



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 242

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. MANUEL MARÍN GONZÁLEZ

Sesión plenaria núm. 224

celebrada el miércoles, 21 de marzo de 2007

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas	12180
Interpelaciones urgentes:	
— Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre violencia de género. (Número de expediente 172/000256.)	12207
Comparecencia del Gobierno ante el Pleno de la Cámara, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 203 del Reglamento:	
— Comparecencia, a petición propia, de la Ministra de Fomento, ante el Pleno de la Cámara, para informar sobre la situación de las cercanías en Barcelona. (Número de expediente 210/000078.)	12213

SUMARIO

Página

Se reanuda la sesión a las cuatro de la tarde.

Preguntas 12180

Página

Del Diputado don Josep Antoni Duran i Lleida, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que formula al Sr. Presidente del Gobierno: ¿Puede confirmar el Presidente la intención del Gobierno de aprobar una reforma del Impuesto sobre el Patrimonio al objeto de darle un carácter censal en la presente Legislatura? (Número de expediente 180/001758.) 12180

Página

Del Diputado don Agustí Cerdá Argent, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC), que formula al Sr. Presidente del Gobierno: ¿Cómo piensa concretar el Gobierno el compromiso contraído por el Presidente del Gobierno el pasado 1 de marzo en Barcelona en el sentido de que el Ejecutivo estatal contará con el parecer de la Generalitat en el proceso de adjudicación de la terminal sur del aeropuerto de El Prat? (Número de expediente 180/001759.) .. 12181

Página

Del Diputado don Mariano Rajoy Brey, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Sr. Presidente del Gobierno: ¿Qué medidas está tomando el Gobierno para impedir que Batasuna se presente a las elecciones? (Número de expediente 180/001779.) .. 12182

Página

Pregunta del Diputado don Ángel Jesús Acebes Paniagua, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula a la Sra. Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia: ¿Comparte el Gobierno la opinión del Fiscal General del Estado de que «ya prácticamente no hay víctimas del terrorismo»? (Número de expediente 180/001761.) 12183

Del Diputado don Eduardo Zaplana Hernández-Soro, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula a la Sra. Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia: ¿Va a seguir permitiendo el Gobierno que Batasuna celebre impunemente actos políticos de partido a pesar de ser una organización terrorista ilegal? (Número de expediente 180/001762.) .. 12184

Página

Del Diputado don Agustín Turiel Sandín, en sustitución de don Pedro Saura García, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Sr. Vicepresidente Segundo y Ministro de Economía y Hacienda: ¿Cómo valora el Gobierno que España sea el segundo país con mayor superávit y uno de los países con menor deuda pública de toda la zona euro? (Número de expediente 180/001747.) .. 12186

Página

Del Diputado don Gustavo Manuel de Arístegui y San Román, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Sr. Ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación: ¿Quién fija en el Gobierno la posición española ante la cuestión del Sáhara? (Número de expediente 180/001765.) 12187

Página

Del Diputado don Jordi Pedret i Grenzner, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Sr. Ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación: ¿En qué estado se encuentran las relaciones bilaterales entre España y Argelia? (Número de expediente 180/001769.) .. 12188

Página

De la Diputada doña María Rosario Fátima Aburto Baselga, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Sr. Ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación: ¿Qué posición defiende el Gobierno ante la propuesta de Estados Unidos de desplegar misiles de alcance medio en territorio de la Unión Europea? (Número de expediente 180/001770.) 12189

	Página		Página
Del Diputado don Jorge Fernández Díaz, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Sr. Ministro de Justicia: ¿Qué opina el Gobierno de las recientes declaraciones del Consejero de la Vicepresidencia de la Generalitat de Cataluña, augurando la formación de un Estado catalán? (Número de expediente 180/001763.) ..	12189	Del Diputado don Fernando Vicente Castelló Boronat, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Sr. Ministro de Industria, Turismo y Comercio: ¿Cuál fue el contenido de la reunión mantenida por el Ministro de Industria y el Director de la Oficina Económica del Presidente del Gobierno el pasado día 16 de febrero con los Directivos de ENEL? (Número de expediente 180/001745.)	12194
	Página		Página
De la Diputada doña Alicia Sánchez-Camacho Pérez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Sr. Ministro de Justicia: ¿Puede explicar el Ministro de Justicia a qué se refería cuando utilizó la expresión «hondísima preocupación» para referirse a una decisión legal del Consejo General del Poder Judicial? (Número de expediente 180/001767.) ..	12190	Del Diputado don Joan Herrera Torres, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, que formula al Sr. Ministro de Industria, Turismo y Comercio: ¿Qué supone el plan de reducción de centrales nucleares en 30 años? (Número de expediente 180/001755.)	12195
	Página		Página
Del Diputado don Àlex Sáez Jubero, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Sr. Ministro de Justicia: ¿En qué consiste el programa LEX NET? (Número de expediente 180/001771.)	12192	Del Diputado don Jorge Moragas Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Sr. Ministro de Industria, Turismo y Comercio: ¿A qué razones obedece, según el Gobierno, que Argelia haya decidido subir el precio del gas que vende a España? (Número de expediente 180/001766.)	12196
	Página		Página
Del Diputado don Alejandro Francisco Ballester de Diego, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Sr. Ministro del Interior: ¿Sigue manteniendo el Ministro del Interior que el Gobierno del Partido Popular concedió redenciones de penas al etarra De Juana Chaos? (Número de expediente 180/001778.)	12192	De la Diputada doña Eva Sáenz Royo, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula al señor Ministro de Industria, Turismo y Comercio: ¿Qué actuaciones está llevando a cabo el Gobierno para favorecer la acción de los emprendedores en el sector de industria, turismo y comercio? (Número de expediente 180/001772.)	12197
	Página		Página
Del Diputado don Francisco Antonio González Pérez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Sr. Ministro del Interior: ¿Va a depurar el Gobierno responsabilidades políticas por la «Operación Puerto»? (Número de expediente 180/001768.) ..	12193	Del Diputado don Manuel Mas i Estela, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula al señor Ministro de Industria, Turismo y Comercio: ¿Cuál ha sido la contribución del sector exterior al crecimiento de la economía española? (Número de expediente 180/001773.)	12198

Página	Página
<p>De la Diputada doña Ana Belén Vázquez Blanco, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula a la señora Ministra de Cultura: ¿Qué va a hacer el Gobierno ante los ataques a la religión cristiana que se han realizado desde una publicación patrocinada y respaldada por la Junta de Extremadura? (Número de expediente 180/001764.)</p>	<p>De la Diputada doña Rosario Velasco García, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula a la Sra. Ministra de Sanidad: ¿Puede informar el Gobierno de las principales conclusiones del informe sobre metabopatías, presentado en el último Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud? (Número de expediente 180/001776.)</p>
12199	12204
	Página
<p>Del Diputado don Antonio Louro Goyanes, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula a la Sra. Ministra de Cultura: ¿Cómo valora el Gobierno el desarrollo de la acción cultural en el exterior? (Número de expediente 180/001774.)</p>	<p>Del Diputado don Josep Antoni Santamaría i Mateo, en sustitución de la Diputada doña Gloria Elena Rivero Alcover, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula a la Sra. Ministra de Vivienda: ¿Qué actuaciones está llevando a cabo el Gobierno para la difusión de la arquitectura? (Número de expediente 180/001777.)</p>
12200	12205
	Página
<p>De la Diputada doña M.^a Gràcia Muñoz Salvà, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula a la señora Ministra de Cultura: ¿Cuál es la valoración del Gobierno sobre el 1% cultural? (Número de expediente 180/001775.) . .</p>	<p>Del Diputado don José Antonio Labordeta Subías, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula a la Sra. Ministra de Fomento: ¿Qué medidas va a tomar el Gobierno para solucionar, satisfactoriamente y a la mayor brevedad posible, las demandas vecinales que alertan sobre las graves afecciones que para la comunicación peatonal directa entre los barrios de Movera y Santa Isabel se van a producir con motivo de la construcción y puesta en marcha de la denominada Z-40, «cuarto cinturón», a su paso por el término municipal de Zaragoza? (Número de expediente 180/001756.) . .</p>
12201	12206
	Página
<p>De la Diputada doña M.^a Isabel Salazar Bello, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula a la Sra. Ministra de Sanidad: ¿Cuáles son las medidas llevadas a cabo desde el Gobierno para facilitar a los profesionales sanitarios el acceso a la información de medicamentos y productos sanitarios? (Número de expediente 180/001753.) . .</p>	<p>Interpelaciones urgentes</p>
12202	12207
	Página
<p>De la Diputada doña Remedios Martel Gómez, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula a la Sra. Ministra de Sanidad: ¿Cuál ha sido la postura mantenida por el Gobierno en relación a los servicios farmacéuticos ante el sondeo iniciado por la Comisión Europea a los países miembros, de cara a la futura norma comunitaria que regulará la libre circulación de pacientes? (Número de expediente 180/001754.) . .</p>	<p>Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre violencia de género . . .</p> <p><i>Presenta la interpelación urgente la señora Camarero Benítez, en nombre del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Señala que a pesar de que hace dos años se aprobó la Ley de violencia, a la que el Grupo Popular dio su respaldo, pues la firme postura de su grupo ha sido y sigue siendo apoyar cualquier iniciativa que vaya dirigida a la erradicación</i></p>
12203	12207

de la violencia de género, sin embargo, después de estos dos años, la confianza que el Grupo Popular depositó en el Gobierno ha vuelto a frustrarse. El Gobierno no ha sido capaz de estar a la altura de las circunstancias ni de mejorar la situación de la violencia de género en nuestro país ni la de las mujeres maltratadas.

Hace un repaso de los aspectos de la ley que a su juicio no están funcionando o no se han desarrollado adecuadamente. A su juicio, por una mala planificación inicial, los juzgados de violencia son un desastre, insuficientes y el colapso no se ha reducido. En su opinión el presupuesto sigue siendo insuficiente; el plan nacional de sensibilización y prevención ha tardado más de dos años en ponerse en marcha, mostrando la evidencia de que no ha habido una verdadera apuesta y prioridad por estos aspectos de la ley; para acabar con esta lacra es imprescindible incrementar las medidas de seguridad y protección, y las denuncias aumentan pero con un ritmo de crecimiento muy inferior al de años anteriores.

Finaliza solicitando búsqueda de acuerdos, más coordinación y colaboración con las comunidades autónomas, más presupuesto, más medios materiales y humanos y, en general, más esfuerzo en la lucha contra la violencia de género.

Contesta el señor ministro de Trabajo y Asuntos Sociales (Caldera-Sánchez-Capitán), en nombre del Gobierno. Agradece la oportunidad que se le brinda para volver a explicar la enorme preocupación no solo del Gobierno y de las instituciones, sino de la sociedad española en relación con esta lacra, que afecta a todos los países. Repasa los datos de que dispone acerca del número de víctimas desde el año 2000, señalando que es un fenómeno que afecta a todas las sociedades y que lamentablemente necesitaremos bastante tiempo para erradicarlo.

Hace un repaso del informe contra la violencia y señala que la Ley integral establece medidas cuya finalidad es prevenir, sancionar, colaborar a erradicar esa violencia y prestar asistencia a la víctima. Se han desarrollado todos los aspectos que figuran en la ley. En cuanto al presupuesto señala que es de 141 millones de euros para este año, aunque seguramente habrá que seguir haciendo esfuerzos en el futuro.

Finaliza señalando que la lucha contra la violencia de género exige el compromiso de todos y el catálogo de medidas urgentes se ha agrupado en cuatro grandes objetivos: aumentar la atención y sensibilización, reforzar los mecanismos judiciales y de protección judicial, mejorar la coordinación de todos los cuerpos profesionales que se dedican a proteger a las mujeres víctimas de violencia de género y recabar los recursos de todas las administraciones para conseguir la mayor o la máxima inhibición de maltratadores y agresores.

Replica la señora Camarero Benítez y duplica el señor ministro de Trabajo y Asuntos Sociales.

Página

Comparecencia del Gobierno ante el Pleno de la Cámara, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 203 del Reglamento 12213

Página

Comparecencia, a petición propia, de la Ministra de Fomento, ante el Pleno de la Cámara, para informar sobre la situación de las cercanías en Barcelona 12213

La señora ministra de Fomento (Álvarez Arza) comparece, a petición propia, para informar acerca de la situación de la Red de Cercanías de Barcelona. Inicia su intervención manifestando su preocupación por las incidencias producidas en las Cercanías de Barcelona y pidiendo disculpas a los usuarios por las molestias que están sufriendo como consecuencia de las mismas. Resalta que se está trabajando y se va a seguir trabajando para solucionar y dar respuesta adecuada y completa a esta situación, para lo cual se han movilizado y se van a seguir movilizando todos los medios necesarios. Como explicación adelanta que se ha incrementado considerablemente la inversión en infraestructuras de Cercanías, de manera que se ha multiplicado por 2,5 respecto a la legislatura anterior, aunque será necesario que transcurra un cierto periodo de tiempo para que las soluciones adoptadas surtan efecto. Se han ofrecido soluciones que, en la medida de lo posible, reduzcan los inconvenientes a los usuarios, como es el caso de reforzar la información y la atención a los viajeros.

Señala que se ha realizado un análisis en profundidad sobre esta cuestión y pasa a explicar las causas. Se han analizado las causas directas de las incidencias que se han producido y los motivos de fondo que han originado las causas. Este análisis ha llevado a la adopción de medidas para solucionarlas y de esta forma mejorar la calidad de la red de Cercanías.

Finaliza señalando que las incidencias producidas en la red de Cercanías son atribuibles a una multiplicidad de causas, que pasa a enumerar. Expone uno a uno los motivos y señala que se han puesto en marcha distintas medidas para evitar tanto que se produzcan fallos en la red como para acortar los tiempos de subsanación de los mismos.

En turno de fijación de posiciones intervienen los señores Fernández Díaz, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso; Jané i Guasch, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); Tardà i Coma, del Grupo Parlamentario de Esquerra

Republicana (ERC); Herrera Torres, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y la señora Cunillera i Mestres, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso.

Contesta la señora ministra de Fomento.

En un nuevo turno intervienen los señores Fernández Díaz, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso; Jané i Guasch, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); Tardà i Coma, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC); Herrera Torres, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y la señora Cunillera i Mestres, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso.

Contesta la señora ministra de Fomento.

En un turno extra de réplica intervienen los señores Fernández Díaz, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso; Jané i Guasch, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); Herrera Torres, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y la señora Cunillera i Mestres, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso.

Cierra el debate la señora ministra de Fomento.

Se suspende la sesión a las diez y treinta minutos de la noche.

Se reanuda la sesión a las cuatro de la tarde.

PREGUNTAS:

— **DEL DIPUTADO DON JOSEP ANTONI DURAN I LLEIDA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), QUE FORMULA AL SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿PUEDE CONFIRMAR EL PRESIDENTE LA INTENCIÓN DEL GOBIERNO DE APROBAR UNA REFORMA DEL IMPUESTO SOBRE EL PATRIMONIO AL OBJETO DE DARLE UN CARÁCTER CENSAL EN LA PRESENTE LEGISLATURA? (Número de expediente 180/001758.)**

El señor **PRESIDENTE**: Comienza la sesión. Sesión de control al Gobierno: Preguntas al señor presidente. En primer lugar, pregunta del diputado don Josep Antoni Duran i Lleida.

Adelante, por favor.

El señor **DURAN I LLEIDA**: Señor presidente del Gobierno, el artículo 31.1 de la Constitución dice claramente que nunca los impuestos que graven la renta de los españoles tendrán carácter confiscatorio. A juicio de este grupo parlamentario, y por supuesto de expertos en economía, el impuesto sobre el patrimonio tiene hoy carácter confiscatorio. Consecuentemente, me gustaría, señor presidente, saber si este Gobierno, tal y como se ha insinuado por parte de algún miembro del mismo, piensa o no anular o suprimir este impuesto a lo largo de esta legislatura.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor presidente del Gobierno, por favor.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Rodríguez Zapatero): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Duran, como S.S. conoce y ha adelantado el vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de Economía, el Ejecutivo está estudiando en este momento la posible reforma de este impuesto con la idea de reforzar su carácter original. Quiero recordar que, en todo caso, se trata de un tributo cedido a las comunidades autónomas. La ley que regula el vigente sistema de financiación autonómica atribuye a las mismas competencia normativa en relación con el mínimo exento, el tipo de gravamen o tarifa y con deducciones y bonificaciones en la cuota, debiendo ser estas últimas compatibles con las estatales y aplicándose con posterioridad a las mismas. Por tanto, los parámetros últimos de esta figura impositiva vienen determinados en última instancia por las decisiones de las comunidades autónomas, teniendo estas la posibilidad de otorgarle mayor o menor importancia desde un punto de vista recaudatorio.

Como le acabo de informar, el Gobierno está estudiando, sobre todo en función de lo que sucede en otros países de nuestro entorno de la Unión Europea, una reforma en profundidad del impuesto sobre el patrimonio. Estamos en fase de estudio; una vez que ese estudio termine, daremos un paso siguiente que será, lógicamente y como corresponde institucionalmente, el diálogo con las comunidades autónomas.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Señor Duran.

El señor **DURAN I LLEIDA**: Gracias, señor presidente.

La prueba de que ustedes lo están estudiando es de que es un impuesto estatal, ciertamente cedido a las comunidades autónomas, pero en la medida en que se suprimiera a nivel estatal debería aplicarse —y quizás es eso lo que no quiere el Gobierno— el principio de lealtad y, por tanto, remitir los ingresos correspondientes que dejarían de percibir las comunidades autónomas. **(Rumores.)** Pero estamos hablando de algo que afecta

al ahorro de las familias y algo que afecta e hipoteca la propia economía de nuestro país. Estamos hablando de algo que usted sabe tan bien o mejor que yo todavía que ya no existe en el resto de Europa. En los últimos años se ha suprimido en Alemania, en Dinamarca, en Austria, en Holanda, el pasado año en Luxemburgo y en Finlandia. Solo existe en tres países, Suecia, España y Francia, pero tanto Francia como Suecia se están planteando ese debate y la propia Comisión de Economía de la Asamblea parlamentaria francesa ha llegado a la conclusión de que debe rebajarse al menos el tipo.

Este grupo parlamentario insiste, este es un impuesto que no tiene hoy el sentido que tenía en origen, debía tener una estricta finalidad censal. Hoy no es así, hoy, reitero, grava y frustra la capacidad del propio patrimonio, provoca deslocalizaciones de patrimonios —es una de las conclusiones de la Comisión de Economía de la Asamblea francesa— y consecuentemente, en la medida en que un día pueda girar el signo económico de nuestro país, que siempre hemos mantenido que se sustenta básicamente en el crecimiento de la construcción y el consumo interno, conviene reavivar, conviene dar una inyección a nuestra economía y por supuesto lo sería, tal como se lo solicita este grupo parlamentario, la supresión del impuesto sobre el patrimonio, señor presidente.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor presidente, su turno.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Rodríguez Zapatero): Muchas gracias, señor presidente.

Quiero informarle de que el Gobierno, como es lógico, ha de hacer un estudio en profundidad de cuál es el posible impacto de una reforma del impuesto sobre el patrimonio, tanto en el sistema general tributario como en el sistema de financiación, y tiene que ser un elemento determinante a la hora de la reforma que nos proponemos hacer. Quiero reiterarle que el Gobierno está en fase de estudio, puedo compartir algunos de los aspectos que ha analizado y que ha transmitido sobre el sentido hoy y el sentido en el pasado del impuesto sobre el patrimonio, pero queremos tomarnos nuestro tiempo para ver el impacto y el alcance que esa reforma pueda tener. En todo caso, le quiero recordar que, más allá de su posición, es este Gobierno quien está tomando la iniciativa para dar una solución a la situación actual y a la vigencia real del impuesto sobre el patrimonio.

Muchas gracias. (Aplausos.)

— **DEL DIPUTADO DON AGUSTÍ CERDÀ ARGENT, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC), QUE FORMULA AL SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿CÓMO PIENSA CONCRETAR EL GOBIERNO EL COMPROMISO CONTRAÍDO POR EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO EL PASADO 1 DE MARZO EN**

BARCELONA EN EL SENTIDO DE QUE EL EJECUTIVO ESTATAL CONTARÁ CON EL PARECER DE LA GENERALITAT EN EL PROCESO DE ADJUDICACIÓN DE LA TERMINAL SUR DEL AEROPUERTO DE EL PRAT? (Número de expediente 180/001759.)

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta del diputado don Agustí Cerdà.

El señor **CERDÀ ARGENT**: Gracias, presidente.

Señor presidente, el pasado 20 de diciembre usted se comprometió con este portavoz a impulsar el aeropuerto de El Prat como segundo centro de conexiones intercontinentales del Estado español. El 1 de marzo, durante su visita a Barcelona, usted reiteró ese compromiso y además anunció que el Gobierno del Estado contará con el parecer de la Generalitat en el proceso de adjudicación de la nueva terminal Sur. Desde Esquerra denunciarnos que no podemos aceptar que los criterios de adjudicación de la nueva terminal sean definidos unilateralmente por el consejo de administración de AENA.

Señor presidente, Esquerra Republicana le insta a que la adjudicación sea pactada con la Generalitat de Cataluña y se realice conociendo los compromisos de futuro de las diferentes alianzas, apostando por los vuelos de conexión intercontinentales, con frecuencia y horarios interesantes, reforzando el rol del aeropuerto de Barcelona como centro de operaciones, contribuyendo al desarrollo de la carga aérea, potenciando las zonas estratégicas de Asia y la zona euromediterránea y equilibrando el volumen de viajes, negocios y turismo.

Por todo ello, señor presidente, le formulo la siguiente pregunta: ¿Cómo piensa concretar el compromiso contraído el pasado 1 de marzo en Barcelona en el sentido de que contará con el parecer de la Generalitat en el proceso de adjudicación de la terminal Sur del aeropuerto de El Prat?

El señor **PRESIDENTE**: Su turno, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Rodríguez Zapatero): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Cerdà, reitero hoy que el Gobierno tiene un compromiso pleno con el desarrollo del aeropuerto de Barcelona y con hechos. Ese compromiso y la gran inversión que se está produciendo, hasta lograr que el aeropuerto de Barcelona ocupe el noveno puesto entre los europeos, es el resultado de ese gran esfuerzo inversor, más de 3.000 millones, que ha permitido ya el funcionamiento de la tercera pista, el centro de control de Gavà y la nueva torre de control. Hay 100 proyectos de actuación en marcha, 55 empresas diferentes involucradas y una media de 2.450 personas trabajando en las obras, lo que nos va a permitir que El Prat pueda tener una capacidad de más de 55 millones de viajeros al año, prácticamente el doble de la actual.

La responsabilidad de la decisión sobre la gestión del aeropuerto de Barcelona corresponde al Estado a través de AENA, como es conocido, pero desde luego reafirmo el compromiso que el Gobierno tiene, a través del Ministerio de Fomento, para que el consenso presida las actuaciones por las que se interesa S.S. El consenso, la búsqueda del consenso, estamos convencidos de que ese será un camino que hará más fuerte el futuro del aeropuerto de El Prat y que dará todas las posibilidades que este gran motor de crecimiento económico y de desarrollo representa para Cataluña, mucho más después de las inversiones que tiene en estos momentos en marcha. Lógicamente, la decisión deberá orientarse a incrementar al máximo las posibilidades de crecimiento del aeropuerto y a crear todas las condiciones para que pueda consolidarse como un *hub* que permita que los operadores crezcan y desarrollen sus operativos sin restricciones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor Cerdà.

El señor **CERDÀ ARGENT**: Señor presidente, no le he preguntado por las inversiones, que ya sé cuáles son, sino por la adjudicación de la terminal Sur. Como usted sabe, más de 130 entidades empresariales, académicas y profesionales realizarán mañana en Barcelona un acto en defensa de un aeropuerto intercontinental y con una gestión individualizada. Desde Esquerra le pedimos que el Gobierno del Estado escuche este clamor de la sociedad civil catalana, ya que la economía de Cataluña del siglo XXI no se puede permitir el lujo de que las decisiones sobre una infraestructura tan importante para nuestro país se continúen tomando de forma unilateral a más de 600 kilómetros de distancia del punto de encuentro en el aeropuerto de Barcelona. Por todo ello, señor presidente, le instamos a que acepte la participación activa y no como simple observador de la Generalitat de Catalunya en el proceso de adjudicación de la terminal Sur, y a prever la posibilidad de reconsiderar la distribución de espacios en la nueva terminal en el caso de que no se cumplan los criterios antes descritos, tal y como ya hizo AENA con la T-4 en Barajas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor presidente.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Rodríguez Zapatero): Muchas gracias, señor presidente.

Le reitero: Participación activa de la Generalitat, sí; consenso, búsqueda del consenso por parte de quien tiene legalmente establecida la responsabilidad de la adjudicación de la terminal Sur. Permítame que le diga que si la sociedad catalana valora enormemente lo que representa El Prat en esta situación para tener un gran aeropuerto de una gran proyección para Cataluña es porque el Gobierno de la nación está realizando una inversión de más

de 3.000 millones de euros en El Prat con un compromiso claro por el desarrollo y el progreso de Cataluña.

Muchas gracias. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DEL DIPUTADO DON MARIANO RAJOY BREY, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿QUÉ MEDIDAS ESTÁ TOMANDO EL GOBIERNO PARA IMPEDIR QUE BATASUNA SE PRESENTE A LAS ELECCIONES? (Número de expediente 180/001779.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta del diputado don Mariano Rajoy.

El señor **RAJOY BREY**: Muchas gracias, señor presidente.

La política antiterrorista anterior puso a ETA en situación de debilidad extrema. Usted la cambió. Desde entonces, entre otras cosas, ha pasado lo siguiente: Batasuna, disuelta por los tribunales, da ruedas de prensa todos los días, actúa como un partido normal, sale en la televisión más que los partidos democráticos, se reúne con su partido —con el PSOE—, recibe un trato de favor lamentable de la fiscalía y ahora anuncia que se presentará a las elecciones y presenta públicamente a sus candidatos. Quiero preguntarle si va usted a permitir que se presente y si está haciendo algo para evitarlo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor presidente, su turno.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Rodríguez Zapatero): Muchísimas gracias, señor presidente.

Señor Rajoy, es evidente que el Gobierno va a hacer aquello a lo que está obligado, que es cumplir la ley y hacer cumplir la ley, y por supuesto que a través de las unidades que en este caso tienen la responsabilidad principal de garantizar que todas las candidaturas que se quieran presentar respeten estrictamente la ley, es decir, servicio jurídico del Estado, Ministerio del Interior y Fiscalía General del Estado. Vamos a cumplir la Ley de Partidos al pie de la letra.

Muchas gracias. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señorías.
Su turno, señor Rajoy.

El señor **RAJOY BREY**: Muchas gracias.

Señor presidente, lo que está pasando aquí es muy preocupante y ya no es hora de ambigüedades. (**Rumores.**) Ustedes no han actuado en el caso del Partido Comunista de las Tierras Vascas, tampoco lo hizo el fiscal ni la Abogacía del Estado. Este partido en su página web alardea de su apoyo a ETA y recientemente

no ha condenado el atentado terrorista de ETA en Barajas. Usted me habla de la fiscalía, pero la fiscalía está haciendo lo posible y lo imposible para retrasar los juicios del líder de Batasuna, Otegi, y para evitar nuevas condenas. El señor Otegi tiene un trato de privilegio respecto del resto de los ciudadanos españoles (**Un señor diputado: Sí, señor.**) y se ha producido un acontecimiento en los últimos días que es ciertamente sangrante. El fiscal de la Audiencia Nacional ha puesto en duda la imparcialidad del Tribunal de la Audiencia Nacional y Otegi utiliza ese argumento a su favor. Ahora se puede producir el enésimo escándalo si el fiscal retira la acusación después del esperpento que se ha producido en el día de hoy. Y me habla del ministro del Interior. Pero el Ministerio del Interior, en lugar de investigar estas candidaturas que se están presentando en el País Vasco, se dedica a investigar la actuación del Partido Popular cuando estaba al frente del Gobierno. Usted, señor presidente, después de lo ocurrido con De Juana Chaos, está implorando desesperadamente un mensaje de ETA que le permita justificar lo que nadie entiende: que una organización terrorista, sin dejar de serlo, vaya a las elecciones. Costó mucho tiempo y muchos esfuerzos el dejarlo fuera de las instituciones municipales. Si vuelven, el único responsable será usted. (**Varios señores diputados: ¡Muy bien!-Prolongados aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor presidente.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Rodríguez Zapatero): Muchas gracias, señor presidente.

Señor Rajoy, no me extraña que no tenga ningún respeto a la autonomía y a la función de la Fiscalía General del Estado, de la fiscalía en general. (**Rumores.**) Y no me extraña porque ustedes ya demostraron el respeto que tienen siquiera al Tribunal Supremo cuando dicta sentencias en casos que tienen que ver con el terrorismo, como en el caso de De Juana Chaos. (**Aplausos.**)

Quiero decirle que con ésta son 16 las preguntas que usted me hace desde que se inició la legislatura sobre ETA y el terrorismo; 16 preguntas sobre ETA, ninguna pregunta sobre sanidad, ninguna sobre pensiones, ninguna sobre discapacitados, ninguna sobre investigación, ninguna sobre cambio climático, por poner algunos ejemplos... (**Rumores y protestas.**)

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, señor presidente.

Señores de la bancada Popular, su líder ha hecho su pregunta en unas condiciones muy aceptables de debate, con silencio y con respeto. Yo les pido, por favor, que le concedan el mismo derecho a todos los diputados y diputadas de la Cámara. Tienen exactamente el mismo derecho que el líder de la oposición. Se lo ruego, por favor. (**Aplausos.**)

Continúe, señor presidente. Disculpe.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Rodríguez Zapatero): Muchas gracias, señor presidente.

Da la impresión, después de esta trayectoria de preguntar cada semana sobre ETA y sobre el terrorismo, de que usted solo puede hacer oposición con la política antiterrorista, justo en lo único que no debía hacer oposición al Gobierno de España, como ha pasado desde el inicio de la democracia. (**Varios señores diputados: ¡Muy bien!— Aplausos.**) ¿Sabe lo que pienso? Que hacer solo oposición con ETA, con la política antiterrorista (**Varios señores diputados: ¡Contesta!**), además de ser poco responsable, es una oposición perfectamente inútil para los ciudadanos.

Muchas gracias. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DEL DIPUTADO DON ÁNGEL JESÚS ACEBES PANIAGUA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA VICEPRESIDENTA PRIMERA DEL GOBIERNO, MINISTRA DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO: ¿COMPARTE EL GOBIERNO LA OPINIÓN DEL FISCAL GENERAL DEL ESTADO DE QUE «YA PRÁCTICAMENTE NO HAY VÍCTIMAS DEL TERRORISMO»? (Número de expediente 180/001761.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta a la señora vicepresidenta primera de don Ángel Acebes.
Adelante, por favor.

El señor **ACEBES PANIAGUA**: Gracias, señor presidente.

Señora vicepresidenta, voy a ver si tengo más suerte y consigo que me conteste algo, porque esta costumbre suya de no contestar nunca a las preguntas de la oposición es algo democráticamente inaceptable. (**Aplausos.**) Hace unos días, el señor Conde-Pumpido provocaba el estupor y la indignación general al afirmar que ya prácticamente no hay víctimas del terrorismo. Coincidió así con usted misma, que llegó a decir que ya no hay terrorismo en España, cuando, además de sembrar el terror en las calles y extorsionar a empresarios, ETA ha asesinado a tres personas en los últimos tres meses. Por cierto, a la última de ellas, a Ambrosio Fernández, se le negó ayer un minuto de silencio en esta Cámara (**Rumores.**); señorías, se lo debemos. (**Un señor diputado: ¡Qué poca vergüenza!**)

La estrategia de su Gobierno es evidente: Conseguir que Batasuna se presente a las elecciones y que continúe la negociación. Para ello no reparan en nada. Después de los privilegios a De Juana, ahora llegan los privilegios a Otegi, la fiscalía se ha puesto del lado del acusado y ha amenazado nada menos que a los jueces de la Audiencia Nacional para que suspendan el juicio contra él, y ahora incluso anuncian que pueden retirar la acu-

sación para que ni tan siquiera sea juzgado. Si esto es así, señorías, qué escándalo, qué vergüenza. La gran pregunta que hoy se hacen todos los españoles es: ¿A cambio de qué? ¿No será a cambio de un comunicado trampa de ETA que le pueda servir de balón de oxígeno a Zapatero para seguir negociando? (**Rumores.—Varios señores diputados: ¡Ahí, ahí!**)

El señor **PRESIDENTE**: Silencio.

El señor **ACEBES PANIAGUA**: No se equivoquen, lo único que esperan los españoles es el anuncio de una disolución unilateral de ETA; ya, ahora, con la entrega de todo su arsenal, porque cualquier otra cosa sería una burla y una estafa. Contésteme, señoría, ¿hasta dónde van a llegar en esta legislatura? Ustedes quieren a De Juana y a Otegi en la calle y a Aznar y a los del PP en el banquillo. (**Un señor diputado: ¡Muy bien!—Protestas.**) No es una exageración, lo pidió ayer nada menos que el número dos del Partido Socialista Obrero Español. (**Un señor diputado: Sí, sí.**) Una serie advertencia: Ni vamos a tolerar sus amenazas ni vamos a desistir de nuestra obligación de defender el Estado de derecho y de que los terroristas paguen sus crímenes en la cárcel. (**Aplausos.—Un señor diputado: ¡Muy bien!**)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señora vicepresidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA PRIMERA DEL GOBIERNO, MINISTRA DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Fernández de la Vega Sanz): Señoría, hay una cosa que el Gobierno comparte con la inmensa mayoría de los ciudadanos y es el flaco favor que ustedes hacen con la utilización de la lucha antiterrorista. Su empeño permanente en hacer del terrorismo una baza política abochorna a la mayoría de la sociedad española, pero no solo en España, sino también fuera de España. Hace unos días, varios ex ministros británicos se asombraban porque se manifestasen ustedes contra el Gobierno por este tema en una capital de un país aliado y amigo. (**El señor Martínez-Pujalte López pronuncia palabras que no se perciben.**) Señoría, le guste a usted o no le guste, el Gobierno cuida, ha cuidado y cuidará a las víctimas. (**Rumores.**) Ha regulado sus derechos, ha proporcionado asistencia y ayudas, y lo ha hecho porque además está convencido de que es la voluntad de la mayoría de los ciudadanos. Deje ya, señor Acebes, de enredar y de utilizar permanentemente el terrorismo y a las víctimas en su propio beneficio. Hoy con un pretexto de una declaración sacada de contexto, mañana con cualquier otra cosa. Se lo repito: por encima de todo, el Gobierno respeta a las víctimas y lo hace siempre porque no trata de instrumentalizar sus sentimientos en beneficio propio, señor Acebes. Porque las emociones de quienes han sufrido el terrorismo merecen respeto y apoyo y no tratar de pescar siempre en río revuelto, como hacen ustedes. (**Rumores.**) Respeto es

la palabra clave, señor Acebes. Sí, respeto a que la política antiterrorista la marca y la dirige el Gobierno, no a quien ha perdido las elecciones. La política antiterrorista... (**Los señores Acebes Paniagua y Martínez-Pujalte López pronuncian palabras que no se perciben.**) Pero, usted, señor Acebes, ¿no se da cuenta de que la política antiterrorista del Gobierno no la puede dirigir el ex ministro que perdió las elecciones? (**El señor Martínez-Pujalte López pronuncia palabras que no se perciben.**) Señoría, respeto a los ciudadanos...

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señora vicepresidenta.

Señor Martínez-Pujalte, la próxima interrupción que realice empiezo a llamarle al orden. Usted debe respetar a los oradores. Le ruego que respete a los oradores. Si la próxima vez molesta, le llamaré al orden. (**Un señor diputado: ¡Que se calle!**) Respete, por favor, a la gente.

Continúe, señora vicepresidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA PRIMERA DEL GOBIERNO, MINISTRA DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Fernández de la Vega Sanz): Son los ciudadanos quienes deciden en las urnas quién gobierna y quién toma las decisiones. Por tanto, la lucha antiterrorista jamás la va a dirigir el partido de la oposición y menos aún quien dirigía el Gobierno y dirigía la lucha antiterrorista cuando se perdieron las elecciones (**Rumores.**), porque eso no es democrático, señor Acebes. Respeto, señoría, respeto al Gobierno, respeto a los ciudadanos, respeto a ustedes mismos. (**Protestas.**) Si ni siquiera ustedes mismos se respetan en esta materia, háganlo al menos por respeto al Estado de derecho y por respeto a las reglas mínimas de la convivencia democrática. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DEL DIPUTADO DON EDUARDO ZAPLANA HERNÁNDEZ-SORO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA VICEPRESIDENTA PRIMERA DEL GOBIERNO, MINISTRA DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO: ¿VA A SEGUIR PERMITIENDO EL GOBIERNO QUE BATASUNA CELEBRE IMPUNEMENTE ACTOS POLÍTICOS DE PARTIDO A PESAR DE SER UNA ORGANIZACIÓN TERRORISTA ILEGAL? (Número de expediente 180/001762.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta del diputado don Eduardo Zaplana.

El señor **ZAPLANA HERNÁNDEZ-SORO**: Gracias, señor presidente.

Señora vicepresidenta, me acabo de dar cuenta en la contestación del señor presidente que le ocultan información, porque el presidente está deseando venir a la Cámara para poder debatir sobre diversos temas y de 42 ocasiones en que hemos pedido su comparecencia sobre temas importantes de actualidad solamente ha venido dos, y una vez para hablar de la Constitución Europea. **(Aplausos.)** Tampoco le han debido decir que es la legislatura en que sus ministros menos comparecen, luego déjenle que venga. Y aprovechando que en las sesiones de control SS.SS. no se pueden escapar y tienen que venir a la fuerza, le pido que, si lo tiene a bien, conteste a mi pregunta. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Adelante.

La señora **VICEPRESIDENTA PRIMERA DEL GOBIERNO, MINISTRA DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Fernández de la Vega Sanz): Para conocimiento de la ciudadanía, que yo creo que lo sabe, no ha habido un presidente en la historia democrática que haya comparecido más en el Parlamento y haya contestado a más preguntas, señoría, a más preguntas. **(Protestas.—Aplausos.—El señor Hernando Fraile: ¡Un respeto a la Cámara! Rumores.)** ¡Qué le vamos a hacer!

El señor **PRESIDENTE**: Espere, señora vicepresidenta.

Me dirijo a la dirección del grupo parlamentario **(Rumores.)** para que coopere con la Presidencia y permita un debate que reúna las condiciones de respeto para hacer posible que hagamos el trabajo fundamental que tenemos como parlamentarios. **(El señor Hernando Fraile: ¡Que respete a la Cámara la vicepresidenta!)** Ruego, pues, que esto se termine y que se permita el normal desarrollo de la sesión, así no se puede trabajar. Aquí no se viene a gritar ni se viene a abuchear, no se viene a eso. **(El señor Hernando Fraile: Ni a decir mentiras.—Rumores.)** Silencio, por favor.

Señora vicepresidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA PRIMERA DEL GOBIERNO, MINISTRA DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Fernández de la Vega Sanz): Dicho esto, que yo sé que les pone de los nervios, y a la vista está **(Rumores.)**, les diré que Batasuna es un partido ilegal que está sujeto a la Ley de Partidos Políticos, a las decisiones judiciales y a las decisiones policiales. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Su turno, por favor.

El señor **ZAPLANA HERNÁNDEZ-SORO**: Gracias, señor presidente.

Señora vicepresidenta, si los cómplices de ETA les advierten, como han hecho, de que ilegalizar al Partido

Comunista de las Tierras Vascas acarrearía un alargamiento del conflicto —lo ha dicho Permach—, ustedes se niegan a ilegalizarlo; si les amenazan con que la ausencia de Batasuna en las próximas elecciones puede ser un escenario —dicho por Otegi— peor que el actual, pues ustedes dicen, todos a coro, que les gustaría que se presentasen. Mire, por mucho que digan es evidente quién marca la iniciativa, y encima permiten ustedes que todos los días los terroristas corrijan al Gobierno: ustedes dicen que el proceso de paz está roto y ellos dicen que se está relanzando sin secretismos pero con discreción —también el mismo aludido anteriormente—; ustedes dicen que el objetivo de ese proceso es el fin de la violencia, y ellos que se está dilucidando nada menos que el destino del Estado español —Otegi—; ustedes aseguran que Navarra no es moneda de cambio, y ellos dicen que sin Navarra no queremos nada, nada, nada —Otegi, también—.

Señorías, quieran o no, han resucitado a Batasuna, y lo que es peor: la democracia en estos momentos consiste para ustedes en una fiscalía, como ya se ha dicho esta tarde, protegiendo a Otegi, un Gobierno soltando a De Juana y un Partido Socialista queriendo llevar al mejor presidente de la democracia española ante un tribunal internacional. **(Risas.)** Esa es la situación a la que nos han llevado. Pero tengan la certeza de que no van a acabar con la oposición y que los ciudadanos, y la razón sobre todo, les van a dar la respuesta en las urnas. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Su turno, por favor.

La señora **VICEPRESIDENTA PRIMERA DEL GOBIERNO, MINISTRA DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Fernández de la Vega Sanz): La verdad, señor Zaplana, es que usted nunca nos defrauda y me permite de nuevo hacer pedagogía. Mire, Batasuna es un partido ilegalizado, sujeto a la Ley de Partidos y sujeto al Código Penal, tiene todos sus bienes intervenidos judicialmente y sus acciones fiscalizadas por el Tribunal Supremo y por la Audiencia Nacional. En consecuencia, como en toda democracia, son los jueces quienes determinan la actividades que puede o no realizar y estoy absolutamente convencida de que lo hacen sin dejar el más mínimo margen para la impunidad, y lo hacen con la inestimable colaboración del fiscal general del Estado y los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, actuando en defensa de la ley y de las decisiones de los jueces. Esto es así. Yo sé que a usted no le gusta pero es así, y sería bueno para todos, incluso para ustedes, que dejaran de poner en tela de juicio el rigor y la profesionalidad del Poder Judicial y de la Seguridad del Estado. Señoría, no vuelvan a cuestionar la labor de los jueces, de los fiscales, de la Guardia Civil ni de la Policía; no vuelvan. **(Rumores.)** Se lo repito una semana más, señor Zaplana: sería muy bueno para la lucha contra el terrorismo que contásemos con su colaboración; sería muy bueno que dejaran de con-

vertirse en el altavoz de los terroristas y de quienes les apoyan (**Aplausos.—Protestas.**), por ejemplo, privándoles de la publicidad que hacen con un megáfono en mano y, desde luego, sin ningún escrúpulo, cada día, cada martes, cada viernes, cada semana, porque a la vista de su insistencia cualquiera diría que se han empeñado en hacerles una campaña de propaganda cada semana. Sé que usted es muy bueno en propaganda, señor Ace... (**Rumores.**), señor Zaplana —el señor Acebes también, los dos son muy buenos en propaganda—, pero les diré que hacer propaganda de los terroristas y ser sus portavoces es un auténtico escándalo, escándalo, escandalazo. (**Aplausos.—Protestas.**)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DEL DIPUTADO DON AGUSTÍN TURIEL SANDÍN, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON PEDRO SAURA GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR VICEPRESIDENTE SEGUNDO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE ECONOMÍA Y HACIENDA: ¿CÓMO VALORA EL GOBIERNO QUE ESPAÑA SEA EL SEGUNDO PAÍS CON MAYOR SUPERÁVIT Y UNO DE LOS PAÍSES CON MENOR DEUDA PÚBLICA DE TODA LA ZONA EURO? (Número de expediente 180/001747.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta formulada por el diputado don Agustín Turiel al señor vicepresidente segundo.

El señor **TURIEL SANDÍN**: Gracias, señor presidente.

Señor vicepresidente, como usted señaló al principio de su mandato, el déficit cero solo tiene sentido a lo largo del ciclo económico. La reacción de la derecha friedmanista a sus palabras fue la esperada: ¿Cómo se atrevía un Gobierno socialista a poner en duda el don más sacrosanto del déficit cero año a año? Y proclamaron que el gasto público se iba a disparar. Cuando uno observa la evolución que en estos años ha tenido el gasto público, no tiene más remedio que llegar a la conclusión de que el gasto que depende del Gobierno de España se ha acompasado razonablemente al crecimiento experimentado por el PIB. Claro que no ha pasado así en algún Gobierno local, que ha gastado en una sola obra en su municipio tanto dinero como gastaría el Estado en la construcción de centenares de kilómetros de autovía. También proclamaron que nunca las cuentas públicas presentarían superávit, y 2006 ya es el segundo año en que ha habido superávit y mayor que en el año anterior. Hemos pasado de un déficit de casi cero puntos sobre el PIB, en el último año de Gobierno popular, a un superávit tal que nos ha colocado en segundo lugar, tras Finlandia, de mayor superávit de la zona euro. También

hemos reducido sustancialmente la deuda pública en lo que va de legislatura, hasta situarnos como uno de los países con menor deuda pública de la citada zona euro. Y todo se ha conseguido sin incremento de los impuestos, sino todo lo contrario. Otros no han hecho lo mismo, señor vicepresidente. Alcalde ha habido que ha multiplicado el IBI y presidenta regional ha habido que ha aumentado el impuesto que grava la transmisión de viviendas para, en dos palabras, des esperanza de quienes han visto convertirse la suma de todos en la resta de muchos.

