrevista del pasado lunes. Hasta hoy usted no lo ha reconocido, y sería bueno que lo reconociera de una vez. Si hace este análisis esto tendrá que traducirse en un cambio de prioridades, y ese cambio de prioridades tendrá que traducirse, en primer lugar, en una revisión inmediata de las obras que tantas afectaciones han provocado al servicio ferroviario con una auditoría de seguridad y compatibilidad con el servicio de cercanías y regionales. En segundo lugar, reforzar el plan de obra poniendo el acento en la seguridad y abandonando cualquier compromiso político en torno a la llegada del AVE. Señora ministra, lo primero está en el tren de la mayoría. En tercer lugar, convocar el Consell d'Usuaris. En cuarto lugar, evaluar económicamente por parte de autoridades que no sean ustedes cuál ha sido la afectación, cuántos daños se han causado, para después de la misma proceder a la transferencia al Govern de la Generalitat para que proceda a indemnizar con una prioridad: que la deuda se realice en forma de transporte público ferroviario y de calidad; con la gratuidad de los servicios a las personas afectadas, gratuidad asimismo respecto a otras líneas también afectadas, a la gente que viene de Tarragona, de Reus, de Tortosa. Primero Cercanías, señora ministra, significa cambiar también el orden de prioridades a partir de ya, y eso significa no cometer en el norte el mismo error que se cometió en el sur. ¿Cómo puede ser que ustedes hayan ordenado empezar las obras del AVE en su salida de Barcelona cuando saben que lo que nos ha pasado en Bellvitge nos puede pasar también en el corredor del Vallès? ¿No es razonable, si primero es Cercanías, empezar por modernizar la red, cambiar las catenarias, cambiar la señalización, hacer nuevas infraestructuras, hacer un nuevo túnel en Montcada que

permita mayor frecuencia? Pero ustedes, no; ustedes, en sus trece. Ya han licitado y empiezan a ejecutar las obras del AVE en el otro tramo, a sabiendas de que lo que nos ha pasado en el sur nos puede pasar en el norte. Pero está claro que usted prioriza el AVE.

Acabo, señor presidente, diciendo que para que todo eso sea posible hay un elemento fundamental: asumir responsabilidades. Usted exclusivamente dice: Hay responsabilidades de la empresa, no nuestras. Usted hasta el momento no ha asumido error alguno; es más, usted saca pecho con frases como: Antes partida que doblada, cuando los partidos y doblados son los usuarios de Cercanías. Usted dice vamos a ser el país con vías de acero, cuando la que está descosida es la vida de la gente. Se ha llegado a comparar con Indalecio Prieto. Señora ministra, pero si al ministro al que usted más se parece es a otro Álvarez, al señor Álvarez-Cascos: AVE, AVE y AVE. Es así, señora ministra, es así; solo le ha faltado esa frase, que le vendría casi al pelo, de antes muerta que sencilla. Solo le ha faltado eso, señora ministra, y yo creo que lo que hay que hacer es asumir responsabilidades. ¿Cómo van a reorientarse las políticas del Ministerio de Fomento cuando lo que hace usted cada día es presumir y sacar pecho? No sé cómo lo vamos hacer, no sé cómo lo van a hacer, por eso necesitamos que asuma la responsabilidad; que no continúe. Necesitamos que suba aquí y diga: Sí, nos hemos equivocado. Sí, vamos a reorientar radicalmente esa política. Pero hasta el momento no lo ha hecho. Es más, después del fin de semana aún nos lo ha puesto más difícil.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Vilajoana Rovira): Señor diputado, el tiempo ha terminado.

El señor **HERRERA TORRES**: Acabo, señor presidente.

Aún nos lo ha puesto más difícil. Sí, sí, porque lo que ha hecho usted es decir que todo lo hacen bien, presumir de AVE, continuar despreocupándose de Cercanías y decir que van a continuar las obras del AVE, de Sagrera hacia el norte, sin antes invertir en Cercanías. Señor De la Encina, ¿se da cuenta que se vuelven a equivocar como en 2004 y 2005? Vuelven a continuar con las obras del AVE cuando aún no han garantizado la ejecución de las obras de Cercanías, quieren que de aquí a poquito el colapso por el sur de Barcelona lo tengamos en el norte. Señores socialistas, cuánta irresponsabilidad.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Vilajoana Rovira): Para contestar a la interpelación tiene la palabra la señora ministra de Fomento por doce minutos.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Gracias, señor presidente.

