



DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 286

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. MANUEL MARÍN GONZÁLEZ

Sesión plenaria núm. 264

celebrada el miércoles, 26 de septiembre de 2007

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas	14068
Interpelaciones urgentes:	
— Del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre medidas del Gobierno frente a la siniestralidad laboral. (Número de expediente 172/000296.) ...	14091
— Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre la política del Gobierno en relación con la puesta en servicio de nuevos tramos de AVE. (Número de expediente 172/000297.) ..	14097
— Del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre el acuerdo para incrementar la inversión del Estado en Cataluña. (Número de expediente 172/000298.)	14103

bilidad que demuestra y con los resultados del diálogo social, poco a poco iremos mejorando estas cifras, que en los últimos años —repito— son las mejores aunque insuficientes. Novcientas y pico víctimas mortales cada año sigue siendo una sangría radicalmente inaceptable. Vamos a poner todos los medios para que se reduzca lo más rápidamente posible.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Calvo Poyato): Muchas gracias, señor ministro.

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE LA POLÍTICA DEL GOBIERNO EN RELACIÓN CON LA PUESTA EN SERVICIO DE NUEVOS TRAMOS DEL AVE. (Número de expediente 172/000297.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Calvo Poyato): Pasamos a la interpelación del Grupo Parlamentario Popular sobre la política del Gobierno en relación con la puesta en servicio de nuevos tramos del AVE. Para formular la interpelación, en nombre de su grupo, tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora presidenta, con un saludo afectuoso en la primera vez que tengo el honor de ser presidido por su señoría.

Voy a interpelar en nombre de mi grupo sobre las condiciones en las que se van a poner en servicio los trenes de alta velocidad en el mes de diciembre. Señora ministra, nosotros queremos que se inauguren los AVE. El Partido Popular es el primer interesado en que no solamente estos AVE sino todos los que faltan por terminar se inauguren, se pongan en servicio, y los ciudadanos de este país puedan apreciar y disfrutar del dinero que de los presupuestos generales, que se nutren de sus impuestos, supone el mejoramiento de la calidad de vida y, en definitiva, la plasmación de la atención que de todos los ciudadanos hemos de tener los políticos. Tenemos mucho interés por todo eso y además porque son todos los que pretende inaugurar en diciembre, más los que se podrían inaugurar si se terminaran las obras que están en marcha, obras que inició el Partido Popular, obras que decidió, planificó, configuró e inició el Partido Popular. **(Risas.)** Es una curiosidad que se rían, pero yo invito a SS.SS. a que vayan al ministerio y a las hemerotecas y comprueben si las obras que se pretende inaugurar en diciembre estaban ejecutadas y comenzadas antes de abril de 2004. Ese es un empeño en el que ustedes, por mucho que digan, no lograrán falsear la realidad.

Señora ministra, las inauguraciones no son cualquier cosa. Las inauguraciones son actos, momentos importantísimos muy serios, porque son la puesta en servicio de esa infraestructura para el ciudadano. Es el momento en que el político responsable —el presidente del Gobierno y usted en este caso— decide que la plataforma, la vía, la catenaria, los servicios de seguridad, los

trenes y el personal están preparados para que al día siguiente se pueda prestar el servicio en las mejores condiciones no solo de calidad y confort, sino fundamentalmente de seguridad. Porque, señora ministra, inaugurar una línea de AVE no es simplemente cortar la cinta; para eso ya le di a usted unas tijeras la primera vez que tuvimos que debatir diciéndole que era lo único que necesitaba a fin de continuar las obras que el Partido Popular había dejado en marcha. Podía usted utilizar las tijeras para otra cuestión, que es lo que ha hecho en estos cuatro años: cortar las inversiones, paralizar las obras y hacer una España de primera y una España de segunda. Por eso le digo que las inauguraciones no solo son para cortar cintas. Para que sean de verdad tienen que tener una serie de pruebas, actuaciones previas, comprobaciones de todos esos elementos que le he dicho. Es decir, necesita usted tiempo. ¿Y qué hemos hecho hasta ahora? ¿Qué han hecho ustedes, señores del PSOE? ¿Qué hemos hecho nosotros cuando hemos ido a poner una línea en servicio? No se me adelante. Es usted muy rápida, muy inteligente, pero no sabe lo que voy a decir después. Es tan rápida que esta vez se ha equivocado, es una máxima que usted tiene y que esta vez no ha fallado: usted se equivoca en lo que le voy a decir.