Señor vicepresidente, le pregunto: ¿Cómo valora el Gobierno que España sea el segundo país con mayor superávit y uno de los países con menor deuda pública de la zona euro?

Muchas gracias. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE SEGUNDO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE ECONOMÍA Y HACIENDA** (Solbes Mira): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, al inicio de la legislatura el debate fundamental era, como usted bien ha señalado, si seríamos capaces de tener déficit cero o no. Insistimos en ese momento en la necesidad de considerar la evolución de las cuentas públicas en función del ciclo económico, porque consideramos que cuando las cuentas van bien debemos llevar a cabo los ahorros necesarios para poder gastarlos cuando la situación sea, digamos, más difícil. Por tanto, no somos defensores de la idea del déficit cero, que de haberlo aplicado en estos momentos nos hubiera llevado a una política económica claramente expansiva, generando tensiones adicionales a nuestra economía. Hemos aplicado la filosofía de un superávit en función de la evolución de la economía con un crecimiento del 4 por ciento, lo que nos ha permitido llegar a un superávit del 1,8, y como usted bien ha dicho somos el segundo país en superávit tras Finlandia y el único entre los grandes países europeos que tiene superávit. Pero es verdad que esta situación nos ha permitido también reducir los gastos de financiación en el presupuesto, lo cual nos permite mayor margen de maniobra para otro tipo de gastos.

En definitiva, lo que estamos haciendo es, por una parte, combinar rigor y disciplina presupuestaria y, por otra, llevar a cabo los avances necesarios en las políticas de cohesión social que nos permitan conseguir una sociedad más coherente y satisfacer las necesidades colectivas de la misma. Al mismo tiempo hemos apostado por la reducción de la deuda pública. En estos momentos la deuda pública se sitúa ya por debajo del 40 por ciento en todas las administraciones y nuestro objetivo para esta legislatura es que el Estado tenga una deuda pública por debajo del 30 por ciento. Si a ello añadimos algún elemento adicional, como es la separación de la Seguridad Social del Estado, y conseguir

superávit en ambos casos, sin duda alguna es la mejor garantía para hacer frente a los problemas de futuro de la Seguridad Social. En definitiva, la economía española entra en un círculo virtuoso, efecto positivo en el superávit, mayor crecimiento económico, mayor margen de maniobra a corto plazo, pero también mayor margen de maniobra a largo plazo para satisfacer nuestras necesidades futuras, sean como consecuencia de una evolución de crisis o como consecuencia del envejecimiento de la población.

Muchas gracias. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DEL DIPUTADO DON GUSTAVO MANUEL DE ARÍSTEGUI Y SAN ROMÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACIÓN: ¿QUIÉN FIJA EN EL GOBIERNO LA POSICIÓN ESPAÑOLA ANTE LA CUESTIÓN DEL SÁHARA? (Número de expediente 180/001765.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta al señor ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación de don Gustavo de Arístegui. Adelante, por favor.

El señor **DE ARÍSTEGUI Y SAN ROMÁN**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, tras treinta años de una posición coherente de todos los gobiernos democráticos de España en torno a la cuestión del Sáhara, su Gobierno ha dado un giro de 180 grados, no sin antes haber dado toda clase de bandazos. Nosotros nos preguntamos —y es el objeto de nuestra pregunta de hoy— quién fija la posición de España en la cuestión del Sáhara, porque no se sabe muy bien. Ustedes dicen un día una cosa y otro día otra, y cuando por fin fijan la posición vemos contradicciones entre usted y el presidente, lamentablemente entre el jefe del Estado y ustedes mismos. No se trata solo de mantener las tradiciones diplomáticas y políticas de España, señor ministro, sino sobre todo de responsabilidad con nuestro vecino marroquí y con nuestro vecino argelino como potencia ex colonial del Sáhara Occidental y, ante todo, por la estabilidad de la región. Nuestra posición siempre fue muy clara, una posición viable, legal, bajo los auspicios de Naciones Unidas, que fuese aceptable para ambas partes y que hiciese renuncia de todas ellas a cualquier posición maximilista. Ustedes han girado claramente hacia uno de los lados y con ello han hecho completamente inútil la posición de España en este conflicto. Ustedes abandonaron la neutralidad activa y usted se apresuró a decir que la neutralidad activa había muerto. Le digo a usted, señor ministro, que este es uno de los peores y más graves errores en la política exterior de un largo rosario de errores en su política exterior. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Adelante, señor ministro.

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

Su señoría debería conocer, según mandato constitucional, que corresponden al presidente del Gobierno las tareas de dirigir y coordinar la acción exterior del Estado, sin perjuicio lógicamente de la responsabilidad directa que me corresponde como ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación. En relación con nuestra política del Sáhara Occidental, el presidente del Gobierno tuvo ocasión, la semana pasada, de fijar y exponer la posición clara y contundente de nuestro Gobierno en materia de conflicto del Sáhara Occidental, que se apoya en las resoluciones unánimes del Congreso de los Diputados. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor De Arístegui.

El señor **DE ARÍSTEGUI Y SAN ROMÁN**: Señor ministro, la verdad es que no nos aclara usted nada, nos pone más en la niebla que otra cosa. Ustedes practican una política exterior claramente radical, más de partido socialista sesentayochista de la guerra fría que de un partido socialdemócrata moderno. Son ustedes quienes abochornan a la opinión pública española y a la ciudadanía con una política errática en el mejor de los casos y radical casi siempre. Francamente, si quieren defender los intereses de España tienen que rectificar; si quieren hacer algún tipo de servicio a nuestros vecinos, Marruecos, Argelia y también a los saharauis, rectifiquen; si quieren hacer una apuesta y apoyar la estabilidad de la región, rectifiquen y vuelvan a la posición tradicional de otros gobiernos socialistas, señor ministro.

Espero, de verdad, que las consecuencias de sus errores no sean irreversibles. Ya tenemos una. Nos han subido el precio del gas un 20 por ciento y va a tener una repercusión directa en el IPC. Ustedes tienen que decir a los ciudadanos españoles por qué su cesta de la compra va a ser más cara gracias a su profunda irresponsabilidad. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

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

Señor De Arístegui, este Gobierno no tiene que recibir ninguna lección en relación con el Sáhara Occidental porque el compromiso ha sido firme y activo, al contrario de lo que ustedes señalan y que usted insiste en recordar, que es la neutralidad activa. En un conflicto que ha durado treinta años no podemos seguir siendo neutrales. Tenemos que defender los principios morales de una solución definitiva, justa y duradera que incluya el derecho a la libre autodeterminación, cosa que usted ni siquiera hoy ha mencionado en su intervención y, como

ha recordado el señor Piqué en el Senado, tampoco en su periodo de Gobierno pronunciaron las palabras libre autodeterminación en las distintas intervenciones en el plenario de las dos Cámaras. Por tanto, no debemos recibir ninguna lección del Grupo Popular.

España está trabajando de forma activa y comprometida con todas las partes, con Marruecos, con el Frente Polisario y con Argelia, precisamente para encontrar una solución a un conflicto que ha durado treinta años. Sus gobiernos se limitaban a dar instrucciones para votar en Naciones Unidas. Nosotros estamos buscando un diálogo directo entre las partes para que, por fin —porque nos preocupa el futuro del pueblo saharauí (**Rumores.**)—, puedan obtener una solución definitiva y duradera, y que precisamente toda la Cámara y todos los grupos políticos puedan apoyar esa decisión y ese compromiso del Gobierno español. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DEL DIPUTADO DON JORDI PEDRET I GRENZNER, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACIÓN: ¿EN QUÉ ESTADO SE ENCUENTRAN LAS RELACIONES BILATERALES ENTRE ESPAÑA Y ARGELIA? (Número de expediente 180/001769.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta del diputado don Jordi Pedret.

El señor **PEDRET I GRENZNER**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, Argelia está saliendo de una tragedia nacional (**Rumores.**), que tuvo su punto álgido en la suspensión de la segunda vuelta de las elecciones legislativas de 1992. Superados los tremendos años de la violencia terrorista y antiterrorista e inmersa Argelia en un doble proceso de paz y reconciliación nacional por una parte y, por otra, en un proceso de apertura política, está recuperando el papel que tenía y que le corresponde en la política internacional, muy concretamente en dos escenarios que nos son especialmente importantes como son el Mediterráneo y África. Nuestras relaciones con Argelia son importantes en lo referente a la colonia española en Argelia y la argelina en España. Argelia es, además, un país prioritario para la cooperación española de acuerdo con el Plan director 2005-2008. Participamos conjuntamente en esquemas regionales de cooperación como el diálogo Unión Europea-África, el proceso de Barcelona —aunque con un entusiasmo más bien escaso por parte argelina—, el diálogo mediterráneo de la OTAN y el diálogo 5+5, de gran importancia para el Mediterráneo occidental. Por su parte, Argelia tiene un peso propio indiscutible en el mundo árabe, en el africano, en el Movimiento de Países No Alineados y en el G-77, el grupo de los 77 países por la reforma global de

Naciones Unidas. Importancia especial, señor ministro, tiene la proximidad compartida entre Argelia y España con el proceso del Sáhara Occidental y el compromiso con el pueblo saharauí y con las resoluciones de Naciones Unidas, en los que pueden aparecer matices distintos en las posiciones de ambos países. Es por ello, señor ministro, que le formulo la pregunta que aparece en el orden del día, es decir, cuál es la situación actual de las relaciones bilaterales entre España y Argelia.

Muchas gracias. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor ministro, por favor.

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

Gracias, señoría, por su pregunta. Como bien ha señalado S.S., la visita de Sus Majestades los Reyes a Argelia concluyó un esfuerzo de la diplomacia española por reforzar y colocar las relaciones con Argelia a un nivel excelente. Así, el presidente Bouteflika, en su brindis ante Sus Majestades el Rey y la Reina, manifestó el nivel extraordinario que existe en las relaciones entre España y Argelia. Y esto no es fruto de una sola visita sino de un trabajo y un continuo esfuerzo de las dos diplomacias, la argelina y la española. Ha habido una serie de visitas bilaterales de todo tipo. Por ejemplo, el ministro Clos ha estado tres veces en Argelia en solo tres meses; el ministro de Energía ha estado en España; los ministros de Exteriores y de Economía estuvieron también en España; yo mismo me he desplazado en distintas ocasiones a Argelia. Por tanto, hay un diálogo político extraordinario que concluyó con la presencia del presidente del Gobierno en la reunión de alto nivel en diciembre. Aquí el Grupo Popular señaló que esa cumbre había sido un gran fracaso y, sorprendentemente, dos meses más tarde concluimos una serie de acuerdos, de manifestaciones, de acciones y de resultados en todos los niveles, en el político y en el económico.

Quisiera recordar al señor Arístegui, que ha abandonado la sala, que no manipulen y no mientan a la opinión pública, pues lo que ha señalado el ministro de Energía argelino es simplemente una posición de negociación. El precio del gas no se ha subido un 20 por ciento y hay negociaciones entre las empresas argelinas y españolas, por lo que manipular datos e informaciones en una sesión de control no es lo que debe corresponder a un diputado de cualquier grupo político. Hay que limitarse a decir la verdad. Las relaciones económicas y energéticas son extraordinarias y también contamos con la voluntad de un partenariado estratégico con Argelia. Asimismo hemos tenido ocasión de formular una política cultural. Hubo dos grandes exposiciones que coincidieron con la presencia de Sus Majestades los Reyes, una de Ibn Jaldún y otra de Ramon Llull, y también tuvimos ocasión de recordar el pasado y la presencia cultural de la colectividad española tanto en Argel como en Orán. (**Aplausos.**)

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA ROSARIO FÁTIMA ABURTO BASELGA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACIÓN: ¿QUÉ POSICIÓN DEFIENDE EL GOBIERNO ANTE LA PROPUESTA DE ESTADOS UNIDOS DE DESPLEGAR MISILES DE ALCANCE MEDIO, EN TERRITORIO DE LA UNIÓN EUROPEA? (Número de expediente 180/001770.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta de la diputada doña Rosario Fátima Aburto.

La señora **ABURTO BASELGA**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, la oposición simplemente piensa que la política exterior debe permanecer inamovible y petrificada, salvo lo que les manden. Afortunadamente ellos no dirigen la política exterior, sino el Gobierno socialista, y usted la lleva a cabo.

Quería preguntarle fundamentalmente por el debate que hay ahora mismo a nivel internacional sobre el posible acceso al armamento nuclear, que últimamente se ha suscitado con bastante frecuencia con respecto a Corea, a Irán y a otros países. La realidad es que el Tratado de no Proliferación Nuclear no está dando los resultados que se deseaban, y es algo que la comunidad internacional debería retomar porque seguimos estando de acuerdo con ese tratado y porque el Grupo Socialista cree que la seguridad se fundamenta mejor en acuerdos que en agresiones militares, en la cooperación y en el desarrollo más que en capacidades militares, como hemos comprobado en las guerras de Irak y del Líbano y esperamos no tener que comprobar en ningún otro sitio. En esa actualidad irrumpe la propuesta de Estados Unidos de instalar un sistema balístico de alcance medio en el territorio de la Unión Europea fronterizo con Rusia, lo que suscita dudas y susceptibilidades como poco tanto dentro como fuera de la Unión. De hecho, surge de nuevo el fantasma de la división europea que suscitó la guerra de Irak, lo que como se dijo en el Parlamento Europeo no debería volver a permitirse. La seguridad europea está basada fundamentalmente en el acuerdo, en el diálogo, en la cooperación y en el desarrollo, de forma que es impensable una agresión entre países, pero también con los países con los que tenemos acuerdos de vecindad, por supuesto tampoco con Rusia, con quien necesitamos un acuerdo importante y no solamente por la seguridad energética, sino por muchas otras razones. El multilateralismo y la unión política de la Unión Europea respecto a la seguridad serán mucho más productivos que cualquier instalación balística, y por eso recabamos la opinión del Gobierno en este asunto que nos preocupa bastante.

Gracias. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

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

Gracias, señoría, por su pregunta. Como bien sabe S.S., el secretario de Defensa de Estados Unidos, el señor Gates, anunció en la reunión de ministros de Defensa de la OTAN, celebrada en Sevilla el pasado 9 de febrero, la propuesta para desplegar un sistema de defensa antimisil norteamericano en territorio europeo, concretamente en Polonia y en la República Checa, para interceptar un sistema de radares. Su objetivo —así lo anunció el secretario de Estado norteamericano— era complementar su propio sistema de defensa antimisil mediante una defensa avanzada en territorio europeo, para contrarrestar —según indicó el señor Gates— la posible amenaza procedente —como ha indicado S.S.— de Irán o de Corea del Norte. No contamos por el momento con información suficiente sobre las características técnicas del proyecto, y por eso se ha creado un grupo interministerial, del Ministerio de Defensa y del Ministerio de Asuntos Exteriores, que celebrará hoy mismo una reunión para estudiar las consecuencias de esta propuesta. Es verdad que en el año 1998 la OTAN, la Alianza Atlántica, comenzó a debatir lo que ya es hoy un programa en fase de ejecución, diseñado para proteger a las fuerzas de la Alianza desplegadas en el teatro de operaciones. Por otro lado, también en el seno de la OTAN, en la cumbre de Praga en el año 2000 se desarrolló un estudio de viabilidad que tenía como objetivo la protección del territorio y la población contra misiles de cualquier alcance. En cualquier caso, el proyecto nos suscita importantes dudas que deben ser objeto de análisis en profundidad. La primera, cuestiones de seguridad internacional, como su efecto en la disuasión y paralelamente en la prevención real de la proliferación. En segundo lugar, cuestiones de política internacional, como las repercusiones en la relación con Rusia y con los países del mundo árabe mediterráneo en el supuesto de que el sistema se extendiese hacia el sur, pues no aparece clara su cobertura. En tercer lugar, sus grandes implicaciones financieras, con el previsible añadido de un nuevo debate sobre el reparto de costes, y también su incidencia tecnológica, por ejemplo, frente a una política industrial europea más o menos autónoma. Por último, cómo se resuelve la articulación de estos proyectos dentro de la propia OTAN. Por tanto, necesitamos un debate europeo, un debate en la Alianza Atlántica para tomar una posición definitiva, pero ha de ser dentro de un marco multilateral y no con acciones unilaterales. (Aplausos.)

— **DEL DIPUTADO DON JORGE FERNÁNDEZ DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE JUSTICIA: ¿QUÉ OPINA EL GOBIERNO DE LAS RECIENTES DECLARACIONES DEL CONSEJERO DE LA VICEPRESIDENCIA DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA, AUGURANDO LA FORMACIÓN DE UN ESTADO CATALÁN? (Número de expediente 180/001763.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta al señor ministro de Justicia de don Jorge Fernández Díaz. Adelante, por favor.

El señor **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, el señor Zapatero dijo que el Estatuto de Cataluña iba a dar estabilidad y resolver el encaje de Cataluña en el conjunto de España durante por lo menos una generación, veinticinco años. Está pendiente de pronunciarse el Tribunal Constitucional y ya vemos que sus socios hablan abiertamente de que el actual sistema es insostenible y plantean abiertamente que el punto de llegada es un Estado propio para Cataluña. Ni un año ha durado la solución definitiva que planteaba el señor Zapatero. Esta es la calma fructífera que dijo que iba a traer el Estatuto. Para ello ha roto el consenso de la transición, ha debilitado al Estado y están forzando a las instituciones solo para contentar a unos socios que, como vemos, no han renunciado ni a uno solo de sus objetivos máximos. La debilidad que ustedes están mostrando en este asunto y en otros es provocativa, y por eso sus socios ya no tienen ni siquiera recato en hablar desde elevadas responsabilidades institucionales y sin ningún tipo de pudor de que la única salida que les queda es, dada la situación existente, el Estado propio catalán. Ante esta situación, le formulo la pregunta que consta en el orden del día. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro, su turno.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (Fernández Bermejo): Gracias, señor presidente.

Señoría, el Gobierno tiene un enorme respeto por la libertad de opinión, de expresión y de ideario político de cualquier líder, siempre que se exprese por cauces democráticos. Tiene por norma también no comentar ni responder las opiniones de los miembros de los gobiernos autonómicos. En todo caso, como sabe S.S., el Gobierno defiende el modelo constitucional que nació en el momento en que aprobamos la Constitución, que está dando el fruto que usted ve, y seguiremos defendiéndolo.

Gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández Díaz.

El señor **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Sí, señor ministro, pero estaremos de acuerdo en que no es lo mismo que hable un líder del partido y como dirigente del partido a que lo haga el vicepresidente de la Generalitat de Cataluña. La lealtad institucional y la lealtad constitucional no vinculan de la misma manera a una persona cuando habla desde una posición que cuando habla desde otra. Le recuerdo que esa institución la preside, la gobierna y la dirige el Partido Socialista. Sus socios, señor ministro, han entendido muy bien una frase que dice: Cuando no se sabe hacer política de Estado se hace política con el Estado. No sé si a usted le suena, señor ministro, pero le

digo quién la pronunció: el señor Rodríguez Zapatero. ¿Qué le parece? Sus socios lo han descubierto. El señor Rodríguez Zapatero, como al parecer no sabe hacer política de Estado, está haciendo política con el Estado. Ha puesto en cuestión el modelo de Estado y se ha lanzado a una aventura con quienes precisamente creen que el Estado español les sobra para llevar a cabo sus delirios identitarios. Por eso callan, por ejemplo, ante la deriva del oasis catalán, donde por cierto ahora en vez de cristales rotos tenemos caceroladas y donde el aparato de propaganda de la Generalidad se dedica a amenazar a los periodistas que incomodan.

Señor ministro, le pido formalmente que trabaje para garantizar la igualdad de derechos y libertades de todos los ciudadanos españoles en todo el Estado español, también en Cataluña. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Su turno, señor ministro.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (Fernández Bermejo): Señoría, le reitero que el respeto a las opiniones es una de las guías de este Gobierno, el respeto a las opiniones de los líderes, que son muy libres de decir lo que estimen pertinente, pero lo que importa es la conducta de las instituciones, es el sistema de relaciones estable que hemos conseguido en este país desde 1978, esa normal relación que supone que todos trabajamos para que este país sea de verdad tal y como nos ven fuera. ¿Sabe cómo nos ven? Nos ven como un país en alza, un país en muy buena medida envidiable. ¿Saben lo que les llama la atención? Que en un país en el que la economía va como va, en el que el sistema autonómico funciona como funciona y en el que cada una de las administraciones hace lo que tiene que hacer para que los ciudadanos sean felices, exista sin embargo una oposición echada al monte **(Rumores.)** que lo único que ve es catástrofe y que practica no ya la debilidad, como usted dice, sino el catastrofismo más absoluto, que no es entendido en parte alguna. No es que hagan ustedes política con el Estado, es que hacen política en los terrenos en que nunca debieron hacerla, por ejemplo en el del terrorismo —yo les comprendo—, porque no tienen otro bocado que llevarse a la boca. Lo lamento por ustedes pero España es de otra manera. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ALICIA SÁNCHEZ-CAMACHO PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE JUSTICIA: ¿PUEDE EXPLICAR EL MINISTRO DE JUSTICIA A QUÉ SE REFERÍA CUANDO UTILIZÓ LA EXPRESIÓN «HONDÍSIMA PREOCUPACIÓN» PARA REFERIRSE A UNA DECISIÓN LEGAL DEL CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL? (Número de expediente 180/001767.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta de la diputada doña Alicia Sánchez-Camacho.

La señora **SÁNCHEZ-CAMACHO PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, ¿puede explicar a qué se refería cuando utilizó la expresión hondísima preocupación para referirse a una decisión legal del Consejo General del Poder Judicial?

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (Fernández Bermejo): Naturalmente que puedo explicárselo. Hondísima preocupación ha de producir no ya en el ministro de Justicia, sino en cualquier persona, leer en un teletipo que alguien —según decía la noticia, y yo dije: no me lo creo— había manipulado la fecha de los decretos de nombramiento de cuatro magistrados para conseguir que el que no correspondía fuera a engrosar la Sala del artículo 61. Me produjo una hondísima preocupación. Así lo dije y añadí que no me lo creía pero que tendría que enterarme. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sánchez-Camacho.

La señora **SÁNCHEZ-CAMACHO PÉREZ**: Señor ministro, seguro que hoy tendrá la oportunidad de decir en esta Cámara, la Cámara de representantes de todos los ciudadanos españoles, si usted se lo cree, si no se lo cree y si considera que ha sido manipulada la Sala 61, la Sala especial del Tribunal Supremo. Hoy le escucharemos con atención para ver si el ministro de Justicia de este país no solo responde a esos teletipos sino si dice que se lo cree o no.

Señor ministro, cuando oímos sus declaraciones tuvimos otra hondísima preocupación. No sabíamos si es que usted no confiaba en la capacidad del presidente del Consejo General del Poder Judicial y presidente del Tribunal Supremo; no sabíamos si usted creía que se produjo un error o si creía que se produjo una manipulación para alterar la composición de la sala. La verdad es que debía usted tener sus motivos para trasladar esa hondísima preocupación a esta Cámara y poner así, con sus declaraciones, en tela de juicio al presidente del Tribunal Supremo y presidente del Consejo General del Poder Judicial. Lo que usted vino a hacer aquí, señor ministro, con esas vaguedades y con esas incertidumbres fue un ejercicio de sectarismo, un ejercicio de arbitrariedad, y desde luego vino a demostrar una incompetencia impropia de un ministro de Justicia. Usted, señor ministro, no puede ir con medias verdades. Usted no puede trasladar a todos los españoles la incertidumbre de que el Consejo General del Poder Judicial ha alterado o ha manipulado la composición de la Sala del Supremo, precisamente la Sala competente para juzgar lo relativo a Batasuna. Usted, señor ministro, ha llegado a decir en un medio de comunicación, en la *SER*, que si eso era así, si se confirmara

dicha hipótesis, la de la manipulación, usted seguiría teniendo respeto por el señor Hernando. Eso es una indignidad. Que el ministro de Justicia no sepa lo que realmente ha ocurrido y esté generando confusión e incertidumbre y cuestionando la figura del presidente del Tribunal Supremo es una verdadera indignidad. Usted sabe perfectamente lo que ha ocurrido. Sabe que se han cumplido los criterios del artículo 347 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, y sabe que se ha hecho esa composición de acuerdo a derecho y con la voluntad de las partes. Señor ministro, ni el Consejo General del Poder Judicial ni las instituciones democráticas se merecen que usted los cuestione, que usted deje en vaguedades lo que ha dado a entender, esa manipulación, y le exigimos hoy aquí que rectifique y que sea un ministro de Justicia como corresponde a todos los españoles.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (Fernández Bermejo): Señorías, difícilmente voy a tener que rectificar nada, lo que sí voy a hacer es aclararle algo. Me gusta que hable usted de respeto y me gustaría muchísimo más que lo practicara, pero ya sé que es difícil. **(Un señor diputado: Eso es. ¡Muy bien!— Aplausos.)** No se preocupe que yo sí lo practico, aunque no lo proclamo. El respeto que tengo por el presidente del Consejo es tal, que dije desde el primer momento —entonces no sabía lo que había ocurrido— que no me podía creer lo de la manipulación. Y ahora que sé lo ocurrido, quiero seguir creyendo que no ha habido manipulación. Pero los hechos son los que son, y a ellos hemos de atenernos. Usted sabe que el artículo 347 de la Ley Orgánica del Poder Judicial dice que cuando concurren magistrados de carrera y juristas de prestigio acreditado a tomar posesión en una sala, como ocurrió en este caso, que eran cuatro, los juristas son los más modernos. ¿Y sabe lo que ha ocurrido? Que el más moderno no es un jurista. ¿Sabe por qué? Al principio parecía que porque había habido un error técnico, pero ahora sabemos, por el informe del secretario general del Consejo General del Poder Judicial, que fue el propio presidente el que dio instrucciones para que mandaran primero los reales decretos de los juristas. **(La señora Sánchez-Camacho Pérez hace gestos negativos.)** Señoría, dio instrucciones para que fueran los juristas por mucho que usted haga gestos. El final fue, por mucho que usted haga gestos, que el más moderno que ha ido a la Sala del artículo 61 es el que no debía. Yo le he pedido y le voy a pedir al presidente del Consejo que rectifique, pero ya no voy a tener que hacerlo porque el presidente del Consejo, señoría, ha convocado para mañana la Sala del artículo 61 para dar las explicaciones precisas, y yo confío que para rectificar el error, que yo voy a seguir llamándolo error. Pero deseo que rectifique porque la democracia española no se puede permitir una Sala del artículo 61 bajo sospecha. **(Aplausos.—Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DEL DIPUTADO DON ÀLEX SÁEZ JUBERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE JUSTICIA: ¿EN QUÉ CONSISTE EL PROGRAMA LEX NET? (Número de expediente 180/001771.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta del diputado don Àlex Sáez.

El señor **SÁEZ JUBERO**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, los socialistas estamos comprometidos en garantizar unos servicios públicos de calidad; a ello hemos dedicado la mayor parte de las políticas públicas en la presente legislatura y así lo viene haciendo su ministerio en la mejora del servicio público de justicia. Sin duda, avanzamos hacia una Administración de Justicia de calidad, valorada y así percibida por los ciudadanos, más próxima, ágil y eficaz y que también precisa, tal y como usted nos reclama insistentemente, del sosiego y consenso que algunos están empeñados en negarnos. En su primera comparecencia ante la Comisión de Justicia de este Congreso, el pasado 14 de marzo, trazó en sus primeras palabras como objetivo prioritario de su ministerio la culminación del proceso de modernización de la Administración de Justicia ya iniciado tanto en el plano legislativo como en el plano de la gestión de la Administración de Justicia. También hizo constante referencia en su comparecencia a la Carta de Derechos de los Ciudadanos ante la Justicia, proposición no de ley aprobada por el Pleno de este Congreso con el consenso al que nosotros apelamos, que señala los métodos de organización e instrumentos procesales modernos y avanzados como la mejor garantía de los derechos de los ciudadanos y de una justicia igualitaria, equitativa y eficaz. El alcance de estos objetivos debe ir acompañado de los cambios procesales impulsados por su ministerio —algunos de enorme importancia y en trámite parlamentario— con la provisión de nuevos recursos, nuevos medios y nuevas infraestructuras judiciales. En esta dirección son precisamente las herramientas tecnológicas, los medios telemáticos y los sistemas de información y evaluación algunos de los instrumentos más potentes para materializar el cambio, la mejora y la modernización de la justicia.

Señor ministro, la informatización de los procesos constituye una oportunidad fundamental para la mejora de nuestro sistema judicial e imprescindible en el adecuado diseño de la organización de la nueva oficina judicial y sus servicios comunes. Dentro del ambicioso Plan de modernización de la Administración de Justicia de su ministerio y del Plan estratégico de informática y comunicaciones se aprobó el pasado 20 de enero el Real Decreto 84/2007, sobre implantación en la Administración de Justicia del sistema informático de telecomuni-

caciones Lex Net. Le agradeceríamos, señor ministro, que nos explicase en qué consiste.

Muchas gracias. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (Fernández Bermejo): Gracias, señor presidente.

Señoría, creo que en ese empeño de modernización de la Administración de Justicia va a constituir un hito fundamental la implantación del sistema al que usted se refiere, el sistema Lex Net. Es un sistema informático que, efectivamente, se enmarca en el Plan de modernización y que en definitiva intenta trasladar a la Administración de Justicia esos avances en el uso de nuevas tecnologías que permitirá cambiar para siempre —para más de un siglo— la oficina judicial. Es un servicio telemático Lex Net que permite a los operadores jurídicos el intercambio electrónico seguro de toda la documentación necesaria para el ejercicio de su trabajo. En el horizonte está la conexión directa de la oficina judicial con los despachos de abogados y procuradores y de estos entre sí para que puedan intercambiar la documentación y que desterramos del ámbito de la Administración de Justicia el papel. Haremos también un buen servicio a nuestros bosques. Es un sistema desarrollado en forma, que proporciona la máxima seguridad y fiabilidad en la comunicación mediante la utilización de la firma electrónica reconocida. El sistema añade a las garantías de autenticidad, integridad y no repudio que proporciona la firma electrónica reconocida la de confidencialidad en las comunicaciones y la de sellado de tiempo. Aprobado el real decreto al que usted se refiere, se encuentra ya funcionando experimentalmente en algunas sedes judiciales: en León, Ponferrada, Burgos, Ciudad Real y Cáceres. Está prevista su próxima implantación en Palma de Mallorca y Murcia, y tenemos la seguridad de que pronto podremos dejar funcionar el sistema telemático y abandonar el ámbito del papel, con un avance que será recordado por mucho tiempo. (**Aplausos.**)

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DEL DIPUTADO DON ALEJANDRO FRANCISCO BALLESTERO DE DIEGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR: ¿SIGUE MANTENIENDO EL MINISTRO DEL INTERIOR QUE EL GOBIERNO DEL PARTIDO POPULAR CONCEDIÓ REDENCIONES DE PENAS AL ETARRA DE JUANA CHAOS? (Número de expediente 180/001778.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta al señor ministro del Interior de don Alejandro Ballesterro. Adelante, por favor.

El señor **BALLESTERO DE DIEGO**: Ante una mentira injustificable, como es la excarcelación de De Juana, parte fundamental de su estrategia consiste en decir que el PP hizo lo mismo. El presidente del Gobierno, en el Senado, con una desahogo impropio de su cargo, dijo textualmente: Su Gobierno —el Gobierno del PP— concedió a De Juana Chaos dos redenciones. Y siguió: Por ese libro ustedes concedieron una redención de condena. Y continuó: Porque su Gobierno nada más y nada menos tomó la decisión de quitarle un año de condena. Tras esa intervención, usted vino al Congreso y con igual descaro nos contó lo mismo, pero como se ha publicado estos días, eso es rigurosamente falso, pues fue un juez —y si no lea los autos— quien ordenó esas redenciones. ¿Sigue usted manteniendo lo dicho? (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Muchas gracias, señor presidente. Mantengo lo dicho, señoría. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ballestero.

El señor **BALLESTERO DE DIEGO**: Cuando todo un Gobierno —presidente y usted mismo a la cabeza— es capaz de mentir de una manera tan descarada y tan burda sobre algo como esto, sinceramente creo que nos queda poco por ver, y desde luego, nada bueno. Pero la cosa va más allá, porque en la época anterior la junta de tratamiento Valdemoro —el Gobierno del Partido Popular, según ustedes— se negó a concederle la redención, y ante el recurso del etarra fue un juez quien la concedió, como pasó en otras ocasiones. Sin embargo, en la excarcelación actual, el juez —curiosamente o no, el mismo— se limita a decir que excarcela a De Juana siguiendo la propuesta de la junta de tratamiento —es decir, la suya—, pero como hoy espero que por fin conteste, le diré que, además, esa decisión es ilegal, porque en el auto el juez dice tener una propuesta de la junta basada en un programa individualizado de tratamiento que tuvo que realizar un equipo técnico que jamás se reunió para hacer propuesta alguna, y precisamente por eso votó contra la flexibilización. Por si fuera poco, viene usted el otro día al Parlamento y nos dice que la decisión la tomó cuando De Juana se quitó la sonda. Señoría, eso fue el 23 de febrero y la propuesta de la junta que se mandó al juez el día 28, cinco días después. No solo mienten, sino que ni siquiera disimulan.

Señor ministro, cuente la verdad; digan que han sido ustedes tan cobardes que para intentar justificar lo injustificable se han pretendido esconder detrás de la decisión de otros y que, por cierto, es ilegal. Ustedes, señor ministro, sabrán por qué o qué les ha llevado a ceder permanentemente a los chantajes de ETA, pero le aseguro que los españoles no van a olvidar todo lo que están haciendo para excarcelar a un etarra. A este país, aunque usted lo dude, aún le queda muchísima dignidad. (**Aplausos.**—**Un señor diputado: ¡Muy bien!**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Gracias, señor presidente.

Voy al contenido de su pregunta. Yo dije en esta Cámara que las redenciones extraordinarias las conceden los jueces a propuesta de las juntas de tratamiento. Eso es exactamente así y usted mismo acaba de reconocerlo en su intervención, y el ejemplo de De Juana me viene bastante bien porque no es como usted lo cuenta. El señor De Juana pidió una redención extraordinaria por escribir un libro. La junta de tratamiento le dijo que no porque no tenía constancia de la existencia de ese libro; el señor De Juana fue al tribunal y demostró que había escrito el libro, y el tribunal le dijo a la junta de tratamiento: Procede que haga la propuesta. Y la junta de tratamiento podría haber hecho una de estas dos cosas. Podría haber dicho: que le den la propuesta. O podría haber dicho: como es un libelo, que no le den la redención. Hizo lo primero, dijo que se la diesen porque no leyó el libelo y le dieron 175 días, y al año siguiente otros 175 días por lo mismo. Eso es lo que hicieron bajo su mandato, señor Ballestero.

Pero vamos a la mayor. La mayor es que ETA, en 1995, decide cambiar su política penitenciaria y decide empezar a pedir redenciones extraordinarias y a ustedes, que entonces estaban en tregua, les venía bien e hicieron público ejercicio de que estaban satisfechos de que lo pidieran. El resultado fue que empezaron a ganar las redenciones extraordinarias y las pasadas por su inoperancia. Se acabó la tregua y a ustedes se les olvidó ordenar ese asunto y siguieron. Por tanto, ustedes podían haber evitado muchas redenciones extraordinarias. Nosotros lo hemos hecho. En 2004 cambiamos la instrucción penitenciaria y no ha habido ninguna más. ¿Por qué si lo hicimos nosotros no lo pudieron hacer ustedes? Esa es la verdadera razón, señor Ballestero. (**Rumores.**) Y no se esconda usted detrás de los jueces ni de los funcionarios. Fue su desidia consentida.

De las cosas que han hecho ustedes no nos culpen a nosotros. Nosotros, en su momento, no criticamos su política penitenciaria, pero ahora vamos a decir a los españoles lo que hicieron. Lo que no vamos a tolerar son políticas hipócritas como las que ustedes están llevando a cabo. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DEL DIPUTADO DON FRANCISCO ANTONIO GONZÁLEZ PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR: ¿VA A DEPURAR EL GOBIERNO RESPONSABILIDADES POLÍTICAS POR LA «OPERACIÓN PUERTO»? (Número de expediente 180/001768.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta del diputado don Francisco González Pérez.

El señor **GONZÁLEZ PÉREZ**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, soy muy consciente de que es difícil superar las adicciones. A mí me ha costado muchísimo trabajo superar mi adicción al tabaco, y además lo tuve que hacer con ayuda; hay muchas personas que lo han conseguido, no solamente yo, sino que seguro que aquí hay ex fumadores. Le estoy contando esto porque lo que me gustaría es animarle a que supere su adicción a la mendacidad. Es necesario que usted supere su adicción que, por cierto, si no la supera, no va a ser mejor que quien mejor lo hace, porque el presidente del Gobierno por lo menos lo hace con mayor solemnidad. Simplemente quiero decirle que para superar los problemas hay que reconocerlos, y si usted no reconoce su adicción no va a solucionarlo nunca y no le podremos ayudar.

Dicho esto, señor ministro, sencillamente me gustaría que respondiera a la pregunta que le hago en el orden del día.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Lamento ser incapaz de contestar a la primera parte de su intervención. Tanta brillantez no la esperaba y, sobre todo, tanta claridad. **(Aplausos.)**

Usted me pregunta por la operación Puerto. Es una operación que han desarrollado las Fuerzas de Seguridad contra una red de dopaje, que usted conoce perfectamente; lo han hecho siempre bajo tutela judicial y, por tanto, actuando como policía judicial al servicio de la salud de nuestros deportistas.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos.—Un señor diputado: ¡Muy bien!)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor González.

El señor **GONZÁLEZ PÉREZ**: Ve, señor ministro, como su adicción a la mendacidad —se lo repito por si no lo ha entendido— sigue siendo patética.

Señor ministro, no es cierto lo que está diciendo usted. Se han tomado decisiones que no estaban tuteladas por los jueces, se han tomado decisiones políticas que han tenido consecuencias en la sociedad. Es más, gracias a su incapacidad, a la forma de hacer las cosas y a la forma de dirigir las cosas hoy en día España está en cuestión en el extranjero. Se ha ridiculizado y, encima, los posibles culpables del dopaje en este país tienen su causa archivada.

Señor ministro, fíjese si hay cosas raras. El día 23 de mayo fueron incautadas 217 bolsas de sangre —pudimos ver las imágenes en televisión—; el día 23 de mayo, 203 bolsas, según la Guardia Civil; el día 27 de junio, 224 bolsas; y el día 17 de octubre, 211 bolsas; además de no

haber registrado los domicilios de los mayores imputados. Fue una chapuza, y la consecuencia es que los posibles responsables están en la calle. No va a haber ningún tipo de responsabilidad y se han quedado 54 ciclistas en paro, han desaparecido dos equipos y, además, veremos las indemnizaciones que vamos a tener que pagar todos los españoles por su incapacidad y su torpeza, señor ministro. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro, por favor.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Gracias, señor presidente.

Una primera precisión, señoría. Como usted sabe perfectamente, o debería saber, la causa no está archivada porque hay un recurso del fiscal y otro del abogado del Estado. No haga usted ese gesto, porque parece que el fiscal no puede recurrir las decisiones de los jueces.

Nuestra obligación era y es proteger la salud de los deportistas porque sabe usted que hay redes de dopaje que mueven mucho dinero —20.000 millones de dólares en el año 2004—, y es lo que se ha hecho. Usted lo recordaba, no lo recordaba yo, pero es verdad, y oyéndole a usted, me queda la cosa clarísima. ¿Para qué cree usted que había un arcón frigorífico en casa de uno de los implicados con cientos de bolsas de sangre y de plasma? ¿Para qué cree usted que era, para jugar a los vampiros? **(Risas.)** Porque no eran yogures caducados, era plasma, luego la Guardia Civil estaba exactamente detrás de una red de dopaje. Otra cosa es, como usted sabe perfectamente, en qué acabe esto, porque usted sabe que en este Parlamento se han cambiado las leyes, y usted las ha votado, entre otras cosas para tipificar penalmente este tipo de delitos, los delitos más graves, que son los de aquellos que proporcionan droga a los deportistas, que les engañan, que se las prescriben; esos, los de las redes que hacen dinero con la salud de nuestros deportistas. En eso estamos y en eso debería estar usted también y no en reclamar responsabilidades civiles para no sé quién, que a saber qué juego se trae usted con esta historia.

Termino ya, señor presidente. Le voy a decir una cosa. No se me había ocurrido pero, oyéndole hablar a usted de las bolsas de sangre, me he dado cuenta de que la Guardia Civil ha hecho un excelente trabajo. Tan es así que estoy pensando en pedir responsabilidades y dar la correspondiente medalla a quienes han hecho la operación.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DEL DIPUTADO DON FERNANDO VICENTE CASTELLÓ BORONAT, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO: ¿CUÁL FUE EL CONTENIDO DE LA RE-**

UNIÓN MANTENIDA POR EL MINISTRO DE INDUSTRIA Y EL DIRECTOR DE LA OFICINA ECONÓMICA DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO EL PASADO DÍA 16 DE FEBRERO CON LOS DIRECTIVOS DE ENEL? (Número de expediente 180/001745.)

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta al señor ministro de Industria, Turismo y Comercio de don Fernando Vicente Castelló.

El señor **CASTELLÓ BORONAT**: Gracias, señor presidente.

Señor Clos, lo que viene haciendo este Gobierno desde hace tres años en el sector energético es una auténtica vergüenza, un atentado contra el Estado de derecho y las reglas más elementales de funcionamiento de una democracia moderna. Pensamos, sinceramente, que el anterior ministro Montilla era insuperable, por su desfachatez, por la manipulación y por el intervencionismo en sus decisiones, pero, señor Clos, en muy pocos meses, usted le ha superado —y lo tenía difícil— porque a esas mismas virtudes de su antecesor ha añadido la frivolidad, su desmedido afán de protagonismo y de querer aparentar que sabe de qué va. Y, claro, aquí viene aquello de por la boca muere el pez.

Hoy mismo, sin ir más lejos, podemos leer sus declaraciones poniendo al pie de los caballos a la Comisión Nacional de la Energía y adelantando la decisión de facilitar la entrada de ENEL en Endesa, cuando el organismo regulador aún no ha facilitado la lista de operadores dominantes. Usted ya da por hecho lo que va a hacer la Comisión Nacional de la Energía para facilitar ese objetivo de ENEL, que también es su objetivo, el del Gobierno. Señor Clos, ¿qué pasará si mañana la comisión no hace lo que usted ha dicho que va a hacer? Yo creo que si eso es así, usted mañana debería dimitir, pero tiempo al tiempo.

Utilizan, manipulan y ridiculizan a las instituciones cuando les conviene y como les conviene. Han utilizado a la Comisión Nacional de la Energía para justificar las maniobras sobre la opa de Gas Natural, para intentar parar la opa sobre E.on, la menosprecian en diferentes ocasiones —ayer mismo— y lo más grave, señor ministro, ustedes, desde el Gobierno, negocian, pactan y acuerdan operaciones empresariales con el único objetivo de satisfacer sus intereses particulares. Deben dar muchas explicaciones y hacer menos declaraciones, sobre todo tan frívolas como las que nos tiene acostumbrados. Debe explicar qué quiso decir con aquello de la solución española sobre el caso Endesa; debe explicar a qué se refería, en esas mismas declaraciones, cuando hablaba de que probablemente se vaya a una determinada forma de pacto, y debe empezar a dar respuestas a cuál ha sido su participación en esta operación a la siciliana, que tiene todos los ingredientes para ser una auténtica *vendetta* por su fracaso anterior. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO** (Clos i Matheu): Muchas gracias, señor Castelló.

Le agradezco mucho sus consejos, que seguro que son desinteresados y que tienen como objetivo, única y exclusivamente, la defensa de los intereses de los consumidores de nuestro país. En la medida en que estoy convencido de que esto es lo que le mueve a usted, trataré de hacerle caso en aquello que, de todo lo que usted me aconseja, crea que sinceramente sirve para este fin que estoy seguro que usted comparte conmigo, que es trabajar para que tengamos un mercado de la energía transparente, eficaz y que consiga el mejor precio de la energía con la máxima calidad.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

— **DEL DIPUTADO DON JOAN HERRERA TORRES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO: ¿QUÉ SUPONE EL PLAN DE REDUCCIÓN DE CENTRALES NUCLEARES EN 30 AÑOS? (Número de expediente 180/001755.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta de don Joan Herrera.

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

Señor ministro, la semana pasada el presidente del Gobierno daba un paso más. Si a lo largo de la legislatura ha hecho declaraciones en torno a la energía nuclear, la semana pasada decía algo más. Decía que el Gobierno iba a abordar ese horizonte sin energía nuclear. La pregunta es sencilla: ¿Cómo piensa hacerlo el Gobierno? Cómo piensa hacerlo el ministerio, sabiendo que no es solo responsabilidad de su ministerio, entendiendo, en definitiva, que este Gobierno da pasos adelante como mínimo desde la perspectiva declarativa. Tenemos una extraordinaria curiosidad. Queremos saber cómo a esa declaración le van a seguir los actos que van a hacer posible que en unos años España sea un país sin energía nuclear.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO** (Clos i Matheu): Muchas gracias.

