

ENTREVISTA CON JOSÉ BLANCO, M

"Galicia tendrá alta velocidad al mismo nivel que el resto de Comunidades de España"

El Monitor. - **Ministro, en este primer trimestre se va a licitar una de las mayores obras de la ingeniería de caminos en la historia de nuestro país: el corredor del AVE que unirá Ourense con la Meseta, vía Lubián. ¿Quedará algún tramo pendiente en esta línea?**

José Blanco. - El Gobierno va a licitar por importe de unos 6.000 millones de euros los tramos pendientes entre Zamora y Ourense. Y lo haremos a través del Plan Extraordinario de Infraestructuras de colaboración público-privada. Como bien dice, se trata de una de las contrataciones más importantes que se han puesto en marcha en nuestro país.

Pero lo que es más importante para los gallegos es que, con esta licitación, toda la Línea de Alta Velocidad entre Madrid y Galicia estará ya en fase de obras, con lo que se blinda el AVE. Ya no hay marcha atrás para el AVE a Galicia.

Ya hemos iniciado el proceso de licitación enviando en diciembre a Bruselas los pliegos y estamos trabajando intensamente para explicar a las empresas interesadas, que son muchas, las características del concurso.

M. - Usted y el Presidente de la Xunta vienen de reafirmar El Pacto do Obradoiro, lo que significa mantener activos los compromisos adquiridos con Galicia en el año 2009. ¿El tramo Ourense-Santiago, el Eje Atlántico, y la conexión con Madrid, van a estar en funcionamiento en 2011, 2012 y 2015, respectivamente?

J. B. - Estamos cumpliendo todos nuestros compromisos con el AVE a Galicia. Incluso nos estamos adelantando. Así, a finales de 2011 no sólo entrará en servicio la línea Ourense-Santiago, como estaba comprometido, sino que

hemos agilizado las actuaciones del Eje Atlántico para que el año que viene esté en funcionamiento también el tramo hasta A Coruña. Así, en 2011 inauguraremos la primera línea de alta velocidad de Galicia, que conectará Ourense, Santiago y A Coruña.

En cuanto al tramo Santiago-Vigo del Eje Atlántico, seguimos trabajando para alcanzar los plazos que nos hemos propuesto avanzando en obras tan importantes como las de la integración en la ciudad de Vigo, para lo que se está realizando una gran inversión.

Por lo que se refiere a la conexión con la meseta, la licitación de 6.000 millones de euros para completar el tramo Zamora-Ourense permitirá que en el entorno de finales de 2015 Galicia esté conectada con Madrid a través de alta velocidad.

En cuanto a la financiación, en 2009 superamos en unos 150 millones de euros el volumen de licitación que habíamos comprometido en el Pacto con la Xunta de Galicia y ahora, con el próximo contrato de 6.000 millones, no sólo cumpliremos lo estipulado para 2010, sino que incluso rebasaremos el conjunto de la financiación establecida en el acuerdo para la llegada del AVE a Galicia.

M. - El Ministerio de Fomento consiguió con varias empresas un gran contrato (6 mil millones de euros) de colaboración público-privada para licitar los tramos atrasados del AVE gallego. ¿Cómo se va a realizar dicho contrato? Me refiero a las condiciones. ¿A partir de entonces se ejecutarán, sin demoras, las obras fundamentales para conectar Galicia con Madrid?

J. B. - Estoy convencido de que la fórmula de colaboración público-privada que hemos elegido para impulsar la construcción de la línea es la adecuada, entre

muchas cosas porque establece mecanismos que aseguran la viabilidad económico-financiera de la concesión ante una obra que exige mover tal cantidad de recursos. Incluirá los proyectos constructivos y las obras de plataforma pendientes de los tramos entre Porto y Lubián, el túnel del Padornelo, así como la superestructura y el mantenimiento de toda la línea entre Olmedo y Santiago. Se creará una sociedad de propósito que se dividirá a su vez en lotes por especialidades (plataforma, vía, electrificación, etc.), lo que permitirá la participación de decenas de empresas. De hecho, hemos encontrado un especial interés en las empresas españolas y en fondos de inversión internacionales para participar en este gran proyecto.

Como le decía anteriormente, la colaboración público-privada blinda el AVE gallego, ya que la nueva fórmula de financiación, al no estar sujeta a partidas presupuestarias y sí al interés de las empresas para poder certificar y cobrar su trabajo, le da mucha más certeza a los plazos.