Hasta ahora, ustedes y nosotros cuando hemos puesto algo en servicio hemos actuado de la siguiente manera. AVE Madrid-Sevilla, tras un año de pruebas, se inaugura el 14 de abril de 1992 y el 21 de abril de 1992 se pone en servicio; una semana. No tiene importancia. Desde el 21 de abril de 1992 hasta el 11 de septiembre de 1994, es decir dos años y cinco meses después, el AVE de Sevilla no alcanzó la velocidad comercial de 300 kilómetros por hora. Empezó despacito, con seguridad, con garantías, a pesar del año de prueba; lo digo por si recuerda usted algo de lo que dijo en Lérida sobre el Partido Popular. El AVE Madrid-Zaragoza-Lérida, que ya fue una obra nuestra, inició las pruebas el día 29 de mayo de 2002, el 11 de octubre de 2003 se inauguró y al día siguiente se puso en servicio; 17 meses de pruebas. Del AVE La Sagra-Toledo —que no es Madrid-Toledo—, 21 kilómetros, se hicieron pruebas en 2003, luego usted lo paralizó para que hubiera una distancia entre un momento y otro y lo volvió a poner en pruebas el 26 de julio de 2005, para inaugurar el 15 de noviembre de 2005 y ponerlo en servicio también al día siguiente; cuatro meses de pruebas para 21 kilómetros que ya estaban probados. Del AVE Lérida-Tarragona, 80 kilómetros —son actuaciones suyas—, inició las pruebas en julio de 2006 y el 19 de diciembre lo inauguró —no me diga usted que no porque es lo que hizo— y el 20 de diciembre, al día siguiente, lo puso en servicio; es decir, cinco meses de pruebas. Concretamente fue el Partido Socialista el que puso los protocolos que luego el Partido Popular mantuvo y perfeccionó, porque evidentemente es imprescindible la garantía de la vía, el tren y el personal; tiene que haber garantías. También fue el Partido Socialista el que en el año 1991 empezó a establecer que fuera el personal de mandos intermedios —una buena

decisión que ha funcionado creo que con buen criterio—, y por tanto en AVE trabajan jefes de tren y supervisores de servicios a bordo exclusivamente. Como vemos, no se inauguraba, señora ministra, ni usted tampoco inauguraba si no se tenían todas las garantías, porque el imprescindible rodaje —utilizando sus palabras— es básico. Pero fíjese que ahora estamos en una situación en la que por primera vez —a usted que le gustan tanto las primeras veces— se fijan unas fechas de inauguración de tres AVE y en tres días seguidos sin que estén terminadas las obras. Es inaudito; no solo sin haber realizado ni una sola prueba, sino sin que estén terminadas las obras. Ustedes han fijado la fecha con tres meses de antelación, lo cual, como le digo, es inaudito —y no le quiero decir otras cosas, después de su respuesta veremos qué es lo que tengo que decirle—, sin saber cómo se van a comportar la vía, el tren, los sistemas de circulación, etcétera, y sin saber cómo va a funcionar el personal y cómo va a responder ante cualquier eventualidad. Faltan menos de tres meses, como le digo, y usted ya ha dicho cuál es la fecha sin haber realizado ni una sola prueba. Por tanto, cuando a usted le ha gustado tanto multiplicar, ahora empieza a dividir. Usted va a dividir por siete, por ocho, no sabemos por cuánto, quizá por nueve, los tiempos de prueba, de garantía, de seguridad que hasta ahora hemos tenido en los AVE.

Cuando se publica un panfleto electoralista infumable que dice que en diciembre llega la alta velocidad, y se dan las fechas, entiendo que usted esté presionada por unas fechas que se han dado, por un panfleto que no se tenía que haber publicado ni siquiera con fines electorales y se haya encartado en todos los periódicos dominicales. Evidentemente, este panfleto la está condicionando demasiado. En la línea de Valladolid faltan 12 kilómetros y la estación, prevista en el Convenio de 16 de noviembre de 2002 que usted tenía que haber cumplido, no está soterrada. La estación de Segovia, a la cual fue usted el otro día —por cierto, sin cumplir las medidas de seguridad laboral—, no tiene accesos. Usted dice que va a inaugurar un AVE en vía única desde Antequera a Málaga. Eso no es un AVE; vía única no es AVE. Faltan seis kilómetros en Barcelona, bastante difíciles —he de reconocerlo—, pero además tiene usted otro problema en el punto kilométrico 500,400 de la línea Lérida-Tarragona, el pont del Cano, en Montblanc, que yo me imagino que su alcalde, aquí presente, lo conocerá perfectamente y en el que desde finales de junio tiene usted un límite de 80; tres meses con un límite de 80 en una línea de alta velocidad. No se había producido ese caso jamás en los trenes de alta velocidad españoles. Es decir que hay un problema gravísimo en la estructura de esa línea, que es la que precisamente nos va a conectar con Barcelona. La línea y la limitación de 80 de Montblanc se la enseño por si se cree que no la tenemos documentada; aquí tiene la fotografía de la línea y la limitación de 80, que es bastante preocupante.

Hasta ahora tampoco tenemos personal. En cuanto a su selección se han producido seis procesos idénticos desde el año 1991 tanto por ustedes como por nosotros. Había una selección de libre concurrencia, ocho exámenes y cinco meses de cursillo selectivo. Ahora, de forma unilateral, saltándose el decimosegundo convenio colectivo de Renfe y las desconocatorias de huelga, con los acuerdos correspondientes tanto del comité general de la empresa como del Semaf, de 13 de diciembre, han designado a dedo y de unas residencias concretas, que no de todas, a diez y once maquinistas el 13 de julio y el 10 de septiembre para que se formen doce días frente a cuatro meses y tres días frente a un mes de prácticas. Esa es la división que nuevamente está usted haciendo de la formación del personal que tiene que llevar a nuestros ciudadanos con las suficientes garantías a 300 kilómetros por hora. Y en el plan de formación, señora ministra, que tengo aquí también, se acredita que son precisamente los mandos intermedios los que tienen que proceder a esa formación. Por tanto, las prisas son malas, las prisas producen improvisación y de cualquier forma Renfe no está preparada para poner en servicio esta línea.

