

## **COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, JOSÉ BLANCO, EN LA COMISIÓN DE FOMENTO DEL CONGRESO. AVE GALICIA, EJE ATLÁNTICO, INTEGRACIÓN CIUDADES**

He querido comparecer en sede parlamentaria para dar cuenta del proyecto estratégico que la alta velocidad significa para el futuro de la población de Galicia, y de todo el noroeste de España.

Nuestro país, tiene en sus infraestructuras una de las principales fortalezas para alcanzar la reactivación económica, y reanudar el crecimiento.

Y particularmente, en la alta velocidad, el factor de cambio y competitividad capaz de reequilibrar nuestro territorio y redefinir la dinámica socioeconómica de cada una de las distintas regiones que lo componen.

Galicia, no puede quedar al margen del transporte del futuro.

No lo está haciendo y mientras yo tenga responsabilidades de Gobierno, no lo va a hacer.

Porque en el momento en el que la coyuntura económica es más difícil, cuando los recursos públicos son más escasos, el AVE gallego sigue avanzando, y lo hace más que nunca.

Hemos sido capaces de sobreponernos a todo tipo de dificultades, como las económicas, para sacarlo adelante.

Pero sin embargo, el debate político tanto sobre su viabilidad, desde dentro de la Comunidad gallega, como sobre el supuesto exceso de inversión en el mismo, desde fuera de ella, no ha hecho más que acrecentarse en los últimos tiempos.

En toda mi trayectoria como Ministro, creo que he demostrado tener sentido de la lealtad, cooperación y el diálogo.

Y por eso este fue mi primer empeño desde mi nombramiento: dejar fuera de la disputa política el debate sobre la alta velocidad gallega.

En este sentido, lo que hice con respecto a la línea de AVE a Galicia, fue elaborar un plan de actuaciones, con plazos y objetivos concretos, acompañado de un programa específico de inversiones. Por cierto, hecho antes de los ajustes presupuestarios.

Y una vez diseñada la hoja de ruta, fue cuando decidí reunirme con el Presidente de la Xunta, para posteriormente firmar un Protocolo en donde se plasmara la planificación y las inversiones, que mi equipo del Ministerio de Fomento y yo, habíamos planificado.

Con el único matiz, de acceder a la fecha del entorno de finales de 2015 como objetivo para la llegada de la alta velocidad a Galicia, fecha que incluimos a propuesta del Presidente de la Xunta.

Objetivo sobre el que trabajamos, y que a día de hoy, teniendo en cuenta el desarrollo de la línea, y el ritmo de inversión en la misma, estamos en condiciones de mantener.

Mi segundo gran empeño, fue que la línea ferroviaria que conectara Galicia con la Meseta, fuera realmente de alta velocidad.

Me explico. El estudio informativo de la línea que salió a información pública en diciembre de 2003, estipulaba trazados entre Lubián y Ourense que no permitían pasar de 200 km/h.

Es decir, no se contemplaba que la entrada del nuevo trazado ferroviario en Galicia fuera de alta velocidad.

En consecuencia, desde el primer momento reforcé el impulso de la reforma de los trazados entre Lubián y Ourense para que la línea que entraba en Galicia fuera verdaderamente de alta velocidad con velocidades superiores a los 300 km/h.

Reforma, quiero recordarlo, que también evitaba cortar el tráfico ferroviario durante la ejecución de las obras, desviando los trenes por Monforte, perdiendo el tiempo de viaje ganado con la puesta en servicio de la Variante del Guadarrama.

Este trabajo de adaptación a alta velocidad lo culminamos a finales de 2010, tras un proceso no todo lo rápido que nos hubiera gustado.

La demora, fue debida a un informe de la Xunta de Galicia, que con fecha de 28 de enero de 2010, y contraviniendo lo acordado en las reuniones que habíamos

celebrado previamente contestaba negativamente a la exención ambiental que solicitábamos desde el Ministerio de Fomento, para el tramo Lubián – Cerdedeo.