Señoría, no es antes partida que doblada, es antes partía que doblá, porque nosotros tenemos nuestra propia forma de expresarnos. Igual que se puede pronunciar Josep Lluís, puede usted, cuando repita lo que yo digo, repetirlo tal y como lo decimos los andaluces. Y antes

muerto que sencillo se lo podría aplicar a usted mismo, señoría, no a mí.

¿Cómo va a dudar y me viene a preguntar en este Parlamento si avalo el compromiso del presidente? No existe otro compromiso que el del presidente. Esa pregunta solamente puede tener una respuesta afirmativa y usted, al hacerla, solamente pone en cuestión si yo respeto o no respeto lo que dice el presidente. Lo hace usted con una mala intención evidente, igual que ha dicho aquí que yo hablé por primera vez de las tarifas del AVE en Málaga; mala intención para hacer ver que como soy andaluza lo bueno lo llevo para Andalucía. Además, dato erróneo, señoría, porque esta andaluza ha invertido más en Cataluña que en Andalucía. Seguramente usted no hubiera hecho eso, pero yo lo he hecho. Por tanto, señoría, no intente trasladar la opinión de que como soy andaluza las ventajas van para Andalucía. La primera vez que hablé de las tarifas del AVE —señoría, usted no debe leer todos los días los periódicos— fue en Valladolid. O a lo mejor es que no le interesan las cosas de Valladolid y solamente se fija en Andalucía para contraponerlo con lo que pasa en Cataluña: elegir lo malo para Cataluña y lo bueno para Andalucía. **(El señor Herrera Torres: Yo no he dicho eso.)** Y el alcalde de El Prat no se enteró por los periódicos sino por nosotros mismos, que ofrecimos que, ya que el AVE está en El Prat y está más cerca de Barcelona capital que el propio aeropuerto, si querían en Cataluña y en Barcelona poníamos el AVE hasta El Prat y mientras íbamos terminando los seis kilómetros que nos quedan para llegar a Sants. No se quiso, no está el AVE, no hay mayor problema, pero no maldita, señoría.

Tenía previsto, y no quiero que se me olvide, agradecerle los esfuerzos —que me consta que usted ha hecho— para aplazar esta interpelación, teniendo en cuenta que tenía cerrada ahora a las siete de la tarde una entrevista con el ministro francés, el señor Borloo, para hablar de la mejora de las comunicaciones de España con Francia, que afecta en gran medida a Cataluña. Está claro cuáles son sus prioridades: ha preferido veinte minutos de cámara, por si sale en la foto, a que tratemos de la permeabilidad de los Pirineos, de la alta velocidad entre España y Francia y de las conexiones sobre las que tenemos que negociar. Habrá valorado la urgente necesidad de volver a decir lo mismo, porque lo ha dicho usted por décima vez, efectivamente. No ha cambiado un ápice del guión. Da igual lo que se le diga, da igual lo que se le informe, dan igual los datos que le demos, usted erre que erre con el mismo —si me permite— sononete monocorde de la política que está llevando el Gobierno. Efectivamente, les dio el presidente del Gobierno amplia información el 31 de octubre, yo misma se la di el 13 de noviembre y usted ha considerado urgente que se suspenda la reunión para ver nuestras relaciones con Francia para que le vuelva a dar los mismos datos, las mismas informaciones y todo lo relativo a la misma pregunta que usted me ha formulado una y otra vez.