Pensaba especificar línea a línea cuáles son las necesidades del personal que tendría que tener preparado y no lo tiene; si quiere luego se lo especifico. Ahora le digo que para los servicios que quiere inaugurar entre el 21, 22 y 23 de diciembre necesita 58 jefes de estación, de los cuales tiene usted medio seleccionados veintiuno, pero ninguno de ellos homologado por la Dirección General de Ferrocarriles. Además, no puede probar los trenes, la obra no está terminada, el personal no está preparado. Los trenes los tiene usted dispuestos porque le recuerdo que se compraron en octubre de 2003. ¿Cuándo va a probarlos y dónde va a probarlos? No lo puede hacer. Además de todo eso, hay un periodo imprescindible de asentamiento de las vías, de comportamiento del tren, de los escenarios de la señalización, incluido el confort, señora ministra. Pero fíjese que a estas alturas todavía no han adjudicado el concurso de las pruebas de carga, de la recepción de los puentes en los tramos Madrid-Garcillán y Valdestillas-Valladolid, de la línea Valladolid.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Calvo Poyato): Señor Ayala, concluya, por favor.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Voy terminando, señora presidenta. Le agradezco su generosidad.

En el túnel de San Pedro, que son 26 kilómetros, tiene que cumplir unas normas UIC especiales e implica un curso especial de prevención y seguridad, ensayar protocolos de evacuación, que no se han hecho, además de que para pasar por ese túnel, señora ministra, están homologados los trenes 103 y 104, pero no el 102, que es el que según declaraciones que se han hecho en Valladolid lo va a ocupar.

Mucho criticó Lérída, señora ministra, pero que se mire y se analice lo que está haciendo. Señora ministra, nosotros le decimos que inaugure pero no engañe. Si a efectos electorales quiere inaugurar para respetar unas fechas que no conducen a nada y al día siguiente no ponerlo en servicio, dígalo y yo no lo criticaré; diga que tiene que ser en esas fechas pero que al día siguiente no se puede poner en servicio, porque no se puede, y yo le prometo desde esta tribuna del Congreso que no la voy a criticar si usted lo dice y lo hace así. Ahora bien, por favor, cuando usted suba a esta tribuna trate de demostrarlo, y yo quedaré muy satisfecho si usted me demuestra que lo que yo le he dicho no es verdad, que los datos que yo manejo no son ciertos. Y no se conforme con darme cifras de ocupación, de lo que representa el AVE para España en estas fechas, porque creo que estamos...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Calvo Poyato): Señor Ayala, su tiempo ha terminado con creces. Cierre su intervención, por favor.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Iba a decir la última frase, señora presidenta.

Con estas circunstancias, con estas perspectivas corremos el riesgo de estar tirando por la borda quince años de prestigio de AVE sin ningún accidente.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (Calvo Poyato): Muchas gracias, señor Ayala.

Señora ministra de Fomento, tiene la palabra.

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

Señor Ayala, señorías, efectivamente el Partido Popular configuró, pensó, prometió y nunca terminó. El Partido Popular en España —no sé si en sus sueños— no ha puesto ni un solo kilómetro de alta velocidad. Ha conectado Madrid con Lleida, pero a 200 kilómetros por hora. (**El señor Hernando Fraile: ¡Nada, nada, Madrid-Lérída al principio!**) Por tanto, puedo afirmar desde esta tribuna y ninguno de ustedes me podrá rebatir —gritar todo lo que quieran, que es a lo que están acostumbrados— que ustedes no pusieron ni un kilómetro de alta velocidad. (**El señor Hernando Fraile: ¡Tú ni uno!**) A 200 kilómetros por hora dejaron ustedes la conexión Madrid-Lleida. Lo digo, señorías, porque hay que saber perder. Ahí también se nota cómo son las personas, señor Ayala. Ustedes están muy nerviosos (**El señor Hernando Fraile: ¡Está temblando el pobre! ¡No te pongas nervioso, Ayala!**) porque están buscando una catástrofe, están buscando un error y no lo encuentran (**Rumores.**), están buscando que pase algo, que algo falle. Señorías, pensándolo bien, ustedes seguramente están preocupados porque lo que tienen es memoria histórica (**El señor Hernando Fraile: Sí, sí, la deuda histórica de Andalucía.**), saben todos los errores que

cometieron y piensan que lo demás somos tan ineficaces como fueron ustedes. (**Continúan los rumores.**)