Y que, en otras palabras, proponía un cambio sustancial del trazado, que conllevaba el inicio de un proceso de declaración de impacto ambiental, algo que de producirse, siguiendo el criterio que establecía la Xunta, hubiera demorado la tramitación de este tramo al menos dos años más.

Finalmente, con insistencia y diálogo con la Xunta de Galicia, conseguimos evitar, porque era evitable, dicha posibilidad y conseguir la exención ambiental para seguir trabajando con los proyectos de adaptación a alta velocidad del tramo.

Aun así, el proceso de aprobación del estudio de los tramos reformados se demoró en ocho meses debido a esta falta de colaboración.

En definitiva, conseguimos un AVE real, con velocidades superiores a los 300 km/h, cuyas obras se están licitando ahora, en contraposición a lo que dejó planificado el Gobierno del Partido Popular, que no pasaba de 200 km/h.

Quiero dejar clara una cosa. De no haber reformado este trazado, y si hubiéramos continuado con el plan diseñado por el Gobierno del PP, Galicia no tendría nunca un tren de alta velocidad que la uniera con la Meseta.

Se hubiera quedado con una combinación de vía rápida y vía lenta, a través de la que no podría alcanzarse nunca un tiempo de conexión con Madrid del entorno de 3 horas, y en definitiva, la línea de alta velocidad a Galicia nunca hubiera sido competitiva.

De igual forma, hemos tenido que avanzar en el desarrollo de los nuevos trazados ferroviarios hacia otras ciudades gallegas, que no estaban concebidos como alta velocidad.

Este es el caso de la conexión entre Lugo y Ourense, en el que la DIA solicitada en 2003, se correspondía con un trazado de vía única que no permitía velocidades de más de 160 km/h.

Y por eso, también aquí, tuvimos que realizar un estudio informativo complementario para reformar los trazados a alta velocidad y comenzar a redactar los proyectos de los tramos donde la DIA permitía adecuarlos a tales características.

También nos vimos en la obligación de impulsar la conexión directa de Vigo con Ourense y la línea a Madrid a través de la Variante de Cerdedo, y lo hicimos teniendo que comenzar a trabajar desde cero porque nada se había hecho.

Esto es, realizando el estudio informativo, la declaración de impacto y licitando y adjudicando los proyectos que ahora se encuentran en redacción y que, la próxima primavera, estarán terminados y en condiciones de poder ser licitadas sus obras.

En otras palabras, trabajamos para que el tren que llegue a las ciudades de Galicia sea un transporte capaz de ofrecer tiempos de conexión competitivos.

Una competitividad, que el ferrocarril necesita ir ganando a medida que se van poniendo en servicio tramos de plataforma. Como puede ocurrir el próximo año cuando acabemos las obras hasta Zamora.

Por eso, otra de las decisiones que impulsé desde mi llegada al Ministerio, fue el desarrollo de un material móvil pionero en Europa.

Trenes híbridos, que puedan circular por trazado de alta velocidad o convencional, por línea electrificada o sin electrificar, en distintos tipos de ancho y con diferentes tipos de tensión eléctrica.

Es decir, trenes que permitan maximizar el tiempo de viaje entre Madrid y Galicia mientras no se completa la totalidad de la línea de alta velocidad.

Un material que ultima su proceso de homologación (el próximo día 20 acudiré en persona a supervisar estos trenes en las prácticas que se están realizando en este momento) con el objetivo de que puedan estar funcionando el próximo año.

Con ellos, además de mejorar la calidad del servicio, se reducirá ya la relación de tiempos de viaje entre Madrid y Galicia.

Con lo que por ejemplo, en el escenario de puesta en servicio de la alta velocidad hasta Zamora, que podría estar listo a finales del próximo año, estaríamos hablando de un tiempo de conexión entre Madrid y Santiago de Compostela, con la utilización de trenes híbridos, inferior a las cinco horas.