La participación de la energía nuclear en el suministro energético español se ha venido reduciendo en los últimos años. Ha pasado, de hecho, de representar a mediados de los años ochenta alrededor de más de un tercio de la producción de la energía en nuestro país a estar en estos momentos por debajo del 20 por ciento del

conjunto de la energía que consumimos, concretamente un 19,8 por ciento, es decir, 62.000 gigavatios/hora. En términos de porcentaje, hemos pasado de un 30 por ciento a un 20 por ciento del peso de la energía nuclear en el mix de la producción energética de nuestro país. Es un salto cualitativo importantísimo y obedece clara y estrictamente al compromiso de este Gobierno precisamente en esto, en reducir el peso de la energía nuclear en el mix energético de nuestro país.

Por lo que hace referencia al futuro, como sabe usted, estamos en estos momentos iniciando los trabajos de un estudio prospectivo para el horizonte energético del año 2030 y dentro de los trabajos de ese estudio prospectivo vamos a considerar los elementos que nos permitan continuar en esta dirección. Tiempo tendremos para meditar cómo cumplir este objetivo, con la conciencia tranquila de que a lo que nos hemos comprometido hasta ahora hemos cumplido ejemplarmente y de forma muy contundente.

Muchísimas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Su turno.

El señor **HERRERA TORRES**: Señor ministro, el presidente del Gobierno la semana pasada dijo algo más, y como dijo algo más, lo que nosotros pedimos desde Iniciativa per Catalunya Verds y desde Izquierda Unida es que ustedes actúen en coherencia. Señor ministro, sabemos que se ha reducido el porcentaje, pero no nos hagamos trampas al solitario. Se ha reducido el porcentaje porque consumimos más. Consumimos lo mismo, señor ministro, de energía procedente de energía nuclear. Por tanto, no digamos que estamos cumpliendo porque simplemente estamos reduciendo el porcentaje, dado que aumenta el consumo, y como aumenta el consumo es verdad que no hemos abierto nuevas plantas, pero eso no tiene mérito alguno, señor ministro. De lo que se trata es que ustedes hagan los deberes. ¿Y hacer los deberes qué significa? Significa que en los próximos años ustedes tienen que abordar un debate, que es cómo sustituimos la energía nuclear, y lo tienen que hacer ya, ahora. Porque si no lo hacen ahora, nos encontraremos en el año 2020 sin haber hecho los deberes en el pasado, con centrales nucleares obsoletas y con problemas de seguridad, pero a la vez con dependencia de las mismas.

Yo sabía que si el presidente no respondía, sino usted, la respuesta iba a ser de guión, muy marcada, muy preestablecida y sin margen alguno. Tendrían que saber una cosa, y es que el presidente del Gobierno la semana pasada dijo algo más. ¿Y qué le pedimos? Que si el presidente del Gobierno la semana pasada dijo algo más, ustedes hagan algo más. Nosotros les hemos planteado un plan puente para el cierre de las nucleares, que va a permitir ahorro, eficiencia y más renovables. Le pido que no me responda lo que me respondía hace 15 días, sino que responda en función de los nuevos momentos. Si el presidente del Gobierno se compromete, no vale eso de comprometerse ante los grandes debates, en una sesión

de control a la cinco y veinticinco de la tarde, y dejar la concreción para otra cosa. Por eso, le pedimos concreción y cómo piensa abordar ese calendario.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO** (Clos i Matheu): Gracias, señor presidente.

El presidente del Gobierno incluso creó que mencionó mi nombre en el sentido de que teníamos que preparar un plan para conseguir este objetivo, por tanto, no me pida tres o cinco días después que le diga las concreciones de cómo se van a cumplir estos objetivos. Evidentemente, este es un compromiso del Gobierno en el que trabajaremos intensamente para atenderlo, considerando todos los aspectos que esto conlleva. Estoy seguro de que tendremos en todos ellos el apoyo de su grupo. También, evidentemente, con los efectos tarifarios que esto tendrá en los costes de la energía y estoy seguro de que ustedes también estarán con nosotros tomando conjuntamente o apoyando las decisiones que en este sentido se tengan que tomar... **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminó su tiempo.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO**(Clos i Matheu): ¿Ya se ha terminado?

El señor **PRESIDENTE**: Sí. El tiempo vuela. Lo siento.

— **DEL DIPUTADO DON JORGE MORAGAS SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO: ¿A QUÉ RAZONES OBEDECE, SEGÚN EL GOBIERNO, QUE ARGELIA HAYA DECIDIDO SUBIR EL PRECIO DEL GAS QUE VENDE A ESPAÑA? (Número de expediente 180/001766.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta de don Jorge Moragas.

El señor **MORAGAS SÁNCHEZ**: Señor ministro, es bueno que se sepa que la pregunta que le traslado hoy a usted estaba originalmente previsto que la respondiese el ministro de Asuntos Exteriores, pero, por una razón que se me escapa, o no quiere o no se atreve a debatir conmigo una cuestión de política exterior que está íntimamente ligada a la cuestión del Sáhara. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio.

El señor **MORAGAS SÁNCHEZ**: Dicho esto, quiero que sepa, señor ministro, que estoy encantado de preguntarle a usted como ex alcalde de mi ciudad y como ministro de Industria, y lo que sí que le pediría es que en la respuesta se explayase con claridad ya que este tema afecta a todos los consumidores españoles y, sobre todo, al sector energético. También quiero recordar, antes de trasladarle la pregunta, que nos consta que en el viaje a Argelia, en el que acompañó a Sus Majestades los Reyes, usted hizo gestiones en nombre de una empresa española y no en nombre de todos los consumidores españoles y todas las empresas implicadas en ese país. Como usted sabe, aparte de Gas Natural y Repsol, en el caso de Medgaz están también Iberdrola, Cepsa y Endesa.

Señor ministro, ¿a qué razones obedece, según el Gobierno, que Argelia haya decidido subir el precio del gas que vende a España? País este nuestro, por cierto, que el otro día el presidente del Gobierno calificó aquí solemnemente como isla energética.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO** (Clos i Matheu): Las razones del Gobierno de Argelia para subir el precio del gas sería interesante que se lo preguntase al Gobierno de Argelia. No obstante, le diré que, entre otras cosas, aparece hoy en la prensa una entrevista con el ministro de Energía de Argelia, en la que expone muy claramente cuáles son las pretensiones del Gobierno de Argelia, que son muy sencillas, y es que nos vende un gas por contratos a largo plazo más barato que el resto del gas que vende a los otros países y lo que quiere es renegociar este precio. En estos momentos estamos tratando de renegociar este precio para defender mejor los intereses de los consumidores de España.

Gracias. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Moragas.

El señor **MORAGAS SÁNCHEZ**: Señor ministro, hay algo que no encaja o que usted no ha querido aclararnos. Efectivamente, la prensa económica hoy viene jugosa en esta materia, como usted bien sabe. Por un lado, tenemos *Cinco Días*, donde usted hace una serie de declaraciones en las que básicamente justifica la subida del precio diciendo que el gas argelino es más barato que el del mercado, pero no confirma la subida. En segundo lugar, dice una cosa bastante más complicada, pero importante. Dice: Mientras se mantengan los acuerdos de Medgaz, a no ser que se renegocie uno nuevo, el coste de distribución no lo pagarán los consumidores, sino los operadores que comercialicen el gas. Por otro lado, tenemos en *Expansión* una entrevista, como usted decía, al ministro de Energía argelino, en la que básicamente dice tres cosas: Una, anuncia el incre-

mento del 20 por ciento del precio —cosa que usted no quiere confirmar—; dos, de paso le suelta un par de bofetadas injustificadas a dos empresarios españoles acusándoles de incumplimiento —caso de Gas Natural y de Repsol— y, finalmente, reconoce que hay una negociación sobre Medgaz. ¿Eso qué quiere decir, señor ministro? Aclárenoslo, porque esto afecta a la factura que pagamos todos los españoles a final de mes, sobre todo en estas épocas que hace bastante frío.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO** (Clos i Matheu): Me sorprende que con su buen juicio no entienda lo que quiere decir todo esto que hoy se explica en la prensa. Es bastante fácil de entender. Es un país que tiene gas, que nos lo vende a nosotros y lo quiere vender más caro; y nosotros lo que queremos es comprar más barato y estamos negociando a ver si podemos conseguir mantenerlo más barato. Estamos en medio de esa negociación, en la que cada uno utiliza las armas que puede para ver si consigue el mejor resultado posible. Esto es estricta y exclusivamente lo que está pasando.

Muchas gracias. (Aplausos.)

— **DE LA DIPUTADA DOÑA EVA SÁENZ ROYO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO: ¿QUÉ ACTUACIONES ESTÁ LLEVANDO A CABO EL GOBIERNO PARA FAVORECER LA ACCIÓN DE LOS EMPRENDEDORES EN EL SECTOR DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO? (Número de expediente 180/001772.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta de doña Eva Sáenz.

La señora **SÁENZ ROYO**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, el pasado 8 de marzo se celebró por vez primera en mi circunscripción, Zaragoza, el Día del Emprendedor. Tuvo gran éxito de participación con 1.800 inscritos y en la jornada colaboraron entre otros Martín Varsavski, fundador de Jazztel, Ya.com y FON; Alfons Cornellá; Lyn Heward, fundadora de Circo del Sol; y Félix Tena, fundador de Imaginarium. En la jornada también se proyectaron vídeos con la experiencia de diez emprendedores aragoneses y participaron estudiantes de quinto de primaria que siguen un programa formativo de creación de empresas. Dada además la coincidencia con el Día de la Mujer Trabajadora se hizo hincapié en las experiencias de mujeres emprendedoras, papel, este de la mujer en el proceso emprendedor, que sigue una evolución lenta pero positiva. Es verdad que es precisamente

Aragón una de las comunidades autónomas con mayor porcentaje de población adulta inmersa en la actividad emprendedora y también es verdad que se ha observado un incremento importante, del 35,2 por ciento, de esta actividad entre 2005 y 2006 en nuestro país; no obstante todavía es necesario fomentar la cultura emprendedora. Según las encuestas, la gran mayoría de los futuros licenciados escogerán la carrera de empresario como la última de las opciones posibles, prefiriendo trabajar por cuenta ajena, realizar oposiciones u otras alternativas. Existe todavía hoy en nuestro país una gran dificultad para transformar las ideas en iniciativas reales y sería necesario un mayor intercambio de experiencias entre empresarios consolidados y emprendedores. En las jornadas que se desarrollaron en Zaragoza, uno de los ponentes, Martín Varsavski, puso de manifiesto que España es un buen país para establecer empresas, pero que es necesario fomentar la autoconfianza desde la infancia. Precisamente por ello, por la necesidad de favorecer el reconocimiento social de las personas emprendedoras y también por la necesidad de fomentar el espíritu emprendedor, le pregunto: ¿Qué actuaciones está llevando a cabo el Gobierno en este sentido?

Muchas gracias. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO** (Clos i Matheu): Señor presidente, señoría, como es bien sabido la economía española, que está dando buenos resultados, necesita del apoyo y del esfuerzo de cada uno de nosotros. Ya en el presente y en el futuro inmediato la economía española va a tener como protagonistas a aquellas personas que desarrollan un proyecto emprendedor; estas forman un colectivo dinámico, exigente y muy abierto al cambio y al progreso, además contribuyen de un modo excepcional a la movilidad social y al crecimiento. El Gobierno confía también de una forma muy especial en los jóvenes y en los emprendedores de este país, porque queremos que se reconozca su esfuerzo y su labor. Para ello hemos puesto en marcha el programa *Emprendemos juntos*, que es una iniciativa que persigue favorecer el reconocimiento de los emprendedores, fomentar una imagen positiva del empresario y transmitir a los jóvenes que crear una empresa es a la vez un reto personal, una oportunidad de empleo y una contribución al desarrollo. Precisamente durante este mes de marzo ya se ha celebrado el Día del Emprendedor en Valencia, Logroño, Mérida, Zaragoza —como usted ha mencionado—, Palma de Mallorca, Granada, Pamplona, Las Palmas, Bilbao y Barcelona. Están previstos otros once encuentros más antes de fin de mes, siempre con el apoyo de las universidades y el patrocinio de entidades privadas que también han mostrado su interés. Se superará con creces la previsión de 25.000 participantes en esta ronda 2007 del Día del Emprendedor, en la que a través de ponentes y actividades se han facilitado herramientas

y respuestas a aquellas personas que quieran poner en marcha una empresa o que quieran mejorar y crecer en esta actividad. Por último esta actuación ha sido valorada muy positivamente por los expertos internacionales que elaboran el estudio GEM, que coloca a España a la cabeza de Europa en actividad emprendedora con un crecimiento del 35 por ciento en el año 2006.

Muchísimas gracias. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DEL DIPUTADO DON MANUEL MAS I ESTELA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO: ¿CUÁL HA SIDO LA CONTRIBUCIÓN DEL SECTOR EXTERIOR AL CRECIMIENTO DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA? (Número de expediente 180/001773)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta del diputado don Manuel Mas. Por favor.

El señor **MAS I ESTELA**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, el comportamiento del sector exterior de la economía española ha sido y continúa siendo motivo de debate y preocupación. El tema ha sido tratado en esta Cámara muchas veces en Pleno y en Comisión por medio de propuestas, preguntas e intervenciones varias.

La balanza de pagos española ha cambiado sustancialmente de estructura en los últimos tiempos al hilo de la creciente internacionalización de nuestra economía: incremento del déficit de la balanza comercial (importaciones menos exportaciones), pérdida de peso y factor de compensación de las rúbricas que tradicionalmente ayudaban a su equilibrio (saldos de turismo, remesas de inmigrantes, entradas de capitales). Todo esto es muy conocido para reiterar sus causas y su envergadura. Al tiempo se experimenta un crecimiento del peso de las operaciones financieras en el conjunto total de la balanza de pagos cercana al 50 por ciento en el caso de los ingresos y algo menor en los pagos, otro indicador importante del elevado grado de internacionalización de nuestra economía medido a través de los movimientos de capitales. Han sido muchas las acciones gubernamentales para intentar mejorar el saldo comercial, el del intercambio de bienes y servicios, y también hemos hablado en este hemiciclo de ellas; sólo para recordarlo: a nivel macro, las actuaciones de los planes integrales de desarrollo de mercados que últimamente han ampliado el número de países de nueve a once o, a nivel micro, el programa *Aprendiendo a exportar*. Señor ministro, es un buen momento para hacer una valoración de la situación y de la acción gubernamental en esta materia, por ello le formulo en nombre del Grupo Parlamentario Socialista la siguiente pregunta: ¿Cuál ha

sido la contribución del sector exterior al crecimiento de la economía española?

Muchas gracias, señor ministro. Muchas gracias, señor presidente. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Adelante.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO** (Clos i Matheu): Muchas gracias, señoría, por la pregunta. Como usted sabe la demanda externa neta en España no solo ha contribuido tradicionalmente al crecimiento del PIB sino todo lo contrario, en algunos momentos y durante bastante tiempo ha restado crecimiento. Ahora bien la situación actual está cambiando; esta contribución negativa al producto interior bruto ha sido menor que en años anteriores. Como en 2005 fue del 1,7 por ciento podemos decir que la contribución de la demanda externa al crecimiento del producto interior bruto ha mejorado significativamente en el año 2006, porque de ese 1,7 por ciento que teníamos hemos pasado a un uno por ciento en 2006. Por su parte la demanda nacional ha sido en 2006 menos expansiva que en 2005. Si sumamos las trayectorias de ambas magnitudes encontramos un crecimiento del producto interior bruto del 3,9 por ciento, un crecimiento muy importante, como sabe usted, en el contexto de la Unión Europea, y que supone un porcentaje muy elevado de crecimiento, por encima de la mediana europea. El mejor comportamiento del sector exterior en 2006 se fundamenta en la importante mejora de las exportaciones de bienes y servicios que han crecido al 6,2 por ciento en comparación con el 4,7 por ciento con que lo habían hecho en 2005, por eso hay una relevante mejora de las exportaciones. Las exportaciones de bienes se incrementaron un 5,6 por ciento tras un nulo avance —hay que recordarlo— en 2005, mientras que los servicios consiguieron un aumento del 7,5 por ciento, tres puntos más que en 2005; así, tanto en bienes y productos como en servicios hemos tenido una gran mejora. Por su parte las importaciones de bienes y servicios también se han acelerado con un incremento del 8,4 por ciento pero, como sabe usted, este aceleramiento tiene mucho que ver con el incremento que se produjo en el primer semestre del año de los costes energéticos. Como conclusión, señoría, podemos decir que nuestro sector exterior está mejorando significativamente tanto en sus magnitudes como en la aportación al crecimiento de nuestra economía, por tanto los programas que tenemos en marcha para conseguir...

El señor **PRESIDENTE**: Lo siento otra vez. Es que usted se anima, ministro.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ANA BELÉN VÁZQUEZ BLANCO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA MINIS-**

TRA DE CULTURA: ¿QUÉ VA A HACER EL GOBIERNO ANTE LOS ATAQUES A LA RELIGIÓN CRISTIANA QUE SE HAN REALIZADO DESDE UNA PUBLICACIÓN PATROCINADA Y RESPALDADA POR LA JUNTA DE EXTREMADURA? (Número de expediente 180/001764.)

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta a la señora ministra de Cultura de doña Ana Belén Vázquez.

La señora **VÁZQUEZ BLANCO**: Gracias, señor presidente.

Doy por reproducida la pregunta a la señora vicepresidenta primera del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE CULTURA** (Calvo Poyato): Gracias, señor presidente.

Como todos conocemos el texto de la pregunta, poniendo el tiempo del verbo en su preciso y justo lugar —esto ocurrió en el año 2003—, vamos a hacer lo mismo que hizo el Gobierno anterior, incluida la ministra de Cultura de ese Gobierno. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Señora Vázquez.

La señora **VÁZQUEZ BLANCO**: Gracias, señor presidente.

Señora sustituta de la señora vicepresidenta primera del Gobierno, no me venga con que era de 2003 o de 1997, como ha dicho en el Senado. En aquel momento si mis compañeros del Grupo Popular, hoy aquí, hubiesen conocido ese catálogo tenga por seguro que también lo hubieran denunciado porque quien estaba gobernando en esa comunidad autónoma era el Partido Socialista. Partiendo de la base de que en España se reconoce la libertad de expresión y que es un Estado aconfesional, no es menos cierto que la mayoría de los españoles son católicos. Desde que el señor Zapatero llegó al poder emprendió una cruzada únicamente contra ellos. Hay muchos ejemplos. Señora ministra de Cultura, el caso de Casefás le sonará, porque usted patrocinó una asociación para ridiculizar a la Iglesia católica en Lisboa; le podría hablar de muchísimos casos más. El autor de estas fotografías pornográficas y no creativas, porque no se le puede llamar creación a lo pornográfico y a lo vejatorio y a lo de corta y pega porque ni siquiera imaginó a los personajes, no es nada creativo ni original, pero dicho autor ha afirmado: Lo único que hago es una crítica a la institución católica, y, cómo no, todo ello sufragado con el dinero de todos los extremeños por todos aquellos que defienden la cultura, como ustedes, ¿no? En un prólogo tan comprometido decía el consejero de Cultura: Ofrecemos la obra, comprometida y seria, de este autor extremeño.

Pues bien, señorías, nosotros estamos en total desacuerdo y absolutamente en contra de la censura, pero también estamos en contra de que se insulte gratuitamente a la mayoría de los españoles. Cuando se ofende al islam ustedes se rasgan las vestiduras y hasta se autocensura el señor Zapatero, sin embargo a los católicos se les puede perseguir y machacar y ustedes miran para otro lado o, como en este caso, lo financian, y a estos es a los que desde una perspectiva joven se llama cínicos. Ustedes, para quienes ahora las fiestas de moros y cristianos pueden de alguna forma comprometer al islam o para quienes las chirigotas de carnaval también ofenden al islam, ¿por qué aplican esa discriminación hacia el islam y no con otras religiones? Resulta inaudito que el señor Rodríguez Zapatero criticara la irresponsabilidad de las caricaturas de Mahoma y no haga lo mismo ahora con aquellos que hacen extravagancias, porque no se le puede llamar otra cosa, con la religión cristiana. Nosotros exigimos el cese inmediato del consejero de Cultura, porque hay otras obras como *Fuego y Mi tío Fray Diego* que también subvencionó la Consejería de Cultura de Extremadura. El cese inmediato y el perdón...

El señor **PRESIDENTE**: El tiempo terminó, lo siento. (Aplausos.)

Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE CULTURA** (Calvo Poyato): Gracias, señor presidente.

Señoría, reconozca que se han pasado quinientos pueblos con este asunto, que están pervirtiendo las instituciones parlamentarias como esta sesión de control al Gobierno a otro gobierno y a otra legislatura. (Rumores.) Le voy a preguntar lo siguiente: el alcalde de Cáceres, del Partido Popular, visitó esta exposición. (Un señor diputado: ¡Y qué!) ¿No lo sabían? ¿No se acordaron en ese momento? (Rumores.—La señora Vázquez Blanco pronuncia palabras que no se perciben.)

El señor **PRESIDENTE**: Señora Vázquez, cállese, por favor.

La señora **MINISTRA DE CULTURA** (Calvo Poyato): Extravagancia, por llamarle algo, la de haber colgado en la red estas fotografías que ustedes denostan y que el candidato a la Junta de Extremadura del Partido Socialista ha calificado de disparate; ustedes las han colgado en la red. Gracias a ustedes, a su hipocresía y a su contradicción monumental seguramente hoy las están viendo muchos españoles, incluidos muchos menores. Ese es el sentido común que ustedes han tenido con este asunto (Rumores.); ese es el respeto que ustedes tienen a todos los españoles con toda esa cantidad de proclamas que hacen cada día. Aunque como ministra de Cultura en esta legislatura y perteneciendo a este Gobierno no le puedo contestar nada más y nada menos que lo que le contestó la ministra anterior a la que usted no le preguntó, le voy a decir algo como ciudadana, que estoy

totalmente de acuerdo con lo que ha dicho el obispo de Plasencia —oiga lo que ha dicho, porque le conviene—: Esta ofensa no la hace solamente el autor de las imágenes sino también quienes las promueven, quienes las muestran —ahora colgadas en la red de su partido— (Rumores.) e incluso quienes las utilizan por razones ajenas a la fe. (Continúan los rumores.—Aplausos.) Por razones ajenas a la fe y en campaña electoral son ustedes capaces de todo, absolutamente de todo, hasta de pervertir las instituciones parlamentarias. No es este el Gobierno y no es este el sitio. Usted lo sabe muy bien, pero sobre todo lo están sabiendo muy bien todos los españoles que llevan varios días atónitos. (Aplausos.)

— **PREGUNTA DEL DIPUTADO DON ANTONIO LOURO GOYANES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA MINISTRA DE CULTURA: ¿CÓMO VALORA EL GOBIERNO EL DESARROLLO DE LA ACCIÓN CULTURAL EN EL EXTERIOR? (Número de expediente 180/001774.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta del diputado don Antonio Louro. Adelante, por favor.

El señor **LOURO GOYANES**: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, España es una potencia cultural de primer orden y de larga tradición cultural. Es conocido y valorado nuestro patrimonio cultural, lingüístico, literario, plástico, arquitectónico, musical y audiovisual, pero también es conocida la vigencia y la fortaleza de la capacidad creativa de los agentes y productores culturales de nuestro tiempo. Es sabido, señora ministra, que el programa electoral del Partido Socialista compromete al Gobierno de España a impulsar una acción cultural más allá de nuestro propio espacio cultural. Por ello, uno de los ejes de la política cultural del Gobierno, del Ministerio de Cultura, es nuestra proyección exterior, observando la cultura como embajada y como elemento de presentación. Ello, sin lugar a dudas, contribuye a mejorar e incrementar nuestras relaciones con otros países, a fortalecer nuestra posición como país y a ser reconocidos y valorados por nuestro patrimonio cultural por lo hecho y por lo que somos capaces de hacer en la actualidad como generadores y creadores de bienes y productos culturales. Esto requiere el desarrollo de una acción política que impulse distintos programas de cooperación cultural, de intercambio con otros países, de producción y de coproducción cultural y de presencia y participación en distintos países y en distintas áreas del planeta. Esta acción política tendrá como fundamento y como objetivo el respeto a la diversidad cultural y a la construcción del espacio cultural europeo o al fortalecimiento de la comunidad cultural iberoamericana. Sobre la base de esto, señora ministra de Cultura, le formulo la pregunta que está en el orden del día y que es la

siguiente: ¿Qué valoración hace el Gobierno en relación con la acción cultural en el exterior?

Muchas gracias. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE CULTURA** (Calvo Poyato): Gracias, señor presidente.

Hemos hecho un esfuerzo importante en la acción cultural en el exterior en una doble dirección: por un lado, presentando bienes culturales de nuestro país que prestigien el buen nombre de España como, sin ir más lejos, la gran exposición de Goya en Berlín, que tuvo inmensa aceptación en el público; la de Velázquez en Londres; cinco siglos de arte español en Nueva York en este momento; el Prado en Tokio y en Osaka y el año que viene el Prado en Pekín y en Shanghai, por ponerle algunos ejemplos extraordinarios. Hemos hecho algo tan importante como eso. En las instituciones y en los foros internacionales de cultura hemos sido los promotores con Francia de la creación del sello de patrimonio europeo que hoy está en la prensa francesa, pasado mañana en Grecia, Letonia, Hungría, Alemania y en el conjunto de la Unión Europea. Por cierto, le felicito como diputado galego porque el cabo de Finisterre es una aportación de España a la consideración del patrimonio común europeo. Hemos vuelto al Comité del Patrimonio Mundial, en el que 21 países de la Unesco toman muchas decisiones por el prestigio que España tiene en sus bienes culturales. Hemos sido los impulsores fundamentales, junto con Canadá, Brasil y Francia, de la convención que la Unesco por fin ha declarado como tratado internacional y que España ha ratificado para proteger la diversidad cultural del mundo. Hemos sido los impulsores desde nuestro país de la Carta cultural iberoamericana junto con mexicanos y brasileños. Hemos conseguido liderar este año la Red internacional de políticas culturales que presido y que convocaré en Sevilla a finales del mes de septiembre. Hemos conseguido, junto con italianos y franceses, que el año que viene, 2008, sea el año europeo para debatir, dialogar y hacer esfuerzos para el diálogo entre las culturas que conviven en Europa. Hemos batido el récord de presencia de los editores, autores y libreros españoles en ferias del libro como Washington y Calcuta, adonde nunca había ido nuestra edición como invitados de honor, y hemos estado en festivales de cine, donde nunca había estado el cine español, para abrirle fronteras y mercado. Nos sentimos francamente satisfechos del esfuerzo que hemos tenido que hacer en el exterior para que nuestra cultura se vea, para que nuestros artistas tengan otros mercados, para proteger nuestro idioma y, en definitiva, para ocupar el lugar en la cultura, en los foros internacionales, que le corresponde a la octava potencia económica mundial que es nuestro país. (Aplausos.)

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA GRÀCIA MUÑOZ SALVÀ, DEL GRUPO PARLAMEN-**

TARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA A LA MINISTRA DE CULTURA: ¿CUÁL ES LA VALORACIÓN DEL GOBIERNO DEL 1% CULTURAL? (Número de expediente 180/001775.)

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta de la diputada doña María Gràcia Muñoz.

La señora **MUÑOZ SALVÀ**: Gracias, señor presidente.

El uno por ciento cultural significa una apuesta importante para el patrimonio histórico español. Sin duda, la ley del año 1985 que lo regula es una gran medida para poder conservar y restaurar el patrimonio al cual tenemos acceso toda la ciudadanía y del que nos enorgullecemos. El patrimonio es el testimonio de la contribución histórica de nuestros antepasados, es nuestra historia, es lo que nos recuerda quiénes somos y de dónde venimos, y precisamente con la memoria y desde la memoria establecemos nuestra evolución y nuestro desarrollo como sociedad. España goza de unos bienes ricos y diversos que son los que establecen las bases de nuestra propia diversidad como país.

La Ley de Patrimonio Histórico del año 1985, elaborada por un Gobierno socialista, asegura la protección y fomenta la cultura material debida a la acción del hombre en el sentido más amplio. Habla también del conjunto de bienes que en sí mismos han de ser apreciados, y todo ello bajo el mandato del artículo 46 de la Constitución. No solamente debemos proteger el patrimonio por mandato legislativo sino también porque es de todos y todos debemos elegir la protección frente al abandono. Jurídicamente patrimonio significa, entre otros conceptos, el conjunto unitario de derechos y de obligaciones. El patrimonio público, y también el privado, es de todos. Todos tenemos derechos y también obligaciones. Hoy en día el patrimonio significa algo más que un bien comunitario; es también un reclamo para la promoción turística en una sociedad destinada en gran medida al sector de los servicios. Señora ministra, cuando usted entró en el Gobierno, en la dirección del nuevo Ministerio de Cultura, estableció la elaboración de unas normativas que sin duda han hecho que la gestión y la dirección del uno por ciento cultural dieran un giro respecto de la legislatura anterior. Por tanto, dadas las modificaciones que han establecido, me gustaría saber cuál es la valoración del Gobierno respecto del uno por ciento cultural.

Gracias. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Señora ministra, su turno, por favor.

La señora **MINISTRA DE CULTURA** (Calvo Poyato): Gracias, presidente.

Señoría, como bien ha dicho, hay que hacer balance de poco más de veinte años del cumplimiento de esta

norma, de una ley nacional de patrimonio histórico, y le voy a adelantar algo: del balance de esos veinte años extraemos que una cuarta parte de todo lo que se ha hecho ha sido en los tres últimos. Como esto es verificable en datos, no es una frase mía de esta tarde. Usted ha apuntado que cuando me hice cargo de la responsabilidad del ministerio tuve que asumir, organizar y poner en marcha lo que hasta entonces era un verdadero desastre: 455 proyectos sin dotación económica. La propia Abogacía del Estado ya me indicó que no había ninguna obligación de atender a semejante chapuza política. En muchas ocasiones he dicho que para cumplir esos 455 proyectos, 1.000 millones de euros, harían falta 54 años. Eso es engañar, no es hacer política, razón por la cual las propias comunidades autónomas, todas y de todos los colores políticos, en la conferencia sectorial aprobaron por unanimidad el plan de trabajo que les propuse, ratificado en el Consejo de Patrimonio Histórico Español por los técnicos de todas esas consejerías y nos pusimos manos a la obra. Escuchamos a las comunidades autónomas. Hemos hecho un reparto racional y equitativo territorialmente hablando y además hemos planteado unas prioridades que de verdad respetan la Ley del Patrimonio Histórico, donde nos habíamos encontrado obras sin ton ni son en un cajón de sastre que verdaderamente no se correspondía con la ley.

Le voy a dar datos porque alguno de ellos seguramente le va a entusiasmar como a mí. Hemos sacado adelante doscientos proyectos en tres años; hemos publicado en el Boletín Oficial del Estado los criterios con los que se actúa transparentemente por primera vez, con lo cual todos los alcaldes y alcaldesas, todos los titulares de los bienes públicos del patrimonio saben a lo que atenerse. Le voy a dar el balance de 2005-2006, que es gestión directa y responsabilidad de este Gobierno. En 2005 invertimos 34,28 millones de euros, el segundo año mejor de los veintidós, pero en 2006 hemos ejecutado 46,90 millones de euros, casi 50 millones, el año mejor de toda la historia desde que entró en vigor la Ley de Patrimonio Histórico Nacional. Eso es lo que ha hecho este Gobierno y tenemos la satisfacción de saber que no son palabras, que no son promesas a los alcaldes y titulares de prensa local... (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Terminó su tiempo, ministra. Lo siento.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA ISABEL SALAZAR BELLO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA MINISTRA DE SANIDAD Y CONSUMO: ¿CUÁLES SON LAS MEDIDAS LLEVADAS A CABO DESDE EL GOBIERNO PARA FACILITAR A LOS PROFESIONALES SANITARIOS EL ACCESO A LA INFORMACIÓN DE MEDICAMENTOS Y PRODUCTOS SANITARIOS? (Número de expediente 180/001753.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta a la señora ministra de Sanidad y Consumo de la diputada doña María Isabel Salazar.

La señora **SALAZAR BELLO**: Gracias, señor presidente.

Hace dos días, cuando presidí un acto en la nueva sede de la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios, usted presentó un conjunto de medidas al Plan estratégico de política farmacéutica y dijo que iban a ir dirigidas a los profesionales sanitarios para su conocimiento e información continuada. A pesar de que en este momento existe toda la información que queremos en Internet, para los profesionales de la sanidad es muy difícil utilizarla, ya que no se tiene la certeza de que esa información esté basada en la evidencia científica, rigurosa, objetiva e independiente que debe existir, pues hay grandes interferencias; entre ellas están las de las empresas farmacéuticas, que, como su propio nombre dice, son empresas que desean vender su propio producto, y además la valoración de gente que no tiene ningún concepto de qué es lo científico. No sé cuántos medicamentos se autorizan de media cada mes ni tampoco sé cuáles son los medicamentos que se retiran o los que se convierten en genéricos, que a los profesionales de la sanidad asistenciales les importa no solamente por su propia práctica clínica, sino porque existe un gran número de medicamentos y de productos que desconocen, tanto la incidencia de sus efectos iatrogénicos como sus condiciones de uso y beneficio para los pacientes. También he querido comprobar antes de hacer esta pregunta, al ver la información de los medios de comunicación, la página pública de la agencia y algunas de las aplicaciones que se encontraban en ella, como el registro y autorización de especialidades farmacéuticas, que son miles, lo que hace imposible conocer la posología, la composición química e incluso el propio precio. Quizá la parte más importante de esas nuevas iniciativas de la agencia y por supuesto del Ministerio de Sanidad es que dan a los profesionales sanitarios, tanto a los sanitarios médicos y veterinarios como a otras ramas profesionales sanitarias, la garantía de la calidad, la seguridad y la eficacia de una correcta información para la utilización de los medicamentos y productos sanitarios de uso humano y veterinario. Todas estas medidas proporcionan una información rigurosa y actualizada, pero no quisiera dejar aparte una de las grandes guías que utilizamos, la *British National Formulary*, que aparece recogida en una de las iniciativas y actuaciones de la Agencia del Medicamento, porque ahí podemos encontrar todas las interacciones. Por eso, señora ministra, le hago mi pregunta.

Gracias. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE SANIDAD Y CONSUMO** (Salgado Méndez): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, efectivamente, la información sobre los medicamentos, basada en una evidencia científica, objetiva y rigurosa, ha sido considerada por el ministerio como una herramienta fundamental para los profesionales, por eso hemos querido que la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios adoptara iniciativas en ese sentido. Entre ellas, destaca el acceso de los profesionales a la base de datos de registro y autorización de especialidades farmacéuticas, que es ni más ni menos que un vademécum informatizado que incorpora la ficha técnica y el prospecto de los 10.500 medicamentos autorizados en nuestro país y que permite la entrada por distintos conceptos. Además, la agencia ejerce una importante labor de información al difundir de manera regular las alertas y las notas informativas sobre seguridad y también al elaborar dictámenes técnicos sobre medicamentos y productos sanitarios, información toda ella que por primera vez se pone a disposición de los profesionales. En el año 2006 se han evaluado alrededor de novecientas solicitudes de medicamentos genéricos, se han realizado más de dos mil modificaciones a medicamentos ya autorizados y se han analizado casi cuatrocientos nuevos, con algunos principios activos nuevos. En este sentido, pensamos que la nota mensual que tradicionalmente se envía a los profesionales puede recibirse —de hecho, va a ser así desde los próximos meses— en versión digital en su propia dirección de correo electrónico. También, como usted ha dicho, se ha editado y distribuido la guía de prescripción terapéutica, adaptación española del *British National Formulary*, con una adaptación de los medicamentos autorizados en España. Se han difundido ya cien mil ejemplares de esta guía a los médicos españoles y otros doscientos se van a distribuir entre las consejerías de las comunidades autónomas, los consejos generales de colegios y las sociedades científicas. Este manual va a estar también disponible en una versión electrónica, a la que se puede acceder a partir de la página web de la agencia. Con todo ello, señora Salazar, seguimos mejorando el acceso de los profesionales a la información sobre medicamentos, porque consideramos que así contribuimos a la seguridad. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA REMEDIOS MARTEL GÓMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA MINISTRA DE SANIDAD Y CONSUMO: ¿CUÁL HA SIDO LA POSTURA MANTENIDA POR EL GOBIERNO EN RELACIÓN A LOS SERVICIOS FARMACÉUTICOS ANTE EL SONDEO INICIADO POR LA COMISIÓN EUROPEA A LOS PAÍSES MIEMBROS, DE CARA A LA FUTURA**

NORMA COMUNITARIA QUE REGULARÁ LA LIBRE CIRCULACIÓN DE PACIENTES? (Número de expediente 180/001754.)

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta de la diputada doña Remedios Martel.

Por favor.

La señora **MARTEL GÓMEZ**: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, el día 4 de julio del año pasado, la Comisión Europea emitió un dictamen motivado dirigido a nuestro país en el que se declaraba incompatible con el artículo 43 del Tratado de la Unión Europea la normativa estatal y autonómica relativa a las aperturas de oficinas de farmacia, informe que fue argumentado por su ministerio en defensa de un modelo plenamente satisfactorio para los ciudadanos españoles. Las oficinas de farmacia en nuestro país son, como así ha quedado recogido en la Ley de garantías y uso racional del medicamento, establecimientos sanitarios privados de interés público sujetos a la planificación sanitaria. Las farmacias participan en la gestión del procedimiento de financiación con fondos públicos de los medicamentos y productos sanitarios, actuando como intermediarios entre los usuarios y el Estado, con el fin de hacer efectivo el derecho de los ciudadanos a obtener los medicamentos prescritos mediante receta oficial del Sistema Nacional de Salud. Están obligadas a adecuar su actuación al cumplimiento de objetivos de interés público. Con nuestro sistema de ordenación se ha logrado una distribución homogénea de oficinas de farmacia en todo el Estado, ajustada a las características geográficas y poblacionales, que dan respuestas con sus servicios al acceso a los medicamentos y productos sanitarios en condiciones de igualdad para todos los ciudadanos. El objetivo de la ordenación es garantizar una atención farmacéutica adecuada y un uso racional de los medicamentos, al tiempo que se garantiza la accesibilidad de toda la población a un servicio de interés público, aplicando el principio de equidad y universalidad que inspira el Sistema Nacional de Salud. La garantía de calidad, seguridad y eficacia del medicamento mediante la correcta conservación, verificación de la prescripción y consejo al paciente para alcanzar la mayor eficacia de los tratamientos médicos, hace que los ciudadanos tengan una alta valoración del servicio que ofrecen las farmacias. Por todo esto, señora ministra, es por lo que le pregunto cuál ha sido la postura mantenida por el Gobierno en relación a los servicios farmacéuticos ante el sondeo iniciado por la Comisión Europea a los países miembros, de cara a la futura norma comunitaria que regulará la libre circulación de los pacientes.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE SANIDAD Y CONSUMO** (Salgado Méndez): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, como sabe, los servicios de salud han quedado fuera del marco de la denominada directiva de servicios y en este momento se está estudiando la propuesta de un marco jurídico europeo sobre servicios de salud. Nosotros proponemos que en ese marco se incluya la consideración de las oficinas de farmacia como servicio sanitario por su especial imbricación con los sistemas nacionales de salud. Esta posición coincide, por supuesto, con los argumentos que hemos esgrimido en nuestra contestación al dictamen motivado de la Comisión Europea en línea, por otra parte, con lo que dispone la Ley de garantías y uso racional de los medicamentos y productos sanitarios y también con nuestro Plan estratégico de política farmacéutica. En nuestro país, como usted ha dicho, las farmacias son establecimientos de interés público, sujetos a la planificación sanitaria, sujetos a esas competencias que tienen los Estados y, consecuentemente, nuestra legislación establece una relación especial entre el Estado y los farmacéuticos. Es un servicio, como usted dice, altamente valorado por los ciudadanos, que permite que todos ellos puedan disponer de inmediato o en un plazo brevísimo de tiempo de todos aquellos medicamentos que necesiten, sea cual sea su lugar de residencia, sea cual sea el ámbito rural o urbano. El régimen de planificación territorial de apertura de oficinas no impone por su parte ninguna limitación directa o indirecta al derecho al trato nacional que ostentan los nacionales comunitarios. La eventual restricción derivada de dicho régimen la entendemos proporcionada y adecuada a la consecución del objetivo de garantizar un nivel de protección de la salud pública elevado, como es en otros aspectos de la sanidad en nuestro país. No se puede olvidar además que la Ley de Sociedades Profesionales, recientemente aprobada, posibilita la adquisición de hasta un 25 por ciento del capital de las oficinas por parte de terceros. Por último, la autorización de nuevas oficinas está sujeta a una planificación sanitaria general orientada a garantizar una atención farmacéutica de calidad en cumplimiento de las normas que rigen la prestación de estos servicios en nuestro país. Además, se ha considerado oportuno exigir la presencia física del farmacéutico propietario en la farmacia. Por tanto, entendemos que nuestra respuesta ha sido la adecuada. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ROSARIO VELASCO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA MINISTRA DE SANIDAD Y CONSUMO: ¿PUEDE INFORMAR EL GOBIERNO DE LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL INFORME SOBRE METABOLOPATÍAS, PRESENTADO EN EL**

ÚLTIMO CONSEJO INTERTERRITORIAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SALUD? (Número de expediente 180/001776.)

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta de la diputada doña Rosario Velasco.

La señora **VELASCO GARCÍA**: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, en el último consejo interterritorial se presentó el informe sobre enfermedades metabólicas realizado por el grupo de trabajo que se constituyó a petición del propio consejo en 2006. Los programas de cribado neonatal para el diagnóstico precoz son una actividad esencial en el contexto de la salud pública y, después de tres años de Gobierno, usted ha dado sobradas muestras de que las políticas de prevención y promoción de la salud han adquirido un gran peso específico en el Ministerio de Sanidad, así como la labor dinamizadora y coordinadora de su ministerio con las comunidades autónomas. El Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud es una herramienta básica para lograr esos objetivos y ha vuelto a tener el papel que le corresponde dentro del Sistema Nacional de Salud, consideración que había perdido en la etapa de Gobierno del Partido Popular. En el caso que nos ocupa, el programa de cribado neonatal supone un beneficio básico, cual es la prevención de discapacidad asociada a la enfermedad. La Organización Mundial de la Salud definió en 1968 criterios para establecer el cribaje universal, que fueron revisados por el Consejo de Europa en 1994. En nuestro país, en agosto de 1978, se estableció, a través de un real decreto, el programa de detección precoz de fenilcetonuria e hipotiroidismo, y a partir de 1979, Año Internacional del Niño, se organiza de forma práctica el Plan nacional de prevención de la subnormalidad. En 1984 se transfiere a las comunidades autónomas el diagnóstico neonatal precoz del plan nacional. A partir de entonces las comunidades autónomas han creado grupos de trabajo, pero los programas universales de cribaje han quedado aislados en los diferentes ámbitos territoriales, si exceptuamos los contactos profesionales establecidos a través de la Comisión de errores metabólicos congénitos, dentro de la Sociedad Española de Bioquímica Clínica y Patología Molecular. De ahí el interés de nuestro grupo en conocer las principales conclusiones del informe sobre enfermedades metabólicas presentado en el último Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE SANIDAD Y CONSUMO** (Salgado Méndez): Muchas gracias, señor presidente.

Señora Velasco, la prevención y el diagnóstico precoz es importante en cualquier enfermedad, pero en el recién

nacido resulta esencial para detectar determinados estados genéticos, metabólicos o infecciosos, de manera que la intervención médica a tiempo evite el daño neurológico y reduzca la morbilidad, la mortalidad y las posibles discapacidades asociadas al desarrollo de dicha enfermedad. Por ello, los programas de cribado neonatal mediante el uso de pruebas que puedan ser aplicadas a toda la población de recién nacidos están considerados, como usted ha mencionado, una actividad esencial en el contexto de la salud pública, ya que permiten diagnosticar a todos los niños y prevenir así complicaciones. Los servicios de salud de las comunidades autónomas han ido desarrollando en estos últimos veinte años diferentes programas de cribado. Por tanto, parecía conveniente poner todos esos programas en común y, por esa razón, el consejo interterritorial acordó en el año 2006 la constitución de un grupo de trabajo que estudiara esos programas, analizando los aspectos que van desde la captación, la evaluación de laboratorios, la información que debe darse a lo largo de todo el proceso, el seguimiento posterior de las metabolopatías detectadas, la relación con los padres o tutores, etcétera. Dicho informe, elaborado en colaboración con las comunidades autónomas durante más de un año, se presentó en el pleno del consejo interterritorial del pasado miércoles y se acordó que estos programas necesitan en España un análisis permanente y una revisión interna que garantice la orientación hacia la equidad, la eficiencia y la salud pública. Por eso, se acordó la constitución de un grupo de trabajo de carácter permanente, ahora de carácter permanente, que se va a encargar de actualizar periódicamente ese informe para posibilitar el intercambio de información, el análisis de problemas comunes y la elaboración de propuestas de solución conjunta entre las distintas comunidades autónomas. El seguimiento de esos programas de cribado, la unificación de criterios y la aportación de soluciones conjuntas van a garantizar, por tanto, en este tema la equidad y la cohesión de nuestro Sistema Nacional de Salud. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

— **DEL DIPUTADO DON JOSEP ANTONI SANTAMARÍA I MATEO, EN SUSTITUCIÓN DE LA DIPUTADA DOÑA GLORIA ELENA RIVERO ALCOVER, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO QUE FORMULA A LA SEÑORA MINISTRA DE VIVIENDA: ¿QUÉ ACTUACIONES ESTÁ LLEVANDO A CABO EL GOBIERNO PARA LA DIFUSIÓN DE LA ARQUITECTURA? (Número de expediente 180/001777.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta a la ministra de la Vivienda de don Josep Antoni Santamaría.

