

ENTREVISTA CON AGUSTÍN HERNÁNDEZ, CONSELLEIRO DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUCTURAS DE LA XUNTA DE GALICIA

"Es un hecho que las empresas españolas están a la cabeza de Europa"

El Monitor. - Vienen de reafirmar el Pacto do Obradoiro. Uno de los grandes logros de la actual Xunta de Galicia y del Ministerio de Fomento, con el que se comprometen ambos a colaborar en el puesta en marcha del AVE gallego en el horizonte de 2015. Ahora la sintonía entre Ministerio y Xunta demuestran que este proyecto avanza. ¿Cree usted que se van a cumplir estos plazos?

Agustín Hernández. - En 2011, hacia después de verano, podría estar en funcionamiento, dado el avance de las obras, la conexión entre Coruña y Ourense.

Teniendo en cuenta como están las obras del viaducto del río Ulla (Catoira-Rianxo), más los accesos a Vigo a través de los túneles de A Madroa, es imposible que el Eje Atlántico esté listo en el año 2011. Pero la conexión con Ourense sí podría estar en los márgenes del Pacto do Obradoiro. De hecho, la decisión del Ministerio de mantener el ancho ibérico permite simplificar la gestión de la red, y que se puedan mantener los accesos a los puertos.

Y lógicamente la duda al respecto

del cumplimiento del plazo de 2015 (Ourense-Madrid) queda despejada en el momento en el que el Ministerio licita el contrato (6 mil millones de euros). Sí que es posible de esta forma que el AVE esté en funcionamiento en 2015 ya que es un único contrato, una única licitación, por lo tanto diferentes labores que ahora mismo tienen plazos más largos, ya que una vez que se termina la superestructura es necesario hacer la vía y la señalización, y eso se va a poder superponer.

M. - ¿Esto ya no tiene vuelta atrás?

A. H. - Cuando no hay vuelta atrás es cuando se licita el contrato de obra. Es el momento, en mi opinión, en el que podemos decir que existe una plena certeza de que el AVE es un hecho incuestionable en Galicia.

M. - ¿Vamos a llegar a Portugal?

A.H. - Pues ese es uno de los aspectos más delicados, puesto que no solamente es importante llegar a Portugal. Dentro de los compromisos adquiridos por el Ministerio existe la voluntad de que así sea, al menos entre la frontera y Tui, pero después tenemos la

duda al respecto de qué va a hacer el país vecino con la línea entre Oporto y Vigo, si va a ser exclusivamente una línea de viajeros, o si va a ser mixta, en función del coste previsto, y cómo se financiará.

En Portugal la crisis está afectando, como en España pero más virulentamente, y el Gobierno portugués todavía no ha decidido cuál es la línea que va a priorizar, si, por ejemplo, va a sacrificar la línea con Galicia a cambio de impulsar más rápido la línea con Madrid.

M. - ¿Cuál es el principal cambio que hay en el diseño del AVE gallego si comparamos la etapa de Magdalena Álvarez con la de José Blanco?

A. H. - Es cierto que existe algún ajuste de trazado en el eje de Lubián, pero no es un ajuste importante ya que lo que se decidió fue mejorar las prestaciones. Se tuvo que hacer una modificación de los proyectos en lo que se refiere a la vertiente medioambiental, lo que supuso un trámite más largo en torno a 3 o 4 meses. Con esto lo que se consiguió fue que el trazado de Ourense-Lubián (conexión Meseta) tenga más tramos en túneles y viaductos y que podamos segregar totalmente el tráfico de mercancías con el de viajeros.

M. - Entremos en la dimensión socioeconómica. ¿Qué cambios va a traer el AVE para Galicia?

A.H. - Galicia va a estar en pie de igualdad con el resto de España, con las más de 20 capitales que en estos momentos están conectadas por AVE entre ellas y con Madrid. El Noroeste de España está olvidado en ese mapa, y lógicamente estaremos en igualdad de condiciones que los ciudadanos de Cataluña, Valencia, Murcia, Andalucía. Pero también es cierto que va a mejorar la movilidad. Y eso significa que más gente utilizará tanto el AVE como los aeropuertos para trasladarse a Madrid o al resto de los destinos.