Por tanto, nuestra actitud ha sido en todo momento la de buscar soluciones, con un espíritu de colaboración que no siempre ha sido correspondido.

Tal y como sucedió con la integración del AVE en Ourense.

Un tramo clave, de aproximadamente 15 km., cuyo desarrollo condiciona en gran parte los tiempos de la línea de alta velocidad entre Madrid y Santiago.

No fue coherente que el Partido Popular, los mismos que en el año 2003 proyectaban un AVE en superficie, aprovechando el trazado antiguo por el medio de la ciudad, exigiese de forma repentina un soterramiento.

Oponiéndose a nuestra propuesta, que salió a información pública en el año 2009, y que mejora en todos los aspectos posibles el trazado que ellos habían propuesto en el año 2003.

Exigieron un soterramiento, que sin aportar ninguna ventaja funcional, encarecía los costes -en una estimación de 400 millones de euros, un derroche en los tiempos que corren y contradecía a lo que el propio Presidente de la Xunta había dado el visto bueno como Conselleiro en el año 2005.

Aquí tengo el proyecto que el actual Presidente de la Xunta de Galicia, como conselleiro envió al entonces secretario de Estado de Transportes sobre la entrada de la alta velocidad a Galicia. Lo pongo a su disposición para que vean que donde digo digo ahora dicen otras cosas. Aquí tienen el documento y la carta en los que en ningún momento hablaban de soterramiento.

Una actitud incomprensible que se ratificó al negarse la Xunta de Galicia a ser parte del protocolo de integración de Ourense, que para no demorar más el proceso, firmamos el pasado abril el Ministerio y el Ayuntamiento.

Por cierto, una cosa tan querida por los ciudadanos de Ourense como ya se vio en los resultados de las mesas electorales del barrio afectado en las últimas elecciones municipales.

Gracias a la firma de este Protocolo, hemos podido avanzar, contando ya con siete propuestas para el desarrollo del proyecto de estación intermodal.

Esta reiterada posición de deslealtad y falta de colaboración, no era la que acordamos en el Protocolo que firmamos en el verano de 2009.

Cuando la situación de nuestra economía era bien distinta a la actual.

Esta coyuntura, sin embargo, nunca fue una disculpa para no avanzar.

Es más, hemos sabido sobreponernos a esta situación para continuar adelante con las licitaciones que nos permitan cumplir nuestros objetivos, desarrollando un esquema de licitación plenamente compatible con los requerimientos impuestos por los criterios de control de déficit y de austeridad del gasto público.

Encontrándonos a día de hoy en un nivel de licitación, desde la firma del acuerdo con la Xunta en el verano de 2009, de 4.816 millones de euros.

Cifra que supera lo contemplado en dicho acuerdo y que todavía crecerá, de aquí a fin de Legislatura. (En el acuerdo se fijaban 4.678 M€, es decir, a día de hoy se supera en 138M€).

Es decir, hemos seguido avanzando en el proceso de licitaciones y muy pronto, en el mes de octubre, comenzarán las obras de los tramos más complejos que estamos licitando.

Y sobre todo, que estamos en condiciones de mantener los objetivos que nos hemos propuesto, siempre y cuando se mantenga la media anual de inversión ejecutada en el proyecto.

A este tema, quiero referirme ahora. He dado en múltiples ocasiones datos de ejecución y licitación, de un Gobierno y de otro, en el ferrocarril gallego, que no tendré impedimento en proporcionar a sus Señorías, si así me lo solicitan.

Datos que dejan claro el compromiso de unos y de otros con el ferrocarril en Galicia.

(Muestra los gráficos comparativos de licitación que se acompañan al final de la intervención)

Entre 1996 y 2004, el Ministerio de Fomento, durante la etapa de Gobierno del PP licitó obra en el ferrocarril gallego por 1.707 millones de euros, en la del PSOE, en menos tiempo, desde 2004 hasta hoy, por 4.581 millones de euros.