Creo que se ha equivocado, señoría. Ha intentado sacar partido a un problema que hay en Cataluña en dos kilómetros —insisto— de la conexión de alta velocidad. La nueva conexión hasta Barcelona son 200 kilómetros y tenemos problema en dos kilómetros. Lo hemos reconocido, hemos pedido disculpas, hemos hecho un plan alternativo y hemos nombrado al coordinador, cuyo trabajo usted valora tanto ahora, no así el mío, cuestión que no termino de comprender porque somos ramas del mismo árbol. Y ha planteado algo sobre lo que, por las afirmaciones que hace, no tiene demasiada idea. Usted plantea conceptualmente qué es la movilidad y cómo estamos tratando de mejorar la movilidad ferroviaria en Cataluña. Señoría, la movilidad ferroviaria en Cataluña no es la conexión entre dos barrios de Barcelona; es mucho más. Cuando queremos hablar de la movilidad en Cataluña, hay que hacer referencia a que estamos mejorando los aeropuertos, a que estamos mejorando las carreteras y a que estamos mejorando los ferrocarriles, y dentro de los ferrocarriles tenemos que ver las tres modalidades que existen: la alta velocidad, la convencional —media y larga distancia— y las cercanías. De la movilidad interna de Barcelona, según la Ley de bases de régimen local y el Estatuto de Autonomía de Cataluña, son responsables los ayuntamientos y la Generalitat, sin perjuicio de la necesaria e imprescindible colaboración que tenemos que prestarnos los tres niveles de gobierno. Yo le voy a rendir cuentas de la movilidad de la que es responsable este Gobierno y el Ministerio de Fomento. Señoría, por mucho que usted lo pretenda, es imposible excluir de la movilidad de Cataluña y de la movilidad ferroviaria de Cataluña la alta velocidad. Es imposible cuando hablemos de movilidad, porque en esta legislatura ya tenemos veinte ciudades españolas y áreas metropolitanas en las que hemos mejorado las condiciones de la alta velocidad o que hemos incluido en la red de alta velocidad. Le he traído un esquema, por si le interesa —creo que realmente no le interesa; le interesa más venir aquí y estar en esta tribuna un ratito que saber lo que está pasando con Cataluña o con España—, con la información de cómo hemos reducido todos los tiempos de viaje como consecuencia de la llegada de la alta velocidad a diversas capitales de provincia y de la realización de inversiones, como son los intercambiadores de ancho, que han mejorado y han reducido los tiempos en la mayor parte de las capitales de provincia españolas y en muchas ciudades que están conectadas, aunque no sean capitales de provincia. Concretamente, en todo el corredor del norte la reducción media es de una hora. Le diré también, por si le interesa (sé que no le interesa, pero estamos hablando de movilidad, que ahora le diré lo que es de verdad y no lo que usted supone que es, para poder meterse conmigo en esa especie de obsesión que tiene al plantearme siempre el mismo tema con la misma orientación), le diré que para los ciudadanos de Lleida y de Tarragona han sido muy importantes los esfuerzos de movilidad que hemos hecho en la alta velocidad; después le diré todos los que hemos hecho en lo demás. Por ejemplo, hemos reducido los tiempos de conexión

Madrid-Tarragona en una hora y 53 minutos, es decir, casi dos horas. Hemos mejorado la movilidad, señoría, por mucho que a usted le duela, a través de la alta velocidad. En Lleida, que llegamos ya con la alta velocidad en servicio, al pasar de 200 a 300 kilómetros hemos reducido más de media hora. Hemos mejorado también la movilidad en Andalucía, porque los andaluces existimos, señoría, y por tanto no es algo peyorativo que algún miembro del Gobierno haga algo por Andalucía, para Andalucía o en Andalucía. En Granada, por ejemplo, hemos reducido 1,32 horas, y esto repercute en Cataluña, señoría, porque los catalanes no solamente se mueven internamente por Cataluña, sino que se mueven entre Cataluña y Europa, entre Cataluña y el resto de España, entre Cataluña y todas aquellas ciudades por donde quieran libremente moverse. Por ejemplo, en Segovia, ahora cuando pongamos el AVE vamos a reducir el tiempo de conexión y mejoramos la movilidad en una hora y siete minutos; en Gijón, en una hora y diez minutos; en Granada ya se ha reducido una hora.