Me van a permitir que les enseñe la tarjeta de presentación del Partido Popular en las infraestructuras, a través de las palabras escritas por el ex director general de Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, que elaboró un informe sobre una infraestructura de su responsabilidad, la línea 9 del Metro. Él también fue presidente del Metro de Madrid y en enero de 2006 el señor Melis —leo textualmente— dice: El resultado de ese trabajo —de la línea 9— fue un desastre extraordinario; se colocaron las traviesas del AVE en lugar de las traviesas especiales del Metro. Lo dice el señor Melis, el director general de Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, y de ahí les viene el miedo. Dice que esto resultaba extraordinariamente peligroso para la circulación de los trenes. Señor Ayala, de ahí les viene el miedo. Se colocaron —dice el señor Melis— estas traviesas a 70 centímetros en lugar de a 60 (**Rumores.**); como consecuencia de ello —ríanse, ríanse—, la gente ha corrido peligro por su ineficacia, por su frivolidad y por su falta de rigurosidad. (**Varios señores diputados: ¡Sí, sí!**) Repito, se colocaron a 70 centímetros en lugar de a 60. Este es el informe del responsable. El señor Melis dice: Como consecuencia, la vía se empezó a mover en las curvas cada vez más (**El señor Merino Delgado: Sí, el Metro de Madrid es un desastre, por eso les votan.**); a los pocos meses del servicio...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Calvo Poyato): Señorías, guarden silencio. Respeten el turno de la ministra.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): A los pocos meses del servicio tuvimos que ir añadiendo las que hacían falta y que no se pusieron en su momento, dice el señor Melis hablando del trabajo de la línea 9 del Metro de la Comunidad de Madrid. (**Rumores.**) Y continúa diciendo: Se instaló una subestación menos; como consecuencia se quemaban los pantógrafos y los hilos de contacto; hubo que construir inmediatamente la subestación que faltaba; se eliminaron las compensaciones de la catenaria en la entrada de la estación final porque no venía en los planos. (**Continúan los rumores.**) Oigan lo que les digo porque después no saben lo que ha pasado en su época de gobierno, y creo que es interesante. (**El señor Merino Delgado: ¡Habla del AVE!—Protestas.**)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Calvo Poyato): Señorías, guarden silencio y respeten el turno de la señora ministra; es su obligación.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Como consecuencia, hubo que reinstalar toda la catenaria en la zona; se diseñaron unos postes de catenaria endeble y baratos; a las tres semanas de entrar en servicio la línea se cayeron cinco postes sobre la vía; en

ese momento —dice el señor Melis— no pasaba ningún tren; hubiera sido una catástrofe si la línea eléctrica le cae encima, con todos los pasajeros electrocutados. **(El señor Merino Delgado: ¡Todos, todos electrocutados!)** Esto lo dice el informe de la Comunidad de Madrid. Señorías, este es el miedo que tiene el señor Ayala. Y todo ello por ahorrar costes. Sigue diciendo el señor Melis: Las instrucciones que se dieron al concesionario son que de ninguna forma y bajo ningún concepto se podía sobrepasar el presupuesto ni el plazo.

Cuando nosotros llegamos al Gobierno, conocida la falta de rigurosidad, de profesionalidad y la frivolidad con que trabajaba el Partido Popular cuando estaba en el Gobierno, lo primero que hicimos... **(El señor Hernando Fraile: ¡Díselo a Simancas que lo hizo mejor!)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Calvo Poyato): Perdón, señora ministra.

Señor Hernando, respete el turno del interviniente, es lo menos que podemos hacer en una Cámara.

Señora ministra, continúe, por favor. **(Protestas.—Un señor diputado: Es la señora ministra la que no respeta.—Otro señor diputado: ¡No contesta a la interpelación! —Otro señor diputado: ¡Que vaya a la cuestión!)**

Señorías, no hay más turno que el de la señora ministra, que está interviniendo. No es mucho pedir en una Cámara el silencio y el respeto al turno. **(Protestas.)** Silencio.

Señora ministra, continúe.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): El Gobierno anterior puso en servicio la línea de alta velocidad, como usted ha dicho, señor Ayala, Madrid-Lleida el 11 de octubre de 2003, con un año de retraso, a 200 kilómetros por hora, pero nos temíamos que eso no era todo y encargamos una auditoría entre junio y diciembre de 2004. En definitiva, el temor de que la línea funcionaba a medio gas lo comprobamos con los datos que ahora les voy a dar, los cuales, señorías, se refieren a problemas todos los cuales se han solucionado por el actual Gobierno. Los problemas que dejó el Partido Popular en el AVE Madrid-Lleida están solucionados. Para empezar, lo dejó sin trenes. El Partido Popular se encontró con dieciocho trenes AVE que iban a la línea Madrid-Sevilla y ocho años después se fueron con esos dieciocho trenes AVE, eso sí, compartidos por las líneas Madrid-Sevilla y Madrid-Lleida. ¿Por qué? Porque el señor Cascos no fue capaz de coordinar al ADIF y a Renfe Operadora para homologar los trenes en la vía de alta velocidad. Se fueron sin homologar el Talgo, y, como saben ustedes, ya está homologado y funcionando, y el Siemens ni siquiera había sido entregado.