El señor **SANTAMARÍA I MATEO**: Gracias, señor presidente.

Señorías, arte de proyectar y construir, así define el Diccionario de la Real Academia a la arquitectura en cualquiera de sus modalidades, civil, militar o religiosa, y a ella queremos referirnos. Señora ministra, conocemos que desde la misma creación de su ministerio nuevas preocupaciones han venido ocupando a su departamento, además del acceso a la vivienda y las políticas del suelo, como son las relacionadas con el urbanismo y la arquitectura. Señorías, el futuro de la ciudad está en permanente discusión no solo porque va ligada a la vivienda, sino porque constituye en sí un derecho para los ciudadanos y ciudadanas. Su recuperación para la ciudadanía a través de la conservación y restauración resulta una prioridad. Actualmente, castillos, mercados, estaciones, museos, catedrales, casas consistoriales, albergues, monasterios, archivos, teatros, fábricas, cascos históricos, balnearios o cines de todo el territorio español, forman parte de los objetivos que, sin duda, recuperan la ciudad y sus espacios para los ciudadanos. Por otro lado, no podemos olvidar la tarea en el fomento de la arquitectura en todos sus aspectos, sociales, estéticos o tecnológicos, y especialmente si está ligada al urbanismo o a la calidad en la edificación. A la par, la difusión de nuestro patrimonio arquitectónico y la actividad del ministerio en este sentido nos merecen especial atención, saludando los distintos eventos dirigidos a tal fin. También denotamos una creciente demanda de los ciudadanos en la consideración de nuevos principios en la configuración de las ciudades. Los ecobarrios o las edificaciones inteligentes y autosuficientes se configuran a partir de las nuevas ideas que surgen al calor de los estudios de arquitectura. Su fomento, pues, resulta esencial. Así pues, nos merece interés conocer las iniciativas que el ministerio lleva a cabo en relación con la recuperación, difusión y fomento de la arquitectura. Por ello, me remito a la pregunta que figura en el orden del día.

Gracias, señorías. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE VIVIENDA** (Trujillo Rincón): Gracias, señor presidente.

Señoría, dentro de las políticas de vivienda y suelo del Ministerio de Vivienda, el fomento, la difusión y la recuperación de la arquitectura ocupan una parte muy importante, además como cultura de las ciudades desde un punto de vista construido y de su materialidad arquitectónica y calidad espacial y estética. Hoy, España cuenta en el ámbito no solo nacional sino también internacional con un reconocimiento indiscutible de nuestra arquitectura y de nuestros arquitectos, los cuales son reconocidos más allá de nuestras fronteras y además obtienen los primeros premios en los cursos más significativos. Por tanto, dentro del fomento, la difusión y la recuperación de la arquitectura le voy a detallar varias líneas de actuación, varias iniciativas que estamos llevando en este ámbito. Primero, los premios nacionales de Arquitectura, Urbanismo y Calidad en la Vivienda.

Segundo, la creación del Museo Nacional de Arquitectura y Urbanismo. Tercero, el amplio catálogo de exposiciones e itinerancias de las mismas que llevamos a cabo en España. Cuarto, la presencia española en las bienales de Arquitectura y, en último lugar, la recuperación de nuestro patrimonio arquitectónico. Los premios nacionales de Arquitectura existían antes, pero por primera vez se le ha concedido un premio, el de la edición pasada, a la primera mujer arquitecta titulada en nuestro país en 1936, Matilde Ucelay. En esta última edición se le ha concedido el premio nacional de Arquitectura a un prestigioso arquitecto, como es Santiago Calatrava. Pero los premios de Urbanismo y de Calidad de la Vivienda son de nueva creación. El premio de Urbanismo porque hacía falta en nuestro país, hacía falta reconocer las buenas prácticas y la excelencia en el ámbito del urbanismo ahora que tanto se necesita. Tiene dos modalidades: una de divulgación periodística, que origina el debate y hace la arquitectura como una función social y no tan excluyente, y una segunda modalidad para premiar un plan o proyecto de urbanismo. El premio nacional de Calidad de la Vivienda, ya en su segunda edición, premia al promotor que construye tanto viviendas de promoción pública como viviendas de promoción privada para que se contraten los mejores proyectos de arquitectura. En relación con el Museo Nacional de Arquitectura y Urbanismo, sabe S.S. que lo hemos creado mediante Real Decreto de 29 de diciembre de 2006, y ya estamos trabajando en su puesta en marcha. Por un lado, en la constitución del patronato del museo y en la redacción de los proyectos... (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Lo siento.

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ ANTONIO LABORDETA SUBÍAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, QUE FORMULA A LA SEÑORA MINISTRA DE FOMENTO: ¿QUÉ MEDIDAS VA A TOMAR EL GOBIERNO PARA SOLUCIONAR, SATISFACTORIAMENTE Y A LA MAYOR BREVEDAD POSIBLE, LAS DEMANDAS VECINALES QUE ALERTAN SOBRE LAS GRAVES AFECCIONES QUE PARA LA COMUNICACIÓN PEATONAL DIRECTA ENTRE LOS BARRIOS DE MOVERA Y SANTA ISABEL SE VAN A PRODUCIR CON MOTIVO DE LA CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN MARCHA DE LA DENOMINADA Z-40, CUARTO CINTURÓN, A SU PASO POR EL TÉRMINO MUNICIPAL DE ZARAGOZA? (Número de expediente 180/001756.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta a la señora ministra de Fomento de don José Antonio Labordeta. Adelante, por favor.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora ministra, si en muchas ocasiones se nos acusa a los representantes políticos, y con razón, de estar alejados de los problemas diarios de la gente y quedarnos en agrios y estériles debates que a nada conducen, hoy hemos querido traer un problema que aunque pueda parecer menor, puntual, afecta, puede afectar, y mucho, a la vida diaria de miles de vecinos y vecinas de Zaragoza y sus barrios, y es que en ocasiones las grandes infraestructuras de comunicación, diseñadas desde los despachos, se encuentran con que sus buenos deseos globales, mejora de la comunicación, seguridad vial, chocan de bruces contra la realidad local. En este caso estamos hablando de la denominada Z-40, cuarto cinturón de Zaragoza, obra largamente demandada que llevaba años de retraso y que al amparo de la Expo 2008 ha acelerado su puesta en marcha. Esta infraestructura discurre de tal modo que va a provocar, si no se pone remedio, una ruptura en los pasos actuales que permiten la comunicación peatonal directa entre los barrios de Movera y Santa Isabel de Zaragoza afectando directamente a la calidad de vida diaria de miles de vecinos de estos barrios. La Z-40 será una barrera infranqueable. Estos barrios se quedarían sin ningún acceso directo para poder desplazarse hacia servicios básicos, como el consultorio médico, los colegios públicos de la zona y también del comercio y establecimientos del barrio. Ante esta situación, la ciudadanía se ha movilizado y representantes de vecinos, de las APA, de los empresarios, de tercera edad, de asociaciones de medio ambiente, las fuerzas vivas de Movera se han dirigido a su junta vecinal para obtener respaldo a sus demandas junto con el barrio de Santa Isabel. Han llegado hasta la Delegación del Gobierno y hoy lo traemos aquí para que desde el Ministerio de Fomento se nos dé y se les dé una respuesta a estas demandas. Quieren y queremos una solución a este problema de comunicación, con la advertencia de lo urgente de su puesta en marcha y con el recordatorio de la Chunta Aragonesista para que se tomen medidas adecuadas y estas situaciones no se reproduzcan en el resto del trazado de esta infraestructura tan importante como es la Z-40 hacia el norte. Por este motivo, señora ministra, presentamos la siguiente pregunta: ¿Qué medidas va a tomar el Gobierno para solucionar, satisfactoriamente y a la mayor brevedad posible, las demandas vecinales que alertan sobre las graves afecciones que para la comunicación peatonal directa entre los barrios de Movera y Santa Isabel se van a producir con motivo de la construcción y puesta en marcha de la denominada Z-40, cuarto cinturón, a su paso por el término municipal de Zaragoza?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señora ministra.

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

Señoría, espero despejar su preocupación con mi respuesta. El Ministerio de Fomento conoce la preocupación de los vecinos de los barrios de Movera y Santa Isabel de

Zaragoza por la dificultad de comunicación para los peatones entre los diversos sectores de estos barrios generada por la construcción, como usted bien ha dicho, de la ronda este del cuarto cinturón de Zaragoza, Z-40, y la variante a la N-II. Hemos analizado la situación y vamos a proponer una solución para poderla resolver de la forma más adecuada. De tal manera, señoría, que mañana, 22 de marzo, se van a reunir en la Delegación del Gobierno de Aragón el delegado del Gobierno, miembros del Ayuntamiento de Zaragoza, representantes de la pedanía de Movera y miembros de la Demarcación de Carreteras de Aragón, para darle la solución más conveniente. Confío en que daremos respuesta a los planteamientos que se nos hacen de forma que la movilidad de los peatones y el transporte público, tal y como usted ha solicitado, queden garantizados en las mejores condiciones. Señoría, si bien el proyecto daba una solución al paso de vehículos mediante la construcción de dos glorietas distantes la una de la otra 250 metros y al paso de peatones mediante un camino lateral que cruza la N-II por un paso superior, la posibilidad de mejorar la movilidad de los peatones, como el transporte público entre los barrios de Movera y Santa Isabel, planteada por el Ayuntamiento de Zaragoza y los vecinos afectados, han hecho que desde el momento en que la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón tuvo conocimiento de este problema, el 13 de febrero de 2007, se empezara a trabajar para buscar soluciones que mejoraran las conexiones contempladas en el proyecto. Señorías, se han estudiado diversas alternativas para conseguir una mejor movilidad entre ambos barrios y espero que las soluciones que se van a proponer satisfagan las necesidades de los afectados y beneficien el buen funcionamiento del transporte público.

Permítame que, en breves palabras y a modo de ejemplo, le indique lo que tenemos previsto proponer. Para que los peatones puedan acceder de la mejor manera al centro médico, proponemos construir una pasarela peatonal sobre la carretera N-II en las inmediaciones del cuarto cinturón; para que los escolares y sus familias puedan acudir al centro escolar por un sitio más próximo, proponemos construir una acera adecuada en la rotonda que está sobre el inicio del falso túnel del cuarto cinturón, y para que el transporte público llegue a ambos barrios —Movera y Santa Isabel— y ninguna de las dos zonas quede aislada, proponemos mejorar la conexión de las dos nuevas glorietas elevadas al construir una ronda este.

Gracias. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

INTERPELACIONES URGENTES:

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE VIOLENCIA DE GÉNERO. (Número de expediente 172/000256.)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto V del orden del día, interpelaciones urgentes. Interpelación urgente del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre violencia de género.

Para formular la interpelación tiene la palabra, por tiempo de doce minutos, en nombre del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, la señora Camarero.

La señora **CAMARERO BENÍTEZ**: Gracias, presidente.

Señorías, hace un año tuvimos la oportunidad de interpelar al ministro por la violencia de género y un año después nos encontramos de nuevo aquí para volver a preguntarle por el mismo tema con el mismo interés aunque más defraudados. (La señora vicepresidenta, Chacón i Piqueras, ocupa la Presidencia.) Señor ministro, debiendo ser la violencia de género un tema crucial en la política del Gobierno, echamos de menos algo de interés por venir a dar explicaciones sobre su política. Le tengo que volver a recordar que tiene usted pendiente en la Comisión mixta de los Derechos de la Mujer una comparecencia sobre la Ley de Violencia, que ya dudo que vaya a sustanciarse en esta legislatura. Porque usted le tiene tirria al Parlamento, no le apetece nada venir a dar cuenta a los grupos de su política o su no política, como en este caso. Pero muy a su pesar, desde el Grupo Parlamentario Popular le seguiremos llamando periódicamente para controlar su gestión. Hace un año en aquella interpelación nos decía que no se pueden medir los resultados de una ley que lleva nueve meses funcionando. Hoy, la ley lleva más de dos años en vigor y ya no se puede escudar en la falta de perspectiva para analizar los resultados de la misma. Por eso, señor ministro, díganos —porque ahora tiene su oportunidad— su valoración del funcionamiento de la ley. Sea honesto y diga si está satisfecho, si cree que la ley está dando buenos resultados, si cree que algo está fallando y, en su caso, qué se está haciendo para solucionar los defectos o deficiencias de la ley. Porque si hoy tiene algo claro el Grupo Parlamentario Popular es que al Gobierno ya no le interesa la violencia de género. La semana pasada, en su comparecencia, el presidente dijo que con la aprobación de la Ley de la Dependencia y la Ley de Igualdad se justifica toda una legislatura. El señor Zapatero olvidó la Ley de Violencia. El feminista presidente Zapatero, el adalid de la defensa de los más necesitados, de las mujeres maltratadas y vulnerables, presenta las leyes más sociales como su prioridad electoral; viene al Congreso, se hace la foto con los colectivos, se da un baño de multitudes —de esos que tanto le gustan para subir su autoestima—, a veces incluso nos larga un tedioso, cursi y demagógico discurso, pero una vez hecha la foto, recibido el baño de multitudes y utilizado de forma partidista a las mujeres, el señor Zapatero olvida a las mujeres maltratadas. Es una pena que este Gobierno no se tome en serio las preocupaciones y las necesidades de las mujeres, ni siquiera de las más necesitadas, las mujeres maltratadas, y que solo las utilice como bandera

electoral, de forma partidista, y cuando los resultados no le son favorables, simplemente las olvida. La afirmación de Zapatero no es un nuevo lapsus del presidente, es una evidencia clara de la política de este Gobierno. Señor ministro, hace ya dos años aprobamos la Ley de Violencia y, a pesar de las discrepancias que manteníamos en muchos de los aspectos de la ley, especialmente en la parte penal y procesal, desde el Grupo Parlamentario Popular le dimos nuestro respaldo, porque nuestra firme postura ha sido y sigue siendo apoyar cualquier iniciativa que vaya dirigida a la erradicación de la violencia de género. Sin embargo, después de estos dos años, vemos cómo esa confianza que depositamos en el Gobierno ha vuelto a frustrarse. Ustedes no han sido capaces de estar a la altura de las circunstancias, ni de mejorar la situación de la violencia de género en nuestro país, ni la de las mujeres maltratadas.

Señor ministro, siendo muchos los aspectos de la ley que no están funcionando o no se han desarrollado adecuadamente, voy a reflexionar sobre algunos de ellos. Los juzgados de violencia son un desastre. Por culpa de su mala planificación inicial, están siendo un problema y no la solución. Son y siguen siendo insuficientes, el colapso no se ha reducido, los nuevos juzgados no sirven ni para parchear la situación y ustedes no tienen capacidad para reaccionar. Su última actuación es intentar meter con calzador a través de la Ley de Igualdad la modificación de planta para introducir 43 nuevos juzgados, pero eso le ha salido mal y es su responsabilidad, señor ministro, buscar la solución para que estos 43 juzgados, y otros muchos que se necesitan, sean una realidad y las causas de violencia dejen de sufrir retrasos por falta de medios. Y tenemos que hablar de nuevo de la teleasistencia y de su escasa implantación. Cuando usted la presentó, dijo que sería para 20.000 mujeres. Según sus propios datos, hoy la utilizan unas 6.000 y ustedes presupuestan para el año 2007 un máximo de 8.000. Una de dos, o usted fue muy optimista en el año 2004 al esperar 20.000 usuarias, o reconocen su fracaso, dándonos la razón, y por eso reducen sus previsiones presupuestarias. En cuanto al presupuesto, sigue siendo insuficiente, señor Caldera, pero sobre todo nos preocupa que ustedes hayan eliminado una partida fundamental y de la que han estado vanagloriándose estos dos años, que es el fondo destinado a las comunidades autónomas. Y no me conteste que tenía una duración limitada, porque esa no es la respuesta, porque con voluntad política se da una prórroga o se consigna en otro apartado, pero ustedes obligan a las comunidades autónomas a asumir gran parte de las responsabilidades y compromisos de la ley, pero no las acompañan de ayuda económica, y esto no es de recibo. Tenemos que hablar también del Plan nacional de sensibilización y prevención, que ha tardado más de dos años en ponerse en marcha, con el consiguiente retraso en la aplicación de las medidas que hacen referencia a la prevención y sensibilización, dejando en evidencia que no ha habido una verdadera apuesta y prioridad por estos aspectos de

la ley, cuando son los más estratégicos y eficaces a medio y largo plazo, además de no determinar ni los medios económicos ni las partidas presupuestarias y, sobre todo, perdiendo un tiempo muy valioso del que no disponen las víctimas, por no hablar de los observatorios, de las unidades provinciales, de las unidades de coordinación en las delegaciones del Gobierno, cargos, nombramientos, puestos, que no sabemos muy bien qué función tienen ni qué resultados puedan dar porque, como suele decirse, al final, aquí hay más jefes que indios.

Por su importancia, quiero hacer una mención especial a la seguridad y protección de las víctimas, que ha sido y será nuestro caballo de batalla. Creemos firmemente que una ley no cambia la sociedad, que no es suficiente para cambiar modelos de comportamiento y conductas, para eliminar los restos de machismo que derivan en la violencia contra las mujeres. Creemos que este cambio en la educación tardará años en producirse, que llevará su tiempo; pero, mientras tanto, no podemos permitir que las mujeres sigan sufriendo malos tratos, que sigan muriendo víctimas de sus parejas, que asistamos a asesinatos de mujeres semana tras semana, que las cifras de mujeres asesinadas, lejos de disminuir, sigan una espiral creciente en los últimos años, a pesar de que este Gobierno no quiere ni aceptarlo ni asumir su responsabilidad. Por tanto, para acabar con esta lacra y frenar esta espiral es imprescindible incrementar las medidas de seguridad y protección, sobre todo para dar tranquilidad y confianza a las víctimas. Y tenemos que hablar de denuncias, señor ministro, porque aumentan, pero con un ritmo de crecimiento muy inferior al de los años anteriores. Si en 2003 crecen un 13,5 por ciento y en 2004 un 12,9 por ciento, en los dos últimos años, justo los años de la ley, crecen un 3,7 y un 3,8 por ciento. Algo habrá pasado, ministro. Ustedes nos decían que el aumento de denuncias era un signo de confianza, por tanto, si descienden, quiere decir que las mujeres ya no confían en ustedes. Y me pregunto: ¿Qué están haciendo y qué van a hacer para mejorar la confianza de las mujeres y promover este incremento necesario de denuncias? Porque no vale, como hacen ustedes, con responsabilizar a las mujeres de no presentar las denuncias, de retirarlas, de no atreverse a declarar delante de sus maltratadores. Responsabilizar a las víctimas en lugar de facilitarles la denuncia, de incrementar su seguridad, de dar confianza en las instituciones, es una mala política, señor ministro. No vamos a permitir que nos acuse de no dar soluciones porque las hemos dado, aunque hayan caído en saco roto por el sectarismo de este Gobierno y su oposición a todo lo que provenga del Grupo Popular.

Desde el Grupo Popular presentamos una proposición de ley sobre la implantación de un plan de seguridad personalizado, pero también hemos pedido mayor presencia policial, más especialistas; hemos pedido mejor coordinación entre las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Guardia Civil, Policía Nacional, policías autonómicas y locales; más juzgados de violencia, más

salas especiales para que las mujeres no tengan que coincidir con su agresor. Todas ellas medidas que fueron rechazadas por venir del Grupo Popular.

Señor ministro, también tenemos que hablar de víctimas cuando en marzo ya son quince las mujeres muertas, según los datos de su ministerio. Cuando en 2006 murieron 68 mujeres, parece que la ley resulta claramente insuficiente para asegurar la protección de las víctimas. Este incremento de víctimas para nosotros es motivo de preocupación y alarma, sobre todo cuando no vemos una respuesta eficaz por su parte, cuando solo apreciamos que el Gobierno sigue metido en su burbuja, ajeno a la realidad y a las voces que desde distintas instancias como Amnistía Internacional, el Consejo General del Poder Judicial, Jueces para la Democracia, las asociaciones de mujeres y hoy mismo su ex ministra de Asuntos Sociales Cristina Alberdi —que habla de falta de medidas materiales y personales— le reclaman que despierte, que no se conforme, que intensifique la lucha contra la violencia, que cambie las estrategias, porque esconder la cabeza bajo tierra no es la solución. Señor Caldera, la falta de medios suficientes para proteger a las víctimas junto con el aumento de mujeres asesinadas por esta violencia no solo desacredita la eficacia de la ley, sino que deja a las víctimas en una situación de mayor vulnerabilidad. ¿Sabe lo que más nos preocupa, señor Caldera? El timorato silencio del Gobierno, la resignación del Partido Socialista ante la situación actual, que se den por satisfechos con lo hecho o la complacencia que destilan tanto sus declaraciones como las del presidente del Gobierno.

Tenemos que hablar también, aunque sea brevemente, de las medidas urgentes que ustedes aprobaron el 15 de diciembre, porque ante lo alarmante de la situación y el goteo incesante de muertes el Gobierno se limita a aprobar una recopilación de medidas que llegan tarde, que son insuficientes y que han sido anunciadas y vendidas anteriormente. En la justificación de las medidas ustedes reconocen que la ley necesita un nuevo impulso, y yo le pregunto: ¿Qué han hecho en estos tres meses, desde diciembre, para impulsar esta ley? Entre estas medidas, ustedes resaltan las de protección y seguridad de las víctimas. Ahora se dan cuenta, cuando nosotros llevamos más de dos años diciéndolo. Nos dicen que van a incrementar hasta 1.392 los efectivos. No sé si hoy usted estará en disposición de confirmar si ese incremento se ha producido, aunque ya le adelanto que nos sigue pareciendo insuficiente si tenemos en cuenta que durante 2006 hubo 62.000 denuncias y más de 35.000 órdenes de protección. Además, eso ya nos lo habían contado en el informe que desde su ministerio nos hicieron llegar a los grupos tres meses antes. Nos hablaron de varios protocolos de coordinación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado tanto con las policías autonómicas como con las policías locales, que también consta en el informe de septiembre. También nos hablaron de la teleasistencia, de los juzgados, de las unidades forenses y de los protocolos sanitarios. Todas

ellas medidas que constan en el informe anterior, medidas más que contadas y conocidas; es decir, nada, pocas novedades, una recopilación de medidas antiguas para salvar el momento, para contar en prensa lo mucho que trabajan y para sumar un Consejo de Ministros más dedicado a esta tarea, esos que ustedes luego computan y nos traen a la Cámara, pero nada útil y eficaz para las víctimas. Solo una medida le reconozco que me parece interesante, que no es otra que la puesta en marcha de un programa específico de seguimiento permanente, a través de dispositivos electrónicos, de los agresores penados por delitos de violencia de género. No sé si es una medida similar o copia de los brazaletes que han puesto en marcha nuestras comunidades, las del Partido Popular, en Baleares y en Madrid. Quisiera saber cuántos dispositivos hay puestos en marcha después de estos tres meses y qué resultados están teniendo.

Para terminar, señor ministro, le pedimos menos arrogancia y autobombo, más búsqueda de acuerdos, más coordinación y colaboración con las comunidades autónomas, más presupuesto, más medios materiales y humanos como le pedía la señora Alberdi y, en general, más esfuerzo en la lucha contra la violencia de género.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Muchas gracias, señora Camarero.

Para contestar a esta interpelación tiene la palabra el señor ministro de Trabajo y Asuntos Sociales.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES** (Caldera Sánchez-Capitán): Muchas gracias, señora presidenta.

Gracias, señoría, por darme de nuevo la oportunidad de explicar —y son ya 16 veces las que lo he hecho a petición no solo de su grupo, sino de diversos grupos parlamentarios— la enorme preocupación no solo del Gobierno y de las instituciones, sino de la sociedad española en relación con esta lacra, con este lamentable fenómeno que es universal, que afecta a todos los países y que, por supuesto, existía en España también en el año 2004. No vayan a pensar ustedes que se ha generado desde que la izquierda llegó al Gobierno; ya existía, y con mucha intensidad. Su señoría es conocedora de este asunto y pensé, quizá ingenuamente, que su intervención sería de cooperación, de solidaridad para proponer alternativas que nunca les escucho. Seguro que en la moción subsiguiente ustedes presentarán alternativas.

No creo que sea oportuno discutir sobre las estadísticas de la muerte. Me niego a hacerlo, nunca lo hice. Ya lo advertimos cuando se aprobó esta ley y, por tanto, señoras y señores diputados, deberíamos afanarnos todos, como hace el Gobierno, como hacen los gobiernos autonómicos y como hacen los gobiernos locales, en procurar con toda la intensidad de nuestras fuerzas ir reduciendo este terrible fenómeno. No es cierto lo que usted dice. Si el índice de medición fuera el número de víctimas, usted estaría equivocada. Tengo aquí los datos

y no han sido 15, sino 14 las mujeres muertas en lo que llevamos de año. Es una tragedia, sin ninguna duda, pero, señoría, tengo los datos de los años anteriores. Estamos en la media. El año pasado fue peor, hubo 19, pero en el año 2003 —governaban ustedes— hubo 16 y en el año 2000 también hubo 14. **(La señora Roldós Caballero: No había ley.)** Había menos habitantes y también hay que aplicar el índice del número de habitantes. **(Rumores y protestas.)** Digo que estamos en la media y que no me conformo; es trágico, es terrible. También tengo los datos globales del número de fallecidos en los últimos años: 71 fallecidas en 2003, 72 en 2004, 60 en 2005 —fue mejor año—, 68 en 2006 —mal año, sin ninguna duda—; por tanto, no voy a justificar ni voy a tener ninguna complacencia ante estos terribles datos. Digo que es un fenómeno que afecta a todas las sociedades y que necesitaremos bastante tiempo, lamentablemente, para erradicarlo.

Entretanto, señorías, quiero recordar lo que dice el Comité Económico y Social Europeo. Dice: Siendo un problema individual de una mujer, no es sino un problema social vinculado a las desventajas estructurales y a la discriminación que sufren las mujeres en una sociedad que sigue estando dominada por los hombres. Esta es la razón de fondo de la violencia que se ejerce sobre la mujer. Por eso hemos traído a este Parlamento una Ley de Igualdad; por cierto, Ley de Igualdad que ustedes no apoyan. Ya sabíamos que la derecha española no se iba a comprometer con una política intensa de igualdad, ya lo sabíamos, señora Camarero. Lo saben los españoles. Ustedes no han apoyado la Ley de Igualdad efectiva entre hombre y mujer. No la han apoyado, ni siquiera con la presencia de su líder, seguramente justificada —no lo sé— en su debate. **(Aplausos.)** Según institutos de opinión recientes, el 80 por ciento de los españoles consideran adecuada esa ley, lo que no han hecho ustedes.

Quiero que piense usted en ello, porque usted ha adornado esta ley con afirmaciones como trasnochada, feminismo de salón, elitista. Si el 80 por ciento de los españoles la creen adecuada, poco elitista habrá de ser. **(Rumores.)** La Ley de Igualdad es una medida profunda que acompaña a la ley para combatir la violencia que se ejerce sobre la mujer en un interés y en un objetivo básico: acabar con la dominación. Señorías, ¿qué significa la violencia que se ejerce sobre la mujer? Es el epifenómeno de esa dominación. ¿Qué estamos haciendo? Estamos desarrollando medidas, la ley, el Plan de sensibilización, todas aquellas que sean razonables y que ustedes propongan —les invito a que lo hagan— para acabar con esta lacra. Le diré algo para que vea S.S. cuál es la profundidad del fenómeno al que nos enfrentamos, aunque —repito— no creo que sea relevante centrar el debate en el número de personas que fallecen víctimas de violencia de género. En los términos que establece la ley, en el informe contra la violencia, que se elaboró en el año 2003 por el Instituto Reina Sofía, el número de femicidios por millón de mujeres en España es del 2, 44

por ciento, menos de la mitad que en Dinamarca, 5,42, o que en Luxemburgo, 5,56, o la tercera parte que en Noruega, 6,58. Repito, lo pongo solo como ejemplo para comprobar el alcance y la profundidad de este fenómeno. Por tanto, creo que ningún grupo político consciente de la evolución de las sociedades y del costo de los cambios culturales puede sentirse satisfecho de que haya una sola mujer muerta —una sola— o maltratada a manos de su pareja; es una cuestión de razón y dignidad. No renuncio ni mi Gobierno ni el pueblo español ni usted ni todos a conseguir este ideal, pero, señoría, dígame qué podemos hacer más de lo que estamos haciendo. Por cierto, preocupados a fondo... **(Una señora diputada: El ministro es usted.)** Sí, el ministro soy yo y por eso le digo lo que estamos haciendo: la ley, el Plan de sensibilización y, por supuesto, a partir de ahí, todas las medidas que se derivan de ello. Por cierto, un convenio con la Federación Española de Municipios y Provincias para que participen también las policías locales en la protección de las mujeres. Está funcionando ese convenio, por lo que todos nos estamos implicando en la materia. Un convenio, señoría, muy importante. La Ley Integral establece medidas cuya finalidad es prevenir, sancionar, colaborar a erradicar esta violencia y prestar asistencia a su víctima. Hemos desarrollado todos los aspectos que figuran en la ley. Por cierto, no son 6.000 usuarias, hasta ahora han solicitado el servicio de teleasistencia 7.924; siguen siendo pocas, sí. Por eso estamos desarrollando también convenios con el Consejo General del Poder Judicial para que, en los juzgados que atienden específicamente estos asuntos, se pueda poner a disposición de toda mujer amenazada o con una orden de protección este sistema de teleasistencia, aunque depende de su libre voluntad, porque, como usted comprenderá, no podemos imponerlo.

Dice usted que tenemos un presupuesto insuficiente. Señora Camarero, tenemos un presupuesto de 141 millones de euros este año. Seguramente tendremos que seguir haciendo esfuerzos en el futuro. El año pasado eran 82 millones de euros, el anterior, en el año 2005, fueron 68 millones de euros y en el 2004, cero millones de euros. Por tanto, desde que ustedes gobernaban hasta el momento en el que gobernamos nosotros, hemos ampliado el presupuesto en esta materia en 141 millones de euros. Señoras y señores diputados, el número de fuerzas de seguridad a disposición de las mujeres objeto de violencia de género no son 1.300, en el año 2007 serán 1.614 el número de fuerzas de seguridad destinadas a la protección de las mujeres amenazadas. Por cierto, en el año 2004, cuando llegamos al Gobierno, había 650 efectivos, se han multiplicado casi por tres en solo tres años. Usted me dirá que es insuficiente, seguramente sí, y tendremos que seguir haciendo esfuerzos para superar esta situación. La propia Ley Integral, como usted sabe, establece un sistema de evaluación continua, que incluye la creación de la estructura orgánica necesaria para llevarlo a cabo: la Delegación Especial del Gobierno contra la Violencia sobre la Mujer. Quiero destacar que la Ley

Integral recoge, en una de sus disposiciones adicionales, que el Gobierno, en colaboración con las comunidades autónomas, a los tres años de la entrada en vigor —parece que es un tiempo razonable para poder evaluar el alcance de la incidencia que ha tenido la ley—, elaborará y remitirá al Congreso de los Diputados —así será— un informe en el que haremos una evaluación de los efectos de la aplicación de la ley (**Una señora diputada: ¡Cuando ya no estén!**) en la lucha contra la violencia de género. No obstante, conscientes de la singularidad de la Ley Integral y de las repercusiones que la implantación y el desarrollo de la misma ha tenido y está teniendo en nuestra sociedad, año y medio después de la entrada en vigor de su totalidad, el Gobierno quiso dar cuenta del compromiso adquirido con la ciudadanía, con las instituciones y, en especial, con las mujeres víctimas de violencia de género, mediante la elaboración de un primer balance a mitad del periodo de tres años. En dicho balance, que les hemos remitido y que ustedes conocen, se pone de manifiesto que prácticamente todas las disposiciones de la Ley Integral han sido desarrolladas. Todas, señora Camarero, todas. Como se pone de manifiesto porque en 31 Consejos de Ministros se han adoptado medidas en este sentido, según usted, publicitarias, pero esas medidas han incorporado más teleasistencia para las mujeres víctimas de violencia de género, muchos más juzgados destinados a tratar los asuntos que afectan o que tienen que ver con la violencia que se ejerce hacia la mujer o más dispositivos de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y policías locales para proteger a las mujeres, ayudas económicas, ayudas de inserción, etcétera. ¿El balance? En la medida en que constituye el diagnóstico de las políticas públicas en la lucha contra la violencia de género, este balance ha resultado de utilidad para identificar las áreas susceptibles de mejora que después el Plan de sensibilización ha abordado.

Desde luego la lucha contra la violencia de género exige el compromiso de todos, por eso el Plan nacional de sensibilización y prevención contó con el apoyo del pleno del Observatorio estatal contra la violencia sobre la mujer y de todas las comunidades autónomas —lo recalco, señorías, todas— a través de la Conferencia Sectorial de la Mujer. Fruto de este consenso fue la aprobación del Plan nacional con dos objetivos estratégicos: mejorar la respuesta frente a la violencia de género y conseguir una nueva actitud social. Para ello se han articulado 102 medidas distribuidas en doce ejes: justicia, seguridad, salud, servicios sociales, información, educación, comunicación, investigación y estudio, formación y especialización de profesionales, movilización de actores, coordinación de actores y seguimiento y evaluación. Por su parte, el catálogo de veinte medidas urgentes se ha agrupado en cuatro grandes objetivos: aumentar la atención y sensibilización, reforzar los mecanismos judiciales y de protección judicial, mejorar la coordinación de todos los cuerpos profesionales que se dedican a proteger a las mujeres víctimas de violencia de género y recabar los recursos de todas las adminis-

traciones para conseguir la mayor o la máxima inhibición de maltratadores y agresores. Además, señorías, desde el 15 de diciembre de 2006 hasta hoy, siete Consejos de Ministros han aprobado medidas en esta materia, y destaca el celebrado el 2 de marzo, en el que se adoptaron diez medidas contra la violencia de género, con un plan de sensibilización con herramientas que, en una permanente puesta al día, sean capaces de sustituir una violencia propia de privilegios seculares por la frescura de unas relaciones entre los sexos marcadas por la solidaridad, el apoyo mutuo y la equidad, y me gustaría que hiciera usted alguna apuesta o alternativa en positivo porque esté segura de que la recogerá el Gobierno.

Muchas gracias. (**Aplausos.**)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): A usted, señor ministro, muchas gracias.

Abrimos los turnos de réplica, señorías. Comenzamos por el turno de doña Susana Camarero. Adelante.

La señora **CAMARERO BENÍTEZ**: Señor ministro, una pena. Balance positivo solo para usted: nada nuevo, más de lo mismo. Ni una aportación, otra vez, esta tarde. Además es usted muy poco serio, señor ministro. Al no tener argumentos por lo que están haciendo, porque lo están haciendo ustedes francamente mal y tenemos que tratar de las víctimas, evidentemente, y tenemos que decir el número de víctimas y hablar de las denuncias y de la bajada en un 11 por ciento de las órdenes de protección, tiene usted que venir a hablar de la Ley de Igualdad. No sé si es porque como tenía un discurso preparado la semana pasada que no le dejaron o no llegó a tiempo para decirlo nos lo ha soltado esta tarde. (**Aplausos.**) Pero con la Ley de Igualdad va a pasar al final lo mismo que con la Ley de Violencia: cuando no les sea útil se van a olvidar de ella, como han hecho con todas las leyes que no les resultan de utilidad.

Señor Caldera, ya está bien, la violencia no se combate con retórica. Ha perdido usted la mitad de su tiempo, otra vez, en contarnos filosofías y teorías, y esas nos las sabemos perfectamente todos, se las sabe y está sensibilizada la sociedad en su conjunto. Ahora hace falta que este Gobierno se ponga manos a la obra, que deje de mirar a otro lado y ponga en marcha medidas serias, eficaces y contundentes contra esta lacra. Medidas nuevas porque las que están poniendo no están dando los resultados esperados. Además, señor ministro, le aconsejaría que madurase, que no siga contestando el «y tú más» porque es usted ministro y tiene la responsabilidad de venir aquí a decir lo que está haciendo, no venir a decir lo que pasaba en años anteriores. Evidentemente no estamos de acuerdo con un tema muy puntual —entre otros muchos—, con los efectivos policiales. Nosotros creamos esas unidades, esas mismas unidades que ustedes no están dotando adecuadamente, así que deje de ponerse medallitas. Y dice usted: no es bueno, yo no usaría las estadísticas de la muerte. ¿Desde cuándo, señor ministro? ¿Sabe la diferencia entre ustedes y nosotros?

Que ustedes culpaban directamente al presidente Aznar de las muertes y en el Partido Popular nunca hemos dicho que este Gobierno sea responsable de las víctimas. **(Aplausos.—Rumores.)** Pero sí es responsable de trasladar a la opinión pública que una ley acabaría con este problema y que si había víctimas era porque el Partido Popular no aprobaba la Ley Integral. Insisto, ¿desde cuándo no se puede hablar de víctimas? Le voy a recordar lo que decía el presidente Zapatero, que si la obra humana se mide por sus resultados, el Plan de acción contra la violencia de género ha sido un fracaso. ¿Y esta ley qué ha sido? La mayor vergüenza nacional de nuestro tiempo la provoca la muerte violenta de una mujer cada semana, decía Zapatero. ¿Sienten ustedes vergüenza? La señora vicepresidenta, Fernández de la Vega, tildaba las muertes por violencia de fracaso político y social. ¿Y ahora qué, señor ministro? Pero usted mismo decía: La violencia de género se ha agravado durante el mandato del presidente Aznar debido a la insensibilidad de la derecha; no se ponen en marcha los mecanismos necesarios para combatir esta verdadera lacra social; la violencia no solo no cesa sino que aumenta; el Gobierno presenta mucha propaganda y pocas soluciones. ¿Y se atreve usted, señor ministro, a decir hoy que utilizamos a las víctimas, igual que se atrevió la semana pasada en la Comisión de Trabajo a decir al diputado Barrachina que jamás se le ocurriría imputarlo a la gestión de un Gobierno? ¿Desde cuándo, desde que viste usted el traje de ministro? **(Aplausos.)** Su doble moral, señor ministro, es evidente y vergonzosa.

Señor ministro, le voy a recordar —se lo tuvieron que recordar también la semana pasada— las medidas del Partido Popular: no solamente el I y II Plan integral contra la violencia doméstica, dotados respectivamente con 48 y 78 millones de euros; el endurecimiento del Código Penal; la implantación de juicios rápidos; la independencia económica de las mujeres a través de la renta activa de inserción, con 300 euros al mes por diez meses; bonificaciones en el 65 por ciento en las cotizaciones de la Seguridad Social; la Ley de la orden de protección, que es la ley que ha funcionado, que ha sido realmente eficaz hasta el momento y que supone una tutela judicial efectiva; más medidas sociales; una atención integral a las mujeres o la creación de los cuerpos especializados en el Cuerpo Nacional de Policía y en la Guardia Civil; además de que las mujeres, por fin, dejasen de tener que abandonar el hogar si hubiesen sufrido malos tratos. Pero, lo más importante, nosotros logramos sacar a la luz el problema, sensibilizar a la sociedad y pusimos el germen que ha posibilitado esta Ley de violencia y todas las actuaciones que posteriormente se han puesto en marcha. Señor ministro, que ya nos conocemos, no falsee la realidad ni manipule o falte a la verdad. El Partido Popular ha tendido la mano al Gobierno en reiteradas ocasiones, se lo he dicho ya anteriormente. Hemos presentado aquí innumerables iniciativas para mejorar la vida de las mujeres y, sobre

todo, para mejorar su protección y su seguridad, pero ustedes se han negado, solo por venir de esta bancada, solo porque provenían del Partido Popular, a pesar de su utilidad.

Para finalizar, señor ministro, pónganse a trabajar, intensifiquen sus esfuerzos. Evidentemente, el desarrollo de esta ley no es fácil, requiere esfuerzos, pero es que el compromiso con la igualdad y con las mujeres maltratadas no se cumple con la aprobación de una ley ni con propaganda ni con fotos ni con demagogia, se cumple con trabajo eficaz, con esfuerzo y con presupuesto. Si el Gobierno del presidente Zapatero no hace un verdadero esfuerzo para resolver este problema, pasará a la historia como el Gobierno con mayor número de muertes por violencia de género y será su responsabilidad.

Muchas gracias. **(Prolongados aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Gracias, señora Camarero.

Finalizaremos con la dúplica del señor ministro de Trabajo y Asuntos Sociales.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES** (Caldera Sánchez-Capitán): Gracias, señora presidenta.

Como le he dicho con absoluta claridad, no ha aumentado el número de mujeres víctimas de violencia de género en estos años y, por tanto, ese es un dato erróneo. De nuestro compromiso da fe el que la primera ley que enviamos al Parlamento fuera la ley para combatir la violencia que se ejerce hacia la mujer, la primera, y de nuestra capacidad para dialogar con todos los grupos parlamentarios dio fe el hecho de que aquel texto se aprobara por unanimidad. Por tanto, no he negado nada de lo que usted ha contado, he dicho y ha dicho usted que tenían 48 millones de euros de presupuesto y que ahora hay 140 millones, se ha multiplicado por tres. Sobre todo lo anterior se está construyendo una reafirmación y una ampliación de los recursos necesarios para combatir este fenómeno y le invito a que presente una moción razonable, que se pueda cumplir, que se pueda asumir, porque cualquier medida que pueda ser interesante para combatir esta lacra, nosotros por supuesto la impulsaremos. Le he dado los datos de lo que significa la ley y su puesta en práctica: 459 juzgados de violencia sobre la mujer; ya sé que no les gustan, ha dicho que no sirven para nada. **(Rumores.)** Sí, lo ha dicho usted, lo ha dicho en su primera intervención. Dígaselo usted a los jueces, fiscales y personal especializado en esta materia. Unidades especializadas de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. **(Rumores.)** Le he dicho que, de los 650 efectivos que había en el año 2004, vamos a llegar a 1.614 en este ejercicio. Me dice usted: Nosotros lo creamos. Bien, pero ahora hay el triple de personas a disposición de las mujeres. Ustedes lo crearon, no lo discuto. ¿Cómo puede descalificar la existencia de 1.614 efectivos y afirmar la buena salud del combate contra la violencia de género con 650 cuando ustedes gobernaban?

O el convenio que hemos establecido con la FEMP, o el número de personas usuarias, como le he dicho, otra vez sí, **(Rumores.)** 8.000 mujeres usuarias que cada día tienen a su disposición un servicio de teleasistencia que las protege, o el número de contratos bonificados solo entre enero de 2005 y diciembre de 2006, casi 1.868 mujeres víctimas de violencia de género, o el presupuesto al que he hecho referencia, o el incremento sostenido de las denuncias. ¿De dónde saca usted que no hay incremento de las denuncias? Del año 2004 al 2005 hubo un crecimiento del 3,8 por ciento y del año 2005 al 2006 un crecimiento del 4,04 por ciento. Que yo sepa, esto es crecimiento y no decrecimiento.

En cuanto a las medidas que se están impulsando con arreglo a los acuerdos del Consejo de Ministros del 2 de marzo, la potenciación de ese servicio de teleasistencia móvil cuenta con 20.000 teléfonos gratuitos. Si lo solicitan las mujeres que lo necesitan, lo tendrán a su disposición. Creación durante el año 2007 de 43 juzgados de violencia —supongo que no le importará en qué ley se crea, sino que se cree y será aprobado y creado en la Ley de Igualdad—; creación de siete nuevas unidades forenses de valoración integral; suscripción de convenios con empresas que tengan una difusión masiva de productos o correspondencia postal; acuerdo con la asociación autocontrol para elaborar un código de autorregulación en el tratamiento de las noticias sobre violencia de género y puesta en marcha del Fondo de garantía de alimentos previsto en la Ley de Presupuestos para el año 2007, ampliamente demandado por la sociedad española que, por supuesto, se pone en marcha ahora, como todas las medidas de avance social. Esto es importante, señoría. Ya sé que no le gusta reconocerlo. **(Risas.)** Les hará gracia, pero es así. Quien necesite un fondo para la garantía de los alimentos lo va a tener ahora con este Gobierno y no lo tuvo con el Gobierno del Partido Popular. Las cosas son como son y la realidad es como es. El envío a todos los ayuntamientos de menos de 5.000 habitantes de material informativo sobre las medidas de protección y derechos económicos, laborales y sociales de las mujeres víctimas de violencia de género o la cesión de uso a las asociaciones y organizaciones de mujeres de inmuebles adecuados para ser utilizados como casas de acogida de mujeres víctimas de la violencia de género. Por tanto, señora Camarero, aunque le cueste reconocerlo, sabe que se ha avanzado, que esta es una batalla muy difícil y que necesitamos la máxima cooperación institucional y seguir diseñando cada vez mejores y más potentes instrumentos para combatirlo —claro que sí— hasta conseguir erradicar completamente la desigualdad y, una vez que lo consigamos, seguramente también lograremos erradicar la violencia que se ejerce hacia la mujer. Sin embargo, quiero decirle que la ley —me lo pidió usted al principio— sí ha sido un buen instrumento para combatir la violencia y un buen instrumento para que desde la dignidad de toda la sociedad nos comprometamos todos, cada día con más intensidad, en el combate de esta lacra. Por tanto, la ley

sirve, la ley ha tenido efectos positivos, dijimos en su momento que necesitaría bastante tiempo para desplegar completamente todos sus efectos, y hoy las mujeres en España saben que tienen más medios a su disposición para prevenir el ejercicio de esta violencia.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): A usted, señor ministro.