Señoría, hay una cuestión que me gustaría aclarar con usted porque, una vez más, con la fuerza de los cinco diputados de su coalición, ha tenido la oportunidad de exponer aquí ante la Cámara cuál es su modelo de transporte, su modelo de movilidad, su modelo ferroviario. Con todos los respetos también, señoría, aunque según usted esas no son cualidades que a mí me adornan, sino todas las negativas que bajo su propia inspiración diariamente me ofrece con descalificaciones y calificativos sucesivos, le puedo decir que con la fuerza que también nos dan al Grupo Socialista —esa política socialista que al señor diputado no le parece bien— esos 11 millones de españoles que han respaldado nuestra política y los 164 diputados en esta Cámara que respaldan nuestra política, le diré que estoy totalmente en desacuerdo, además de con sus datos, por supuesto, con el modelo que usted plantea. ¿De verdad cree S.S que el ferrocarril convencional —como dice aquí una y otra vez— es lo moderno? ¿Que se ha desfasado la alta velocidad! ¿En qué lugar del mundo puede decir usted eso con seriedad? Que la alta velocidad —dice S.S hasta diez veces en esta Cámara— es obsoleta. ¿Obsoleta? No sé si sabe usted muy bien lo que significa obsoleto. Y desfasado. ¿Usted sabe lo que está diciendo sobre un modelo de transporte en el que somos pioneros en Europa? Somos la envidia del mundo. Sí, señoría, los españoles podemos estar orgullosos de haber adoptado un modelo ferroviario donde se mira toda Europa y todo el mundo desarrollado. ¿Por qué está superado, señoría, por el modelo tradicional de transporte? ¿Por qué está superado, señoría, por la larga y media distancia? ¿Por qué dice usted que conectar las ciudades a 250 es mejor que a 300? ¿Cuál es su vara de medir? ¿Por qué para usted está desfasado un modelo de transporte que reduce los tiempos, mejora la seguridad y mejora la eficiencia? Porque sabrá usted que la seguridad de los sistemas de señalización Ertms no son comparables con el alfa digital que tiene el modelo convencional que usted defiende. ¿Si usted lo que está defendiendo es la prehistoria del ferrocarril,

señoría! Y una y otra vez lo repite ante esta Cámara sin ningún rubor, y además me descalifica y me insulta sin ningún rubor también y sin ningún respeto.

Señoría, le voy a decir lo que nosotros estamos haciendo por la movilidad y por mejorar el ferrocarril. Estamos trabajando en los tres frentes en los que el ferrocarril puede ofrecer sus servicios: estamos trabajando en Cercanías, estamos trabajando en la alta velocidad y estamos trabajando en el convencional. Sin embargo, usted plantea una visión parcial, incongruente y corta, corta de miras para lo que tiene que ser la movilidad, reduce toda la movilidad a un planteamiento miope de una conexión dentro de una comunidad autónoma y, dentro de la comunidad autónoma, dentro de un ámbito territorial mucho más reducido que es simplemente lo que abarcan las cercanías. Señoría, cuando definimos la movilidad estamos hablando de flujos de personas y de mercancías y de la garantías de las relaciones económicas y sociales que tienen que dar esos accesos ferroviarios. Eso es lo que estamos haciendo, señoría. Concretamente en Cercanías he evitado darle datos, porque esas diez veces que usted me ha preguntado le he dado los mismos datos, pero como hay uno que usted puso en cuestión, se lo voy a dar: 870 millones de euros presupuestados para Cercanías de Barcelona. Y otro dato: en Cataluña, en los Presupuestos Generales del Estado, en esta legislatura, hemos presupuestado 10.421 millones de euros, sobre 6.944 de la legislatura anterior. Solamente el incremento que hemos producido en inversiones en Cataluña en el Ministerio de Fomento es más que la presupuestación de dos años de media de la anterior legislatura.

Termino. Seguro que en dúplica podré continuar. Si ve los folios, no me ha dado tiempo a decirle ni la cuarta parte de lo que traía preparado. Estoy segura de que con mi explicación usted me volverá a plantear una serie de cuestiones. De entrada le digo que hemos apostado, impulsado y trabajado para la mejora de la movilidad, independientemente de que usted, dentro de su modelo y su esquema, sea incapaz de reconocerlo.

Muchas gracias. (**Aplausos.**)

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

Señor Herrera, tiene usted cinco minutos en su turno de réplica.