Y hablando de seguridad, señorías, ¿cómo dejaron ustedes el AVE Madrid-Lleida? ¿Qué sistema de señalización tenía? Porque tengo entendido que era el ASFA

tradicional, que el RTMS no fueron ustedes capaces de aplicarlo a la alta velocidad, que era para lo único que estaba contratado e instalado. No se habían realizado las pruebas de compatibilidad entre los equipos de señalización en vía y los equipos de a bordo, el sistema de detección de caída de objetos a la vía era inadecuado, no existía telefonía móvil y la infraestructura tenía grandes deficiencias: fisuras en el viaducto del Ebro, inestabilidad en los taludes, inaccesabilidad de los túneles, problemas de asiento en los terraplenes, la red de caminos de acceso era insuficiente e inadecuada y la cimentación en terreno con arcilla expansiva había sido erróneamente tratada. En definitiva, señorías, todo esto ya está solucionado por el actual Gobierno, porque, efectivamente, nosotros creemos en la alta velocidad, y hace quince años, como usted ha señalado, un gobierno socialista puso en servicio por primera vez en España —usted dice que me gustan las primeras veces, eso se lo ha inventado usted— la alta velocidad, una decisión innovadora en nuestro país y, además de en nuestro país, en gran parte del mundo. Suponía recuperar el ferrocarril como modo de transporte, ofrecer una alternativa a la carretera eficaz, competitiva y sostenible, acortar los tiempos de desplazamiento de unos lugares a otros y con ello favorecer la cohesión social y territorial y generar nuevas oportunidades de desarrollo en nuestro país.

No me voy a detener en cada una de las cuestiones que hemos decidido y planificado, pero sí le voy a dar un dato en relación con el cual no me podrán llevar la contraria, a no ser que el cinismo político les lleve a alturas difícilmente comprensibles. Ustedes dijeron que iban a hacer 7.600 kilómetros de alta velocidad. Se fueron sin hacer ninguno. Nosotros para el horizonte del año 2020 hemos planificado 10.000 kilómetros de alta velocidad. Dos diferencias. Planificación, señorías. ¿Dónde está la planificación de su Gobierno, del Gobierno del Partido Popular? No existe. Cuantía, longitud de la red: 4.000 kilómetros más. Características: hemos planificado una alta velocidad de ancho UIC, doble vía electrificada, tráfico mixto en los casos en que se pueda y alta velocidad de acuerdo con la directiva de la Unión Europea. ¿Qué ejes ferroviarios —me lo ha preguntado el señor Ayala— de alta velocidad hemos diseñado o hemos propuesto como nuevos? Se los voy a enumerar uno a uno: Madrid-Ávila-Salamanca-frontera portuguesa; Ávila-Medina del Campo; Madrid-Alcázar de San Juan-Albacete; Albacete-Murcia; Córdoba-Jaén; corredor de la Costa del Sol; corredor transversal andaluz hasta Almería —ustedes habían incluido tramos sin continuidad—; corredor del Cantábrico-Mediterráneo —ustedes habían incluido tramos sin continuidad—, y conexión Huesca-frontera francesa. Por otra parte, señorías, me ha preguntado usted por las adicionalidades. Hemos dotado de la característica de alta velocidad a líneas que ustedes contemplaban en vía única: Lubián-Ourense, Linares-Jaén, Bobadilla-Granada, Sevilla-Huelva, Antequera-Ronda, etcétera.

En definitiva, señorías, es cierto, hemos puesto en servicio Madrid-Toledo, Madrid-Tarragona, Lleida-Tarragona y Córdoba-Antequera, y vamos a poner en servicio en 2007, el 21, 22 y 23 de diciembre, Madrid-Segovia-Valladolid, Tarragona-Barcelona y Antequera-Málaga. Para eso, señoría, hemos ejecutado cerca de 12.500 millones de euros, hemos invertido a estas alturas de la legislatura 4.144 millones de euros más que en toda la legislatura anterior. En valores medios, hemos superado en 1.660 millones de euros anuales la inversión de la legislatura anterior y hemos invertido un 84 por ciento más. Para concluir, para contestar a su pregunta **(Un señor diputado: Si no ha contestado.)**, señoría, estamos haciendo todas las pruebas en las infraestructuras, en la habilitación del personal y en el material móvil necesarias para que funcione como funcionan todos los AVE que hemos puesto en servicio en esta legislatura. Lo hemos hecho con eficacia, con rigurosidad, con profesionalidad y garantizando lo más importante —que a nosotros nos preocupa y ustedes dan prueba de que no les preocupa en absoluto—, que es la seguridad de las personas, tanto de los trabajadores como de los usuarios de las líneas.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Calvo Poyato): Muchas gracias, señora ministra.