COMPARECENCIA DEL GOBIERNO ANTE EL PLENO DE LA CÁMARA, DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO POR EL ARTÍCULO 203 DEL REGLAMENTO.

— COMPARECENCIA, A PETICIÓN PROPIA, DE LA MINISTRA DE FOMENTO, ANTE EL PLENO DE LA CÁMARA, PARA INFORMAR SOBRE LA SITUACIÓN DE LAS CERCANÍAS EN BARCELONA. (Número de expediente 210/000078.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Entramos en el VI punto del orden del día: comparecencia del Gobierno ante el Pleno de la Cámara, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 203 del reglamento y, en particular, la comparecencia, a petición propia, de la ministra de Fomento ante el Pleno de la Cámara para informar sobre la situación de las Cercanías en Barcelona. Como saben SS.SS, comenzamos con la exposición de la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, comparezco ante este Pleno del Congreso de los Diputados, a petición propia, para informar acerca de la situación de la red de Cercanías de Barcelona. En primer lugar, quisiera manifestarles mi preocupación por las incidencias producidas en las Cercanías de Barcelona y pedir disculpas a los usuarios por las molestias que están sufriendo como consecuencia de ellas. Asimismo, quiero ponerles de manifiesto que estamos trabajando y vamos a seguir trabajando para solucionar y dar una respuesta adecuada y completa a esta situación y que para ello hemos movilizad y vamos a seguir movilizad todos los medios necesarios.

Sin que sirva de disculpa pero sí como explicación, quisiera adelantarles que hemos incrementado considerablemente la inversión en las infraestructuras de Cercanías, de tal forma que la hemos multiplicado por 2,5 respecto a la legislatura anterior, aun cuando el periodo de maduración de dichas actuaciones, es decir, el tiempo que media desde que se adopta la decisión hasta que esa infraestructura puede ponerse en servicio, impide que las soluciones adoptadas tengan efectos inmediatos y la mejora, necesariamente, tiene que ser progresiva. Por ello será necesario que transcurra un cierto periodo de tiempo para que las decisiones adoptadas surtan efectos.

A la vez, hemos tratado de ofrecer soluciones que, en la medida de lo posible, reduzcan los inconvenientes a los usuarios como es el caso de reforzar la información y la atención a los viajeros. Hemos tratado, por tanto, de paliar y reducir las molestias que se les ocasionan.

Señorías, hemos realizado un análisis con profundidad sobre esta cuestión y en esta comparecencia trataré de explicarles las causas del mismo. Hemos analizado, en primer lugar, las causas directas de las incidencias que se han producido, y en segundo lugar, los motivos de fondo que han originado estas causas. En tercer lugar, este análisis nos ha llevado a la adopción de las medidas para solucionarlas y de esta forma mejorar la calidad de la red de Cercanías. Por último, en esta primera intervención les comentaré cuáles van a ser nuestras actuaciones futuras en el corto y medio plazo para conseguir que la red de Cercanías de Barcelona tenga lo antes posible los estándares de calidad que le corresponden.

Les decía que hemos realizado un análisis detallado de todas las incidencias que se han registrado en Cercanías de Barcelona y de sus causas directas. Los resultados de este análisis son los siguientes. La mayor parte de las incidencias que se han producido son atribuibles a problemas relacionados con las infraestructuras. Por su importancia deben ser destacadas las provocadas por fallos en las instalaciones de control y señalización de tráfico, en la electrificación y también las provocadas por la importante afección directa o indirecta que sobre las infraestructuras tienen las obras de alta velocidad en Barcelona. Un segundo bloque de incidencias son imputables al material rodante. Por su frecuencia destacan las producidas por averías en los trenes. Finalmente, se registra un importante volumen de incidencias que son debidas a factores exógenos, entre los que cabe mencionar los producidos por condiciones meteorológicas —tormentas, lluvias, vientos de fuerza excepcional, etcétera—, la presencia de objetos arrojados a la vía, el uso indebido de los aparatos de alarma, la indisposición de algún viajero o incluso vandalismo o sabotaje.

Como han podido comprobar, señorías, por los datos anteriores, las incidencias producidas en la red de Cercanías son atribuibles a una multiplicidad de causas. Una vez determinadas las causas directas inmediatas que provocan el incidente, hemos analizado cuáles han sido los motivos de fondo que han llevado a que se produzcan estas incidencias, tales como el insuficiente nivel de mantenimiento, conservación y reposición de la red de Cercanías, tanto de su infraestructura como del material móvil; la coincidencia del nuevo corredor de entrada de la alta velocidad con el corredor de Cercanías de Barcelona y la falta de actuaciones y la imprevisión para atender tanto el incremento de la demanda como para simultanear las obras del AVE con las de Cercanías. Les voy a explicar a continuación uno a uno estos motivos. Se darán cuenta de que no voy a analizar el último apartado, cuando he hablado de factores exógenos.

Tal y como les he explicado, la mayor parte de las incidencias son atribuibles a las infraestructuras y tam-

bién en un porcentaje significativo al material rodante. ¿Por qué se han producido estos fallos? En relación con la infraestructura, el análisis que hemos realizado de las incidencias es concluyente: son debidas a la falta prolongada de inversiones de mantenimiento y reposición, que ha supuesto su progresivo deterioro y que la ha hecho más vulnerable. Esta falta prolongada de inversiones de mantenimiento y reposición ha repercutido en los sistemas de control y señalización del tráfico que presentaban severas deficiencias, a las que son imputables el mayor número de las incidencias en las infraestructuras. En resumen, cuando llegamos al Gobierno un buen número de enclavamientos tenían una antigüedad superior a veinticinco años por lo que han quedado desfasados y obsoletos al tratarse de elementos basados en tecnología informática y electrónica. Además, quiero comentarles que coexisten tecnologías diferentes que dificultan la buena integración y el funcionamiento del sistema. Cuando llegamos al Gobierno, los equipos de alimentación eléctrica estaban prácticamente al límite de su potencia, por lo que en momentos de demanda punta se pueden provocar colapsos en el sistema. Además, la propia configuración del sistema da lugar a que fallos puntuales se extiendan al conjunto de la red.

En cuanto a la electrificación, la catenaria estaba al final de su ciclo de vida, con una antigüedad en su conjunto superior a treinta años. Las auscultaciones realizadas por nosotros indican que el 22 por ciento de la electrificación de la catenaria estaba por debajo del nivel de calidad considerado como deseable. Las subestaciones estaban obsoletas, además de ser insuficientes para atender a la demanda. Las características de las vías eran las propias de los años sesenta y, por tanto, absolutamente inadecuadas para los requerimientos de explotación que hoy requiere Cercanías de Barcelona. Incluso en puntos críticos, como la estación de Sants, el tipo de carril y las soldaduras utilizadas no eran adecuadas para el volumen de tráfico que soporta. Asimismo, los desvíos se basaban en diseños de los años cincuenta, lo que limita la operatividad global del sistema y causa muchas averías. En síntesis, señorías, la infraestructura en gran parte puede considerarse obsoleta e inadecuada para soportar el nivel de exigencia y volumen de tráfico al que está sometida diariamente, aún más desde que se iniciaron las obras de entrada de la alta velocidad. Para recuperar la insuficiente dotación para el mantenimiento de las infraestructuras que se había producido en la anterior legislatura, en esta la hemos incrementado un 40 por ciento, de tal forma que en estos tres años hemos invertido en cifras absolutas más que en toda la legislatura anterior.

Con relación al material móvil, la incidentalidad está provocada, en primer lugar, por averías en los propios trenes de cercanías. Las causas fundamentales de estas averías se han producido por fallos en los motores, por averías mecánicas, por deficiencias en la interacción pantógrafo—catenaria y por fallos en el sistema de apertura y cierre de puertas. Los fallos en los motores y

las averías mecánicas provocan la inutilización del tren afectado y, según el lugar en el que se produzca, esta avería puede dejar bloqueada la línea hasta que el tren pueda ser retirado o apartado a una vía en la que no impida la circulación del resto de los trenes. Las averías en la interacción pantógrafo-catenaria tienen una afectación muy importante, ya que ocasionan la falta total de suministro en la sección averiada y por tanto se paraliza la circulación de todos los trenes de la línea afectada hasta la recuperación del fluido eléctrico. Por último, la avería en el cierre de las puertas lleva implícita por razones de seguridad la paralización del tren hasta que se recupera el normal funcionamiento del sistema. Si esta avería ocurre en un andén de una estación por la que hay un gran número de circulaciones, la detención de este tren y su demora se traslada a toda la sucesión de trenes que deben pasar por esa estación. Adicionalmente a las averías de los trenes de Cercanías, tenemos que tener en cuenta que las averías en otros trenes que, aun cuando realizan servicios distintos a los de Cercanías comparten la misma red en esta área de Barcelona, producen los mismos efectos que hasta ahora he mencionado. Les informo de que se han producido averías en los trenes de media distancia, larga distancia y mercancías por fallos similares a los acontecidos en los trenes de cercanías, es decir, por fallos en los motores, averías mecánicas y pantógrafos. La detención de estos trenes ha provocado, naturalmente, el consiguiente retraso a los trenes de cercanías. Una tercera causa de la incidentabilidad de los trenes de cercanías se ha producido por lo ajustado de la plantilla del personal de conducción respecto de las necesidades derivadas de la oferta de servicios programada, así como por errores en la conducción. Ello da lugar, por ejemplo, a que, ante la indisposición de un maquinista, no haya personal de reserva para dar una respuesta en tiempo real, lo que ocasiona la suspensión de algún servicio o retrasos en la salida de los trenes.

Por otro lado, les decía, señorías, que la ejecución de las obras de la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Barcelona afecta al centro neurálgico de la red de Cercanías situado en la estación de Sants y ha sido otro factor que ha desencadenado incidencias en el normal funcionamiento del sistema. Como SS.SS. recordarán, la solución del trazado para el acceso a Barcelona había sido acordada por los gobiernos anteriores, por el PP en el Gobierno central y por CiU en la Generalitat. Estos acuerdos quedaron recogidos en sendos protocolos, firmados entre ambos gobiernos en 2001 y 2003. Entonces se acordó que la línea de alta velocidad llegara a la estación de Sants y, a partir de El Prat, entrara en Barcelona por el mismo corredor que la línea ferroviaria actual, por la que pasan normalmente 429 circulaciones diarias, que pueden llegar a cerca de las mil en el tramo más próximo a la estación, una vez que confluyen en el mismo corredor la línea de la costa y la línea del interior, y la gran mayoría de ellas son de Cercanías.

En junio de 2004, tras nuestra llegada al Gobierno, mantuve una reunión con el presidente de la Generalitat, del PSC, y con el alcalde de Barcelona, en la que de común acuerdo decidimos confirmar la solución anteriormente convenida por los otros gobiernos, de tal manera que íbamos a impulsar las actuaciones para hacer posible que la alta velocidad llegara a Barcelona en 2007 por el mismo corredor y de la misma forma que se había acordado por los gobiernos anteriores, pues de otra forma, señorías, hubiéramos tenido que iniciar los estudios informativos, redactar nuevos proyectos, lo que hubiera supuesto un retraso adicional de al menos tres años, y eso siempre que hubiéramos logrado llegar a un acuerdo institucional.

La decisión adoptada en 2001 por los gobiernos anteriores suponía la ejecución de una solución de una gran complejidad técnica —lo sabíamos nosotros y lo sabían los gobiernos anteriores—, ya que las obras de los tramos finales de acceso a Sants tenían que construirse en el mismo corredor que las líneas que estaban en servicio, con un elevado nivel de tráfico, prácticamente en saturación en las horas punta, por lo que era inevitable su repercusión sobre la red de Cercanías. Me van a permitir que les explique las razones de todo ello. Por una parte, existía una alta posibilidad de que se produjeran incidencias en las líneas en servicio, causadas por la propia ejecución de los trabajos de construcción de la alta velocidad, que necesariamente tienen que llevarse a cabo en la misma traza. Por otra, la ejecución de las obras de alta velocidad iba a hacer necesario establecer desvíos, reducciones en el número de vías y otras actuaciones provisionales que iban a reducir la capacidad de la red y hacer más difícil su explotación, aunque fuese de forma temporal. Esta reducción de capacidad, además, limita las alternativas de reacción ante las incidencias y, por tanto, puede incrementar la repercusión de las mismas con respecto al normal funcionamiento de los servicios ferroviarios.

Efectivamente, cuando las obras de acceso a Barcelona se han iniciado, hemos tenido que tomar las siguientes decisiones. En primer lugar, hemos reducido en cuatro el número de vías existentes en Sants, que han pasado de doce a ocho vías operativas. Hemos reducido el número de vías en el pasillo de acceso. Esta reducción obligó a interrumpir el servicio directo entre Barcelona y el aeropuerto durante ocho meses, desde diciembre de 2005 hasta julio de 2006, lo que obligaba, como saben todos ustedes, a efectuar un trasbordo entre trenes en El Prat e incrementaba, en consecuencia, el tiempo de recorrido. Hemos adoptado precauciones adicionales, como limitaciones de velocidad, lo que a su vez ha supuesto alargar los tiempos de viaje entre cinco y seis minutos en la línea C-2. Asimismo, debido a la supresión de los trenes del aeropuerto durante estos ocho meses, tuvimos que añadir dos paradas más, El Prat y Bellvitge, por lo que se vieron afectados también los tiempos de viaje de los usuarios de Cercanías-2. También la ejecución de las obras de remodelación de la propia estación

de Sants ha afectado muy directamente a los servicios, principalmente de Cercanías, debido a la gran complejidad de estas obras, y ha incidido directamente en la operación de los trenes. Estos se ven obligados a utilizar desvíos con trazados muy forzados, que producen un mayor desgaste de los materiales y, consecuentemente, incrementan la posibilidad de avería no solo en las vías sino también en el sistema de señalización y, por tanto, no solo en Sants sino en toda la red. Les detallo algunos casos. Si el pantógrafo de un tren se daña al pasar por Sants, durante todo su recorrido puede ir dañando a su vez a la catenaria y, en consecuencia, se puede producir una rotura, una avería en la catenaria en puntos muy alejados de la propia estación de Sants. Si una incidencia se produce en la propia estación de Sants, puede afectar a toda la red, ya que, como todos ustedes saben, por esta estación atraviesan todas las líneas de cercanías. Si, por ejemplo, se produjera una avería en el sistema de control de tráfico de la estación de Sants, todas las líneas quedarían afectadas al no poder atravesarla o poder hacerlo con muchas limitaciones. Igual sucedería, por ejemplo, si un tren queda averiado a la entrada. Por otro lado, al haberse reducido el número de vías de la estación, también se han reducido las alternativas de reacción ante cualquier incidente, ya que, por ejemplo, en ese momento puede no haber vías libres para apartar el tren averiado. Podría detallarles más casos, pero creo que queda suficientemente claro que la ejecución de las obras de alta velocidad ha hecho necesario llevar al límite las posibilidades de explotación de la red y particularmente de la estación de Sants, a no ser que hubiéramos suprimido servicio ferroviario de Cercanías.

En relación con lo que les comentaba de la falta de actuaciones e imprevisión para atender tanto al incremento de la demanda como a simultanear las obras del AVE y con las de Cercanías, les diré que para poder afrontar con garantía la operación ferroviaria y dar un adecuado servicio es condición indispensable prever con suficiente antelación cuál va a ser el número de viajeros y cuáles son las necesidades de actuación en las infraestructuras o la adquisición de nuevos trenes. En Cercanías de Barcelona, la falta de previsión de los anteriores gobiernos supuso que no se llevaran a cabo las actuaciones necesarias para incrementar la oferta y mantener y reponer adecuadamente la red. De esta forma no se llevaron a cabo con la suficiente antelación las actuaciones necesarias para atender el incremento de la demanda y no se atendieron tampoco las necesidades de mantenimiento, conservación y reposición ni de las infraestructuras ni del material móvil.

En el periodo 2000-2004, los servicios de Cercanías de Barcelona experimentaron un importante crecimiento en la demanda, sin que se pusieran en marcha las medidas necesarias para atender este incremento, ni en lo que se refiere a la infraestructura, ni en lo que se refiere al material móvil. Veámoslo. La demanda en los días laborables durante este periodo 2000-2004 se incrementó un 16,7 por ciento; de 327.841 pasajeros se pasó

a 382.784. A pesar de ello, la dotación del parque móvil no solo se mantuvo inalterada, con 155 trenes, sino que ni siquiera se contrataron nuevos trenes para Cercanías para atender este crecimiento de la demanda y también para algo muy importante desde el punto de vista de las averías, que es la renovación y modernización del parque. Cuando llegamos al Gobierno, como consecuencia más inmediata de esta falta de actuación, nos encontramos con una red saturada en los trenes en las horas punta.

En lo que se refiere a la infraestructura, tampoco se actuó con la diligencia necesaria para aumentar la capacidad de la red. Se preguntarán ustedes a qué afecta lo anterior para que se produzcan incidencias en la red. Pues le afecta porque al ser coincidente la saturación con una situación excepcional, como son las obras de alta velocidad en su entrada a Barcelona, quedan limitadas de forma muy importante las posibilidades de intervención en la red convencional. Adicionalmente, al estar saturada la capacidad durante franjas horarias muy amplias y no existir holgura, lo que en el argot se llaman surcos disponibles, cualquier incidencia puede repercutir en el resto de la red y adquiere así una importancia mucho mayor. Por otro lado, el tiempo necesario para recuperar la normalidad del servicio es mayor. La saturación de la red origina asimismo, en caso de que se produzca una incidencia, que sea muy difícil establecer planes de transporte alternativos dentro de la propia red ferroviaria. Es más, tal y como les acabo de señalar, en el año 2001 ya se había decidido, y se sabía por tanto, que la alta velocidad iba a llegar a Sants por el mismo corredor y se conocía la necesidad de actuar previamente en Cercanías, por la imposibilidad de hacerlo a la vez que en la entrada del AVE a Barcelona en alta velocidad. En consecuencia, cuando se tomó esta decisión deberían haberse puesto en marcha las inversiones que se precisaban para la adecuación de la red convencional, ya que de lo contrario las obras de alta velocidad iban a acentuar sus deficiencias y, al mismo tiempo, impedir su realización. Estas inversiones deberían haberse llevado a cabo a partir de 2001, con la antelación necesaria, de forma que la red de Cercanías estuviera adecuadamente preparada antes de la llegada de la alta velocidad, es decir, el inicio de las obras de la alta velocidad con las debidas garantías, pues no es factible simultanear en el tiempo las obras de la alta velocidad y las de la red convencional. En el acceso de la alta velocidad a Barcelona no solo estamos hablando de una operación de gran envergadura, sino que a ello hay que añadir que hay que actuar sobre una red en servicio y además con un elevado nivel de tráfico —insisto— a punto de saturación en determinadas horas. Es más, para simultanear las dos actuaciones, es decir, la entrada de la alta velocidad y la adecuación de la red de Cercanías, me atrevería a decirle que solo podría hacerse suspendiendo el tráfico ferroviario. Por tanto, las actuaciones sobre Cercanías tendrían que haberse llevado a cabo con una adecuada

planificación a partir de 2001 y si me permiten incluso con anterioridad.

En resumen, la decisión adoptada en 2001 de acceder a Sants por el corredor de las líneas actuales debió de acompañarse con las inversiones necesarias para la adecuación de la red de Cercanías, lo que sin duda hubiera reducido en gran manera la producción de incidencias. Sin embargo, llegamos al Gobierno y teníamos dos retos por delante: la llegada de la alta velocidad a Barcelona y la adecuación de Cercanías. ¿Qué hemos hecho? Para explicarles las medidas que estamos llevando a cabo creo necesario informarles, en primer lugar, sobre la forma en que deben realizarse los trabajos de mantenimiento en una línea férrea en servicio y, asimismo, detallarles la complejidad que ello supone. En las redes con un elevado nivel de tráfico, como sucede en Cercanías de Barcelona, todos los trabajos de revisión y mantenimiento hay que hacerlos en horarios nocturnos, en el tiempo que transcurre entre el último tren de la noche y el primero de la mañana. Entre dos circulaciones, dada su proximidad, no es posible realizar estas tareas. Además, en esa misma franja horaria se deben incluir todas las pruebas necesarias para devolver la vía a las circulaciones comerciales, una vez finalizados los trabajos con total garantía. De esta forma, el tiempo efectivo para la realización de trabajos de revisión, reposición, conservación, mantenimiento y verificación es muy reducido. Concretamente, tres horas escasas en la red de Cercanías de Barcelona. Esta escasez de tiempo es especialmente relevante en las actuaciones en los túneles, ya que al no ser posible realizar acopios previos de material, cada vez que se van a realizar trabajos es preciso acceder desde los extremos con todo el material y con la maquinaria necesaria y retirarlo en ese límite de tiempo que le he dicho, en menos de tres horas, a la vez que se hacen los trabajos. Esta falta de tiempo limita en gran medida el tipo de operaciones que pueden llevarse a cabo sin introducir afecciones adicionales a las que ya suponen las obras de la alta velocidad. A su vez, y en muchas ocasiones, hay que distribuir la utilización de este tiempo entre las obras de la alta velocidad y/o la red convencional. Esta es la razón por la que pongo tanto énfasis en la necesidad de planificación y que estas últimas deberían haberse realizado antes del inicio de la obra de llegada del AVE. También es una de las razones que explica que los resultados no sean inmediatos. Lógicamente, con esta fuerte limitación temporal de apenas tres horas para acometer todos los trabajos de revisión, reparación y comprobación, las actuaciones que hemos puesto en marcha requieren más tiempo para completarse que en otras circunstancias y para que podamos ofrecer los resultados que pretendemos.

Otra cuestión a tomar en consideración con carácter previo al análisis de las medidas adoptadas es la toma de decisiones, las alternativas que barajamos y qué decimos hacer. ¿Qué nos planteamos al comienzo de la legislatura? ¿Qué podíamos hacer? Cuando en el año 2004 junto a las demás administraciones catalanas

decidimos acometer las obras de entrada del AVE a partir de la solución que se había acordado en 2001, analizamos las diferentes alternativas, la complejidad y las ventajas e inconvenientes para los usuarios. Una de ellas es que podíamos haber demorado el inicio de las obras de alta velocidad y haber hecho todo aquello que estoy diciendo que hubo de hacerse desde 2001, haber realizado previamente las inversiones para la adecuación de Cercanías, pero hubiera supuesto un importante retraso en la llegada del AVE, al menos entre tres y cuatro años. También podíamos haber reducido los servicios de Cercanías para poder realizar las obras de alta velocidad con menos interferencias y que, a su vez, los servicios de Cercanías hubieran tenido menor riesgo de incidencia. Por último —y fue la que elegimos como opción—, podíamos mantener las obras del AVE y tratar de mantener todos los servicios de Cercanías, lo que supondría asumir determinadas incidencias a la vez que tener que realizar inversiones adicionales a las previstas. Efectivamente, señorías, valoramos las diferentes posibilidades y decidimos que la mejor solución que podíamos ofrecer a los ciudadanos en el caso de Cercanías, a pesar de su coste y de su complejidad, era mantener todas las circulaciones, salvo casos inevitables, como fue la supresión del servicio directo al aeropuerto del Prat durante ocho meses, y acuérdense ustedes lo que supuso aquella interrupción. Yo recuerdo cuántas preguntas me hicieron ustedes precisamente por la presión que se originó al haber suprimido este servicio, a pesar de que solamente suprimimos un servicio y durante ocho meses.

Para reducir el riesgo de incidencias causadas por las obras de la alta velocidad y para poder mantener la frecuencia de los servicios se pusieron en marcha de manera inmediata actuaciones que aislasen parte de la zona de obras y ampliaran la capacidad de algunas instalaciones con el fin de compensar así las limitaciones que iban a producirse en los puntos directamente afectados por las obras, a la vez que se pusieron en marcha actuaciones adicionales para incrementar la seguridad de los viajeros. Estas medidas adicionales —ya invertidas y ejecutadas— han costado más de 33.600.000 de euros, entre las que quiero destacar que hemos independizado las zonas de obras de alta velocidad respecto de las vías con circulación. Hemos limitado la velocidad de los trenes en el tramo final del acceso a Sants, lo que ha supuesto un retraso al que antes ya he hecho referencia. Hemos suprimido cuatro vías en Sants, de doce a ocho. Hemos duplicado el número de señales en el tramo El Prat-Bellvitge-Sants, de las líneas 2 y 10, de forma que con las mismas condiciones de seguridad hemos podido incrementar, hasta casi duplicar, la capacidad de tráfico. Hemos construido y puesto en servicio una estación provisional en El Prat para aislar la zona de uso de los viajeros —líneas 2 y 10— de las áreas de obra. Hemos desplazado actividades que se desarrollaban en Sants a otras estaciones para evitar que la reducción del número de vías operativas se tradujese en una reducción de

servicios. Así, hemos ampliado la capacidad de la estación de França, que funciona actualmente como estación término de la media y larga distancia. Hemos adaptado la estación de San Andreu Comtal para que funcione como base de recepción, estacionamiento y mantenimiento de trenes. Hemos establecido una nueva base de estacionamiento de trenes de cercanías en la estación de Montcada-Bifurcación y, asimismo, hemos adaptado la estación de Bellvitge para que sirviera como cabecera de los servicios de media distancia del norte de Cataluña.

Todo este conjunto de actuaciones ha permitido mantener los servicios de cercanías y su frecuencia, salvo, como le decía, en el caso del servicio directo al aeropuerto, que tuvo que ser sustituido con un trasbordo durante ocho meses. Por otra parte, y analizando por qué tomamos la decisión de continuar las obras del AVE y hacer obras puntuales en Cercanías sin reducir los servicios, también deben ser destacados los beneficios que se derivarán para Cercanías una vez se haya construido y puesto en servicio la línea de alta velocidad. Las obras de entrada en la estación de Sants se van a aprovechar para reordenar las líneas de Cercanías, de forma que sea posible establecer servicios costa-costa e interior-interior, mucho más adecuados desde el punto de vista de la demanda y de la operación de la red. La propia remodelación que estamos haciendo de la estación de Sants, por la que pasan todas las líneas de Cercanías, va a beneficiar sin duda especialmente a los viajeros de Cercanías que por su número representan el mayor porcentaje de usuarios de esta estación. Sin embargo, no solo se va a remodelar la estación de Sants. En el desarrollo de las obras de alta velocidad vamos a remodelar un número importante de estaciones de Cercanías. Les cito algunas: Vilafranca del Penedès, El Prat de Llobregat, Bellvitge, la Torrasa, Montcada o Montmeló. También las obras de alta velocidad van a permitir la modernización total de la línea C-2 entre El Prat y Sants, con un trazado soterrado en su mayor parte. El ramal de mercancías que une Can Tunis con Castellbisbal, que hemos construido y que ya hemos puesto en servicio, forma parte de los accesos a Barcelona de la alta velocidad. Este nuevo ramal, como saben ustedes, permite la supresión del tráfico de mercancías en el acceso a Barcelona de las líneas de Vilanova y de Vilafranca del Penedés y ya ha supuesto la liberación de capacidad para Cercanías y la eliminación de un factor de posibles incidencias. Así, la construcción de la línea de alta velocidad contribuye a mejorar las Cercanías de Barcelona, bien por liberación de capacidad a favor de las Cercanías al entrar la nueva línea en servicio, bien porque se remodelan, renuevan o construyen nuevas estaciones vinculadas a las obras de alta velocidad.

En relación con las actuaciones realizadas para mejorar la red de Cercanías de Barcelona, permítanme que les resuma las siguientes medidas que han permitido compatibilizar las obras del AVE y la operación de Cercanías en esta legislatura. Hemos ejecutado importantes

actuaciones para mejorar la funcionalidad o las prestaciones de la red de Cercanías en Barcelona. En primer lugar, voy a hablarles de las infraestructuras para cuya mejora hemos acometido inversiones que en total superan los 390 millones de euros. Entre ellas quisiera señalarles que en mayo de 2005 pusimos en servicio la línea 7, con la que se incorporan dos nuevos municipios a la red de Cercanías, Rubí y San Cugat. Esta línea en la actualidad transporta un total de 16.197 viajeros en día laborable. En julio de 2006 también pusimos en servicio la extensión de la línea 10 del aeropuerto, hasta la estación de França. Con esta ampliación se llevó la oferta de Cercanías a dos barrios más de Barcelona: La Barceloneta y La Ribera. Asimismo, hemos mejorado las infraestructuras en la red de Cercanías. En la línea 2 hemos renovado la vía y la catenaria en el tramo Granollers-Massanet. Estamos ejecutando las medidas necesarias para la modernización de las instalaciones de control del tráfico —con instalación de bloqueo automático— en el tramo La Sagrera-Massanet. En la estación de Sants, en la que confluyen todas las líneas de Cercanías, hemos sustituido el sistema de control centralizado —lo que antes llamaba enclavamiento— por otro de tecnología electrónica con el que se consigue una importante reducción de las incidencias. Estamos trabajando en la modernización y mejora de las estaciones de la red de Cercanías, ya hemos finalizado la remodelación de las estaciones de Arenys del Mar y Bellvitge y ahora estamos trabajando en otras diecisiete más. Estamos ejecutando las obras de integración del ferrocarril en diversos municipios situados en la red de Cercanías, lo que supondrá una mejora del servicio tanto en seguridad como en accesibilidad. Las principales actuaciones de integración ya puestas en marcha han sido: Cornellá de Llobregat, Hospitalet de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat y Granollers, además de las que estamos ejecutando conjuntamente con las obras de la línea de alta velocidad, que son Vilafranca del Penedés, El Prat, Montmeló, Montcada y Girona.

Además de las infraestructuras, en esta legislatura también hemos invertido en la ampliación y mejora del parque de trenes. Señorías, cuando llegamos nos encontramos con una dotación de trenes que había permanecido invariable, a pesar de que la demanda había crecido casi un 17 por ciento. Este es un ejemplo más de la actitud pasiva del anterior Gobierno en relación con las Cercanías de Barcelona. Por este motivo, otra de nuestras preocupaciones fue cubrir el déficit aparecido entre la oferta de servicio y la dinámica de crecimiento de la demanda; déficit que había abocado a la saturación de la red en la hora punta. Para ello hemos anticipado en todo lo posible la incorporación de trenes al servicio de Cercanías de Barcelona. En este sentido, desde mediados del año 2006 hemos aumentado el parque de Cercanías de Barcelona en catorce trenes más, de los que diez son nuevos y cuatro son de otros servicios. El objetivo es aumentar la capacidad de la red en los momentos de saturación, por lo que hemos comenzado a reforzar el

servicio aumentando la capacidad de oferta mediante la duplicación de la composición de los trenes que circulan en periodos punta en las líneas más saturadas, la 1, la 2, la 4 y la 10, líneas que en su conjunto suponen el 90 por ciento del total de los pasajeros de Cercanías de Barcelona. Estos catorce trenes que hemos incorporado permiten que en la actualidad ya circulen en doble composición el 64 por ciento de los servicios realizados en estas cuatro líneas, que son las más saturadas, y el objetivo es alcanzar el cien por cien de los trenes en doble composición a finales de 2007. Un incremento de la oferta que nos ha permitido algo muy importante, señorías, aumentar las plazas sentadas y en hora punta en más de 7.730 plazas. Como la demanda en hora punta creció en 6.600 viajeros, podemos apreciar que hemos dado una respuesta adecuada al incremento de la demanda, además hemos comenzado a reducir la saturación y, consecuentemente, el problema creado en la legislatura anterior.

A finales de 2007 vamos a aumentar la flota en otros 27 trenes más. Esto significa, señorías, que vamos a incrementar los trenes de cercanías a una media de tres al mes, de los que prácticamente dos serán nuevos y el resto provendrán de otros servicios. El número total de trenes a finales de 2007 será de 196, frente a los 155 de abril de 2004, es decir, en 2007 habremos incrementado el parque en 41 trenes, lo que supone un 26 por ciento más de trenes en estos tres años. Esto supondrá un incremento de plazas en horas punta, respecto a diciembre de 2003, de 22.660 plazas, lo que equivale a un aumento superior al 33 por ciento, que permitirá reducir sensiblemente la saturación en hora punta.

Señorías, he mencionado también que una de las causas de la incidentalidad procedía de lo ajustada que estaba la plantilla del personal de conducción. Por eso pusimos en marcha —y ya tenemos los resultados— un proceso de formación profesional para este colectivo, ya se han incorporado 38 nuevos maquinistas y está prevista la incorporación de otros 80 nuevos maquinistas en este año 2007. Así, a finales de 2007 habrá un total de 462 maquinistas, 81 más que en 2004, lo que produce un incremento por encima del 21 por ciento y permitirá optimizar la programación del trabajo de este colectivo y atender los futuros incrementos del servicio.

En el mes de septiembre de 2006 se registraron una serie de incidencias que, si recuerdan ustedes, fueron motivadas por las obras de la alta velocidad, por las lluvias torrenciales con un fuerte aparato eléctrico, que tuvieron una gran repercusión en los servicios de Cercanías. Inmediatamente que empezaron a producirse, pusimos en marcha un conjunto de medidas adicionales a las que ya le he comentado hasta ahora, con el propósito de minimizar las incidencias o, en caso de producirse, agilizar al máximo los trabajos de normalización del servicio y dar una mejor atención al usuario. La aplicación de estas medidas ha supuesto que, en conjunto, hemos reforzado los servicios de Cercanías de Barcelona en los últimos meses con 449 personas más;

ahora le diré a qué están dedicadas cada una de estas personas.

Para corregir las incidencias producidas por las obras de la alta velocidad en Barcelona, hemos tomado las siguientes medidas adicionales: Hemos reforzado el personal de mantenimiento a pie de obra en un 50 por ciento, incrementando su número hasta 45 personas, para dar una respuesta inmediata a las incidencias; hemos restringido a franjas horarias sin circulación ferroviaria o con circulaciones muy débiles, todas aquellas actuaciones con mayor riesgo de causar averías en las líneas de Cercanías; hemos protegido todo el cableado de los sistemas de control de tráfico y telecomunicaciones para evitar roturas causadas por las obras. Todo ello ha supuesto que las incidencias derivadas de las afecciones directas de las obras del AVE a las Cercanías se han reducido significativamente a partir del mes de noviembre de 2006, que fue cuando se tomaron estas medidas adicionales. De tal manera que, en octubre de 2006, los trenes afectados por las obras de la alta velocidad fueron 820; en el periodo de noviembre de 2006 a febrero de 2007 han sido 177 —o sea, 820 en un mes y 177 entre noviembre y febrero— y en lo que va de marzo ha habido cuatro trenes afectados. Vemos la tendencia descendente en cuanto a la incidentalidad debida a las obras del AVE como consecuencia de las medidas adoptadas, las primeras y las adicionales. Asimismo, hemos puesto en marcha distintas medidas para evitar tanto que se produzcan fallos en la red como para acortar los tiempos de subsanación de los mismos.

En lo que se refiere a las infraestructuras y en relación con los recursos humanos, desde octubre de 2006 hemos incrementado en 93 personas —que se suman a las 557 que venían trabajando—, lo que representa un incremento del 16,7 por ciento de los recursos humanos dedicados al mantenimiento de la infraestructura, con una finalidad preventiva y para minimizar el efecto de las incidencias en el caso en que se produzcan. Con parte de este personal —48 operarios de los 93—, se han constituido doce grupos de trabajo de mantenimiento preventivo que desarrollan su labor en el intervalo de mantenimiento nocturno, que centran su actividad en Sants, L'Hospitalet, Sagrera, Vilanova, Granollers, Sabadell, Martorell, Mataró, Sant Andreu Comptal y Montcada. Además, en los días laborables, para la atención más rápida de posibles incidencias en los dos túneles de Barcelona, se dispone de equipos de nueva creación las 24 horas del día (tres equipos de dos personas cada uno). Asimismo, a lo largo de 2007 seguiremos incrementando estos equipos con 42 personas más. Se puede apreciar a la vista de los incrementos el considerable esfuerzo llevado a cabo con esta política de incremento de los recursos humanos destinados a las tareas de mantenimiento de las Cercanías en Barcelona. Para atender las instalaciones de señalización, hemos dispuesto de manera permanente en la estación de Sants dos técnicos de la empresa fabricante del sistema —Bombardier— para poder dar respuesta inmediata a las incidencias que

podrían producirse en estos equipos. Para la gestión del tráfico, se ha creado un servicio itinerante de circulación que toma el mando local del tráfico en caso de avería en el puesto central o en las comunicaciones entre este y las instalaciones de la red, para lo que adicionalmente se han reforzado con quince personas los equipos que se encargan de la gestión del tráfico de Cercanías en Barcelona.

Por lo que se refiere al diagnóstico y para poder contar con datos actualizados, hemos intensificado las labores de inspección de los distintos elementos de las infraestructuras. En la vía estamos llevando a cabo una nueva auscultación por ultrasonidos de toda la vía que finalizará el 15 de abril de 2007, así como hemos iniciado y terminado una auscultación adicional de las uniones de los carriles. En la catenaria hemos realizado una auscultación extraordinaria —adicional a la programada cada año— para detectar los defectos existentes en toda la catenaria. Esta actuación ya ha finalizado. En las subestaciones y en las líneas de alta tensión, hemos procedido a una revisión que incluye un estudio de la potencia y capacidad de las mismas. Ya se ha completado la revisión de cinco de ellas.

Teniendo en cuenta los resultados de toda esta inspección que les he comentado, hemos puesto en marcha las actuaciones necesarias para corregir las deficiencias que hemos detectado con las inspecciones. En la vía, hemos rehabilitado elementos de vía para aumentar la calidad de la rodadura; hemos revisado y corregido aquellas soldaduras que presentaban defectos geométricos; una vez finalizada la auscultación por ultrasonidos de todo el carril a la que antes me he referido, vamos a sustituir todos los tramos que se precisen. Esta actuación se completará antes de finales de mayo de 2007. Hemos revisado y reparado los desvíos en siete puntos críticos de la red; hemos sustituido traviesas en mal estado en dos trayectos y hemos mejorado el estado de la vía en los túneles de Barcelona. En la catenaria, a partir de los datos aportados por la auscultación que hemos realizado, hemos reparado ya un 30 por ciento de los defectos detectados en la catenaria y hemos rehabilitado los elementos deteriorados, sustituyendo los componentes, tales como aisladores, hilo de contacto, péndolas, etcétera. Esta actuación ya se ha completado en los túneles y en varios trayectos de la red. En el plazo de dos meses —es decir, en mayo de 2007—, finalizaremos esta actuación correctora y con ella reduciremos significativamente la probabilidad de fallo de la catenaria, aunque, señorías, tengo que informarles de que dada su obsolescencia y el nivel de tráfico no será posible la eliminación total de las incidencias hasta que no se produzca su renovación total, lo que también tenemos previsto a medio plazo tras la finalización de las obras del AVE. En las subestaciones estamos en proceso de sustitución de los elementos de protección y control de siete subestaciones, lo que mejorará notablemente los sistemas de alimentación de energía eléctrica en los trenes. El 90 por ciento de los proyectos está finalizado y las obras se iniciarán en

septiembre de 2007. Vamos a instalar diez subestaciones más, modulares o móviles, con el fin de incrementar la potencia eléctrica disponible para el suministro de los trenes, y cuatro de ellas estarán disponibles en 2007.

En las instalaciones de control de tráfico, hemos reforzado el mantenimiento preventivo de las instalaciones de señalización y se han comprobado las conexiones, los equipos de control y los circuitos de vía, entre otros. Estamos dotando de una nueva configuración a la interrelación entre el CTC y sus sistemas satélite dependientes. Con la nueva disposición, señorías, en caso de avería, su efecto se limitará a la instalación directamente afectada y no se extenderá a otros puntos de la red, como pasa hasta ahora. Esta actuación afecta a toda la red y al propio núcleo central de la instalación. Ya hemos adjudicado la obra para que finalice en 2007. Hemos instalado tres grupos de alimentación eléctrica de respaldo y, además, vamos a implantar en 2007 en 14 estaciones nuevos SAI, que son sistemas de alimentación ininterrumpida de energía, para el control de señales, con el objeto de evitar que se produzcan fallos en caso de eventuales alteraciones en el suministro eléctrico. Hemos comenzado la rehabilitación de los sistemas de control de los desvíos —motores, comprobadores, cerrojos, etcétera— en 15 estaciones, para evitar que eventuales incidencias en estos aparatos puedan perturbar la circulación y ser causa de retrasos. Estos trabajos también han comenzado y se completarán en este año 2007.

En lo que se refiere al mantenimiento de los trenes, con objeto de reducir la incidentalidad, se han realizado las siguientes actuaciones. Hemos reforzado los equipos de mantenimiento de las unidades de tren que presentaban un mayor número de averías. En la actualidad, la plantilla total en el conjunto de los talleres de Cercanías de Barcelona —y voy a hacer hincapié en esto, porque parece que ha salido una información errónea en algún medio de comunicación— es de 265 trabajadores. A finales de 2003 era de 215, es decir, se han incrementado en 50 trabajadores, lo que significa un 23 por ciento. En este sentido, hay que destacar también que en febrero de 2007 hemos llegado a un acuerdo con el fabricante de estos trenes, Alstom, para reforzar la plantilla de trabajadores en el taller de Vilanova con 33 especialistas, lo que supone un incremento del personal existente en este taller del 37 por ciento respecto a lo que había a finales del año 2003. Además, se han incrementado las revisiones de los pantógrafos de los trenes, de tal forma que cada día, al inicio del servicio, todos los pantógrafos son objeto de una inspección visual y se comprueban también siempre que por cualquier circunstancia un tren entra en los talleres. Asimismo, estamos reubicando el personal y el material de auxilio, aproximándolos a los puntos de mayor riesgo de avería de trenes, con la finalidad de liberar la línea en el menor tiempo posible.

Para dar un servicio alternativo en caso de incidencia y para mejorar la información y la atención a los viajeros, hemos tomado las siguientes medidas. Hemos contratado una flota estable de 18 autobuses, 900 plazas, estratégi-

camente distribuidos a lo largo de la red de Cercanías, seis en Sants, tres en Sabadell Sur, tres en Granollers, tres en Sant Sadurn d'Anoia y tres en Vilanova i la Geltrú, para dar un servicio alternativo en caso de incidencia en el funcionamiento de las Cercanías. Esta flota estable de autobuses la reforzaremos en la medida que sea necesario con la contratación adicional de autobuses a través de conciertos de servicio. Hemos puesto en marcha un dispositivo para dar información al viajero, tanto en las estaciones como a bordo. En conjunto hay 667 personas dedicadas a dar esta información. Esto es una medida transitoria, porque lo que vamos a instalar —y está en marcha— es el sistema centralizado de información a bordo. Esto no existía en los trenes de Cercanías. Y habrá megafonía automatizada también en todas las estaciones.

El sistema centralizado de información a bordo desde el Centro de información de Cercanías permitirá comunicar e informar directamente a todos los viajeros a bordo de los trenes. Esta comunicación se podrá realizar de forma selectiva a uno o varios trenes o simultánea para el conjunto de todos los trenes. Esta novedad que supone el sistema de información centralizada está ya en la actualidad en fase de pruebas y está prevista su puesta en servicio el próximo mes de abril para el 50 por ciento de la flota. El sistema alcanzará el cien por cien a finales de este año 2007.

En cuanto a la megafonía automatizada, tengo que comentarles que es un sistema de información que permitirá comunicar con todas las estaciones de forma acústica y visual, para facilitar información en tiempo real de la situación del servicio y, en particular, facilitará el tiempo de llegada del siguiente tren. Este sistema supone un salto cualitativo importante sobre el sistema existente actual. Ahora la información es centralizada, pero no es automática, no se produce en tiempo real y no facilita la hora de llegada de los trenes a las estaciones. La implantación de este sistema de megafonía automatizada se encuentra actualmente en fase de licitación y está previsto comenzar la prueba piloto a mediados de 2007. De tal manera que se irán instalando progresivamente en las distintas estaciones de la red de Cercanías de Barcelona con la previsión de finalizar a lo largo de los dos próximos años.

Hasta ahora, señorías, les he resumido las medidas adoptadas solamente para el mantenimiento regular de la red de Cercanías en un periodo en el que, junto a la recuperación de la insuficiente inversión de legislaturas anteriores, estamos llevando a cabo las obras de acceso de alta velocidad en Barcelona. Nuestros planes en relación con las Cercanías de Barcelona son más ambiciosos y de más largo alcance. En primer lugar, incluyen la realización de todas aquellas operaciones que las obras del AVE ahora nos impiden realizar, como ya he explicado anteriormente, y que son imprescindibles para que la red recupere los estándares de calidad que le corresponden. Me refiero a las obras necesarias para modernizar todos aquellos elementos de la infraestructura: vía,

electrificación o instalaciones, que lo requieren. Pero, lógicamente, también incluyen actuaciones que van a suponer una mejora en la funcionalidad o en las prestaciones de la red como es el caso de nuevas líneas.