El señor **HERRERA TORRES**: Señora ministra, la condena a la prehistoria ferroviaria se la hace usted a miles de usuarios que van de Barcelona a Vic a una velocidad inferior a la de 1940, que van de Barcelona a Mataró a una velocidad inferior a la de los años cuarenta, que van de Barcelona a Manresa a una velocidad inferior a la de los años cuarenta. No venga con cuentos chinos. La prehistoria ferroviaria es la falta de inversión de los gobiernos del Partido Popular, de Convergència y de ustedes y de centrarlo todo en el AVE, y es que en esas líneas, en un solo día, en una sola semana van muchas más personas que las que se desplazan a Madrid. El problema es que usted tiene una percepción elitista,

clasista y —se lo digo así— de derechas de la movilidad. Lo importante no es conectarse con Madrid, lo importante es cómo se mueven las áreas metropolitanas, cómo te mueves en Barcelona, cómo vas de Tarragona a Barcelona. ¿Sabe usted que para ir de Tarragona a Barcelona se tarda más hoy que antes de la llegada del AVE? Porque pusieron la estación del AVE en medio de un erial. Por tanto, no me venga con cuentos chinos. Flujos de personas y mercancías, señora ministra, es hacer política para la mayoría, y ustedes no lo han hecho.

¿Que los problemas en Barcelona son dos kilómetros? No tiene vergüenza, señora ministra. **(La señora ministra de Fomento, Álvarez Arza: Pero ¿qué dice?)**

¿Dos kilómetros en Barcelona? Los problemas en Barcelona vienen de hace mucho tiempo. Las incidencias en Barcelona vienen de hace mucho tiempo. 500 incidentes en ocho meses, señora ministra. El año anterior, centenares de incidencias. Hoy mismo, sin tener nada que ver con los socavones, hay tres líneas interrumpidas. ¿Cómo puede decir que son dos kilómetros los problemas en Barcelona? Aprobamos un plan de choque de inversión en Cercanías antes que hacer llegar el AVE, pero usted, en diez veces que ha comparecido, aún no me ha explicado por qué no lo han hecho. Señora ministra, aún no me ha explicado a estas alturas por qué no invirtió antes en el ferrocarril convencional, cuando le habíamos avisado de que si hacía llegar el AVE el sistema se colapsaría. En diez veces, ni una sola explicación, señora ministra.

Señora ministra, usted responde con el viejo estilo nacionalista. ¿Sabe que hay algunos que cuando tienen un problema se envuelven en la bandera? Usted hace lo mismo: se envuelve en este caso en la bandera andaluza. Ahí no me va a coger, señora ministra. Yo no he dicho que todo vaya para Andalucía. Quiero que haya una fuerte inversión en Andalucía. La pregunta es: ¿qué plan de movilidad, qué nuevo contrato programa tiene una nueva realidad metropolitana andaluza? Se lo respondo: Ninguno, señora ministra, porque usted se preocupa del cemento, pero de la movilidad en áreas metropolitanas como la de Cádiz, como la de Sevilla o como la de Málaga, ¿para qué? Por tanto, ahí no me va a coger. Los problemas del tren convencional los padecen los catalanes y los catalanes que nacieron en Andalucía y que vinieron a vivir a Cataluña. Esos son los que más lo padecen, y ahí sí que no nos va a coger. Señora ministra, soy antes que nada una persona de izquierdas. Soy antes que nada una persona de izquierdas, y ¿sabe qué pasa? Que defendiendo políticas claramente de izquierdas. Y partido y doblado lo digo como yo hablo en castellano. ¿Lo entiende? Y partidos y doblados están los andaluces que van a Barcelona a visitar a sus familias y que tienen que coger el tren convencional, señora ministra. Y digo que su política es antigua —no antigua, antiquísima— porque en Alemania hacen trenes a 250 que cuestan un tercio de lo que cuesta el AVE, y no presumen de nuevos ricos y de trenes que van a 300 kilómetros por hora, más en un país como el nuestro, con problemas graves de movilidad y de accesibilidad, con áreas metropolitanas colapsadas,