Señor Ayala, tiene su turno de réplica.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señora ministra, es increíble. Usted no ha venido aquí a contestar una interpelación, usted no ha venido aquí a dar la cara ni a establecer ni a demostrarnos las responsabilidades que usted tiene para la puesta en servicio de unas líneas tan importantes de AVE. Estamos ante una interpelación en la que le hemos puesto de manifiesto los déficits clarísimos, en materias clarísimas, que van a tener esos AVE que ustedes se han empeñado en inaugurar en tres días seguidos. Le hemos preguntado cómo los van a poner ustedes en servicio al día siguiente, y no ha contestado. Le hemos dicho cómo van a solucionar el problema del personal, y no ha contestado. Le hemos dicho que tienen problemas de no terminación de la líneas en tres sitios concretos y en uno de una gravedad estructural importante, y no ha contestado. Le hemos preguntado cuántos días van a estar en prácticas los trenes, con ese personal que debía estar cualificado y con esas vías que están sin terminar para que haya garantías para los ciudadanos, y usted se ha escondido, no ha dado la cara, porque no puede hacer otra cosa. La verdad es que también los miembros de su grupo que han venido aquí a arroparla hoy están en franca minoría —si no en huida— al ver cuál es el rigor con el que usted está defendiendo su puesto de ministra de Fomento. **(Aplausos.)**

Señora ministra, en mi primera intervención he sido prudente, he sido responsable, no he dado ningún cali-

ficativo a su actuación, ni siquiera el de frivolidad, ni siquiera el de irresponsable. Pero vista su respuesta a una interpelación para ver en qué condiciones va usted a poner tres AVE en servicio, usted se ha limitado, más de la mitad del tiempo, a responder al señor Melis y a hacer una interpelación al señor Álvarez-Cascos. Señora ministra, el señor Melis y la Comunidad de Madrid han puesto en servicio ochenta estaciones de metro, ese que usted critica, y usted ni una sola de cercanías. **(Aplausos.)** Por tanto, parece usted el señor Simancas cuando sube aquí a defenderse. Evidentemente tiene usted la misma sensación de derrota que el señor Simancas en la Comunidad de Madrid, porque sabe que su gestión es desastrosa. Su gestión supone que va usted a tener la osadía de poner en funcionamiento unos AVE en tres días seguidos, en tres puntos distintos de España, en los que faltan kilómetros de vía por terminar, no tiene usted ni una sola persona de las 58 que se necesitan preparadas y homologadas y no ha hecho usted ni una sola prueba del tren en esa línea sabiendo además que tiene una homologación especial en un túnel de 26 kilómetros y que tiene usted dos puntos conflictivos. Antes le he mencionado el punto 400 en Montblanc, donde el señor Andreu es alcalde. Él ya sabe cuál es el problema y se ha ocultado a los ciudadanos la gravedad en la que se encuentra una línea que tiene que tener una limitación de 80 kilómetros por hora, cuando sería de 275, porque está a la salida de un túnel. Usted ha ocultado eso y está aguantándolo con palicos y cañicas para que aguante hasta el 21 de diciembre y pueda usted inaugurar la línea de Barcelona. **(Rumores.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Calvo Poyato): Señorías, guarden silencio.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Eso es lo que usted está haciendo. Yo comprendo que ahora le aprieten las fechas, yo comprendo que alguien se haya calentado y haya dicho que el día 21 de diciembre se inaugura Barcelona, el día 22 de diciembre se inaugura Valladolid y el día 23 de diciembre se inaugura Málaga, un acto electoralista que evidentemente no va a tener ninguna consecuencia de las que ustedes pretenden.

Señora ministra, usted no tiene argumentos y utiliza permanentemente una muletilla y es que no hicimos ni un solo kilómetro de alta velocidad, porque Madrid-Lérida lo dejamos a 200 kilómetros por hora. ¿Me quiere usted decir a qué velocidad se va a iniciar la línea Tarragona-Barcelona? ¿Me va usted a decir que va a empezar a 300 kilómetros por hora? ¿Me va usted a decir que a Valladolid se va a llegar en 55 minutos o, como dijo el delegado del Gobierno, primero en una hora y media, porque necesita miles de kilómetros de rodadura antes de poder ponerse a 300 kilómetros por hora? Le va a pasar a usted lo mismo que pasó en Lérida, que necesita un año o año y medio para ir alcanzando paulatinamente velocidades de 200 a 300 kilómetros por hora, que es la que hoy tiene. Pero si la línea no pudiera aguantar velo-

ciudades de 300 kilómetros por hora, no las tendría. Y la línea de Valladolid la tiene usted que poner en una hora y media porque los 55 minutos que prometió el presidente del Gobierno no se podrán conseguir hasta dentro de un año y medio. Por tanto, deje usted ya la muletilla del tren de Lérida y empiece usted a dar explicaciones.

Suba usted aquí y dígame a los ciudadanos qué es lo que pasa con la puesta en servicio de los trenes en diciembre y que las condiciones en las que se van a poner serán al menos las que garanticen la seguridad imprescindible y que deben ser, por comparación con lo que hemos hecho todos los gobiernos, lo que ha hecho Renfe, lo que ha hecho ADIF y lo que han hecho todos los responsables, las relativas al personal, a la probatura de las vías y a las comprobaciones que hasta ahora se han hecho y que necesitan un tiempo, del cual usted, desgraciadamente, no dispone, señora ministra. Si ya sabemos que no dispone usted de tiempo. Inaugure y no ponga en servicio, si lo que quiere usted es cortar la cinta, pero no ponga usted a los españoles a 200 kilómetros por hora cuando no tiene garantías del servicio que se va a prestar, porque no están probadas ni la maquinaria ni el personal ni las vías.

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (Calvo Poyato): Muchas gracias, señor Ayala.

Señora ministra, su turno de réplica.