M. - Bien, aprovechando que usted es ingeniero, me gustaría aprovechar para abrir un apartado más técnico. En 2005 el AVE iba a tener una





media de velocidad de 150 km/h, tanto en el Eje Atlántico como en la salida hacia la Meseta. Ahora hablamos de velocidades superiores a 300km/h. ¿Qué se ha modificado?.

A. H. - En mi opinión, si el ciudadano es mínimamente observador, es una evidencia que la construcción del AVE a Galicia fue cambiando a lo largo del tiempo. Fue un proyecto que comenzó en los años 90, realmente en el año 2001 y a partir de entonces es evidente la evolución que se puede ver en las primeras mejoras del Eje Atlántico, cerca de Santiago, donde se habla de un desdoblamiento de vía y una mejora del trazado, pero no sustancial. En ese mismo eje, en la zona del río Ulla, la mejora de los parámetros tanto de pendiente como de radio de curvatura es mucho más agresiva y permite una velocidad mayor.

Es un proceso que fue evolucionando en el tiempo y tiene su máxima expresión precisamente en la conexión Santiago-Ourense, que es totalmente nueva y permite circular a 350km/h. De hecho los trenes que tiene pensado poner en funcionamiento el Ministerio, los trenes híbridos, hace años no existían.

M. Para concluir, conselleiro. ¿Estas obras nos ponen a la cabeza de Europa en grandes infraestructuras?.

A. H.- Es un hecho que las empresas españolas están a la cabeza de Europa. En este caso además fue una firma gallega subcontratada (Grupo Puentes) la que concretó la forma de ejecución, el procedimiento constructivo y la que hizo todos los materiales esenciales para hacer el viaducto del Ulla, y en este sentido debemos estar orgullosos de tener empresas en Galicia que hacen los mejores viaductos de Europa. ■

OPINAN LOS ALCALDES

¿Que va a suponer la llegada del AVE para su ciudad?



Javier Losada, A Coruña

"Tanto la llegada del AVE como la construcción de la estación intermodal simbolizan el progreso porque nos vinculará definitivamente a los mercados nacionales y favorecerá el crecimiento económico y empresarial de nuestra ciudad, que tendrá un nuevo argumento para ser centro de influencia en el contexto económico nacional".



Xosé Sánchez Bugallo, Santiago de Compostela

" Se trata de una actuación troncal y estratégica para la ciudad que será clave para acabar al fin con la condición periférica de Galicia. Santiago, que en los siglos XIX y XX perdió el tren, después de ser pionera en la conexión con Carril, supera este déficit histórico y se consolida como centro estratégico de las comunicaciones de la comunidad".



Miguel Anxo Fernández Lores, Pontevedra

"Lo que llegará a Pontevedra no es el AVE, es el tren de más velocidad del Eje Atlántico. De todos modos, su llegada supondrá una modernización de la línea ferroviaria del Eje Atlántico. Sin duda es una mejora sustancial de las comunicaciones ferroviarias de las que Pontevedra se verá beneficiada tal y como demandábamos".



Abel Caballero, Vigo

"Una infraestructura como la Alta Velocidad representará para Vigo una auténtica revolución desde una perspectiva turística, industrial, empresarial y económica. Esta ciudad verá reducidos muy significativamente los tiempos de viaje a Madrid y Lisboa, ganando en competitividad para nuestro tejido productivo y potenciando la competitividad de nuestras empresas en el entorno nacional e internacional".



Francisco Rodríguez, Ourense

"Es el proyecto y la inversión pública más importante de la historia de nuestra ciudad, que va a abrir un nuevo escenario de desarrollo económico y progreso para Ourense. Un hito que va a situar a Ourense como un área de oportunidades económicas y empresariales con características hasta ahora inéditas, como cuarta ciudad de España en conectividad ferroviaria de altas prestaciones, centro de las comunicaciones internas de Galicia y de esta con Oporto, Zamora, Valladolid y Madrid, centralidad respecto de un mercado potencial de 10 millones de habitantes y un flujo potencial de 16 millones de viajeros al año, según los cálculos del PEIT".