con niveles de calidad del aire que hacen que cada año mueran 16.000 personas, pero ustedes, eso sí, la movilidad es el AVE, el desplazamiento a Madrid. Miren, la accesibilidad y la movilidad consisten en conectar bien las realidades metropolitanas, en conectar bien el país, en tener precios asequibles para desplazarse en tren y, claro que sí, ir a Madrid, pero ir también a Valencia y conectarse con Europa a precios razonables. ¿Sabe cuál es el problema? Que para usted la movilidad solo son esos cables de acero que articulan España. A mí los que me importan son los cables de acero que articulan la vida cotidiana de la gente. Ese es el problema, su política de nuevo rico, elitista y clasista, porque no es propio de un país con las necesidades que tiene el nuestro optar por ser el primer país de Europa en kilómetros de AVE y no el primer país de Europa en accesibilidad y movilidad en las realidades metropolitanas. ¿Cómo puede presumir de lo de Tarragona, señora ministra? Alguien que vive en Tarragona se tiene que desplazar en vehículo privado o en taxi o en autobús que pasa de tanto en tanto a un erial. La política de movilidad y de accesibilidad es aquella que articula el país.

No me hable de cifras. Ustedes dicen: hemos invertido tanto en Cataluña, programa 453.A, presupuestos del Estado aprobados este año, 9 millones realizados en 2006, 43 millones presupuestados en 2007 y este año, 23 millones. Ustedes dicen que invierten mucho por la Seitt, cuando todos sabemos que la Seitt año tras año no ha ejecutado, y ustedes dicen que invierten mucho porque compran trenes. Señora ministra, que los trenes sustituyen otros trenes, que no se ha incrementado frecuencia. Dígame una sola vía, una nueva línea de Cercanías y no me venga con la comunicación del barrio de La Ribera y de La Barceloneta; un tren que acababa en Sants y que tiene que acabar en la estación de França porque no caben más trenes en la estación de Sants. Señora ministra, ni una nueva política en Cercanías, ni una nueva política en movilidad, y lo más terrible es que cada vez que habla más presume del desastre en el que ha acabado su política. No puede ser. Yo lo que digo es que este Gobierno necesita urgentemente un cambio de políticas y un cambio de orientación, y de lo que estoy seguro —después de hoy, estoy convencido— es de que, con usted, eso es imposible. Se han cometido errores clamorosos, han optado por el AVE olvidándose del tren convencional, y usted continúa en sus trece. La pregunta es: para que el Gobierno cambie, ¿se puede hacer que el Gobierno cambie con usted al frente? Yo creo que esto es imposible y eso significa que no tiene que continuar. Después de hoy, después de lo que me ha dicho, es más que evidente.

Muchas gracias.

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

En turno de dúplica tiene la palabra la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señor Herrera, le pediría, pero sé que es como

predicar en un desierto —eso también es una frase hecha que después puede usted criticar todo lo que le parezca conveniente—, le pediría, cuando ha dicho que no tengo vergüenza, que retirara esa frase porque no es propio decirlo en un Parlamento, independientemente de que, por supuesto, tengo vergüenza. Usted no puede dirigirse a mí de esa manera; así que le pido que se controle la próxima vez que hable en el Parlamento y que dedique esa frase cuando esté en los bares o en las cafeterías, si es que sus amigos se lo toleran. Desde luego, en la relación que usted pueda tener conmigo, yo no le tolero que se dirija a mí en esos términos.

Independientemente de eso, me ha preguntado que qué hemos hecho para mejorar la movilidad, que qué hemos incrementado y me ha dicho que no le diga... y entonces empieza a quitar lo que hemos incrementado: usted no me diga que han hecho esto y no me digan que han hecho lo otro. Le diré todo lo que hemos hecho y, si no, no me lo pregunte usted, porque para eso es la interpelación. ¿Cuántos trenes hemos incorporado en Cercanías de Barcelona? O, mejor dicho, para que usted vea el esfuerzo —aunque le da igual, porque no lo quiere ver, solamente quiere tener un motivo para debatir—, ¿cuántos trenes hemos incrementado en Cataluña desde que estamos en el Gobierno? En la actual legislatura, hemos incorporado 50 nuevos trenes en Cataluña, 50, señoría. ¿Cuántos se incorporaron en la legislatura anterior? Ninguno. Cero-cincuenta, ese es el balance que tiene la política del Ministerio de Fomento si se compara una legislatura con otra. Efectivamente, en España, en el resto de España también, porque hemos triplicado la compra de trenes y hemos triplicado los trenes incorporados al servicio en relación con la legislatura anterior. Pero mientras que en el resto de España, cuando gobernaba el PP, se incorporaban trenes a los distintos servicios ferroviarios, en Cataluña no se incorporó ninguno, señoría. Le pediría que la próxima vez que suba a esta tribuna para descalificarme tenga la gallardía y la valentía de reconocer que este dato es exactamente el que se ha producido.