Estamos hablando de licitación dentro del territorio gallego, por lo que dichas cifras serán mayores si incluimos los tramos de Castilla y León, tal y como hacemos cuando nos referimos a lo licitado en el marco del acuerdo con la Xunta.

Con respecto a la ejecución, entre 1996 y 2004, el Ministerio de Fomento, durante la etapa de Gobierno del PP, ejecutó obra en el ferrocarril gallego por 582 millones de euros, el PSOE en menos tiempo, desde 2004 hasta hoy, por 3.682 millones de euros.

Por lo que si de igual manera que hacemos con la licitación, a la inversión ejecutada le sumamos el desarrollo de la línea de alta velocidad a Galicia sólo desde Olmedo, es decir, sin tener en cuenta los 133 km. ya en servicio desde Madrid a Olmedo y de los que se beneficia la relación con Galicia, estaríamos hablando de más de 4.000 millones ejecutados por este Gobierno en la alta velocidad a Galicia (4.085 M€)

Pero quiero destacar un dato en concreto, que además de ser descriptivo de la inversión llevada a cabo, entiendo, es fundamental para tenerlo en cuenta de cara al futuro.

La media de inversión anual ejecutada en el ferrocarril gallego, desde que soy Ministro hasta hoy, ronda los 650 millones de euros.

Con Gobiernos del PP era 10 veces menos, no llegaba a 70 millones de euros al año.

No hay ni una sola infraestructura construida en España, ni en Europa, que en un periodo de tiempo similar tuviera un compromiso presupuestario semejante. Si el portavoz del PP la encuentra que me lo diga.

Un compromiso que es necesario mantener si queremos alcanzar los objetivos que tenemos por delante para completar la línea entre Madrid y Galicia.

Garantizar el ritmo de inversión actual para los próximos años, es el verdadero compromiso con el AVE a Galicia. Lo demás son palabras huecas que se lleva el viento, pero que no se traducen en alta velocidad.

Inversión que permite alcanzar etapas, e incluso adelantarnos a alguna.

Como es el caso del primer tren de alta velocidad que circulará en Galicia el próximo mes de diciembre, cuando además de circular entre Ourense y Santiago, llegará

también hasta A Coruña, algo que inicialmente no estaba previsto para este año, y que hemos sido capaces de adelantar.

Potenciamos la conexión de Galicia con la Meseta a través de alta velocidad, pero tampoco nos olvidamos de mejorar su vertebración ferroviaria interna.

Completar el Eje Atlántico es fundamental para lograrlo, y en eso nos hemos volcado.

El Gobierno socialista ha ejecutado una inversión en el Eje Atlántico por casi 1.700 M€, es decir, el 85% de toda la inversión llevada a cabo en el Eje hasta la fecha de hoy.

Además, nos hemos preocupado de resolver y corregir la falta de planificación en su funcionalidad original.

Ya que tal como fue concebida en 1998, como una simple mejora aprovechando la vía existente, no era Alta Velocidad y ni tan siquiera estaba prevista su explotación futura en ancho internacional.

Si bien, tomamos la decisión de no levantar las vías viejas en el Eje Atlántico, salvo allí en donde por el propio diseño inicial fue inevitable.

Así como de respetar las estaciones existentes, salvo donde por motivos de obra fuera estrictamente necesario (como ocurrió en el caso de Chapela, cuya parada será repuesta).

Y también hemos planificado, porque no estaba previsto, cambiar el ancho ibérico por ancho internacional cuando esté completada la línea.

Y hemos desarrollado un Estudio para la definición y la mejora del sistema de explotación del Eje Atlántico.

Es decir, hemos resuelto técnicamente como establecer tráficos de proximidad, aprovechando las vías en desuso para un futuro transporte que ha de decidir y definir la Comunidad Autónoma...

Hemos resuelto como dar continuidad en el ancho de vía al Eje Atlántico en cualquiera de los escenarios de futuro posibles en la línea hacia Portugal.