En septiembre de 2006, señorías, hemos firmado un protocolo con la Generalitat sobre las inversiones en materia ferroviaria por un importe de 3.563,5 millones de euros, de los que el 89 por ciento se hace cargo el Ministerio de Fomento. De estos 3.563,5 millones de euros, 1849, es decir, el 70 por ciento, va destinado a las Cercanías, de los que el 86 por ciento se hace cargo el Ministerio de Fomento. Todas estas actuaciones del protocolo, señorías, ya están en marcha, están en fase de estudio o de proyecto. Las principales actuaciones previstas —si ustedes quieren el detalle se lo puedo dar, pero las voy a resumir— son las siguientes: Nuevos intercambiadores en las estaciones; construcción de una nueva línea entre Castelldefells y Cornellá; creación de un nuevo ramal de Cercanías entre El Prat y el aeropuerto; desdoblamiento de la línea actual entre Montcada y Vic y la integración del ferrocarril en distintas ciudades, como Sant Feliu de Llobregat, Hospitalet de Llobregat, Montcada y Montmeló, donde se construirán nuevas y modernas estaciones. El protocolo es un primer e importante paso, pero además hay otras inversiones que no están incluidas en el protocolo y que sí están en el Plan de Cercanías que ya está en fase de elaboración muy avanzada. Entre las actuaciones de mayor envergadura contenidas en este Plan de Cercanías que estamos elaborando tenemos las destinadas a resolver la falta de capacidad en el centro de Barcelona, la de aumentar la calidad del servicio de viajeros, la de continuar con la renovación del material móvil y, en definitiva, de llevar a cabo una serie de obras importantes que darán respuesta cumplida a las necesidades de unas Cercanías modernas y de futuro.

Termino, señorías. En los últimos meses se han producido una serie de incidencias en el servicio de Cercanías de Barcelona que, por el volumen de población afectada, más de 410.000 viajeros en día laborable, han tenido una gran repercusión. Soy consciente del problema que se ha generado a los ciudadanos y puedo asegurarles que es una preocupación que absorbe una buena parte de mi tiempo. Estamos utilizando todos los medios humanos y técnicos precisos para solucionarlo y he dado la orden a los presidentes de ADIF y de Renfe para que no escatimen esfuerzos ni recursos en su pronta y definitiva solución. Lamento que no se haya podido dar una solución completa al conjunto de incidencias planteadas en el corto plazo y confío en que las medidas que hemos adoptado corrijan de forma eficaz y permanente los problemas y los fallos detectados. Mi confianza no es puramente voluntarista sino que se sustenta en hechos, pues ya se ven los resultados de algunas de las medidas adoptadas. Resultados por ejemplo, les decía antes, como el desvío de las mercancías por Can Tuni, que ha liberado capacidad para las cercanías, o resultados positivos en la reducción de trenes afectados por

las obras del AVE, que hemos pasado de 820 en octubre a cuatro en lo que va de marzo. Asimismo, señorías, la incorporación de 14 nuevos trenes ha permitido incrementar que se circule en doble composición: el 64 por ciento de los trenes en la línea saturada ya va en doble composición e irán al cien por cien a finales de 2007 en estas cuatro líneas que le he mencionado antes que son las más saturadas.

Termino diciéndoles que vamos a continuar en la misma dirección, para devolver en breve a los viajeros de Cercanías de Barcelona la confianza en este importante y básico servicio público de transporte metropolitano.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Muchas gracias, señora ministra.

Comenzamos, señorías, por las intervenciones de los representantes de los distintos grupos parlamentarios, como saben por tiempo de 15 minutos. En primer lugar el señor Fernández Díaz en nombre del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

El señor **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Gracias, señora presidenta, señorías.

Señora ministra, usted sabe que tenía que comparecer en Comisión y en el último momento —lo sabemos muy bien los que vivimos aquella Junta de Portavoces—, y para impedir que viniera el presidente del Gobierno, hoy aquí en este trámite ha tenido que venir usted. Sin duda nos ha leído la intervención que tenía prevista para la Comisión, en mi opinión, con todos los respetos, excesivamente prolija y tecnicista para una Comisión e inadecuada para un Pleno; pero ya que tiene 72 comparecencias solicitadas en la Comisión y pendientes, lo cierto es que por lo menos hoy podemos hablar de un tema que está preocupando de forma gravísima a los ciudadanos catalanes en general y barceloneses en particular. Cómo estarán las cosas —conviene que todo el hemiciclo lo sepa— para que hayan sido sus socios, Esquerra Republicana, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, los que han hecho que esté usted hoy aquí. Nosotros, insisto, con 42 comparecencias pedidas para que usted viniera a la Comisión no íbamos a pensar que tuviéramos tanto éxito, en esta ocasión la verdad es que no nos ha salido mal la cosa, aunque es cierto que en el último momento Esquerra Republicana e Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds se desdijeron de su pretensión de que viniera el presidente del Gobierno al ver que tanto Convergència i Unió como nosotros apoyábamos la petición de comparecencia, y hoy nada más y nada menos que el señor Zapatero hubiera tenido que responder del desaguado de la prestación del servicio público de Cercanías de Renfe en Barcelona ante este hemiciclo. O sea que con amigos como estos, por sus socios, no hacen falta enemigos. Pero, insisto, no es menos cierto que la causa lo merece.

Ya nos ha decepcionado, señora ministra, con todos los respetos; ya sabíamos que usted iba a poner el retrovisor: por una parte, todo lo que funciona mal es culpa de los gobiernos del Partido Popular y sin embargo mire usted las cosas que a pesar de todos los pesares y precipitadamente estamos teniendo que poner en marcha. La verdad es que eso a lo mejor le servía en el año 2004; cuando lleva usted tres años de ministra y como máximo le queda un año de ministra en este Gobierno, ese argumento es sinceramente poco serio, acépteme que es poco serio. Por otra parte la marca Ministerio de Fomento en Cataluña es por desgracia, desde que usted es ministra, sinónimo de incidentes, de accidentes, de mal funcionamiento, de incomodidades para los usuarios, para los ciudadanos en general. Le puedo citar, por ejemplo, la terminal sur del aeropuerto, la ampliación del tercer carril de la AP-7, los accesos viarios y ferroviarios de la nueva terminal de carga del puerto, donde se le han hundido a usted, señora ministra, 500 metros lineales de muelle; el hundimiento del túnel de Viella, por no citar el caos que sufrió el aeropuerto de Barcelona el pasado 28 de julio y que por desgracia es ya un baldón para el aeropuerto de Barcelona y está en los anales de la peor gestión de una crisis aeroportuaria que se recuerda. Todos esos desastres tienen como común denominador su ministerio, señora ministra, y en consecuencia lo raro hubiera sido que la gestión de un servicio de tanta trascendencia y de tanta complejidad de gestión como es el de Cercanías funcionara bien. Allí donde usted tiene competencias, sean carreteras, autopistas, puertos, aeropuertos, ferrocarril, la noticia sería que algo está funcionando bien, por desgracia. Le he dicho lo de la marca Ministerio de Fomento en estos momentos y le voy a poner un ejemplo que me parece que es muy significativo porque a nosotros, le puedo asegurar, no solo como usuarios y como ciudadanos sino también desde nuestra posición política, no nos alegra en absoluto. El presidente del partido que es su principal socio de Gobierno aquí y allí, el presidente de Esquerra Republicana de Catalunya, que por cierto es el número dos del Gobierno de la Generalidad, esta semana, en unas declaraciones en un importante diario barcelonés dice literalmente: La gente se pregunta de qué nos sirve España y constata que aquello que no funciona, la Renfe o el aeropuerto, depende de Madrid. Por ese camino —dice— llegaremos antes a la soberanía por el bolsillo que por el corazón. Fíjese usted a qué nivel hemos llegado ya, a qué nivel ha llegado la marca Ministerio de Fomento en estos momentos en Cataluña, a que los independentistas se alegren de ese mal funcionamiento que nos da Madrid.

El pasado 27 de septiembre, en este hemiciclo y en sesión de control, usted explicó que el caos que ya entonces se producía —en septiembre— era debido a las lluvias y muy particularmente —cito literalmente el «Diario de Sesiones»— a que el 13 de septiembre —dijo usted— cayó un rayo que dejó sin tensión el centro de información de Cercanías en la estación de Montcada-

Bifurcación. De acuerdo, señora ministra, pero ha debido ser desde entonces el rayo que no cesa, porque como veremos por la relación de sucesos que desde entonces a ahora se ha producido esto va de mal en peor. Por ejemplo, en los meses siguientes, octubre y noviembre, se produjeron 31 incidentes afectando a 2.931 trenes entre cercanías, regionales y largo recorrido y a 500.000 viajeros; en el mes de enero se produjeron diez incidentes, es decir, uno cada tres días. Y por irnos al pasado mes de febrero —de manera más concreta se lo cito—: el día 2 de febrero, avería en la señal de la estación de Bellvitge; día 5, avería en un tren de la línea C2; día 14, incidencia que afectó a toda la red y a los trenes de largo recorrido; día 16, error informático en la estación de Sants produjo grandes retrasos; día 19, otra avería y, al día siguiente, una parada de dos horas entre Sitges y Gavà afectando a 50.000 usuarios; 23 de febrero, otra avería; 26 de febrero, otro error informático en Sants con graves consecuencias; finalmente, tres incendios en las estaciones de Sant Andreu Comtal, Sants y Castellbisbal. No sigo porque se me iría todo el tiempo en ello. Por cierto, usted ha dicho que con el PAU a partir del 1 de marzo la cosa se ha arreglado y yo le pregunto: ¿Es el Gobierno del PP el responsable de que usted no haya puesto en marcha hasta el 1 de marzo ese PAU que, por lo visto, está funcionando muy bien y que está haciendo que esos problemas se resuelvan? Porque si funciona bien ¿por qué no lo puso en marcha hace un año, por ejemplo? Nos hubiéramos ahorrado todo esto que ha pasado. No sostenga usted una cosa y la contraria.

La cosa es tan grave que para que no diga usted que somos los del PP los que hacemos el catastrofismo habitual, le voy a citar algunas valoraciones que les merece a instituciones y personas que no pertenecen a nuestro ámbito político la situación por la que estamos atravesando. La Entidad Metropolitana del Transporte de Barcelona —la gobierna su partido—, 9 de noviembre, aprueba un acuerdo por el cual reitera a ADIF y a Renfe la necesidad de adoptar las medidas oportunas para evitar las paralizaciones del servicio que están teniendo lugar últimamente y garantizar el correcto funcionamiento de los trenes de cercanías o de cualquier otra línea de tren. Declaración institucional del Ayuntamiento de Barcelona —no es del Partido Popular—, 24 de noviembre, además de adherirse al acuerdo anterior añade que Renfe y en lo que le corresponda ADIF han de garantizar a los usuarios de la red de Cercanías la información sobre los retrasos o incidencias de toda la red y reitera al ayuntamiento la necesidad de aumentar la inversión y de mejorar la gestión de la red de Cercanías de Renfe. Hace tres días, por ejemplo, aunque podría traerle más, la Federación de asociaciones y gremios empresariales del Maresme, capital Mataró, hizo pública la cuantificación de las pérdidas sufridas por las empresas radicadas en Mataró con ocasión de las incidencias en la red de Cercanías de Renfe en los dos primeros meses de este año, 13,5 millones de euros. Y dice más: El funcionamiento puntual de los servicios solo se ha producido en días excep-

cionales. El alcalde de Barcelona ha cifrado en 50.000 vehículos más el aumento del tráfico en la ciudad de Barcelona provocado por las deficiencias de Renfe. Y la última, Mercè Sala —supongo que sabemos de quién estamos hablando—, ex presidenta de Renfe, que no es del Partido Popular, declaraciones del pasado 7 de marzo: Se ha relajado la gestión de Renfe y han desaparecido los índices de calidad que antes se publicaban y, además, han abandonado la compañía, lo que es curioso —sigue diciendo Mercè Sala—, profesionales muy cualificados; lo que más nos preocupaba en mi época era Cercanías y que tuviéramos el mejor equipo. A partir de aquí, usted puede seguir echando las culpas a los gobiernos del Partido Popular, pero atienda lo que le dicen ahora sus socios y sus amigos.

Señorías, creo que está por tanto fuera de discusión que la situación es un caos y que alguien tiene que asumir responsabilidades políticas. Las causas técnicas que explican esta situación ya las sabemos, lo que queremos son respuestas adecuadas. Nadie va a discutir la complejidad técnica de la llegada del AVE a una gran ciudad como Barcelona, pero esta causa no puede justificar ni amparar la cantidad de incidentes ocurridos en las líneas de Cercanías. Usted sabía que el AVE llegaba a Barcelona. Es más, sabía también que desde el año 2001 se conocía el trazado y que la decisión de entrar en la estación de Sants de Barcelona por el mismo corredor que la red de Cercanías fue pactada por el Gobierno de la época del Partido Popular y por la Generalitat de Cataluña. Sí, señora ministra, usted sabe que decir la verdad pero no toda la verdad es una manera de faltar a la verdad. Se ha dejado en el tintero lo que sigue: y con los ayuntamientos de Sant Boi, El Prat, Hospitalet, Cornellà y Barcelona, todos gobernados por ustedes. Desde el año 2001 usted conocía ese trazado. Por tanto, ¿por qué viene usted a invocar aquí ahora que a quién se le ocurre, como ha dicho esta mañana en el Senado también, hacer coincidir ese trazado por el mismo corredor que la red de Cercanías? Se pactó con todas las instituciones que se tenía y se debía pactar, y eso lo conocía usted cuando llegó al ministerio porque se había producido cuatro años antes. La única novedad con la que no se contaba era que quien tuviera que gestionar eso fuera usted como ministra de Fomento. **(Aplausos.)** Lo menos que se puede pedir al Ministerio de Fomento es que sepa planificar, gestionar, coordinar e implementar las medidas necesarias para poder afrontar un proyecto que es evidente que tiene una gran complejidad técnica y que se deriva, entre otras cosas, de la coexistencia en el tiempo de las dos infraestructuras ferroviarias. Ante esa realidad y su manifiesta incapacidad, usted una vez más vuelve al enemigo anterior.

Quiero decir una cosa que me parece especialmente relevante. Usted sabe, señora ministra, que si la situación es de una gran complejidad técnica, para lo cual es evidente que ustedes han demostrado políticamente una absoluta incompetencia de gestión, lo cierto es que cuando a estos proyectos se les añade una fecha política

de culminación siempre se producen dos conclusiones adicionales: se encarecen los proyectos y disminuye la calidad, y eso está pasando en Barcelona, porque ustedes han puesto una fecha política y es que el AVE ha de llegar a Barcelona antes de las próximas elecciones generales. Y le voy a decir una cosa, señora ministra. Yo soy diputado por Barcelona, como otros compañeros que están aquí, y le puedo asegurar que siento una sana envidia de los andaluces que desde el año 1992 disfrutaban del AVE. Estoy deseando poder venir a Madrid en el AVE, se lo puedo asegurar, pero le guste o no le guste el AVE llegó de las manos de un Gobierno del Partido Popular a Cataluña, porque si no me equivoco Lleida es Cataluña. Y le tengo que decir que después de tantos años de esperar el AVE en Cataluña, que llegue cuando técnicamente deba llegar y no cuando políticamente le convenga, porque eso también está en la raíz de los problemas que estamos padeciendo en estos momentos.

Quiero añadir, en relación con los datos que usted ha dicho respecto de la mala herencia recibida, que en los últimos gobiernos del PP, legislatura 2000-2004, se dio un verdadero impulso a la modernización de las Cercanías de Barcelona, tanto en lo que se refiere a las infraestructuras como a su material rodante. Le doy datos. La inversión total en infraestructuras fue de 150,7 millones de euros, tanto en mejora de los sistemas de instalaciones de seguridad y bloqueos como de renovaciones de vía, aparte del mantenimiento normal. Sin embargo, en esta legislatura, en inversión efectuada, no en otras cosas, ustedes llevan tan solo invertidos 52 millones de euros, y si quiere en la réplica se lo concreto. En cuanto al material rodante, en el año 1997 se adquirieron 20 trenes de la serie 447 para Cercanías; en el año 1998 se adquirieron 46 trenes de la serie 447 para Cercanías por un total de 36.000 millones de pesetas —no teníamos todavía el euro—, y el Plan de Infraestructuras del Transporte 2000-2007 contemplaba adquirir 252 trenes más de Cercanías hasta el año 2010 y usted me ha dicho que llevan 41 más. ¿Sabe qué le digo? Que esos trenes los ha adquirido conforme al plan que nosotros hicimos y son de los que está presumiendo. Le añado más. En el año 2000 se compraron 14 trenes Civia, no me dirá que no, y en el año 2003 se compraron 80 más de esta serie que están siendo entregados ahora. Insisto, esos trenes que ha citado usted son los que se adquirieron conforme a nuestra programación, que es de la que usted está presumiendo. Y en cuanto a infraestructuras, las únicas dos actuaciones de su ministerio hasta la fecha fueron adjudicadas —las importantes— por gobiernos del Partido Popular, concretamente febrero de 2002 y febrero de 2004. Una es la integración del ferrocarril en la zona industrial de Cornellà y otra la renovación de la vía y plataforma de la línea Ripoll-Puigcerdà-frontera francesa, con una inversión de 52 millones de euros, como antes le dije. Por otra parte, es significativo que en esta legislatura no haya habido inversiones para el ferrocarril convencional, ni una, y solamente se hayan realizado gastos para mantenimiento, ya que el contrato programa

ADIF-Estado se ha aprobado a comienzos del año 2006.

Por último, señora ministra, más allá de los datos y de las opiniones, que obviamente son libres, lo que está fuera de toda discusión es que las cosas están pasando ahora y no solamente en Cercanías, como le he dicho, sino en el aeropuerto, en el puerto, todo lo que usted gestiona, por desgracia, hasta el punto de que el señor Carod Rovira como independentista dice que le va muy bien porque eso es lo que nos hace Madrid, ese es el servicio que nos presta Madrid.

Concluyo, señora presidenta, señorías, señora ministra, posiblemente otros grupos invocarán legítimamente que para resolver esto lo que han de hacer es poner en marcha el mecanismo previsto en el nuevo Estatuto de Autonomía de Cataluña, el artículo 169. A eso ya ha respondido el abogado general del Estado. Por tanto, que diga el Gobierno lo que opina al respecto. Yo sí quiero decir que en este caso no basta cambiar de manos para pasar a ser competentes. La Administración actual de la Generalitat con el caso del Carmelo, por ejemplo, ya nos demostró hasta qué punto la competencia material no significa competencia real para ejercer lo que hay que ejercer. Por tanto, en este caso le pido, señora ministra, que empiece a actuar siendo consciente de que está prestando un muy mal servicio a los usuarios, a los ciudadanos barceloneses y catalanes en general, pues el Ministerio de Fomento es sinónimo de mala gestión en estos momentos en Cataluña y eso está dejando en muy mal lugar al Ministerio de Fomento, a su Gobierno y especialmente a lo que ustedes como Gobierno representan que, como ha dicho el señor Carod, es España en Cataluña.

Muchas gracias. (Aplausos.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): A usted, señor Fernández Díaz, muchas gracias.

Continuamos con el turno del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y tomará la palabra en su nombre el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señora presidenta, señora ministra de Fomento, señorías, no es la primera ocasión en que el Pleno de la Cámara debate sobre el pésimo servicio de los trenes de Cercanías en Cataluña; no es la primera ocasión. Desde el año 2004 —cuando se inició la presente legislatura— nuestro grupo parlamentario ha venido planteando preguntas, interpelaciones, mociones, propuestas de resolución en los debates de política general, porque es un tema que nos ha preocupado desde siempre, y lo sabe la señora ministra. Tan es así que el 19 de octubre del año 2005, en un debate con usted en el Pleno de la Cámara a partir de una interpelación de nuestro grupo parlamentario centrada en los problemas de Cercanías en Cataluña, usted hacía un diagnóstico de su propósito y nos decía: Estamos trabajando para conseguir la mejora de la regularidad del servicio, el incremento de la puntualidad y

una reducción de las afecciones de la alta velocidad. Si este era su propósito el fracaso ha sido absoluto. Ese era un propósito que ya nos explicitaba aquí en el año 2005, señora ministra. Aquí ha habido una mala gestión de su ministerio y sobre todo ha habido una mala gestión que ha repercutido de manera muy negativa en el conjunto de los usuarios de los trenes de Cercanías en Cataluña. No es esta una reivindicación que traiga aquí *Convergència i Unió*. Tenemos el conjunto de la sociedad civil catalana detrás, desde la Plataforma para la promoción del transporte público, la PTP, que lo ha venido diciendo de manera reiterada, hasta los sindicatos, las organizaciones de consumidores, todos los usuarios que llegan a rebelarse, incluso dándose situaciones finales de cierta plasmación de un cansancio, de un hartazgo. Todos esos usuarios no están equivocados, toda la sociedad civil catalana cuando denuncia el mal servicio no está equivocada y en todos hay un diagnóstico común: ha habido una mala gestión de su ministerio. Usted hoy aquí por primera vez ha pedido excusas y disculpas. Se lo agradecemos, señora ministra, pero las excusas y las disculpas no son suficientes, deben asumirse responsabilidades políticas en su ministerio. Pedimos responsabilidades políticas por esta mala gestión; se las pedimos a su ministerio. Defina cuál debe ser ese grado de responsabilidad política porque si no se dirigirá hacia usted.

Decía que desde *Convergència i Unió* han sido reiteradas las iniciativas parlamentarias sobre el problema de las Cercanías en Cataluña. El pasado 28 de febrero el portavoz de mi grupo parlamentario, el señor Duran i Lleida, formuló una pregunta al presidente del Gobierno sobre este aspecto en la que le decía que debían asumirse responsabilidades desde su Gobierno. Pues bien, *Convergència i Unió* las sigue exigiendo. Asuman pues esas responsabilidades políticas. Asuma, señora ministra, que ustedes han errado en el diagnóstico de manera clara y contundente. Quiero recordar un aspecto que está recogido en el «Diario de Sesiones» a raíz también de otra pregunta de nuestro grupo parlamentario. Le preguntaba el portavoz que le está hablando el pasado 27 de septiembre, hace casi seis meses, por el caos que se estaba viviendo en los servicios de Cercanías y usted me decía: Señor Jané, no es riguroso decir que el funcionamiento de los servicios de Cercanías en Cataluña es caótico. ¿No es riguroso decir que es caótico? ¿Lo diría hoy otra vez? No lo estamos diciendo en el debate de hoy sino que lo dijimos hace seis meses y usted manifestaba: El ferrocarril de Cercanías en Cataluña da un servicio bueno pero mejorable. ¿Bueno, señora ministra? Hoy la situación se ha hecho insostenible. Es verdad que se anuncian planes y nuevas medidas, quizá por aquello de la acción-reacción, señora ministra. Ustedes están reconociendo que en octubre el número de incidencias era de 820 y que ahora han bajado a 177. ¿Por qué ha habido esa reacción? ¿Han necesitado esa reacción para llegar a la acción? Señora ministra, tenemos que hacer un análisis global y un análisis sereno. ¿Y sabe qué le

pide *Convergència i Unió*, señora ministra? Que abandone la política del retrovisor. Están obsesionados, van a coger torticolis porque todo el rato están mirando hacia atrás. Llevan tres años gobernando aquí y en Cataluña y no queremos más política del retrovisor, sino que se asuman responsabilidades, diagnósticos y medidas en positivo y a favor de los usuarios en Cataluña. Señora ministra, le pedimos esa mayor implicación, esa asunción de responsabilidades y esas medidas en positivo, porque no es baladí empezar ahora a repasar los retrasos, las aglomeraciones, los déficits en la frecuencia de paso de los trenes, las averías continuadas, el deficiente estado de muchos trenes, la falta de información a los usuarios o la falta de atención a los ciudadanos. Incluso los propios usuarios han comprobado que las medidas que se han adoptado para mejorar esa información son claramente insuficientes y poco competitivas para un servicio como el que se merecen. Señora ministra, esto tiene unas consecuencias clarísimas en el día a día de la vida de muchos ciudadanos, pues de alguna manera con ese mal servicio se está provocando el abandono del transporte público y estamos fomentando más transporte privado, más atascos en nuestras carreteras y más problemas de seguridad vial —conoce la preocupación que tengo en este ámbito—, señora ministra. Hay un conjunto de medidas que abarcan las pérdidas laborales de horas de trabajo, la angustia de muchos ciudadanos que simplemente acaban por abandonar la alternativa de tener un servicio de Cercanías competitivo. Usted decía ahora que el problema viene de que en el año 2001 se adoptó la decisión de que el trazado de la alta velocidad a su llegada a Barcelona fuera por la ruta de Cercanías, una decisión —decía usted— adoptada por *Convergència i Unió* cuando gobernaba en la Generalitat y por el Grupo Popular cuando gobernaba a nivel de Estado. Es cierto que se tomó esa decisión en el año 2001. Está aquí Pere Macias, que entonces era conseller de Política Territorial del Gobierno de la Generalitat, y él mejor que nadie conoce la absoluta complicidad de todos los alcaldes, algunos de ellos están compartiendo Gobierno en Barcelona con usted, el señor Clos o el señor Corbacho, que claramente pedían que fuera esa la opción elegida. Cuando el Gobierno, en aquel momento del Partido Popular, pretendía que el AVE entrara por Cornellà se dijo: No, busquemos la ruta de Cercanías y aproximemos la alta velocidad al aeropuerto de El Prat. Era también una decisión estratégica de futuro para Cataluña y, por tanto, se realizó esa opción con el consenso de todos. No vayamos ahora con excusas de mal pagador y digamos: La culpa de esto es de los que vinieron, que no adoptaron en aquel momento las decisiones. No es verdad. Esas decisiones tuvieron un amplio consenso. Fueron unas decisiones acertadas en el sentido de que el peaje territorial que se paga, cuando hay una coincidencia en paralelo de dos líneas, es menor que si hiciéramos una nueva línea muy disociada de la red ferroviaria ya existente. Pero sabiendo que existe esa decisión, sabiendo que ustedes llegan al Gobierno en el año 2004 y desde

ese año le estamos planteando, no únicamente nuestro grupo sino diversos grupos parlamentarios de la Cámara, y proponiendo iniciativas parlamentarias, ha habido una reacción tardía y en muchas ocasiones distante. ¿Sabe qué pasa, señora ministra? Usted en septiembre nos decía: No hay caos, el servicio es bueno. Eso se dice a distancia, señora ministra, se gestiona a distancia. Este es también un problema claro en los servicios de Cercanías. No podemos tomar las decisiones desde Madrid, a 600 kilómetros; no puede ser.

Le reclamamos el cumplimiento del Estatut, el traspaso de los servicios de Cercanías con las dotaciones presupuestarias necesarias para llevar a cabo las inversiones previstas. Ese traspaso no puede demorarse más. El señor Fernández Díaz aludía a que ya se reinterpretará el Estatuto en este aspecto. Solo puedo decir que el Partido Popular votó a favor, tanto en el Senado como en el Congreso, de que se acelerara este traspaso de los servicios de Cercanías. Tenemos ya una resolución aprobada en el Congreso, una resolución aprobada en el Senado, en la que se insta al cumplimiento inmediato de ese traspaso. También le pediríamos que nos diga, señora ministra, cuáles son las previsiones. ¿Dónde está ese traspaso en la agenda? ¿Cuándo creen que se va a producir? Ese traspaso es urgente y tiene que venir —repito— con los medios y las previsiones económicas necesarias para llevarlo a cabo; ese traspaso es absolutamente necesario. En el año 2005 ustedes elaboraron el plan para la planificación de la red ferroviaria de Cercanías en Barcelona. Qué lejos queda ya ese plan, señora ministra; qué poco se ha cumplido ese plan. En ese plan había aspectos claramente insuficientes porque no se incluía la realización de una línea orbital, que es defendida por los partidos y por todas las instituciones en Cataluña. Esa línea orbital también se olvidaba. Qué lejos queda, señora ministra, lo que debe ser una previsión que dé a Cataluña el nivel de inversiones que necesita. Cataluña está creciendo en población; ha llegado a siete millones de habitantes —ha aumentado en un millón el número de habitantes en los últimos años— y tiene una demanda creciente en servicios de Cercanías. Necesitamos mayores inversiones que hemos venido reclamando. Se aprueban enmiendas en los presupuestos con más inversión que después no se cumple, incluso en aspectos que pueden ser significativos. Por ejemplo, pedimos y aprobamos en los Presupuestos Generales del Estado una nueva estación en Premià de Mar (está aquí el diputado Sánchez i Llibre, que año tras año ha luchado por ello) que después no se cumple. Como no se cumplió esa previsión hubo una especie de reacción ciudadana en Martorell. ¿Sabe usted, señora ministra, que hacía ya dos años que nuestro grupo parlamentario había aprobado en esta Cámara la remodelación de la estación de Martorell? Por tanto, el déficit y los incumplimientos son constantes, como lo es también la sensación ciudadana de que no hay compensaciones suficientes. Nosotros le planteamos un sistema de compensaciones a los usuarios afectados. Deben notar el gesto, deben notar

que del diagnóstico de las deficiencias se deriva una compensación económica. Le pedimos, por ejemplo, bonificaciones a aquellos usuarios habituales cuando compren el bono y que se pueda recuperar con agilidad el precio del billete cuando el servicio no ha sido el que debía ser. La sociedad civil catalana está haciendo una reclamación que entendemos del todo justificada, como también entendemos del todo justificada la intervención de doña Mercè Sala. Doña Mercè Sala, que no es de *Convergència i Unió*, se lo aseguro, que ha tenido responsabilidades ejecutivas en los gobiernos socialistas, que ha sido directora de Renfe, que vive en Cataluña y que conoce bien la situación, nos decía que hay un fetichismo de las inversiones. Nos decía también: Paremos el fetichismo de las inversiones. El problema no son las inversiones, el problema es la gestión. Se ha gestionado mal. Nos decía Mercè Sala en un debate reciente que uno de los problemas era que el cerebro de Renfe estaba en Madrid y se abandonaba Barcelona y pedía de manera clara un cambio de chip, pedía una mayor involucración, pedía el traspaso, un traspaso que *Convergència i Unió* entiende que debe llegar ya.

Señora ministra, este no es un problema que haya explotado en el año 2007, pero a veces da la sensación de que el Gobierno empieza a notar ahora que este es un tema candente para la sociedad catalana en su conjunto. Le pedimos, señora ministra, soluciones y planes, pero planes que se cumplan, no planes de buenas intenciones que queden en el «Diario de Sesiones», mientras el día a día posterior a los mismos lleva a los usuarios a tener retrasos en los servicios, mala puntualidad, averías constantes y sobre todo la sensación de dejación de un servicio público que es trascendental y que merecía un debate en el Pleno de la Cámara, pero que merece sobre todo, señora ministra, que se pongan las pilas, que actúen y que podamos encontrar dentro de un tiempo concreciones mayores de las que hoy hemos podido encontrar en su Gobierno.

Muchas gracias. (Aplausos.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Muchas gracias, señor Jané.

Continuamos el debate con el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana y será el señor Tardà quien en su nombre tome la palabra.

El señor **TARDÀ I COMA**: Gracias, señora presidenta.

Gracias, señora ministra, por estar aquí, pero debo recordarle que si está presente en esta Cámara es porque dos grupos parlamentarios, los compañeros de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y Esquerra Republicana de Catalunya así lo han reclamado, exigido y reivindicado. Que se sepa.

Señora ministra, hoy estamos aquí, hemos llegado hasta este punto porque los distintos gobiernos españoles, el suyo también, han acabado tratando a los ciudadanos usuarios de Renfe como si de un rebaño de

borregos se tratara. Esta es la vergüenza que colgará en su currículum. Voy a explicarme. Desde los años noventa, Cercanías Barcelona ha pasado de 64 a 115 millones de viajeros prácticamente con la misma infraestructura, una infraestructura que se ha ido precarizando y degradando con el paso de los años. Ante la crisis de Cercanías nos encontramos con unas deficiencias estructurales, consecuencia de años de marginación inversora por parte del Partido Popular hacia Cataluña en general y hacia la red de Cercanías en particular. El diagnóstico de que la red de Cercanías de Barcelona requería inversiones en infraestructuras, sufría colapsos y necesitaba mejores equipos no es en absoluto nuevo. Dicho esto, nuestro cuestionamiento respecto a sus funciones como ministra de Fomento y concretamente respecto a su actitud y competencia sobre las Cercanías de Barcelona va a fundamentarse en hechos posteriores a la primavera de 2004, porque damos por hecho que heredó una infraestructura precaria. Septiembre de 2004, Presupuestos Generales del Estado para el año 2005. Señora ministra, ¿cuál fue su atención especial para una red de Cercanías y Regionales en un estado lamentable, precario y mal atendido como la de Cataluña? Usted nos dirá que las inversiones en Cercanías en toda España aumentaron un 52 por ciento, pero permítame recordarle cómo fue la negociación de los presupuestos. En el proyecto de presupuestos para 2005, por parte de la Dirección General de Ferrocarriles, había 7 millones de euros para Cercanías de Barcelona. Señora ministra, les tuvimos que recordar que el tema merecía más atención. La Dirección General de Ferrocarriles no podía pasar página como pretendía con solo 7 millones de euros para las Cercanías de Barcelona. Recordará que se pactó un incremento de hasta 20 millones. Al final nos dieron la razón, un poquito solo, para contentarnos. Luego veremos —de esto no hace muchos días— que en su plan de choque reconocen que es necesaria una inversión extraordinaria para mejorar la señalización y las catenarias de buena parte de la red. Pero entonces, en septiembre de 2004, de entrada, ni urgencia, ni plan de choque, ni voluntad de invertir lo que era necesario. Era evidente que la inversión era insuficiente, pero usted ha tardado dos años en reconocerlo. No fue hasta el 15 de noviembre de 2006, cuando algunos diarios se hacían eco de que usted entonces el mea culpa al respecto.

Durante la negociación de los primeros presupuestos constatamos tristemente la dificultad de aumentar significativamente la inversión, dada la ausencia total de proyectos de nueva infraestructuras, aunque insistimos en que en esta cuestión no se la puede responsabilizar. ¿Recuerda lo difícil que fue hacerles entender que había decenas de proyectos informativos y estudios de viabilidad para mejorar la red que debían desencadenarse de forma urgente? Nos referimos al cinturón orbital ferroviario, a la lanzadera de pasajeros para la Seat, al desdoblamiento de Arenys-Planas, al proyecto de interiorizar la línea del Maresme, a la nueva línea Cornellà-Castelldefels, a la nueva lanzadera al aero-

puerto, al desdoblamiento Barcelona-Vic, a mejoras en estaciones y pasos a nivel, a mejoras de accesibilidad y a nuevos intercambiadores.

Señora ministra, no cabe duda de que ya entonces empezó mal usted, porque en lugar de percibir un interés rotundo por resucitar las Cercanías de Barcelona, nos tocó empezar convenciéndola de que el problema era serio y de que hacían falta más recursos y más interés para desarrollar nuevos proyectos. Nos tocó recordar que faltaba presupuesto para los pasos de peatones de las estaciones de Vilanova i la Geltrú, Vilassar de Mar, Mollet, Masnou o Papiol, estaciones con constatados problemas, estaciones que según nos constaba ya entonces incluso disponían de proyecto. Desde 2004 venimos recordando que había que hacer remodelación de las estaciones de Llaveneres, La Llagosta, Montgat Nord, Castellbisbal, Montcada i Reixac, Mullat Santa Rosa, Gavà, Canovelles, Parets del Vallès, Cornellà, Martorell, Sabadell, etcétera. Todas ellas también con proyectos avanzados. La gota que colmó el vaso se produjo el 4 de septiembre del año pasado: una avería en la estación de Bellvitge afectó a las entradas de trenes a Sants durante una hora. Días después se averió una catenaria en el corredor del Mediterráneo. A partir de aquel día se desencadenó una sucesión consecutiva de averías que durante días no dejan de suponer retrasos y molestias a la población. Durante enero y febrero del presente año se han producido dieciséis averías en la red de Cercanías de Barcelona: trenes averiados, averías en el sistema de señalización, problemas de suministro eléctrico, averías en sistemas informáticos, averías en las catenarias... Y todo esto ni mucho menos se localiza en un lugar concreto. Estamos hablando de sucesos acaecidos en el Prat, la estación de Sants, en el túnel del Paseo de Gracia, en Sant Andreu, en Bellvitge, en Martorell, en Castellbisbal, en Gavà, en Sitges, etcétera.

Señora ministra, en el mes de enero hubo seis averías en diecisiete días. ¿Sabe qué quiere decir esto? Que los usuarios de Cercanías han tenido retrasos y perjuicios importantes un día sí y otro no. El 23 de enero hay retrasos en 130 trenes durante once horas, que afectan a 200.000 personas, y se mantienen las quejas por falta de información, por informaciones falsas, por ausencia de medios alternativos de transporte. Un mes más tarde volvemos a las afecciones a 200.000 usuarios debido, según se dijo, a un estado precario de la catenaria entre Castelldefels y Garraf. En este caso los sindicatos llegaron a calcular el perjuicio económico para los usuarios de los trenes en pérdidas de 630.000 euros en un día para los usuarios; 10,6 euros de media por persona. Pimec también ha hecho sus cálculos y cuantifica cada día de retraso en Cercanías de Barcelona en 1,36 millones de euros a las empresas. Es decir, impactos económicos diarios de 2 millones de euros permanentes y reiterados. La propia Generalitat de Cataluña calificó de insuficiente el plan de choque propuesto hasta entonces. El conseller de Obras Públicas denunció una falta de respuesta inme-

diata, y ante esto la empresa niega la necesidad de medidas adicionales.

Las constantes incidencias obligan a que el 24 de febrero la vicepresidenta del Gobierno venga a Cataluña y pida perdón públicamente ante el caos, anunciando más recursos para el plan de choque —por cierto, a diferencia de lo que venía diciendo la compañía días atrás— y recuerda que están comprometidos 1.850 millones de euros en Cercanías en Cataluña. Al día siguiente, el 24 de febrero, dos averías en la estación de Sants causan retrasos en todas las líneas. Viene el presidente del Gobierno y dice que el servicio de Cercanías no es satisfactorio. Señora ministra, yo, que solo soy profesor de secundaria, pero durante muchos años, sé que eufemísticamente lo que lo que está diciendo el señor Zapatero es lo mismo que decir que usted está absolutamente suspendida. Usted ya ha demostrado lo que quiere, lo que sabe y lo que puede hacer, y no cabe duda de que en este ámbito su labor ha sido insuficiente. Suspendida. Si nada más empezar hubiera destinado la inversión que necesitaba Cercanías de Barcelona; si hubiera desencadenado los proyectos necesarios sin esperar dos años; si ante las primeras quejas por servicio deficiente en vez de hacer oídos sordos hubiera implementado el necesario plan de choque, que se ha mostrado cada día más insuficiente; si las mejoras en señalización y catenaria se hubiesen hecho desde el principio y no a golpe de visita de alto cargo del Estado, entonces creeríamos que usted ha hecho lo posible y que la situación hubiera superado a cualquiera, pero, discúlpeme, señora ministra, este no ha sido el caso. Pedimos justificadamente su dimisión por incompetencia política y falta de compromiso en la gestión de Cercanías en Cataluña. Por cierto, si tal como nos acaba de decir usted hace unos instantes en 2004 ya preveía incidencias, ¿dónde estaba la previsión con informadores, con altavoces, con autocares? Solamente se hizo a última hora, de forma improvisada y verdaderamente muy mal. Señoría, según el secretario de Movilidad de la Generalitat de Cataluña hace dos semanas que usted por fin se ha dado cuenta de la gravedad de la situación. Demasiado tarde. El propio presidente de la Generalitat de Cataluña, José Montilla, ha calificado la situación de Cercanías como de límite. Luego, ¿qué más necesita usted oír para sentirse responsable de este caos? ¿Qué más le tenemos que poner encima de la mesa para que asuma su responsabilidad?

Después de la enésima crisis aparece una inversión urgente de 100 millones de euros, en la que se dispone: 14 millones de euros para mejoras urgentes en las catenarias de diversos tramos —¿es que las catenarias son diferentes ahora que en 2004?— y 66 millones para el intercambiador de Sagrera-Meridiana. Señora ministra, le recordamos que hace unos meses, en la negociación de presupuestos, su Gobierno se negó a aprobar una enmienda de Esquerra para el mismo proyecto. Consulte la enmienda 612 al proyecto de Ley de Presupuestos: 10 millones para el intercambiador de Martorell. Señora ministra, consulte la enmienda 609,

que también rechazaron: 8 millones para el intercambiador de Sabadell con la línea de ferrocarril de la Generalitat de Cataluña. Consulte la enmienda 607, que también rechazaron.

Señora ministra, no se lo vamos a decir más veces. Usted, hasta hace poco, ha minimizado claramente la necesidad de inversiones, ha escurrido toda inversión que no sea la alta velocidad y a día de hoy, a nuestro entender, los compromisos respecto a Cercanías siguen siendo volátiles y escurridizos. Y van aflorando nuevas cuestiones como, por ejemplo, las denuncias de los sindicatos de que en estos doce últimos años han recortado el personal de mantenimiento en un 50 por ciento. No estamos satisfechos de que reiteradamente se hayan diluido algunas medidas o de que se hayan llevado a cabo con una intensidad inferior a la deseada. Estamos pidiendo su dimisión porque encontramos inaceptable la ejecución de su responsabilidad respecto de todos estos proyectos de los que estamos hablando, que tienen una repercusión vital en la red de Cercanías y en el fomento y desarrollo ferroviario. A los parlamentarios nos toca legislar y legislamos, al Gobierno le toca ejecutar y no ejecuta. Ahora nos toca pedir responsabilidades y a usted le toca asumirlas.

Es verdad que las obras del AVE son un factor de riesgo en las averías. Algunas declaraciones incluso nos proponían que debíamos asumir retrasos hasta que no se acaben las obras. Por cierto, de las dieciocho averías de Cercanías en el presente año tan solo dos son debidas a las obras del AVE, según el informe de Renfe Operadora, con lo cual esto, sinceramente, no cuadra. Además, con toda desfachatez, hablan de las lluvias. ¿Las lluvias del pasado mes de septiembre también son un factor de riesgo al que nos tenemos que acostumbrar en Cercanías de Barcelona? ¿Cada vez que llueva con cierta intensidad tendremos que asumir caídas de catenarias, movimientos de vías y de balastro? Un estudio revela que las obras del AVE tienen una repercusión del 13,5 por ciento; el 60 por ciento de las averías son atribuibles al déficit inversor.

Nuestro grupo, señora ministra, ha solicitado su comparecencia para reclamarle responsabilidades pero, como todos ustedes saben, también hemos reclamado —y no me he cansado de decirlo desde que he subido a esta tribuna— públicamente su dimisión. La solicitud de su dimisión responde a todo lo expuesto y también a otras cuestiones estratégicas que están relacionadas —y aprovecho la ocasión para decirlo—, como el aeropuerto —usted nos tiene secuestrado un elemento fundamental de la dinamización de nuestra economía y nuestro territorio— o su visión de la España radial. Por cierto, ¿cómo empiezan las diapositivas de las conferencias de Renfe Operadora para exponer las virtudes de las nuevas líneas? Con una diapositiva en la que aparece un mapa de España —cómo no— y un reloj que dice: España a dos horas y media. De hecho, se habla de la línea a Sevilla y la línea a Barcelona, y no hace falta decir más. También está su falta de respeto a los poderes locales.

Señora ministra, mientras desde una parte de la Administración no dejamos de constatar la importancia de los poderes locales y de la democracia municipal, ustedes han actuado en el tren de alta velocidad con prepotencia y frivolidad. Las entidades locales se han sentido desatendidas, desautorizadas, menospreciadas y en algunos casos humilladas, y si no, pregunte a los alcaldes de las comarcas de Gerona sobre las obras de construcción de la infraestructura del tren de alta velocidad.

Señora ministra, espero que en el turno de réplica tenga ocasión de plantearle los tres aspectos concretos que nuestro grupo parlamentario quiere sacar como conclusión de esta comparecencia, entendiendo eso sí que, desde el punto de vista procedimental, este es un debate en el que no hay resoluciones, pero no vamos a renunciar a plantear algunas conclusiones que, repito, vamos a llevar al presidente del Gobierno, al que hoy mismo nuestro grupo parlamentario ha solicitado una entrevista.

Muchas gracias. (Aplausos.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Gracias, señor Tardà.

Continuamos con el turno del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. El señor Herrera será su portavoz en esta comparecencia.

El señor **HERRERA TORRES**: Gracias, señora presidenta.