Seguidamente, me ha preguntado usted que qué hemos hecho en relación con las infraestructuras. Hemos presupuestado 870 millones de euros. Y eso ¿es mucho o es poco? Pues, es mucho más de lo que se había presupuestado en la legislatura anterior. De tal manera que en esta legislatura, señoría, hemos puesto en servicio 14 kilómetros de red y tres nuevas estaciones, Rubí, San Cugat y la estación de Francia. Pregúnteles usted también a los usuarios. La hemos incorporado a las Cercanías, señoría. Si no lo sabe es que usted no conoce los servicios de Cercanías de Barcelona, por los que pregunta tantas veces, y ahora comprendo por qué pregunta tantas veces, porque ni preguntando se entera de lo que está pasando en Barcelona. La línea 7, Hospitalet-Cerdanyola-Universidad-Martorell, la pusimos en servicio en mayo de 2005 y con ello incorporamos dos nuevos municipios a la red de Cercanías, Rubí y San Cugat. La línea 10, la que va al aeropuerto, la extendimos hasta la estación de Francia en julio de 2006, por lo que hemos

incorporado esta última estación a la red de Cercanías y hemos llevado la oferta de Cercanías a dos barrios más de Barcelona, la Barceloneta y la Ribera. En febrero de 2007 hemos puesto en servicio el ramal de Castellbisbal-Can Tunis, y usted lo sabe; si no lo sabe es porque evita saberlo para poder mantener esa discusión continua sobre el modelo ferroviario que, por supuesto, nosotros no lo vamos a cambiar y no estamos de acuerdo con lo que usted propone, porque eso sí que sería un desastre para Barcelona. Es verdad que nosotros estamos sometiendo a inconvenientes a los ciudadanos en Cataluña, igual que en el resto de España, para llevar a cabo una serie de transformaciones básicas para el modelo de transporte; pero también le digo que estamos trabajando para el futuro y para solucionar problemas que había cuando llegamos al Gobierno y para compensar aquellas situaciones de déficit que se habían producido en las inversiones. Con el ramal de Castellbisbal-Can Tunis, sabe usted perfectamente, señoría, que hemos dejado libre de capacidad para la C-2, que es una línea que tiene mucha demanda, toda la parte que hacíamos de transporte de mercancías. En la línea Papiol-Mollet hemos licitado las obras de adecuación, por un valor de 175 millones de euro, y las actuaciones van a suponer un nuevo servicio de carácter transversal entre Martorell y Granollers. Entre Castelldefels y Cornellà hemos iniciado el estudio informativo de una nueva línea de Cercanías. En cuanto a las estaciones —termino—, hemos puesto en servicio la de El Prat, la remodelación de Arenys de Mar y Bellvitge y estamos ejecutando las obras de la nueva estación de Terrassa y otras 17 más. Hemos iniciado la integración del ferrocarril en ocho municipios y hemos firmado un protocolo con la Generalitat para mantener, mejorar y, con una visión de futuro, desarrollar todas las conexiones ferroviarias de Cercanías. Le contesto a su pregunta. No vamos a cambiar nuestro modelo ferroviario. Estamos convencidos de que es mucho mejor que el suyo. El suyo es un modelo antiguo y en retroceso. Señoría, cuando usted quiera un debate serio, lo podemos tener. Mientras que esté a piñón fijo —es otra frase hecha y también la pueden criticar— sobre todo lo que está pasando en Cataluña, sin poder entrar en profundidades, no podrá haber un debate serio.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Vilajoana Rovira):
Muchas gracias, señora ministra.

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE LAS PRIORIDADES Y CALENDARIO PREVISTO PARA EL DESARROLLO DEL ESTATUTO DEL AUTÓNOMO. (Número de expediente 172/000310.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Vilajoana Rovira):
Pasamos a la interpelación urgente del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre las priori-