Y hemos resuelto como garantizar el tráfico ferroviario con los puertos gallegos de interés general, sea cual sea el escenario de futuro, algo sumamente importante, por la trascendencia que tiene para la economía de Galicia.

Por otro lado, continuamos adelante con las obras de integración en Vigo.

Después de que en 2006 el Gobierno tomara la decisión de modificar el acceso norte a la ciudad, soterrando el trazado proyectado en superficie a través de los túneles de A Madroa, y cuyas obras tienen prevista su finalización para finales del próximo mes de octubre.

Esta ha sido otra gran faceta de la que nos hemos encargado con la alta velocidad: la integración en las ciudades

Conscientes de que además de un nuevo medio de transporte, urbanística y socialmente, la llegada de la alta velocidad no puede dejar indiferente a los barrios en donde se ubican las estaciones, y ha de ser un factor de regeneración de las ciudades gallegas.

Por eso, en esta línea de trabajo, hemos venido firmando Acuerdos y Protocolos de integración con las ciudades gallegas para desarrollar posteriormente los concursos de proyectos que definieran las respectivas estaciones e integraciones en cada una de ellas.

Así, con respecto a Ourense, las 7 empresas finalistas ya han sido seleccionadas entre un total de 30 ofertas presentadas al concurso. Los proyectos finalistas se expondrán a partir de mediados de noviembre (día 14) y el concurso estará resuelto con el modelo definitivo de estación a desarrollar un mes después, a mediados de diciembre.

El pasado mes de Abril, hemos resuelto el concurso para la redacción del proyecto básico y constructivo de la nueva estación intermodal de Lugo, cuyo contrato se firmó el pasado 8 de junio y por lo tanto el proyecto ya se está redactando.

Un mes después, en mayo, resolvimos el concurso para la redacción del proyecto de la nueva estación intermodal de San Cristóbal en A Coruña, cuyo contrato se firmó el pasado 21 de junio de 2011.

Ese mismo mes de mayo, firmamos un protocolo con el Ayuntamiento de Ferrol, ADIF y FEVE, para la integración urbana del ferrocarril en la ciudad.

Y finalmente, la semana pasada, se ha enviado la comunicación a los 7 seleccionados para redactar el proyecto de la futura estación intermodal de Santiago.

La presentación de proyectos de la intermodal de Santiago tendrá lugar a mediados de noviembre (día 15) y el concurso estará resuelto a mediados de diciembre dándose a conocer el modelo definitivo de estación a desarrollar

En definitiva, estamos trabajando para que la alta velocidad no sea ajena a ninguna de nuestras ciudades.

Completar el corredor central de Galicia no responde solamente a una cuestión de vertebración territorial. Es una oportunidad de desarrollo socioeconómico que también es rentable.

La alta velocidad, es sobre todo, la manera de salvar el tren en Galicia.

Actualmente, tan solo el 4% de los desplazamientos entre Madrid y Galicia se hace a través del tren.