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

Señorías, señor Ayala, yo tengo todo el apoyo de mi grupo y la verdad es que para enfrentarme a usted en una interpelación me quedo sola y ni siquiera me doy cuenta. **(Aplausos.—El señor Merino Delgado: ¡Muy bien!)** Va usted en sus contenidos en decadencia, señor Ayala. Yo le dedicaría un poquito más tiempo. Ni una estación de Cercanías ha inaugurado la ministra de Fomento. No la he inaugurado, pero la he construido, la de la T-4. **(Risas y rumores.)** La inauguró suplantándome la presidenta de la Comunidad de Madrid. **(Un señor diputado: La catenaria.)** Esa es una buena ocasión para haberse callado, señoría. **(Continúan los rumores.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Calvo Poyato): Perdón, señora ministra.

Señorías, guarden el debido respeto. Se ha guardado en el anterior turno, no se pide más.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Durante todo el tiempo de la interpelación el señor Ayala no ha dado un solo dato cierto. Dice que hicieron todas las pruebas del AVE Madrid-Toledo y dejaron la plataforma al 41 por ciento. ¿Cómo lo hacían ustedes, en jet privado? **(Un señor diputado: En Aviaco.)** ¿Dónde iban ustedes a hacer las pruebas del AVE Madrid-Toledo si no tenían ni la plataforma termi-

nada? Madrid-Toledo, cuando llegamos al Gobierno, 41 por ciento, ese era el nivel de ejecución. **(Un señor diputado: ¿Le parece poco?)** Ustedes han hecho el 41 por ciento, nosotros el resto. Lleida-Tarragona-Barcelona, 45 por ciento. Ustedes hicieron el 45 por ciento y nosotros el resto. **(El señor Merino Delgado: Ya habíamos hecho algo.)** Sí, sí, han hecho muchas cosas y muchas cosas muy mal. **(Un señor diputado: Todas mal.)** De avergonzarnos, vaya, de no querer ni decirlo, como los túneles de Montblanc, que no sé como lo sacan ustedes, señorías. ¿Cómo se atreven a sacar los túneles de Montblanc, si estaban destruidos cuando llegamos al Gobierno? ¿Si ha costado un gran esfuerzo volverlos a poner en marcha! ¿Si son ustedes de una ineficacia digna de un premio Nobel, de verdad! Señorías, Segovia-Valladolid, al 31 por ciento. Claro, señoría, que vamos a poner todos los AVE que hemos dicho que vamos a poner: 21, Barcelona; 22, Valladolid; 23, Málaga, con todas las garantías de seguridad. A eso es a lo que usted me ha dicho que me comprometa y yo me comprometo a hacerlo, señoría.

¿Quiere usted saber las pruebas? Aparte de todas las cosas que alguien le habrá preparado y de que realmente es bochornoso lo que dice: que no tenemos hechas las pruebas de no sé qué ni de no sé cuántos, no tiene ni idea de las pruebas que tenemos hechas, pero lo malo es que ni se preocupa de enterarse. Ese es el gran problema que tiene usted en sus intervenciones. Hay que ser un poquito más riguroso. Ya están prácticamente terminadas las infraestructuras y las instalaciones **(El señor Ayala Sánchez: ¡Prácticamente!)** y quedan, señorías, tres meses **(El señor Merino Delgado: ¿Tres meses de pruebas?)**, que es cuando se hace todo tipo de pruebas. Ahora le daré todo el calendario de pruebas que ustedes hicieron. De todas las maneras ustedes podían haber hecho las pruebas hace un siglo. ¿Si dejaron el AVE hecho una auténtica porquería! ¿Si no funcionaba! **(Risas y protestas.)** ¿Cómo van a decir ustedes que hacen bien las pruebas! Es mejor hacer una prueba bien y que funcione, que las 100.000 que ustedes no hacen, pero que las podrían hacer, y que no les den ningún resultado. Vamos a hacer la verificación de los elementos que componen las infraestructuras y las instalaciones. Vamos a homologar el material móvil a la velocidad y con la señalización con la que está prevista su circulación por las nuevas líneas. Vamos a hacer la formación del personal cualificado para la conducción de los trenes por las nuevas líneas, igual que hemos hecho con las otras tres conexiones que están funcionando.

En cuanto a la verificación de los elementos que componen las infraestructuras y las instalaciones, estamos cumpliendo, señoría, el calendario de pruebas que habíamos planificado en función de los protocolos establecidos, a los que usted ha hecho referencia, como las especificaciones europeas y nacionales, y además con la experiencia acumulada —sobre todo de sus errores— en estos últimos años. Conforme a este calendario planificado estamos realizando pruebas individualizadas de

cada uno de los sistemas en sus diferentes niveles, tal como corresponde en el momento en el que nos encontramos, a tres meses vista de la puesta en servicio. Completadas las pruebas individualizadas, pasaremos a realizar las pruebas finales de conjunto en las líneas que vamos a poner en servicio a final de año, a partir de octubre, en Camp de Tarragona y Barcelona y, a partir de noviembre, Antequera-Málaga y Madrid-Valladolid. En concreto, los elementos singulares de las infraestructuras —puentes, viaductos y pasos superiores— han sido sometidos a rigurosas pruebas de cargas estáticas y dinámicas antes de su recepción. Los túneles, elementos significativos de las infraestructuras que vamos a inaugurar, han superado todas las pruebas de control a las que se les ha sometido para verificar que reúnan todos los requisitos operativos. En las vías hemos comprobado geoméricamente el 88 por ciento del total; en la catenaria, el 65; en las subestaciones, todas; en el sistema de señalización, el 67 por ciento y, por otra parte, se han programado escenarios de pruebas con trenes laboratorios de ADIF, especialmente instrumentados para comprobar la concordancia de los sistemas de vías, energía y señalización que se pondrán en servicio.