Señora ministra, usted no está aquí por casualidad, está aquí porque algo no va bien, porque algo va muy mal, y eso que va muy mal son las Cercanías en Barcelona. Y tiene razón usted, el problema es histórico, un déficit histórico de inversión; pero a ese déficit histórico de inversión se le suma falta de previsión, falta de preocupación y falta de proyectos por su parte, por parte de su Gobierno. En lo que llevamos de año, 22 incidentes; dos dependientes del AVE. ¿Usted qué cree? ¿Que es una situación buena, como ha dicho en otras ocasiones, o es una situación de cataclismo que las Cercanías o que los Regionales hoy supongan más de 3.000 trenes retrasados o suprimidos y más de medio millón de afectados? Yo creo que lo segundo, señora ministra; es una situación de cataclismo. Y el drama es que eso afecta y afecta mucho. Pero, señora ministra, ¿sabe a quién afecta? Afecta normalmente a una persona que tiene nombre y apellidos, normalmente a una mujer, normalmente a una persona joven, normalmente al mileurista; a aquella que tiene que llamar al canguro porque el retraso del tren no le permite ir a buscar a sus hijos; a aquella que le descuentan el salario; a aquella que, después de perder el tren, tiene que perder una hora para que le den un justificante. ¿Y cuál es la novedad? Que ahora no lo decimos la gente de Iniciativa Verds, de Izquierda Unida, la gente de Comisiones o la gente de la PTP. Ahora lo dice todo el mundo. Lo dice la patronal, lo dice el Síndic de Grueges, lo dicen los ayuntamientos, lo dice la Generalitat... Lo dice todo el mundo. El problema es histórico,

el problema es la falta de inversión y la falta de previsión, porque, si no, ¿cómo explicar que las lluvias afecten tanto a Cercanías y a Ferrocarriles de la Generalitat, y a Metro y tranvías apenas les afecte en los pasados meses de septiembre y octubre? Las pérdidas son millonarias. Comisiones Obreras valoraba que las pérdidas ascienden a 20 millones de euros y Pimec ha dado cifras similares. ¿Usted sabe que cada día que hay una incidencia en Barcelona entran más de 36.000 vehículos porque la gente no puede llegar en tren?

El problema es que su falta de previsión, su falta de preocupación, su falta de inversión no es propia ni de un Gobierno sostenible ni de un Gobierno feminista, porque afecta a las mujeres, ni mucho menos de un Gobierno progresista. El problema es que este es un drama cotidiano que ha pasado, que está pasando y que lamentablemente va a continuar pasando. ¿Sabe qué me preocupa, señora ministra? Que usted ha acabado diciendo que van a continuar con la misma línea. El problema es que no pueden continuar con la misma línea. Lo que le exigimos es una reorientación de su política y un tono y una preocupación que sea distinta, que sea claramente distinta. El problema está en que si usted dice que lo que van a hacer es continuar con su política, quizá usted no tenga que liderarlo. Porque si su política nos ha traído esto, quizá lo que tengamos que hacer es cambiar de política, incluso cambiar de ministra. Usted sabe que se asumieron responsabilidades por parte del señor Manau en otoño, pero lo cierto es que la política ha sido claramente continuista, y ese es el problema. Usted sabe también que los problemas de la llegada del AVE afectan a un 20 por ciento, como mucho, de los incidentes, pero la realidad es lo que nosotros le estamos planteando.

Voy a entrar en el detalle. ¿Por qué decimos que hay falta de previsión? Porque nada más iniciarse la legislatura, señora ministra, nuestro grupo parlamentario le exigió un plan de choque, medidas concretas para una red que había estaba olvidada durante más de ocho años. El 22 de junio de 2005 se aprobaba en el Congreso una proposición no de ley nuestra que decía que, en el plazo máximo de tres meses, el Gobierno presente un plan de Renfe que incluya un paquete de actuaciones urgentes para conseguir paliar el colapso que en las horas punta sufre el servicio de Cercanías. ¿Sabe qué hicieron ustedes? En el verano de 2005 encargaron un proyecto para un plan de choque en Cercanías que lo tendrían que presentar —¿sabe en cuánto tiempo?— en dos años. Esto en el verano de 2005, a instancia nuestra, y ustedes encargan un proyecto para que en dos años les digan qué tienen que hacer ustedes en Cercanías, cuando ya les decíamos que con la entrada del AVE íbamos a tener un problema de colapso. Esa es su primera responsabilidad: falta absoluta de previsión. ¿Y cuándo se han puesto a trabajar? Cuando el problema les ha explotado en las manos, porque si no, ¿cómo se explica que mi grupo parlamentario le plantease la necesidad de un plan de choque y ustedes simplemente encargaran un proyecto de un millón de euros para ver qué nos dicen de aquí a

dos años, sabiendo que la situación se iba a colapsar? Esa falta de previsión deriva de esa falta de preocupación y de sensibilidad. Usted dice que se preocupa mucho de Cercanías. ¿Sabe que en los últimos Presupuestos Generales del Estado, cuando compareció, no habló ni un segundo de Cercanías? ¿Cómo explica usted que si se preocupan tanto de las Cercanías, el pasado 21 de febrero coincidiese una avería en el AVE que afectaba a 17.000 pasajeros con una avería que afectaba en Cercanías en Barcelona a 60.000 usuarios y que al día siguiente ustedes anunciaran una compensación de 700.000 euros para los pasajeros del AVE y callaran en torno a lo que les pasaba a los pasajeros de Cercanías? Ese es el problema: Falta de preocupación y de sensibilidad. ¿Cuál es la traducción de todo eso? Falta de proyectos. Señora ministra, no ha dado ni ha explicado un solo proyecto, y después de tres años los proyectos los podrían tener. En Barcelona —usted dice— tenemos un problema de colapso por los túneles de Paseo de Gracia y de Plaza Cataluña. En Plaza Cataluña puede pasar un tren cada tres minutos y medio; en Paseo de Gracia, cada cinco. ¿Sabe cuál es la realidad, señora ministra? Que en Ferrocarriles de la Generalitat pueden pasar cada dos. Ustedes, en la línea de Móstoles, hace años, instalaron un sistema, que es el LZB, que permite que pueda pasar un tren con mucha más frecuencia. La pregunta es: ¿Por qué ustedes a principios de legislatura no encargaron un sistema ERTMS que permitiese una mayor frecuencia? ¿Sabe por qué no lo hicieron? Porque no les preocupaba. Si lo hubiesen encargado, hoy tendríamos frecuencias razonables, pero a principios de legislatura una portavoz socialista me dijo que en Barcelona no había problemas de Cercanías. Ese es el problema, que no tenían sensibilidad. Segundo ejemplo: Línea del Maresme. Cada año 34 ó 35 millones de pasajeros. Tiene en hora punta una ocupación del cien por cien. ¿Sabe que ustedes no tienen ningún proyecto para conseguir que haya doble piso ni más frecuencia? Ni un solo proyecto. Tercer ejemplo. Usted dice: Todos los trenes pasan por Barcelona, por Paseo de Gracia. Hay una línea que podría desencallar eso, Papiol Mollet, aprobada desde hace años. El Papiol Mollet no está cerrado, están hablando ahora de la información pública. Eso sí, en seis meses van a conseguir que el AVE pase por El Prat trabajando siete días a la semana 24 horas al día. Esa es su sensibilidad, la obra faraónica del AVE y su despreocupación absoluta por el tren de la mayoría. Cuarto ejemplo: Línea Barcelona-Puigcerdà. ¿Sabe que no tiene ningún proyecto para desdoblarse la línea? ¿Sabe de qué me hablaba usted en la interpelación que nosotros le hicimos el pasado otoño? De que iban a cambiar la catenaria. Pero si no estamos hablando de cambiar la catenaria, sino de desdoblarse la línea, y eso no tiene nada que ver con la incidencia en la obra del AVE. Lo podríamos tener ya. Quinto ejemplo: Línea Portbou-Figuerras-Barcelona. Hemos pasado de veinticuatro trenes a once. Y le podría continuar hablando y hablando de proyectos y proyectos, de enmiendas presentadas por nuestro grupo que no

fueron aprobadas y de proyectos que era normal que no los tuviesen el primer año, pero hoy continúan sin tenerlos.

La consecuencia de la falta de previsión, de preocupación y de sensibilidad supone problemas precisamente en materia de inversión. Tiene usted razón: hay un problema histórico. Inversiones de los gobiernos del Partido Popular: 97 por ciento de inversión en el AVE, 3 por ciento de inversión en Cercanías. Es un problema de sensibilidad de los gobiernos del Partido Popular. Tiene usted razón. ¿En qué hemos cambiado ahora? Hemos cambiado algo, porque hemos introducido enmiendas en presupuestos, claro que sí: 3,6 y 3,7 de inversiones en Cercanías y 96 por ciento de inversiones en el AVE. ¿Sabe cuál es el porcentaje de usuarios de Cercanías y del AVE? El 2 por ciento de usuarios del AVE y el 98 por ciento de usuarios de Cercanías. El mundo al revés. Y el problema es que su preocupación es por la gran infraestructura del Partido Popular, de quien le dio apoyo, pero lamentablemente también de ustedes. Lo cierto es que no hemos cambiado ese discurso hegemónico y hoy ustedes presumen de que el AVE va a llegar en 2007, pero se han despreocupado absolutamente del pasajero que utiliza el tren de la mayoría, el tren de Cercanías.

En los últimos siete años, el Gobierno del Partido Popular pero también su Gobierno, el Ministerio de Fomento en Cercanías no ha llegado a una inversión de un euro al año por pasajero transportado. ¿Sabe cuánto hemos invertido en pasajeros del AVE? Ciento sesenta y seis euros al año por pasajero del AVE. Es un problema, señora ministra, de sensibilidad y de opción. Por eso, nosotros decimos que tiene que cambiar la orientación y que no nos vale con que vamos a continuar con las mismas políticas.

A la falta de previsión, a la falta de preocupación, a la falta de sensibilidad de gobiernos anteriores, pero también del suyo, se añade otro elemento, que es la falta de mantenimiento. Ustedes ahora están muy preocupados en el mantenimiento de la red, y yo lo celebro. Pero, según las diferentes centrales sindicales, los recursos humanos de Renfe Operadora en la reposición del expediente de regulación de empleo no llega a cubrir ni el 40 por ciento. Le voy a poner algunos ejemplos. El personal de Renfe de los talleres de Sant Andreu Comtal, Vilanova y Can Tunis ha pasado de 650 trabajadores en el año 1996 —compárelo con la cifra que usted nos ha dado— a 310 este año. Esa es la diferencia que tenemos. Hemos tenido una gestión pésima del Gobierno Popular, pero lo cierto es que lo que ustedes nos proponen está muy lejos de lo que se necesita. Había 12 personas asignadas a mantenimiento en el tramo Masanet Montcada y ahora solo quedan cinco. Hoy, para cubrir el mantenimiento de la línea del Maresme solo hay cinco personas asignadas, y cuatro para el tramo de Vic a Montcada. Para los próximos cuatro años había previstas 58 prejubilaciones y no estaba previsto contratar personal nuevo. ¿Sabe cuál es el problema? El problema es que en su

plan de choque todo el personal nuevo que contratan lo hacen en régimen de subcontratación. Y hoy, según el departamento de movilidad de Comisiones Obreras, ha habido una reducción de 214 trabajadores en las tareas comerciales de los trenes, en información, en venta, y 81 trabajadores menos que realizan tareas de mantenimiento. Esas son las cifras que está manejando la gente que está a pie de vía. Usted da cifras hoy que suponen un mayor número de informadores, pero la pregunta es, con una serie histórica, ¿estamos con más o menos personas trabajando sobre la vía que hace diez años? Las inversiones en diez años han aumentado un 5 por ciento, el número de usuarios en un 80 por ciento y las cifras que usted nos da no suponen mayor personal que el que había.

Por último, hay un quinto factor que influye poderosamente en la situación en Cataluña, pero también en otras partes del Estado, que es la Ley del sector ferroviario. La Ley del sector ferroviario no ha previsto un órgano coordinador entre quien gestiona la infraestructura y el órgano operador, entre Renfe y ADIF. ¿Y sabe cuál es el problema? Que las consecuencias son desastrosas para los usuarios. Esa es una reivindicación que ustedes hicieron y que nosotros hemos hecho. El problema está en que, a la vista de lo que está pasando hoy en Barcelona, se constata que no tenemos ese órgano coordinador. Ante esta situación lo que le planteo es algo más que decir que va a continuar con la misma línea, señora ministra.

Le planteamos diez propuestas que para nosotros son fundamentales y que si ustedes no aceptan demuestran no tener voluntad de abordar el principal problema que tiene hoy el país, Cataluña, y es que su gente, la gente más humilde, no se pueda mover. Quizá de aquí a unos años podrán ver pasar el tren a 300 kilómetros por hora, mientras esperan en la estación un tren que viene con minutos y minutos de retraso. Por eso, le pedimos, en primer lugar, un cambio de actitud que signifique no presumir de lo que están haciendo y asumir que ustedes han fallado de forma clamorosa. Segundo elemento: Una visita, pero no una visita a las obras del AVE una vez más. Usted ha visitado mucho las obras del AVE, pero nosotros le pedimos una visita para conocer la situación de Cercanías, que se reúna con los responsables políticos, con las entidades que están trabajando sobre el tema y con las centrales sindicales; que se reúna con ellos. Tercer elemento: Poner en marcha un comité de usuarios de Renfe, de acuerdo con la Ley de Movilidad de Cataluña. Cuarto elemento: Reintroducir en el servicio de Cercanías los interventores que hoy no están. Quinto elemento: Un calendario y un método para liquidar la deuda social que se está generando por las continuas averías. Sexto elemento: Un plan de atención a los usuarios para abonar los billetes de los trenes con retraso, porque no vale retornar el precio a los usuarios del AVE y olvidarse de la gente que utiliza Cercanías. Séptimo elemento: Meses y calendario en que van a renovar catenarias. No queremos un compromiso, que-

remos que nos traiga el calendario de las obras y los tiempos en que los van a ejecutar. Octavo elemento: Meses y calendario en que van a presentar nuevos proyectos; los proyectos que yo le he planteado, señora ministra, porque no vale que diga qué van a hacer, lo cierto es que hoy no tienen los proyectos que van a ejecutar. Noveno elemento: meses y calendarios para cambiar el sistema de señalización, para hacer lo que ustedes consideran prioritario para el AVE, hacer que sea realidad en las Cercanías. Y décimo elemento: un calendario para traspasar Cercanías en cumplimiento con el Estatut y en cumplimiento con una moción presentada por nuestro grupo parlamentario, que se aprobó en el Pleno de esta Cámara, y que le dice a usted, señora ministra, que las Cercanías se tienen que gestionar desde la proximidad.

Acabo ya, señora presidenta. Señora ministra, usted saca notas excelentes en lo que es faraónico. Usted sabe muy bien que en Cádiz vamos a hacer el puente más grande de Europa, que en Madrid tenemos la terminal más grande y que es posible que a Barcelona llegue el tren más rápido, pero lo que le decimos es que usted tiene que ser una ministra de la movilidad, de la gente, y que se tiene que preocupar menos por lo faraónico y más por lo cotidiano, menos por la gran infraestructura y más por lo que le pasa a la gente cada día. **(Rumores.)** Por eso le decimos que ya no nos sirve ni su actitud, ni sus discursos, ni sus políticas, ni sus prioridades, porque con sus prioridades el usuario que coge el tren cada día va a tener que esperar minutos a que el tren llegue con retraso, va a tener que salir con minutos de retraso, va a tener que escuchar sus propuestas y seguramente verá pasar el AVE rapidísimo, pero van a continuar sin solucionarse sus problemas de movilidad.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Termine, por favor.

El señor **HERRERA TORRES**: Por eso le decimos que simplemente reorienten su política y asuman al máximo sus responsabilidades, porque hoy continuar haciendo lo mismo ya no tiene crédito; no es que ya no tenga crédito para Iniciativa per Catalunya Verds o para Izquierda Unida, no tiene crédito para los miles y miles usuarios de Renfe a los que se les ha acabado la paciencia y no quieren oír más de lo mismo.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Gracias, señor Herrera.

Finalizamos, señorías, el turno de debate de los grupos parlamentarios con la intervención de doña Teresa Cunillera, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista. Adelante, cuando quiera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, señora ministra, por su intervención y por su comparecencia, cuya paternidad esta tarde ha sido muy disputada por los diferentes grupos que han intervenido hasta ahora. **(Un señor diputado pronuncia palabras que no se perciben.)** Perdón.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Adelante, señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Estaba en la discusión de la paternidad que han tenido aquí todos los grupos, pero —sabe el señor Fernández Díaz que no soy una persona que crea en los milagros— cada día asisto a un nuevo milagro; el de hoy, señores de Esquerra Republicana, es que su presidente, el señor Carod-Rovira, se ha convertido en el referente y el guía del Grupo Parlamentario Popular, del señor Fernández Díaz. Tengan cuidado por ese camino. **(Rumores.)** En segundo lugar, señora ministra, usted nos ha venido a explicar aquí un discurso importante e interesante. Ha sido un discurso que ha aportado datos, entre otras cosas. Este discurso, que usted nos ha traído, señora ministra, ha generado un problema a los grupos que me han precedido en el uso de la palabra. Traían el discurso escrito de casa, por lo que, ante un discurso como el que usted ha ofrecido, explicando datos y explicando el diagnóstico, hemos asistido a discursos que no se han correspondido. En cualquier caso, le quiero agradecer, señora ministra, varias cosas de las que usted ha dicho.

Es muy raro, yo llevo aquí algunas legislaturas —dos de ellas en la oposición— y no he visto jamás en la vida, cuando ha estado el Partido Popular en el Gobierno, que un ministro se subiera a esta tribuna, asumiera su responsabilidad, explicara las deficiencias de un tema como el que hoy estamos tratando, el de las Cercanías de Barcelona, y, es más, pidiera excusas públicamente, añadiéndolas a las que ya ha ofrecido la vicepresidenta primera y a las que ha dicho el presidente del Gobierno; eso nunca lo habíamos vivido en esta casa. Esto nunca lo había hecho el Partido Popular. Ojalá la ambición que hoy ha querido demostrar el señor Fernández Díaz la hubieran tenido cuando gobernaban. Si hubieran tenido en su momento un poquito solo, un porcentaje bajo solamente, de la ambición que hoy nos ha querido demostrar, hoy Cercanías de Barcelona no estaría como está. **(Rumores.)** En ese diagnóstico coincidimos todos porque no hay nadie que pueda sostener con un mínimo de pudor en esta casa, no hay nadie que con ese mínimo de pudor pueda sostener que Cercanías de Barcelona se ha empezado a degradar en 2004; eso es imposible. Por tanto, señores del Partido Popular, ustedes tienen la culpa. **(Protestas.)** Ustedes tienen la culpa de una infraestructura que han dejado vieja, obsoleta y descuidada. **(Aplausos.—El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Señor Ayala.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Y a partir de aquí otro grupo lo ha tenido que arreglar. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Señor Ayala, por favor. Su portavoz ha podido intervenir en estricto silencio, respete usted a los oradores.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: No, si ya sé que esto no les iba a gustar; si yo lo sé, pero la verdad es la que es y hay que decirla como es.

Aquí se han oído algunas cosas que ya hemos oído también en otras partes. El señor Fernández Díaz ha dicho exactamente lo mismo que ha dicho esta mañana el señor Piqué en el Senado, con lo cual ya sabemos que como mínimo el señor Piqué no liderará a la señora Nebrera, pero al señor Fernández Díaz sí porque dicen lo mismo. **(Risas.—Aplausos.)** Efectivamente, ante la falta de argumentos, ante la falta de datos, lo que hemos escuchado aquí son muchas opiniones y entre ellas algunas que no se corresponden con la realidad ni con el pasado del cual todos somos herederos. Hablar de la alta velocidad desde el Grupo Parlamentario Popular cuando en este mismo hemiciclo el señor Álvarez-Cascos nos dijo: 2002 Lleida, 2004 Barcelona... A Lleida llegó: llegó tarde, llegó mal, ha costado más de 80 millones de euros arreglar las deficiencias de esa línea que nunca quedará con la suficiente calidad que debería tener; y a Barcelona llegará con un Gobierno socialista, igual que se inició. Primeras licitaciones de esta línea de alta velocidad: diciembre de 1995 en el Boletín Oficial del Estado. Yo, que soy representante de la provincia de Lleida, les digo: pasa por Lleida por la voluntad de un grupo socialista. Ni ustedes ni Convergència i Unió lo querían. **(Protestas.)** Ustedes lo querían por otro trazado, y no lo digo yo, lo dice la hemeroteca, si quieren vayan a mirar.

Hay una cosa que se ha dicho aquí que es muy importante. Yo creo que el señor Herrera, que es un decidido partidario de las Cercanías del ferrocarril convencional, no me duele reconocerlo —en todas las negociaciones de presupuestos así se ha expresado y así lo ha hecho ver—, nos ha dejado hoy sobre la mesa algo que no es exactamente verdad, no es exactamente la realidad. La alta velocidad en Barcelona supondrá necesariamente la mejoría de las Cercanías. El túnel, el trazado que ahora mismo Convergència i Unió está discutiendo, se hace exactamente y también en gran parte para solucionar el problema de Cercanías, y es verdad que en ese acuerdo del año 2001 estábamos todos: estaba el PP en el Gobierno central, estaba Convergència i Unió en el Gobierno autonómico y estábamos nosotros, nuestros alcaldes socialistas, en el pacto. Los únicos que no nos hemos movido somos los socialistas, que lo seguimos defendiendo. Su candidato a la alcaldía de Barcelona parece defender otra opción, no sé con qué argumentos, no sé de qué manera, o quizá simplemente porque estamos muy cerca del 27 de mayo. Hay algo que nadie podrá negar: esa obra que se está haciendo de la alta

velocidad, el túnel del cruce de Barcelona, se hace para aliviar la presión de Cercanías que repercute en todas las líneas de Cercanías. Por tanto no estamos hablando ni de una obra faraónica ni de que una obra se haga porque nos guste más la alta velocidad que las Cercanías, se hace para complementar una necesidad que tienen estas Cercanías. Si de verdad estuviéramos hablando aquí del problema de los ciudadanos y de los usuarios de estas Cercanías a estas alturas, los ciudadanos —si hay alguno que todavía nos sigue con un mínimo de atención— les aseguro, señorías, que se han sentido olvidados porque los grupos han venido aquí, han hecho su discurso, pero es tan difícil reconocer que ha habido un plan de choque —noviembre de 2006— que está en funcionamiento, que se está trabajando, que se está actuando... Les da igual, señora ministra, diga usted lo que diga no va a importar. La señora ministra ha desmontado los argumentos de la falta de personal en mantenimiento, de la falta de personal en talleres; lo ha demostrado con datos. Da lo mismo, no ha valido; ha habido que repetir otra vez lo que se traía preparado de casa. Es verdad que a estos ciudadanos les habremos transmitido una mala impresión si no reconocemos que hay que abordar aquello que es necesario. Yo comprendo que haya grupos que quieran que se vaya más deprisa en la reparación de las deficiencias que tiene Cercanías de Barcelona; lo reconozco y seguramente sería la situación óptima, pero no se puede olvidar que aquí ha habido una herencia recibida, de ese grupo, de ese Gobierno que durante ocho años dejó lo que dejó, porque si ahora va a resultar que la catenaria se ha hecho vieja en tres años, si va a resultar que las vías se han hecho viejas en tres años... Esa cosa tan bonita que ha dicho el señor Fernández Díaz: Nosotros comprábamos los trenes. Creo que los trenes no los compraban ustedes, ustedes, en todo caso, lo que hicieron fue encargarlos tarde y mal. **(Rumores.)** Eso es lo que hicieron ustedes. Les voy a explicar: de 2000 a 2004 se incrementa la demanda de usuarios de Cercanías de Barcelona el 16,5 por ciento, pero el incremento de trenes es exactamente del cero por ciento. Esta infraestructura ha padecido de un mal endémico y general por los gobiernos del Partido Popular, y que fue la falta de mantenimiento general que hubo en infraestructuras. Aquí ha hablado el señor Fernández Díaz —como lo traía preparado lo tenía que decir— de puertos, aeropuertos, carreteras, etcétera. Todas y cada una de esas infraestructuras han padecido de falta de mantenimiento de los gobiernos del Partido Popular. Que venga la ministra y reconozca que hemos tenido unas incidencias, que hay necesidad de mejoras, eso no vale, eso no tiene ningún sentido; aquí hay que exigir responsabilidad. ¿Qué mejor responsabilidad que la de aquel Gobierno que cumple su obligación, ejerce su mandato y está trabajando, al margen de lo que se pueda considerar que haría si gobernara? En este caso le corresponde al Partido Socialista ejercer el gobierno por decisión de los ciudadanos y se está trabajando al ritmo que se ha podido.

Recuerdo que ha habido hace poco una visita de los miembros de la Mesa y portavoces de la Comisión de Fomento a la obra del AVE, y uno de los que visitaron las obras —no voy a decir el nombre del diputado para no comprometerle— me dijo que esta obra que se está haciendo es de tal envergadura que en treinta años no volveremos a ver otra igual. Efectivamente, una obra como esta tiene que tener problemas, cómo no. ¿Alguien lo ha negado acaso? ¿Alguien ha dicho alguna vez que esto no tenía que tener problemas? No, porque este es un Gobierno que no rehuye sus responsabilidades. Aquí, aparte de que no hemos entrado a discutir ninguna de las cifras que ha dado la ministra, por primera vez hemos visto que ha habido un Gobierno que ha sabido asumir —ese diagnóstico le viene del pasado— su responsabilidad y ha trabajado, pero la falta de costumbre, como les decía antes, ha hecho que este gesto se minimice. También es verdad que todos somos hijos de lo que vivimos en nuestras casas, y cuando uno ha crecido o ha vivido su vida política en un partido como el Partido Popular u otros grupos donde jamás se reconoce un error, jamás, antes morir que retroceder un paso y reconocer un error, es muy difícil ser elegante y reconocer que hay un Gobierno que lo sabe hacer. **(Rumores.)** Igual que se ha pedido aquí que el Gobierno sepa ver su responsabilidad, sepa ver cómo se ha hecho, me gustaría también que algunos grupos de esta Cámara que votaron durante ocho años, año tras año, unos presupuestos que dejaban olvidados a Cercanías de Barcelona, pero también a ferrocarriles convencionales y a tantas y tantas Cercanías, pidieran también excusas y se hicieran solidarios de esta falta de atención a los ciudadanos. **(Aplausos.)** Aquí las dificultades son muchas y hay que hacerles frente.

Hay una cosa que de verdad no es baladí que otros grupos la obvian: estamos trabajando en una situación que ojalá hubiéramos tenido en otros tiempos, en una situación que tampoco, señora ministra, habíamos vivido en épocas pasadas; nosotros estamos trabajando en un ambiente de colaboración entre el Gobierno de la Generalitat y el Gobierno de España que nos permite avanzar en cosas importantes pero que no conviene que se sepan. Igual que se hace ruido para que otras decisiones y leyes importantes de este Gobierno no se tengan en cuenta, también sucede con este tema. Claro, el Plan de Cercanías que usted ha explicado se hace de acuerdo entre todos. Por cierto, no quiero dejar pasar por alto una cosa que se ha dicho aquí: es incierto totalmente que no se tenga respeto desde este Gobierno por los poderes locales; no es verdad. Eso no se puede decir con rigor, no se podrá demostrar con ningún dato; eso no es cierto y, como no lo es, hay que decirlo. Otra cosa es que uno que tenga la responsabilidad en su municipio de ejercer el Gobierno quiera lo máximo y lo mejor para su ayuntamiento y que sea imposible acceder a esas demandas, pero no se puede decir con un mínimo de seriedad y de rigor que no se tiene respeto por los poderes locales.

Tampoco quiero dejar de hablar del convenio al que se ha referido la señora ministra. Se ha firmado un con-

venio de ferrocarriles entre la Generalitat y el Estado que tiene una dotación importante en términos generales de más de 3.000 millones de euros para todos los ferrocarriles, pero es importante la cantidad que se destina a Cercanías, 1.850 millones de euros, de los cuales 1.600 corresponden al ministerio. Si alguien se hubiera leído ese convenio sabría que esa partida de dinero que se destina a Cercanías es para aumentar la capacidad, la fiabilidad y la seguridad en las líneas existentes, integrarlas en las ciudades y para la creación de nuevas líneas, igual que la construcción de nuevas estaciones, intercambiadores y aparcamientos disuasorios. Me parece muy extraño y muy sorprendente que grupos que se proclaman nacionalistas, incluso alguno independentista, no valoren la potencialidad que tiene que se gestione 1.850 millones de euros para esta modalidad de ferrocarril de manera combinada y coordinada entre las dos administraciones; sinceramente no lo puedo entender. Como es verdad que no es la primera vez que hablamos de Cercanías y seguramente no será la última, tampoco hay que dejar pasar, como demostración de este acuerdo que hay entre ambos gobiernos o del acuerdo que hemos sido capaces de alcanzar en otros momentos, la disposición adicional tercera de Cataluña. ¿Qué otra cosa, sino disposición al acuerdo, es este artículo más que la demostración de la voluntad del Estado de invertir en infraestructuras en Cataluña en un volumen determinado, en un periodo determinado de siete años y además con acuerdo entre la Administración central, la autonómica y la local? La demostración de voluntad de que esto sea así la da el ritmo de la constitución de las comisiones establecidas en el Estatuto, por eso digo que la señora ministra ha venido hoy aquí con un discurso largo y prolijo en datos, pero con el aval de acuerdo y compromiso que el Gobierno ha adoptado en toda la problemática de las Cercanías de Barcelona. Las medidas que la ministra ha explicado hoy aquí hablan de incrementar la oferta en cuanto a capacidad: incrementos de plazas en horas punta, frecuencias... Estamos hablando de un horizonte a finales de 2007, pero se ha hablado de incremento de material móvil y de incremento en el personal destinado a mantenimiento.

Señorías, en definitiva estamos hablando de compromiso y de voluntad de cumplimiento con la fecha de llegada de la alta velocidad a Barcelona que ha de llevar consigo la mejora evidente del servicio de Cercanías y también del esfuerzo inversor que requiere una infraestructura de estas características. Es verdad —lo he dicho al principio— que las obras del AVE han generado problemas, pero son también la solución para el servicio de Cercanías de esa ciudad. Para acabar, a todos aquellos que les gusta hablar tanto de los trazados y discutir ahora cosas que en el pasado compartieron, quiero decir que comparto hoy un deseo con el alcalde Hereu: que la superstición no gane a la racionalidad.

Muchas gracias. (Aplausos.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Muchas gracias, señora Cunillera.

Pasamos a la segunda y última parte de este debate. En primer lugar, replicará la señora ministra de Fomento, después les recuerdo a los distintos portavoces que tienen una última réplica de tres minutos y finalmente, por supuesto, cerrará el debate la señora ministra de Fomento. Señora ministra, cuando quiera.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, lamento que algunos de ustedes no hayan apreciado el esfuerzo que todo mi equipo, no solo yo, ha hecho para trasladarles una información cumplida no solamente de datos, como ha querido plantear el señor Fernández, sino una información desde el principio de qué decisiones se toman, qué alternativas se tienen, por qué se toman esas decisiones, qué medidas se han adoptado, cuáles se están cumpliendo y cuáles están previstas llevarse a cabo, incluso en un horizonte temporal como se lo he ido detallando. Lo lamento, repito, porque el esfuerzo solamente tenía una finalidad: trasladar una información necesaria para todos ustedes, y espero que así sea para los ciudadanos para que conozcan el estado de la cuestión en su justa medida.

Vuelvo a decir que soy responsable de las decisiones que he tomado, pero lamento que incluso en sus intervenciones hayan tergiversado lo que he dicho. Les voy a poner un ejemplo muy claro, señor Fernández y señor Jané. No he dicho que el Partido Socialista no apoye la llegada del AVE por el corredor, que CiU y el PP aprobaron, ni mucho menos. Lo que he dicho es que lo hemos apoyado. El señor Fernández acaba de decir hace pocos minutos que yo he evitado decirlo; todo lo contrario. Ustedes llegaron a un acuerdo de entrada de la alta velocidad en Barcelona. Cuando nosotros llegamos al Gobierno me reuní con los nuevos responsables políticos, que casualmente no eran ninguno de los anteriores ni en la Generalitat ni en el Gobierno central, porque era yo en lugar del ministro Álvarez-Cascos. Me reuní con el alcalde de Barcelona y con el presidente de la Generalitat y les pregunté si esa decisión tomada en 2001 todavía era una decisión que siguieran apoyando y les parecía viable. Efectivamente, tras esa reunión tomamos la decisión de continuar el proyecto que estaba iniciado por el Partido Popular y apoyado por Convergència i Unió. En ningún momento he dicho que no apoyáramos esa decisión, sino que cuando yo me reuní todos sabíamos la complejidad de la decisión y también las ventajas y los inconvenientes para los usuarios —por eso les he detallado a ustedes cuál era la complejidad y cuáles eran las ventajas y los inconvenientes de esa decisión—. He dicho, señor Jané, que las medidas oportunas para adelantarse a las obras de la llegada del AVE y para tener adecuada parte de la red ferroviaria de Cercanías tendrían que haberse tomado en 2001; he dicho también por qué, por la imposibilidad de simultanear las obras de Cercanías y de la alta velocidad. Por eso,

sabiendo que era ese el corredor, que se iba a compartir corredor y que iba a haber incidencias y problemas, tomada la decisión en 2001, se tenían que haber iniciado obras que incluso adelantasen aquellas que se tenían que tomar cuando estuvieran realizándose las obras de la llegada de la alta velocidad. Por lo tanto, señorías, tiene que quedar un tema claro.

Yo asumo dos grandes responsabilidades: una es la de haber continuado por el mismo corredor, y la he asumido después de conocer las ventajas que tiene para todos aquellos que usan tanto la alta velocidad como las Cercanías, es decir que usan el sistema ferroviario. También lo hice sabiendo que era una solución que planteaba determinadas obras que iban a ser beneficiosas específicamente para las Cercanías. He asumido otra gran responsabilidad por la cual ustedes me pueden pedir la dimisión; la pueden pedir cada vez que quieran. **(Rumores.—Un señor diputado: Da igual.—Risas)** Están en su derecho y lo respeto. Además, estoy segura de que ninguno de ustedes me hubiera nombrado. **(Un señor diputado: Eso seguro.)** Respeto esa decisión, yo tampoco les hubiera nombrado a ustedes. **(Rumores.)**; por lo tanto, es recíproco. Es una broma; disculpen que relaje esta cuestión, pero quiero volver al rigor de mi exposición diciéndoles que asumo esa responsabilidad, haber continuado con el corredor que ustedes decidieron. No les estoy trasladando la responsabilidad, estoy diciendo que hemos continuado con el mismo corredor. He trasladado una responsabilidad al Partido Popular y a ustedes, señores de CiU, por no haberles exigido que realizaran las obras; no hicieron las obras en 2001 que tenían que hacer en Cercanías, no en la llegada de la alta velocidad, para anticiparse. Por eso he dicho que había que planificar, que había que prever y que había que dejar la red de Cercanías no en un punto de saturación de forma que le estallaran las costuras, como también ha dicho el alcalde Hereu, que además es una persona absolutamente precisa y con una facilidad para trasladar un mensaje muy resumido y muy contundente. Es cierto que cuando nosotros llegamos al Gobierno le estallaban las costuras a la línea 1, a la 2, a la 10, a las que he citado como líneas saturadas. Les decía que tengo una responsabilidad nueva, adicional, y es no haber suprimido ningún servicio de Cercanías, excepto durante los ocho meses que duraron las obras de la conexión al aeropuerto; y en ese tiempo bien que ustedes preguntaban cuándo se acababa y por qué lo habíamos tenido que suprimir. Lo hicimos porque era imposible simultanear las obras. Por tanto, dos decisiones de mi responsabilidad: el mismo corredor y no suprimir los servicios de Cercanías en ningún momento, con el riesgo de que se produjeran determinadas incidencias. Otra decisión fue hacer obras adicionales para evitar lo máximo posible las incidencias de la alta velocidad.

Hay una cuestión que ustedes han planteado que es divertida, porque la han querido exponer en contra de la gestión cuando es a favor, señor Tardà. Efectivamente, en esta fecha hay menos incidencias, de 850 en el mes

de octubre a 4 en el mes de marzo, señor Jané, por las obras del AVE. Señor Tardà, tendrá que reconocer que algunas de las medidas que hemos tomado dan un resultado positivo. Pasar de 850 a 4 al menos... Como todo lo hacemos mal... Esto lo ha puesto usted de manifiesto sin darse cuenta, lo ha dicho criticando. Ha manifestado que ahora no hay incidencias de las obras del AVE, pero que hay otras; sí, y tendremos que solucionarlas. Una parte ya la hemos solucionado. Otra parte muy importante también la hemos solucionado, la saturación, aunque no toda. Le he dado la cronología, porque ni queriendo ustedes pueden llegar físicamente en un segundo a la puerta del Congreso; no pueden, y lo mismo me pasa con la solución de las Cercanías. Físicamente no se puede solucionar en menos tiempo, físicamente no se puede invertir a la vez en alta velocidad y en Cercanías. También he asumido otras grandes responsabilidades: primero, terminar la obra de la alta velocidad y, segundo, hacer las obras de Cercanías, puesto que no se pueden simultanear y porque la obra de la alta velocidad, que le he detallado y se la volveré a detallar, trae ventajas y soluciones y un incremento de la capacidad de las obras de Cercanías. Le he detallado una, el ramal de Can Tunis. Han desviado las mercancías y han liberado capacidad para las Cercanías.

Señor Herrera, en las obras que usted está pidiendo para incrementar la capacidad de las Cercanías he incluido un detalle importantísimo, le he ido detallando cada una de las cosas que hemos hecho para incrementar la capacidad de las Cercanías. No es un descubrimiento que cuando llegamos al Gobierno el mantenimiento en todos los modos de transporte era algo olvidado, porque lo he dicho en mi primera intervención. Comprendo que ahora ustedes me digan que el mantenimiento era un problema, pero que no mire hacia atrás. Tengo que hacerlo porque tengo que recuperar el tiempo perdido. Igual que sucedió con la saturación, he incrementado la capacidad de oferta de Cercanías por encima de lo que ha crecido la demanda en esta legislatura. ¿Saben ustedes por qué siguen saturados? Porque en la anterior legislatura se había mantenido invariable el número de trenes, señor Fernández, lo contrario de lo que usted ha dicho. Le voy a dar el dato: 155 — no lo tengo ni que leer, —; no son ni 447 ni 440 ni nada de lo que usted ha dicho. **(Rumores.)** Eran trenes que se ponían para sustituir a otros que se caían de viejos. **(El señor Fernández Díaz pronuncia palabras que no se perciben.)** Señor Fernández, no me grite usted porque estoy en el uso de la palabra; le pido, por favor, que no me interrumpa. La falta de mantenimiento y el deterioro no solo de Cercanías, señor Herrera, sino de las carreteras y de los aeropuertos eran globales, porque el mantenimiento es una inversión no lucida políticamente, y como no es lucida políticamente los anteriores gobiernos del PP la habían dejado, y ahora la recuperación es mucho más difícil; nosotros no, señor Herrera. Le he dado antes los datos y se los voy a repetir para que no insista usted en datos que no son ciertos. Los datos cantan la realidad, señor

Herrera, y yo —no creo que se atreva a decir que estoy midiendo los datos, porque no tiene ningún fundamento— doy exactamente los datos de la realidad. Se puede comprobar, pues le voy a dar los datos presupuestarios de la inversión ejecutada. Es tan fácil como ir al presupuesto y ver el nivel de compromiso que este Gobierno tiene con el mantenimiento y la inversión de las Cercanías.

Señor Fernández, S.S dice que el Ministerio de Fomento tiene una marca en Cataluña. Esa marca la ha dado hoy en un titular *El Mundo*, que ha dicho que en la comunidad autónoma en la que el Ministerio de Fomento está invirtiendo más es en Cataluña. Esa es la marca del Ministerio de Fomento, y usted como catalán debería alegrarse. Esa es la marca, pero mírenlo ustedes. Es tan fácil como ir a los Presupuestos Generales del Estado y ver qué se dedica a cada cuestión. **(Rumores.)** El Ministerio de Fomento en la comunidad autónoma que más está invirtiendo —en esto tiene razón *El Mundo*— es precisamente en Cataluña y les voy a dar los datos. En ferrocarril, que es el tema que hoy nos ocupa, hemos tenido un incremento de una legislatura a otra de casi un 35 por ciento, cerca de 364 millones de euros más. Señor Fernández, esa es la marca del Ministerio de Fomento en Cataluña. Por cierto, la gestión del muelle no depende del Ministerio de Fomento, por si le sirve de pista —miren ustedes cuál es la composición del consejo de administración—, pero asumo la mía y la de unos cuantos más, si usted se empeña en trasladarme esa responsabilidad. ¿Cuál es la marca del Ministerio de Fomento en Cataluña en Cercanías? Señoría, hemos presupuestado —ahora voy a dar datos de inversión— un 166 por ciento más, 130 millones de euros más. En material móvil solamente hemos multiplicado por tres la media anual presupuestada con respecto a la legislatura anterior y por eso estamos poniendo 14 trenes nuevos y 27 más en este año. Le estoy dando una media de tres trenes al mes. En la historia no solo de Cercanías de Cataluña sino de España no se ha visto un incremento de material móvil de esa cuantía. Es absolutamente injusto lo que están ustedes planteando cuando dicen que hemos abandonado las Cercanías. Las cifras cantan, hemos multiplicado por tres el material móvil, y los hechos, tres trenes más al mes: dos nuevos y uno que viene de otro servicio. Es un incremento y una apuesta que no tiene parangón. En infraestructuras hemos multiplicado por más de dos, como le dije hace un momento. El total ejecutado en la actual legislatura en ferrocarriles en Cataluña en el periodo 2004-2006 es de 2.606 millones de euros. No se puede comparar con ninguna otra etapa del ferrocarril en Cataluña. Y, efectivamente, va también al AVE y a las Cercanías, claro que sí. ¿O es que ustedes no quieren que llegue el AVE a Barcelona, porque está en Lleida? Claro que sí, pero eso cuesta mucho dinero, mucha inversión y mucho esfuerzo. Ese esfuerzo también lo estamos haciendo. Por tanto, en Cataluña la inversión ejecutada en el periodo 2004-2006 es de 2.606 millones de euros más, y la inversión en

Cercanías ha crecido un 87,2 por ciento en infraestructuras, la inversión ejecutada. La inversión global ya le he dicho que la hemos multiplicado con respecto a la anterior por dos y medio. En relación con la ejecución presupuestaria, que es otra manera también de ver cómo va la marca del Ministerio de Fomento en Cataluña, en el 2006 hemos ejecutado un 300 por ciento más que el año 2003. Por tanto, esta es otra marca, señor Fernández, que es importante que usted tenga en cuenta. Siento que haya tenido que coger de los pelos los ejemplos de las incidencias que, como han sido tantas, podía haber sido usted más afortunado, porque el día que vine al Congreso a contestar una pregunta, había caído un rayo. Eso no significa que en el resto de los incidentes haya caído un rayo. Pero no ridiculice a la ministra porque conteste a una pregunta en el sentido que se le hace en el Congreso y no saque el tema del contexto en el que se realizó, porque ustedes —no sé qué grupo político— me preguntaron qué había pasado en ese caso concreto. Lástima que en su intervención haya tenido tan poco que decir, yo lo comprendo, porque me sentiría avergonzada si hubiera tenido la gestión que tuvo el PP en Cataluña en todas las infraestructuras, especialmente en el AVE.

Señor Fernández, ha dicho usted algo que no voy a dejar pasar porque me parece especialmente significativo. Ha dicho con solemnidad —por supuesto, el contenido no se correspondía—: No ponga usted una fecha política al AVE. La suya era 2002 Lleida y 2004 Barcelona. No fue una fecha política, fue un ridículo espantoso el que ustedes hicieron, porque cuando se fueron del Gobierno estaba al 30 por ciento. **(Aplausos.)** Por tanto, cuando estamos diciendo que el AVE a Barcelona llegará en el 2007, mire usted la credibilidad que tenemos. Me comprometí a subir la velocidad y a solucionar los temas hasta Lleida —cuestión que todavía no he visto que haya sido valorada por algunos que la reivindicaban— y lo he cumplido. Recogimos un AVE con grietas hasta en el puente de Zaragoza, con los terraplenes que se iban a la más mínima, con un sistema RTMS que no funcionaba, a 200 kilómetros por hora, tampoco funcionaba el sistema de detección de objetos caídos a la vía y no funcionaban ni los teléfonos móviles. Señor Fernández, esa es la marca del Partido Popular en Cataluña, el AVE a Lleida, que siempre será su vergüenza. Ahí sí se dieron prisa ustedes. No tuvieron la tranquilidad ni la serenidad que se tiene que tener en una obra pública y, sobre todo, no tuvieron la honradez —que es lo que siempre les falta a ustedes en política— de reconocer que no fueron capaces de poner en marcha el AVE, como estoy haciendo yo hoy aquí con las Cercanías, asumiendo que ha habido fallos y que estamos subsanándolos y estamos trabajando para que no se vuelvan a producir. 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 llegada del AVE y que, en el punto en el que estaba todo en 2004, tuvimos que optar. Me gustaría saber qué piensan los grupos políticos

de esa opción, si creen que teníamos que haber retrasado la llegada del AVE y haber solucionado primero el tema de las Cercanías, si teníamos que haber suprimido los servicios de Cercanías, o si teníamos que haber tratado de compatibilizarlo, asumiendo los errores y asumiendo que se iban a producir deficiencias. Por tanto, señor Fernández, creo que la marca del Ministerio de Fomento en Cataluña ha mejorado, porque los catalanes tienen que ver incluso en el aeropuerto, señor Tardà —luego hablaremos del tema del aeropuerto que usted ha sacado—, que se está haciendo un esfuerzo que nunca se había llevado a cabo en las infraestructuras en Cataluña, incluido ese aeropuerto que usted, con su pensamiento político, entiende que tengo secuestrado y que yo, como ministra de Fomento, entiendo que es mi responsabilidad y mi competencia, porque es un ámbito que es responsabilidad de la Administración General del Estado y del Gobierno central, del Gobierno de España. A usted le podrá parecer mal o le podrá parecer bien, pero lo que es, es, y ni siquiera en el Estatuto se plantea una cosa contraria. Señor Tardà, no creo que sea justo que usted diga que la inversión que está haciendo el Ministerio de Fomento en el aeropuerto de El Prat y el trabajo que se está haciendo en la terminal sur se interprete como un secuestro de la ministra de Fomento, ni mucho menos. Esa clasificación es absolutamente injusta y desafortunada.