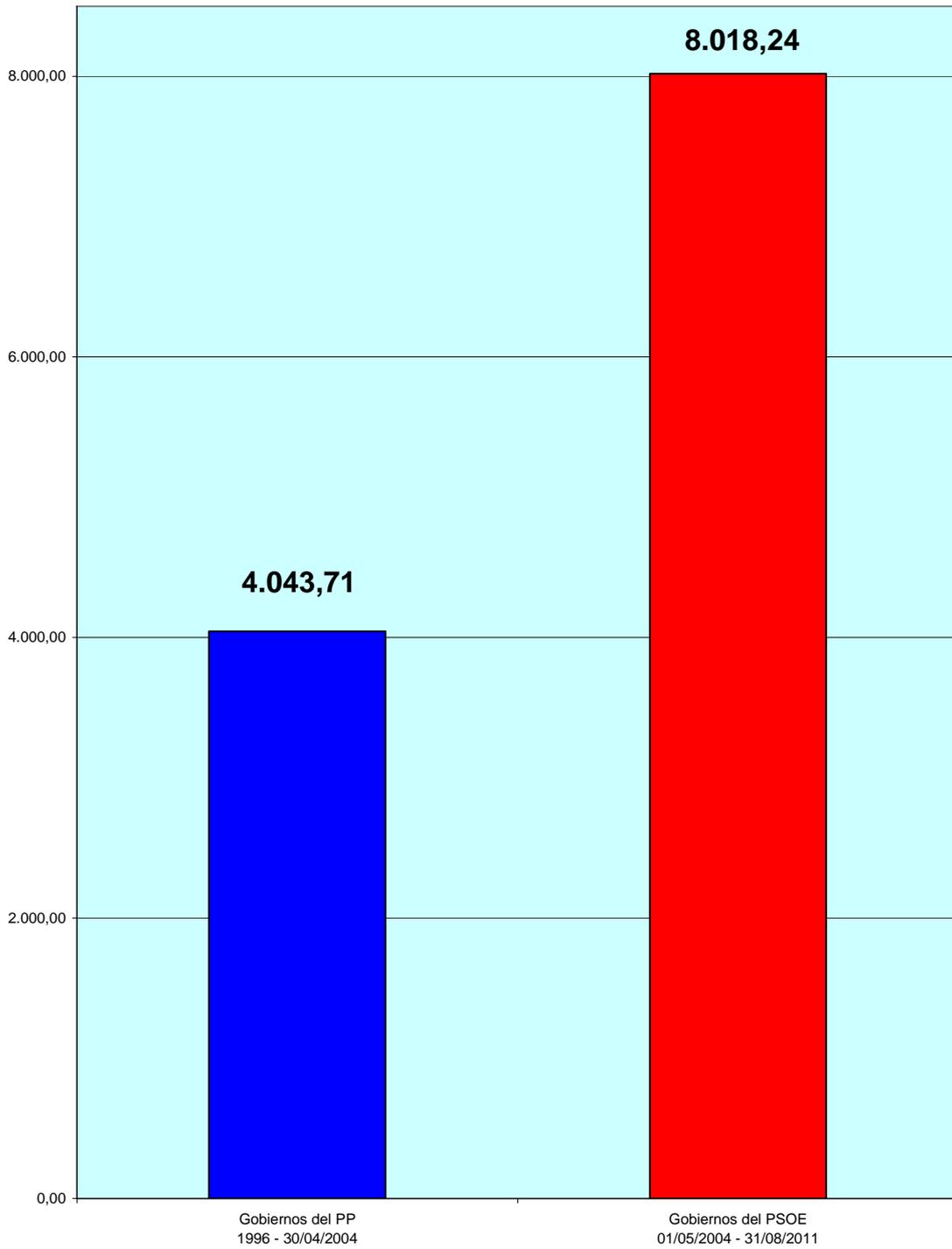
Con la línea de Alta Velocidad entre Madrid y Galicia completa y operativa las previsiones superan el 30%.

Las grandes inversiones del presente, se piensan siempre en términos de ahorro y viabilidad económica, energética y ambiental, en el futuro.

Y es de esta manera como se planifica y se invierte en la línea de AVE a Galicia.