M. - ¿Ha influido que usted sea gallego para que el AVE tenga ahora un desarrollo más rápido en Galicia?

J. B. - El AVE a Galicia, como podrá comprender, es un proyecto especial para mí, pero siempre ha sido un proyecto prioritario para el Gobierno de España, ya que constituye uno de los corredores troncales de la red ferroviaria de alta velocidad de nuestro país pendientes de desarrollo. En todo caso, no cabe duda de que se trata de una infraestructura necesaria y fundamental para el futuro del desarrollo socioeconómico de nuestra comunidad.

M. - El AVE supone una inversión sin precedentes en la comunidad gallega. La pregunta que se hacen muchos ciudadanos es si será competitivo, rentable...

J. B. - El AVE a Galicia será un medio de transporte competitivo y eficiente. Su contribución a la productividad del sistema de transportes del país ha sido constatada en otros casos y en Galicia, que se encuentra a una distancia ideal de Madrid para el establecimiento de una conexión por alta velocidad, no va a ser

establecimiento de un transporte de proximidad ha de ser algo estudiado y consensuado con el resto de Administraciones.

menos. Hay que tener en cuenta que en este caso particular, además de mejorar la relación de tiempos de viaje entre Galicia y Madrid, el AVE gallego propiciará una nueva vertebración del territorio a nivel interno, lo que se traducirá en una mayor actividad económica y un incremento del transporte intermodal, con la consiguiente mejora en la eficiencia de la cadena de transportes.

M. - ¿Tendremos Alta Velocidad o velocidad alta?

J. B. - Galicia tendrá alta velocidad al mismo nivel que el resto de Comunidades de España que ya disponen de ella. Precisamente, para garantizar este aspecto, una de las primeras decisiones que tomé como Ministro de Fomento, fue la de impulsar la modificación de los proyectos de trazado entre Lubián y Ourense que no cumplían ciertos requisitos para su explotación en alta velocidad, de forma que ahora el trazado de toda la línea entre Madrid y Galicia, está diseñado para alta velocidad con doble vía electrificada en todo su recorrido.

En 2011, entrará en servicio el primer AVE de Galicia entre las ciudades de Ourense, Santiago y A Coruña. Lo hará en ancho ibérico, que se mantendrá hasta el momento de su migración a ancho internacional en 2015, cuando toda la conexión con Madrid este completa. Esto no supone en absoluto una merma a los parámetros necesarios para la alta velocidad. Todo lo contrario. Esta solución, permite a la línea ganar en operatividad aprovechando el nuevo trazado sin afectar a la conexión ferroviaria con los puertos ni a la conexión con el resto de la red ferroviaria de Galicia, y también supone un ahorro de tiempo de viaje y de los costes derivados por la habilitación de múltiples cambiadores de ancho de carácter temporal.

M. - La alta velocidad es la gran apuesta de Fomento, pero el tren de cercanías (regional), ¿es igualmente importante para el Ministerio?. Digo esto porque la línea Vigo-Coruña se ha quedado sin buena parte del servicio de trenes regionales. ¿Se va a recuperar dicho transporte?

J. B. - Desde que asumí la responsabilidad de dirigir el Ministerio de Fomento, hemos impulsado decididamen-

te la modernización de las comunicaciones ferroviarias de proximidad y de media distancia en Galicia.

Así, desde 2009 Galicia ha sido de las primeras Comunidades de España en incorporar de forma progresiva material móvil de última generación para mejorar la calidad de estos servicios. Ello ha permitido una reducción de tiempo entorno a media hora en los trayectos Vigo - Ponferrada - León; A Coruña - Vigo; o A Coruña - Lugo - Monforte - Ourense.

Tenemos que ser conscientes de las nuevas posibilidades de conexión entre ciudades que la transformación de la red ferroviaria proporcionará al respecto y el

M. - Finalmente Señor Blanco, en la conexión con la Meseta se prevé que trabajen 13 tuneladoras al mismo tiempo, aproximadamente. ¿Encontramos en la historia de España un despliegue de tal envergadura en una obra civil?

J. B. - Es posible que sean necesarias varias tuneladoras, pero eso lo determinarán el proyecto y las empresas. En todo caso, la obra para la llegada de la alta velocidad a Galicia supone un reto sin precedentes, pero es una obra necesaria y fundamental para la actividad económica de nuestra comunidad.

Además, nuestras empresas son una referencia internacional en materia de ingeniería y de construcción de líneas de alta velocidad, lo que ya de por sí significa una garantía para la viabilidad y los plazos de este gran proyecto. ■