Cambiando de tema, quiero decirle algo al señor Fernández. Ustedes compraron una serie de trenes porque retiraron otros. **(Rumores.)** Sí, y ninguno ha sido de los que he puesto yo, ninguno. Que quede claro. **(El señor Ayala Sánchez: ¿No? ¿Los devolvieron?)** De esos catorce que he citado, la adquisición de todos los que he dicho que se han puesto en marcha en esta legislatura ha sido efectuada por el actual equipo del Ministerio de Fomento y por Renfe en esta legislatura; contrato de adquisición y puesta en servicio, le pese a quien le pese, señor Fernández. Actualice su información, porque sus fuentes no están muy al día. Señor Fernández, le aconsejaría que no tratase de hablar de la marca del Ministerio de Fomento y que no echase mano del AVE, porque lo único que hicieron ustedes con el AVE a Cataluña fue el ridículo. Señor Fernández, creo que es importante que se tengan en cuenta y se reconozcan los datos reales de lo que está sucediendo. Yo reconozco que ustedes llevaron el AVE a Lleida, pero también reconozco que lo llevaron con deficiencias que le hacían irreconocible como un tren de alta velocidad.

Paso a contestar algunas de las cuestiones que me ha planteado el señor Jané. Quería plantearle sobre todo una cuestión global. He tratado de explicarlo, pero no he debido ser afortunada. Le he dicho todas las acciones que hemos iniciado, las que hemos terminado y aquellas que tienen un periodo de maduración más amplio. También quería aclararle que cuando un Gobierno actúa no es una cuestión de acción-reacción, porque primero se diseñan una serie de acciones y después hay que tener

la flexibilidad suficiente para saber que son insuficientes y para adoptar nuevas acciones.

El plan de actuaciones urgentes al que ha hecho referencia, no es acción-reacción, es como consecuencia de que efectivamente vimos que las medidas iniciales se habían quedado cortas para las respuestas que queríamos darle a los ciudadanos. Iniciamos un plan que ahora voy a detallar. Hay que ser coherente con lo que se defiende y con lo que se solicita y, por tanto, hay que reconocer que existe una serie de cuestiones que por ser obras de una gran trascendencia e importancia y de una gran complejidad, necesitan un tiempo para que efectivamente puedan ser puestas en práctica. Usted ha dicho algo que no sé si lo he entendido bien o no. Ha dicho que hay que pagar el peaje, cuando ha hablado de la llegada de la alta velocidad a Barcelona. **(El señor Jané i Guasch hace signos negativos.)** Ha dicho exactamente que hay que pagar el peaje, eso es lo que ha dicho. Si se refería a la alta velocidad o a algo que usted estuviera pensando, eso ya no lo sé. Estaba hablando de la llegada de alta velocidad, el peaje son las incidencias, señor Jané. No vamos a discutir si lo ha dicho o no lo ha dicho, con mirar el «Diario de Sesiones» tenemos bastante. Hay una cuestión muy importante que usted ha planteado, que Cataluña está mal tratada. Desde luego, con este Gobierno no y menos con el Ministerio de Fomento. Todos los años anteriores a que se aprobara el Estatut, yo he puesto el porcentaje que después se ha recogido en el Estatut. Miren ustedes los presupuestos de 2005 y 2006 y verán cómo se recoge ese porcentaje en las decisiones que ha tomado presupuestariamente el Ministerio de Fomento. Después ha citado usted a muchas personas que han ido haciendo declaraciones, con unas puedo estar de acuerdo y con otras no. Conforme usted iba hablando se me ha planteado una duda, pero un poco medio en broma. Ha dicho que no se pueden tomar decisiones cuando el cerebro está en Madrid. ¿Dónde estaba el cerebro de Mercedes Sala cuando tomaba decisiones como presidenta de Renfe? ¿Dónde está el cerebro de todo el mundo? Cada uno tiene el cerebro donde lo quiere tener. Concretamente, yo tengo el cerebro puesto en todo mi país, en toda España y, por supuesto, incluyo a Cataluña, y a los hechos me remito, porque es donde más obras estamos realizando. Ha planteado dos cuestiones, si el servicio es bueno o es caótico. ¿Es blanco o es negro? Puede ser gris, rojo, azul, verde, amarillo, naranja o de cualquier otro color. Ni es bueno, es evidente, ni es caótico. Hemos movido 60 millones de pasajeros. Entre el periodo del PAU, desde septiembre de 2006, hasta hoy se han movido 60 millones de pasajeros y los retrasos y las incidencias han afectado a un 2,1 por ciento. Para cada uno de ellos es importantísimo, y tienen razón, y en todas las reclamaciones que hagan tienen razón. Yo no voy a quitarles ni un ápice de razón a los pasajeros, porque la tienen y les tenemos que dar el mejor servicio. En eso estamos, también ustedes cuando me reclaman que se lo dé, ustedes exigiéndolo y yo teniéndolo que hacer. Pero para decir que algo es caótico en 60 millones

de pasajeros, le digo que ha afectado al 2,1 por ciento. ¿Estoy menospreciando a esos pasajeros? En absoluto, pero usted como diputado no puede hacer una afirmación de ese nivel cuando tiene que saber cuáles son realmente los pasajeros afectados y cómo ha funcionado el resto del servicio. El 2,1 por ciento no rebaja mi preocupación, con que hubiera sido uno, a mí me parecería suficiente motivo para preocuparme. Me han pasado una nota sobre Premià de Mar, pero no es cuestión ahora de hablar de ese tema. Ya lo hemos hablado usted y yo muchas veces, así que no vamos a trasladarle al resto de los diputados esas cuestiones.

El señor Tardà ha planteado una serie de cuestiones y creo que he contestado a alguna. Por ejemplo, se ha referido a los Presupuestos Generales del Estado y ha hecho unas afirmaciones absolutamente inciertas con los datos en la mano, y yo le he dado los datos. Tengo una duda, ha repetido varias veces: cuando se habla con la empresa o se habla con la compañía, pero no sé a quién se refiere. No sé si para usted la empresa es el ministerio o si está hablando de una u otra empresa porque hay una serie de empresas afectadas en este tema de Cercanías, entre otras, Adif y Renfe. Señor Tardà, será poco o será mucho, pero le vuelvo a decir que hemos multiplicado las inversiones por 2,5. Señoría, tengo que reconocerle que su forma me ha parecido bastante dura, por no calificarla de otra manera; a lo mejor a usted le pasa como a mí, que muchas veces tenemos una forma de expresarnos que mandamos mensajes erróneos, pero si ha sido el mensaje que yo he creído captar, desde luego usted ha utilizado una forma bastante dura. Ha hecho referencia a las enmiendas. Señorías, ustedes apoyaron los presupuestos y respecto a las enmiendas llegamos a acuerdos. **(El señor Tardà i Coma hace signos negativos.)** Entonces me he confundido y le pido disculpas. Me pasan una nota sobre una serie de enmiendas que ustedes propusieron, y concretamente con relación al Maresme, la que pasa por Mataró y Badalona, plantearon dos enmiendas contradictorias, una para soterrar y otra para hacer una variante. Después usted me lo aclara, pero eso es lo que me dice mi propio equipo, que por supuesto está escuchando esta intervención para mandarme todos los datos que no haya traído. Yo no he minimizado en absoluto la situación en la que se encuentran las Cercanías, ni mucho menos, solamente he planteado la cuestión en sus justos términos, lo cual es importante. El señor Tardà ha dicho que tengo secuestrado el aeropuerto. De todas sus expresiones quizás esta haya sido la más dura, no solamente en la forma, sino incluso también en el fondo, y en este sentido creo que hay un error de competencias. Hasta ahora lo único que estoy haciendo es asumir mis competencias, y del mismo modo que me están pidiendo ustedes que lo haga en Cercanías no sé por qué se le ha olvidado que el aeropuerto también depende de mí, y después si hay algún error, ustedes no se acordarán que han pensado otra cosa, sino que vendré aquí a decirles que tienen razón, está mal gestionado, está mal deci-

dido, está mal cualquier cuestión que afecte al aeropuerto. Efectivamente, el Aeropuerto de El Prat depende del Ministerio de Fomento, y eso en ningún momento se puede interpretar como un secuestro. Señoría, la mayoría de las decisiones que tomamos y que afectan al territorio siempre las hablamos con los afectados territorialmente, que tienen un papel principal incluso cuando la infraestructura sea de nivel y de área de influencia estatal, porque las infraestructuras que no tienen influencia estatal son aquellas que tienen que ser transferidas, tal y como ustedes han planteado en el tema de Cercanías. Más de uno ha planteado la transferencia de las Cercanías como parte del contenido del Estatuto, y por supuesto cuentan con mi respeto, con mi apoyo y con mi colaboración para desarrollar y aplicar todo el contenido del Estatuto. Muchas veces observo que ustedes creen que en el Estatuto pone cosas que no pone, lo cual tendremos tiempo de discutir, lo digo porque reivindican la aplicación de un contenido del Estatuto que en algunos casos no existe, pero desde luego no es el caso de las Cercanías que nos ocupa hoy.

El señor Herrera ha planteado una serie de cuestiones que, en la medida de lo posible, voy a ir contestando. Las obras de la línea Papiol-Mollet se licitan antes del verano. También ha hecho referencia a Barcelona-Vic. En este sentido, quiero comentarle que no se pudo hacer nada porque no había un acuerdo institucional. Cuando se habla de participación también hay que ser coherentes, porque muchas veces queremos participar o queremos que participen, pero hay que saber que cuando se produce la participación de distintas instituciones hay que tomarse el tiempo necesario para llegar a acuerdos, si no, de qué estamos hablando. Por tanto, si tengo que llegar a un acuerdo en cuanto a una integración del ferrocarril, a lo mejor en lugar de llevar a cabo la decisión que se propondría unilateralmente desde el ministerio tenemos que tomarnos el tiempo necesario para llegar a ese acuerdo. Con relación a la línea que usted me ha preguntado no hay acuerdo, pero estamos en conversaciones, y por remontarme al Gobierno del Partido Popular —lo cual les pone especialmente nerviosos— tengo que decir que en la época en que ellos gobernaban no se llegó a un acuerdo y nosotros tampoco lo hemos conseguido, pero estamos negociando. Esas son dos de las líneas que usted me ha preguntado.

Por otro lado, usted se centra demasiado en una especie de dicotomía —no sé si de amor-odio— entre el AVE y Cercanías, lo convencional y la alta velocidad, volvemos al blanco y el negro, como si fuesen incompatibles. A lo mejor no se pueden simultanear en el tiempo, pero las ventajas de uno y otro forman una red adecuada para la movilidad de los ciudadanos. La alta velocidad beneficia a todos los ciudadanos para grandes recorridos y la media, la corta distancia o las Cercanías los benefician en los cortos recorridos. Parece una cosa evidente, pero no debe serlo cuando hay esa especie de enfrentamiento entre que usted quiere la alta velocidad y no quiere la red convencional. Yo como ministra de Fomento

—lo he dicho públicamente y lo puede ver en el protocolo que hemos firmado con la Generalitat— quiero apoyar las dos opciones, que sean complementarias y, en la medida que pueda, ir avanzando en ambas. Pero cuando una presenta ventajas para la otra, se establece la prioridad de hacer primero la entrada de la alta velocidad. Eso es lo que le estoy diciendo desde el principio. Desde 2001 podrían haber hecho las obras de Cercanías, pero cuando la alta velocidad ya está en la puerta de Barcelona, si queremos entrar no podemos hacer las Cercanías. Esto se lo digo no porque sea una decisión política mía las dificultades de la realización de la obra, sino porque los técnicos nos dicen que no se puede hacer, y yo me lo creo porque son los mejores y son los que saben, mucho más que nosotros, si se pueden o no simular. ¿Qué ventajas presenta la alta velocidad para las Cercanías de Barcelona? Se reordenan las líneas de Cercanías estableciéndose servicios costa a costa e interior a interior; se moderniza totalmente la línea C-2; se remodelan, renuevan o construyen nuevas estaciones como Sants, Vilafranca del Penedes, El Prat de Llobregat, Bellvitge, La Torrassa, Montcada y Montmeló; se libera capacidad a favor de las Cercanías y le he puesto el ejemplo de que ya se ha conseguido con la conexión con Can Tunis. Lo siento, señoría, pero cuando se habla de infraestructuras, igual que SS.SS., los pertenecientes al Partido Popular, cuando se pone en servicio una obra les falta tiempo para decir que era una obra de Cascos, da igual que la empezara Borrel o Arias Salgado, lleva la marca de Cascos cualquier obra que se ponga en servicio, sea o no sea, es lógico que cuando alguien defiende o plantea su gestión o describe lo que ha hecho, siempre tiene que poner una situación de partida. Porque si no se analiza la situación de partida, cómo les voy a explicar a ustedes lo que hemos hecho. Pueden discutirme el diagnóstico. Les he diagnosticado tres cosas: una, que estaba falta de mantenimiento, es decir, el abandono y el deterioro de las líneas de Cercanías, con muchos datos; una segunda línea argumental ha sido la saturación de la línea de Cercanías, y la tercera, la coincidencia con la obra del AVE. Estas han sido las tres patas a través de las cuales he desarrollado toda mi intervención. Le he dicho cuál era el diagnóstico y cuáles son las medidas que hemos ido tomando para ir solucionándolo. ¿Son pocas? Pues sí, pueden tener razón. ¿Son muchas? También pueden tener ustedes razón. Lo que sí es verdad es que les he detallado el diagnóstico y las medidas y, por tanto, esa crítica de que no mire por el retrovisor, no es cierta. Es que para medir lo que se ha hecho hay que partir del punto de partida y llegar al de llegada, y el punto de partida es 2004, porque cambió el Gobierno y cambió el partido político que sustenta al Gobierno y los ministros responsables de todas estas acciones. Por tanto, no es cuestión de mirar por el retrovisor, sino que si ustedes me preguntan qué he hecho y qué estoy haciendo, tengo que decir de dónde vengo y qué es lo que trato de solucionar. Porque si yo —y ahí creía que podían entrar ustedes— no estoy de acuerdo con que el mantenimiento

era ineficiente, eso es un argumento político para discutir las decisiones que se han tomado, o si no estoy de acuerdo en que están saturadas las líneas es otro argumento político para discutir. Pero repito, diagnóstico de partida, causa y soluciones. También podemos discutir si las soluciones que se han dado son las adecuadas, además de ser suficientes. Por tanto, insisto, la insuficiencia del mantenimiento es la causa más importante de la ineficiencia que tiene. Insisto, hemos incrementado los medios económicos, hemos incrementado los recursos humanos y hemos atacado esos tres frentes con las medidas que antes le he detallado y que si quieren ustedes, en dúplica, se las vuelvo a dar. Entre otras cosas, señoría, me gustaría trasladarle que el esfuerzo en mantenimiento ha sido tan grande, como que en infraestructuras y en material móvil hemos hecho una inversión que, acoplada con aquella que ha supuesto un incremento de la capacidad para evitar la saturación, ha supuesto multiplicar por dos y medio.

Por otro lado, no me enterado muy bien si ustedes criticaban el plan de actuaciones o no; parece que lo criticaban porque venía tarde, pero el plan de actuaciones es un plan complementario. No es que no se hubiera actuado hasta ese momento, sino que, a la vista de la situación, tomamos decisiones adicionales y las llevamos a cabo. Una era el nombramiento de un delegado del ministerio —creo que lo propuso el señor Jané, por tanto estará usted de acuerdo—, y lo hemos nombrado el 18 de diciembre; hemos creado una unidad de asistencia al viajero, que también la han propuesto ustedes. Conforme he ido compareciendo me han ido diciendo cosas, yo creía que tenían razón y no sé por qué es criticable que cuando ustedes dicen algo que yo creo que tienen razón, lo lleve a efecto. ¿Qué no se ha dado bien toda la información? Seguramente. Son más de 600 personas y comprenderá que no todas lo van a hacer perfectamente, sobre todo al principio de su funcionamiento, pero es un plan transitorio, porque estamos poniendo un nuevo sistema de megafonía. Por tanto, creo que es importante saber que se han tomado decisiones incluso provisionales. Autobuses, no había una flota estable, no ha habido nunca una flota estable, ahora tenemos 900 plazas disponibles siempre, más todas las que tengamos que contratar y podamos contratar. Se han tomado medidas para disminuir todavía más las deficiencias de la infraestructura; solamente desde noviembre a aquí hemos incorporado 125 técnicos más y se ha acelerado la incorporación del material móvil, ese material móvil del que se quiere apropiarse el señor Fernández, pero no lo puede hacer bajo ningún concepto porque, vuelvo a insistir, ninguno de los 14 trenes que hemos puesto en servicio en esta legislatura, ni siquiera la adquisición fue contratada, no digo pagada, por la legislatura anterior, porque estoy pagando muchas cosas de la legislatura anterior, muchas más de las que ustedes se imaginan, incluso algunas que no hubiera querido pagar. Dicho eso, insisto en que claro que ustedes harían algo, pero ¿saben lo que hicieron? Dejar el material móvil exactamente igual que

estaba, en 155 trenes en toda la legislatura, después de crecerles la demanda de viajeros un 17 por ciento. Eso es así. Ahora, que en medio compraron, vendieron, cambiaron, yo no sé lo que hicieron con los trenes, pero tenían 155 y esos son los que terminaron la legislatura. Por último, existe un comité de coordinación ferroviaria creado en 2005 —no sé si ha sido el señor Tardà o el señor Jané quien me ha preguntado, pero como están juntos ahora pueden discutir la paternidad de la pregunta— y además hay un coordinador. Admito todas las críticas sobre cómo funcionan, uno y otro, o todos, pero lo que sí es verdad es que lo hay.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): A usted, señora ministra, muchas gracias.

Señorías, les recuerdo que el turno de los portavoces en esta réplica excepcional es de tres minutos. Comenzaremos con el primer orador, el señor Fernández Díaz, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

Adelante, señor Fernández Díaz.

El señor **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Gracias, señora presidenta.

Señora ministra, empezando por el final, usted ha dicho que está pagando muchas cosas procedentes de compromisos adquiridos por gobiernos anteriores. Aceptaremos que eso es normal, estas son inversiones plurianuales; pero le aseguro que no ha tenido que pagar una cosa, comisiones del AVE, como en otros casos sí que hubo que pagar. **(Aplausos.)**

Señora ministra, al principio le dije que con socios así no hacen falta enemigos. Es evidente que ellos no han querido ser corresponsables y solidarios de un desaguisado como el que se está padeciendo en Barcelona y, de manera indirecta, para evitar que viniera aquí el presidente del Gobierno, ha tenido que venir usted y la han sometido a una pira funeraria o pira ferroviaria. Pero créame una cosa. Como a usted le ha dolido mucho lo que he dicho respecto de la marca Ministerio de Fomento en Cataluña, haga una encuesta, los ciudadanos hacen una encuesta diaria. Son tantas y tantas las desgracias, los incidentes y los desaguisados que se producen con la obra pública que usted gestiona en Cataluña que, por desgracia, la marca de calidad Ministerio de Fomento en Cataluña es un desastre. Como usted ha identificado, en relación con una información que hoy publicaba un diario, la marca con las inversiones, yo he identificado marca con calidad, pero al contraponer las inversiones con las nuestras le diré lo siguiente: En el periodo de nuestro Gobierno 1996-2004 la inversión territorializada del Estado en relación con el conjunto de los Presupuestos Generales del Estado fue en promedio del 11 por ciento. Lo cogimos en el 8, lo dejamos en el 17 por ciento. En el anterior periodo de Gobierno de ustedes, 1982-1996, el promedio fue del 7 por ciento. Como le he dicho, en el año 1996, que era un presupuesto prorrogado de 1995, fue del 8 por ciento. Por

tanto, en calidad no hay comparación y en inversión tampoco. **(Una señora diputada: ¡Muy bien!)** En cuanto al material rodante, tendré que preguntarle dónde ha metido usted esos trenes. Estoy seguro de que habrá una explicación, pero, en todo caso, lo que no es discutible es lo referente al consejo de administración de Renfe, porque tengo hasta las fechas. En el año 2000 decidí la adquisición de catorce trenes Civia y en 2003, 80 trenes Civia, que se estarían entregando ahora porque los convenios de adquisición operan de esa manera. Yo ignoro sinceramente si usted ha decidido cambiarlos sobre la marcha, pero lo que es evidente es que esos trenes que usted tiene ahora y de los que presume no los tendría si RENFE, durante los gobiernos del Partido Popular, no hubiera hecho esas adquisiciones. Usted sabe que comprar un tren no es comprar un chupa chups, que lo compras hoy y lo tienes al momento. Por tanto, los trenes que tiene usted hoy o son los mismos que nosotros compramos en nuestro periodo o son otros que usted ha permutado por esos, pero para el caso es lo mismo.

Termino diciéndole, señora ministra, que nuestro régimen político es una democracia parlamentaria. Usted sabrá lo que tiene que hacer después de lo que hemos visto hoy. Hemos intervenido cinco grupos parlamentarios: uno le ha pedido la dimisión directa y explícitamente, y tres le hemos exigido responsabilidades políticas. Se ha quedado usted sola con el apoyo del Grupo Socialista. Sus socios han sido, si cabe, los más críticos. Repito, una democracia parlamentaria tiene sus reglas y hay que saber cuándo hay que asumir las responsabilidades políticas, o usted directamente o el presidente del Gobierno.

Muchas gracias. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!—Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Gracias, señor Fernández Díaz.

Señor Jané, continuamos con usted en nombre del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Gracias, señora presidenta.

Señora ministra, este no es un debate sobre la alta velocidad, y si lo fuera saldrían perdiendo, porque le aseguro que la herencia que recibimos fue la de priorizar unas inversiones en la alta velocidad que no se dirigían hacia Cataluña sino hacia Andalucía, Sevilla. Por tanto, no hablemos de alta velocidad, no es el debate. Se está hablando de alta velocidad y se dice que nosotros no habíamos priorizado que el trazado fuera a través de Lleida; no únicamente defendimos Lleida cuando el ministro Borrell prefería una ruta vía Valencia —iremos a las hemerotecas—, sino que gracias a Convergència i Unió el tren de alta velocidad llega a las comarcas de Tarragona, porque se optó, en contra del criterio del Ministerio de Fomento, enlazar todas las capitales catalanas a través de la alta velocidad. A las hemerotecas y

a las conferencias del presidente Pujol me remito en este ámbito, pero no es —repito— un debate sobre la alta velocidad.

Señora ministra, usted intenta hacer la siguiente asociación: El Partido Popular y Convergència i Unió fueron los que tomaron la decisión del trazado. Hagamos también historia. No fue tal y como lo dice usted. Ustedes, el Grupo Socialista en Cataluña, y Convergència i Unió fuimos los que arrastramos al entonces Gobierno del Partido Popular para que ese trazado coincidiera para acercar realmente el AVE al aeropuerto de El Prat y aprovechar también esa ruta ya abierta de Cercanías. Fuimos nosotros, en este caso los socialistas y Convergència i Unió, quienes arrastramos a un Gobierno del Partido Popular que prefería que el AVE fuera por Cornellà. Por tanto, tampoco queramos dar fotos fijadas porque en este caso también le traicionaría la memoria. También le pedimos desde Convergència i Unió —dónde quiera, cuándo quiera, en el lugar que quiera, en la Cámara de Comercio de Barcelona, en algún ámbito de la sociedad civil— que hagamos un debate sereno, con papeles y gráficos para demostrar realmente si es cierto lo que usted está diciendo de que las inversiones son como nunca en Cataluña, porque ni lo reconocía así el propio presidente Maragall ni lo demuestran las cifras, y no pueden estar equivocadas todas las instituciones civiles en Cataluña que denuncian ese déficit de infraestructuras en Cataluña. Le pido que nos diga una infraestructura importante que se haya iniciado en esta legislatura en Cataluña, que no venga de decisiones tomadas con anterioridad y que ahora se refleja en los Presupuestos Generales del Estado de cada año.

Señora ministra, no hagamos aquí un lucimiento de cifras, porque Convergència i Unió le puede retar a ese debate y estoy seguro de que no saldríamos perdiendo. Las cifras siguen demostrando que se dedican menos inversiones a las Cercanías en Barcelona que en Madrid, incluso en los últimos ejercicios presupuestarios sigue siendo así. Incluso en legislaturas anteriores, cuando había mayoría absoluta del Grupo Popular, era Convergència i Unió quien presentaba enmiendas en cada presupuesto pidiendo un aumento de las inversiones para Cercanías en Cataluña; enmiendas que, por cierto, eran votadas en contra por el Grupo Socialista y por los diputados catalanes del Grupo Socialista.

Yo lo que pido es serenidad en este debate, mirar hacia delante a favor de los usuarios, que son los grandes afectados, y sobre todo huir de planteamientos en ocasiones, señora ministra, muy personalistas, porque en todo caso es su Gobierno el que adopta decisiones y en alguna ocasión podría dar la impresión de que es usted en persona la que decide o no si se va a comprar un nuevo tren Civia en determinada línea de las Cercanías de Cataluña. Por tanto, también le pedimos desde esta perspectiva mayor humildad y mayor cercanía con los usuarios.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Gracias a usted, señor Jané.

Continuamos con el turno del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. Por tres minutos, de nuevo, tiene la palabra el señor Tardà.

El señor **TARDÀ I COMA**: Gracias, señora presidenta.

Como se ha constatado, el déficit fundamental de Cercanías procede de una clara falta de inversión. Esto nos obliga a dirigirnos al presidente del Gobierno para reclamarle que concrete sus promesas inversoras, que concrete un marco más claro y comprometido con las inversiones de Cercanías. En concreto, primero, que presente en el plazo de un mes un plan con un calendario de inversiones para la red de Cercanías de Barcelona, por un importe total de 1.850 millones de euros de inversión hasta el año 2012 y que presente también en el plazo de un mes un plan con un calendario de inversiones por un importe total de 260 millones de euros para el año 2007, que concrete el desarrollo de los proyectos contemplados en el plan de choque de Cercanías Barcelona. Segundo, que estudie y apruebe, de acuerdo con la Generalitat de Catalunya, un mecanismo contable que traspase la inversión no ejecutada a la Generalitat de Catalunya. Lo que esté comprometido y no se gaste ya lo invertirá el Govern de la Generalitat de Catalunya en infraestructura ferroviaria. Tercero, y último, que llegue a un acuerdo con la Generalitat de Catalunya en el plazo también de un mes para articular y regular la participación de la Generalitat de Catalunya en los órganos planificadores y ejecutivos de la Administración General del Estado que tienen incidencia en Cercanías de Barcelona, entre otros, la Dirección General de Ferrocarriles, ADIF y Renfe.

Les anunciamos que nuestro grupo parlamentario hoy mismo ha enviado una carta al presidente del Gobierno español solicitándole un encuentro para poder trasladarle en mano estas tres conclusiones y, si no nos recibiera, nuestro grupo parlamentarios igualmente iría a La Moncloa a llevárselo. **(Risas.)**

Por cierto, señora ministra, cuando quiera y con toda humildad le puedo explicar y le puedo dar noticia de otros secuestros. Se me ocurre, por ejemplo, el secuestro del aeropuerto, que, por cierto, 130 entidades, dicho de otra forma, dirán lo mismo; el secuestro de los dos millones de documentos incautados que todavía están en Salamanca; los impuestos que pagamos y no revierten; por no hablarle del secuestro de los balances fiscales —¿le suena?—; por no hablarle también del secuestro del derecho a decidir nuestro futuro. Pero yo reconozco que esto es harina de otro costal. Hoy les pedimos que se comprometan con los tres puntos que les he leído, que pretendemos entregarles en mano. Por supuesto, quiero que quede claro que yo no he tenido en ningún momento ninguna voluntad de ser descortés con usted a nivel personal. Esto le tiene que quedar muy claro.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): A usted, señor Tardà, muchas gracias.

Señor Herrera, su turno en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, de nuevo por tres minutos. Cuando quiera.

El señor **HERRERA TORRES**: Señora ministra, tengo que decirle que le hemos escuchado antes toda su intervención y que valoramos que se pida perdón. Por eso nunca apoyamos a gobiernos anteriores y por eso hemos apoyado a un Gobierno socialista, porque ustedes piden perdón. ¿Qué nos preocupa? Que no hay una acción derivada de ello. Lo que nos preocupa es que ustedes piden perdón y acto inmediato nos dice: Vamos a continuar haciendo lo mismo. Ahí está el problema. Yo tenía otra posibilidad, decir que iban a cambiar 180 grados. Eso es lo que hoy no hemos escuchado y por eso nosotros hemos dicho precisamente lo que teníamos previsto. Yo tenía previstas dos intervenciones en función de lo que usted dijese, pero es que usted no ha asumido sus responsabilidades. El plan de choque, ¿cuándo llegó, señora ministra? Yo entré en este hemiciclo diciendo que lo primero que tenía que haber era un plan de choque y usted no nos hizo ni caso. El plan de choque no se aprobó, y se aprueba precisamente en 2006 cuando la situación le explota en las manos. Nosotros lo decimos claramente: Es una profunda irresponsabilidad hacer llegar el AVE sin las Cercanías actualizadas y sin haber invertido en Cercanías. Porque el AVE, lo que hace es articular hacia Madrid; las Cercanías, lo que hacen es articular una sociedad. Porque, en el mejor de los casos, va a haber un pasajero de AVE por cada veinte de Cercanías. Por tanto, ustedes no pueden hacer llegar el AVE sabiendo que va a colapsar.

Señora ministra, hay infraestructura que no tienen nada que ver con el AVE, el Papiol-Mollet es una reivindicación histórica, significa precisamente otro enlace de norte a sur y no tiene nada que ver con el AVE, y usted me dice que lo van a licitar este verano. ¡Si llevamos años hablando del Papiol-Mollet! En el Barcelona-Puigcerdà no ha habido un problema de falta de acuerdo, porque para haber falta de acuerdo tiene que haber una propuesta y no hay propuesta del ministerio, señora ministra. Podría seguir y seguir. Nosotros decimos que claramente hay una responsabilidad de sensibilidad, de preocupación y de previsión; eso es lo que no hemos encontrado. Porque usted tendría que asumir precisamente que no han previsto lo que ha pasado y que no les preocupó lo que algunos les dijimos desde el primer día de legislatura que iba a pasar.

Para ir concluyendo, porque tenemos el tiempo limitado, quiero decirle, señora ministra, que 130 millones de euros más en Cercanías, permítame la expresión, es una cifra ridícula en una red que ha aumentado el número de pasajeros un 80 por ciento. ¿Sabe cuánto han destinado a la Bahía de Cádiz en el último ejercicio presupuestario? Y nos parece muy bien: 60 millones de euros, en un año solo. Por tanto, no me hable usted de 130

millones más. Usted habla de los trenes y no discuto si son del Partido Popular o de ustedes. Lo que sé es que los trenes de Cercanías nos los estamos disputando entre las comunidades autónomas. ¿Saben cuáles son los trenes que están en La Sagra? Los trenes de alta velocidad. En eso sí, el Partido Popular y el Partido Socialista se han preocupado de tener muchos trenes que están en cocheras. Ese es el problema.

Acabo, señora presidenta. La marca del Ministerio de Fomento en Cercanías es malísima. Es así, porque la gente lo vive así. No es un 2 por ciento de los usuarios, señora ministra. Porque los índices de ocupación en hora punta en Barcelona, ¿sabe cuáles son? El cien por cien, cuatro pasajeros por metro cuadrado. Esa es la realidad y ese es el servicio de excelencia. Lo que le pedimos es muy sencillo, que visite las Cercanías —yo le acompaño, yo soy usuario, yo utilizo las Cercanías y le acompaño—, que se reúna con las entidades, que apruebe el comité de usuarios y que presente un plan de inversión de calendario de cambio de catenarias para que realmente eso sea efectivo. Señora ministra, no sé lo que se ha ejecutado en mantenimiento, pero si se ha ejecutado todo, es que lo que habían planteado era muy poco, porque si están las cosas como están es que el mantenimiento era claramente deficitario.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Finalice, por favor.

El señor **HERRERA TORRES**: También lo fueron con el Gobierno del Partido Popular, pero los mantenimientos han sido deficitarios.

Gracias, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Gracias a usted, señor Herrera.

El debate entre grupos parlamentarios lo finalizará la señora Cunillera, también por tiempo de tres minutos. Adelante, por favor.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Gracias, señora presidenta.

Lo constatable y evidente en esta réplica es que los grandes ausentes del debate han sido los usuarios de Cercanías de Barcelona, aquellos que todos los grupos decíamos que eran nuestra principal preocupación; aquellos por los que decíamos que montábamos este debate. No han estado aquí. Aquí cada grupo ha sacado a pasear sus demonios: el Partido Popular ha sacado a pasear su obsesión del catastrofismo contra el Gobierno; nuestros socios, también en la línea del señor Piqué, lo cual, reitero, sigue haciendo líder del señor Fernández Díaz al señor Piqué. Me ha gustado mucho que el presidente de la Comisión de Seguridad Vial nos insista en que no usemos el retrovisor. Pero su utilización del retrovisor le ha llevado a defender la gestión del Partido Popular durante ocho años. Interesante intervención, muy interesante intervención que leeremos con atención cuando

podamos. Que Esquerra Republicana, señor Tardà, venga aquí y me hable ahora de la colaboración con el Gobierno de la Generalitat... Por favor, señor Tardà. Yo ya sé que usted no me escucha, pero si hoy me hubiera escuchado un poquito hubiera visto qué grado de colaboración hay entre el Gobierno del Estado y el Gobierno de la Generalitat. Por lo que hace al señor Herrera, pues ya sabemos: el AVE no le gusta. Nosotros creemos que el AVE, en su entrada en Barcelona a lo que ayuda de verdad es a Cercanías de Barcelona. Y en ese minuto y poco que me queda quiero decirles a los usuarios de Cercanías de Barcelona que efectivamente se podrá discutir el momento en que había que haber actuado en cercanías; se podrá discutir si se hizo tarde o pronto; se podrá discutir si se podía hacer más o se podía hacer menos. Lo que es indiscutible es que los usuarios de Cercanías de Barcelona saben en este momento que hay un Gobierno que ha hecho el diagnóstico acertado de cuáles son las deficiencias de las Cercanías, que ha puesto los medios y que ha puesto toda su voluntad para trabajar. Por tanto, los usuarios de Cercanías hoy saben que hay un Gobierno —ya lo sabían, además— que está trabajando en la medida de lo posible y compaginando obras de envergadura como las del AVE con las de Cercanías y que está trabajando para que las deficiencias que todos traían escritas desde casa se solucionen. Y saben también que aquí ha habido unos grupos que se han olvidado de ellos en la réplica.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): A usted, señora Cunillera, muchas gracias.

Señora ministra, el último turno para cerrar el debate. Y con todo el afecto reglamentario del mundo, para cerrarlo y no reabrirlo, por favor. Adelante.

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

Señorías, quizá lo más desafortunado de toda esta comparecencia ha sido una afirmación del señor Fernández, que cuando pierde los argumentos le gusta enturbiar para tapar que no puede decir nada sobre las Cercanías, que era el objeto del debate de hoy.

Yo he pagado obras de arte compradas a la novia del ministro anterior. Lo digo por si hay alguna duda de a qué me estaba refiriendo. **(Aplausos.)** Era a lo que me refería cuando he dicho que había pagado algunas cosas que me hubiera gustado no pagar. **(Rumores.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Silencio.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Como ustedes provocan, se les da esta respuesta para que vean que hay transparencia total en la gestión del ministerio. Incluso pagamos todas esas cuestiones comprometidas anteriormente. Señor Fernández, en cuanto a la opinión de los catalanes, igual que la del resto

de españoles, hay una encuesta que es facilísima, que son los votos. Y ya saben los votos que tienen ustedes en Cataluña, cuenten y sabrán quiénes les apoyan y quiénes nos apoyan a nosotros en Cataluña. Por algo será. Entre otras cosas, porque no mentimos, señor Fernández. Vamos a aclarar dónde están los trenes Civia que había comprado en la época de Gobierno del Partido Popular el ministro Álvarez-Cascos: en Madrid, no en Barcelona, que era de lo que estábamos hablando. Así que no engañe usted más a la gente, ¡no engañe a la gente! **(Protestas.)** No son trenes que hayan ido a Barcelona y usted lo sabe, y lo ha dicho una y otra vez. Yo no quiero la confrontación entre Madrid y Barcelona porque me parece absurda, pero ustedes compraron unos trenes para ponerlos en Madrid y los trenes que se están incorporando en 2006, los 14, los 27 que vienen y los 80 que van a venir, provienen todos de contratos de adquisición del Gobierno del Partido Socialista en la actual legislatura. Los suyos nunca llegaron a Barcelona y por tanto no los situaron en Barcelona en 2003. El señor Fernández, cuando mira por el retrovisor, ya ni siquiera se acuerda cuando se fueron del Gobierno. En 2003 los situaron en Madrid; en Barcelona se han empezado a incorporar trenes en 2006 y son catorce trenes adquiridos en la legislatura en que gobierna el Partido Socialista. Señoría, en los Presupuestos Generales del Estado hay una foto estática de cuál es el nivel de apuesta por el ferrocarril y por las Cercanías, y yo entiendo —y así me sitúo políticamente— que no hay una dicotomía en la opción entre convencional y alta velocidad, sino todo lo contrario, hay una compatibilidad y una complementariedad, y en ese sentido estamos trabajando.

Por curiosidad, me han pasado una referencia de los presupuestos de 2005, en la que el señor Andreu, el 15 de noviembre de 2005, aquí, en este Congreso, reconoce que su grupo sí ha llegado a un acuerdo con el Grupo Parlamentario Socialista respecto de esta cuestión —que es la del Ministerio de Fomento—, aunque hubieran deseado que tal acuerdo hubiera ido más lejos sin tener que dejar aparcadas muchas cuestiones. Da igual, no tiene ninguna importancia, me puedo confundir y usted a lo mejor se estaba refiriendo incluso a otro ejercicio presupuestario, pero me han pasado esa nota y quería trasladársela.

Respecto al reembolso de los billetes, quería comentarle al señor Herrera que está comprometido desde septiembre de 2006; que hemos recibido aproximadamente 1.100 reclamaciones; que el 41 por ciento va ya por vía e-mail, en el correo electrónico clientebarcelon a@renfe.es, y que aunque las reclamaciones pueden ir por cualquier otra vía, este correo electrónico funciona y se está dando respuesta a las reclamaciones.

Y termino, señor Jané, diciéndole que, a lo mejor no se ha dado usted cuenta, pero el lugar para debatir entre diputados y entre estos y el Gobierno es el Congreso. No entiendo por qué ha dicho usted: Cuando usted quiera debatimos en Barcelona. Debatimos aquí, que es donde los ciudadanos nos han puesto para debatir. Por lo tanto,

yo vendré cuantas veces sea necesario. Hoy he venido con todos los datos y estaba dispuesta a debatir sobre conceptos, ideas y datos, que son la aplicación de la idea. Eso también es política, aunque algunos lo quieran devaluar, porque yo puedo decir que estoy haciendo una cosa y eso no significa que esa sea la política que estoy siguiendo; los datos son los que nos llevan a los hechos reales y yo venía hoy cargada de datos, estaba dispuesta a debatir, pero también estoy dispuesta a debatir cualquier otro día. Por cierto, el Ministerio de Fomento es el que más iniciativas parlamentarias tiene de todo el Gobierno, y lo digo porque el señor Fernández ha dicho que tiene pedidas 75 comparecencias, pero como si hubiera pedido 75.000. Yo me atengo a las reglas establecidas por los ciudadanos para debatir, para comparecer, para que me interpielen y para contestar a las preguntas. Les digo que soy el miembro del Gobierno que más iniciativas parlamentarias tiene en esta legislatura, con mucha diferencia. Por lo tanto, mi voluntad solamente es la de respetar las normas que nos damos los ciudadanos y, si me lo permite, quiero debatir en este foro, que es nuestro foro de debate.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Gracias, señora ministra.

Señorías, porque la ministra ha introducido comentarios directos a portavoces, daré un turno extra de dúplica de un solo minuto y, señor Fernández Díaz, usted se sabe bien el Reglamento, no por alusiones —solo el aludido podría hacerlo, nadie interpuestamente por él—, tiene un minuto excepcional simplemente de dúplica. Lo tiene, así como el señor Jané y el resto de grupos, si lo desean y, esta vez sí, suceda lo que suceda, cerrará la ministra el debate.

Adelante, señor Fernández Díaz, un minuto.

El señor **FERNÁNDEZ DÍAZ**: Gracias, señora presidenta.

No me voy a extender más de un minuto. Simplemente quiero decir que en este debate he intentado ser serio, supongo que como los demás, porque estamos hablando de un problema serio que preocupa diariamente a miles y miles de ciudadanos barceloneses usuarios del servicio público de Cercanías de Renfe en Barcelona. No he hecho alusiones personales, me he referido a un tema como el de las comisiones del AVE que es un asunto juzgado en los tribunales. La señora ministra ha hecho unas alusiones personales indignas de una ministra del Gobierno de la nación de España. No ofende quien quiere sino quien puede. **(El señor De la Encina Ortega: ¿Y lo que has dicho tú?)** Lamento profundamente que haya utilizado ese argumento y, a pesar de que el Reglamento no lo diga expresamente, tengo que salir en defensa de un ministro de Fomento que ha sido vejado aquí y entiendo que no venía a cuento en este debate.

Señora ministra, no ofende quien quiere sino quien puede y le vuelvo a decir lo que le he dicho antes: tome usted nota de con qué apoyos sale usted de este debate y con qué censuras. Si sumamos los grupos parlamentarios que la han censurado, son 173 diputados y la han apoyado 164 diputados.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Gracias, señor Fernández Díaz.

Señor Jané, si desea el minuto, adelante, es su turno.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Gracias, señora presidenta.

Señora ministra, por el bien de los usuarios, que están siguiendo o no el debate, a los que nos debemos, demos ese impulso al traspaso de las Cercanías a la Generalitat; se ha planteado y ha habido al final pocas concreciones. Hagamos también una concreción de la compensación económica a los miles de personas que cada día han estado sufriendo esas demoras. Por tanto, le pedimos desde Convergència i Unió ese compromiso.

A la señora Cunillera simplemente pedirle también que...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Señor Jané, por favor, el turno es directamente de dúplica.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señora presidenta, por el bien de la seguridad vial y de los compromisos unánimes que tomamos en esta Cámara, me gustaría dejarlo aparte de este debate de las legítimas discrepancias que podemos tener en cuanto a las Cercanías o a las inversiones en Cataluña. Por cierto, señora ministra, nuestro grupo va a presentar mañana mismo en esta Cámara la petición para realizar ese debate que usted me pedía y está dispuesto a realizarlo aquí, en esta Cámara. Mañana mismo nuestro grupo presentará esa petición para realizar en el Pleno ese debate sobre las inversiones del Estado en Cataluña. Gracias por esa predisposición y tendremos ese debate como el que hemos tenido hoy.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Gracias, señor Jané.

Señor Tardà, gracias por su gesto.

Señor Herrera, un minuto.

El señor **HERRERA TORRES**: Intervengo de forma muy breve para decir que en torno a la devolución a los usuarios, señora ministra, le sugiero que vaya más allá, porque hay afectaciones que no se están devolviendo, porque están teniendo repercusión sobre la economía y por eso lo planteábamos, y espero que cojan el guante del comité de usuarios, que les exigen desde Cataluña y que exige la Ley de Movilidad de Cataluña.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Gracias, señor Herrera.
Señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Muchas gracias, señora presidenta.

Unos siguen con sus demonios, pero yo me alegro de que otros grupos hayan hablado de los usuarios en este pequeño turno. Simplemente quiero decir al señor Jané que he hecho una ironía para relacionar el retrovisor con el cargo que él ostenta en esta Cámara.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Señora Cunillera, por favor.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: De su intervención deduzco que usted no entiende mi sentido del humor. Simplemente lo siento por usted.

Muchas gracias. (Aplausos.—Risas.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Señora ministra, ¿desea usted terminar? (Pausa.) Adelante.

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

Agradezco a todas las intervenciones y comento que en el ministerio y en el Gobierno no estamos escatimando esfuerzos para solucionar todo lo que se refiere a las Cercanías y situarlas en Barcelona en el nivel que corresponde.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Muchísimas gracias, señora ministra.

Suspendemos la sesión hasta mañana a las nueve.

Eran las diez y treinta minutos de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**