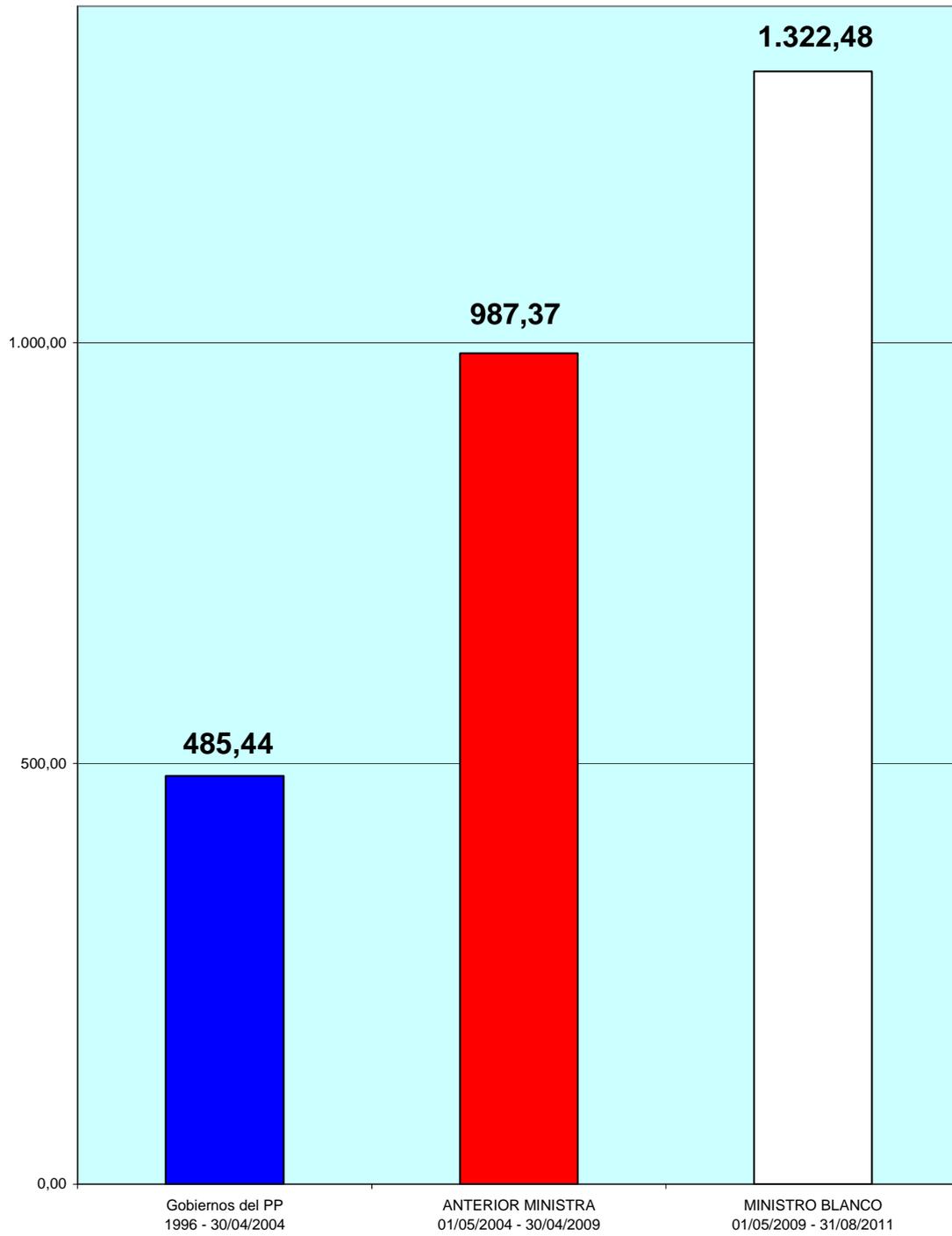
# GALICIA

LICITACION TOTAL - PERIODO 1996 A 31/AGOSTO/2011  
COMPARATIVA GOBIERNOS DEL PP / GOBIERNOS DEL PSOE

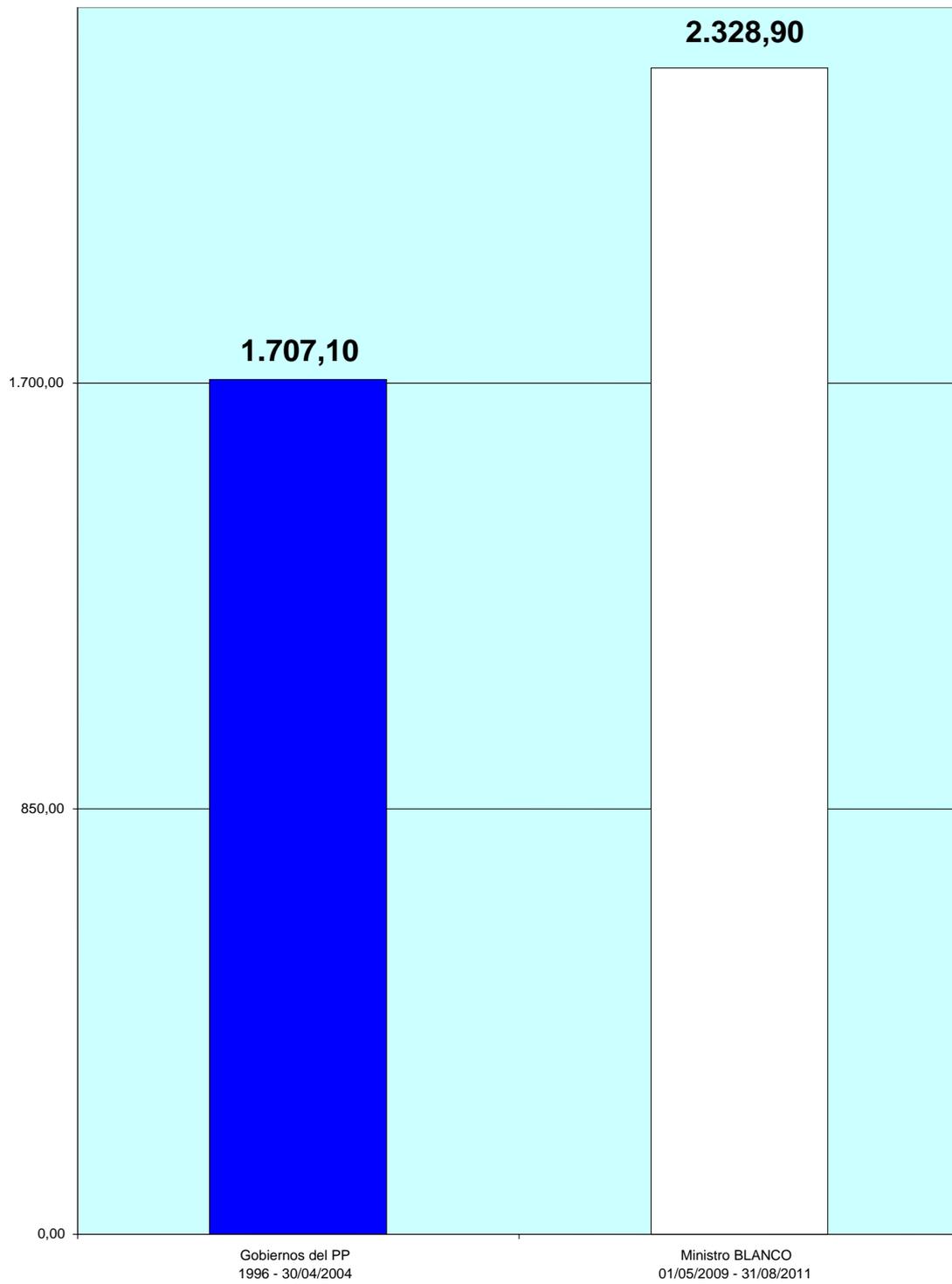


# GALICIA

LICITACION MEDIA ANUAL - 1996 A 31/AGOSTO/2011  
COMPARATIVA GOBIERNOS PP / MINISTRA / MINISTRO BLANCO



**GALICIA**  
**LICITACION EN FERROCARRILES**  
**COMPARATIVA GOBIERNOS DEL PP / MINISTRO BLANCO**



# GALICIA

LICITACION FERROCARRILES - 1996 A 31/AGOSTO/2011  
COMPARATIVA GOBIERNOS DEL PP / GOBIERNOS DEL PSOE