Señoría, el proceso finalizará con las pruebas de simulación comercial en las que se chequean, durante un plazo significativo, las condiciones reales de explotación de trenes y líneas, cuyo inicio está programado para la primera quincena del mes de noviembre, con más de un mes de antelación. En definitiva, señoría, a las pruebas me remito. ¿Ha funcionado o no ha funcionado el AVE que nosotros hemos puesto en servicio? Sí. Pues es el mismo sistema que estamos siguiendo con los nuevos AVE que vamos a poner en servicio. Por tanto, antes de recurrir al catastrofismo, creo que tienen ustedes que resignarse a reconocer que nosotros sí sabemos hacer AVE y ustedes no. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Calvo Poyato): Muchas gracias, señora ministra.

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE EL ACUERDO PARA INCREMENTAR LA INVERSIÓN DEL ESTADO EN CATALUÑA. (Número de expediente 172/000298.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Calvo Poyato): Pasamos a la interpelación del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) sobre el acuerdo para incrementar la inversión del Estado en Cataluña. Para formular la interpelación en nombre de su grupo tiene la palabra el señor Vilajoana.

El señor **VILAJOANA ROVIRA**: Gracias, señora presidenta.

Señor vicepresidente segundo y ministro de Economía y Hacienda, usted sabe que en el debate que realizamos en el año 2006 sobre el Estatuto de Cataluña, un sábado,

el presidente del Gobierno y representantes de Convergència i Unió llegaron a un doble acuerdo. El primer acuerdo fue que había un déficit histórico de inversiones en infraestructuras por parte del Estado en Cataluña que entendíamos que se podía compensar introduciendo en el Estatuto de Cataluña, que se estaba debatiendo, una adicional, que posteriormente en el debate fue aprobada en esta Cámara, fue aprobada en el Senado, fue refrendada por el pueblo de Cataluña y formó parte de la Ley Orgánica del Estatuto de Cataluña, que fue publicada en junio de 2006. Esta disposición adicional tercera, que usted conoce perfectamente, decía que la inversión del Estado en Cataluña en infraestructuras, excluido el Fondo de Compensación Interterritorial, se equiparará a la participación relativa del producto interior bruto de Cataluña con relación al producto interior bruto del Estado para un período de siete años. Decía que dichas inversiones podrán utilizarse también para la liberalización de peajes o la construcción de autovías alternativas. Con el Estatuto ya en vigor, los primeros presupuestos del año 2007, que tenían que incorporar este elemento, dieron lugar, por ejemplo, el 27 de septiembre del mismo año 2006, a una página de publicidad en *La Vanguardia*, donde el Partido Socialista de Cataluña decía (traduzco directamente del catalán porque el anuncio es en catalán): Gracias al buen entendimiento del Gobierno de Cataluña y el Gobierno de España, tenemos un nuevo Estatuto que ya empieza a dar frutos. Se cumple el Estatuto. Los presupuestos del Estado de 2007 destinan un 18 por ciento de la inversión en infraestructuras en Cataluña, es decir 3.195 millones. Nosotros en aquellos presupuestos, y usted lo sabe, señor vicepresidente, presentamos una enmienda a la totalidad porque entendíamos que no era así, que no se cumplía el Estatuto de Cataluña, y en un debate en la negociación de los presupuestos llegamos al acuerdo de retirar esta enmienda a la totalidad a cambio de una disposición adicional, la 57, donde se decía que su ministerio y el Gobierno de Cataluña, el conseller Castells, iniciarían una negociación para definir la metodología de cálculo de este Estatuto y también llegar a una cifra, que nosotros entendíamos que no era la correcta, de 3.195. En esta adicional se solicitaba que este acuerdo fuera en el marco de 2007, y llegaron finalmente a un acuerdo —si no lo tengo mal entendido, el día 17, día de mi cumpleaños, o el 18 de septiembre—, en el cual se nos daba la razón. Se comprueba en este acuerdo que a esta inversión de 3.195 millones, defendida por usted, por el presidente del Gobierno y por el PSC, había que añadirle 827 millones de euros.

Alrededor de este acuerdo ha habido una serie de comentarios. Por ejemplo, usted decía en *La Vanguardia*, el pasado día 20 de septiembre, que no se sentía cómodo con estos estatutos (el catalán, el andaluz, el aragonés, el de las Islas Baleares) donde había este tipo de disposiciones adicionales que le marcaban inversiones. Le comprendo, señor ministro, pero tengo que decirle que menos mal que existe esta disposición adicional, porque