

INTERVENCIÓN DEL MINISTRO DE FOMENTO, JOSÉ BLANCO, EN EL FORO
DE NUEVA ECONOMÍA, EN CONMEMORACIÓN DEL TERCER ANIVERSARIO
DE LA LLEGADA DEL AVE EN BARCELONA.

BARCELONA 16-02-2011

Los datos que acabamos de ver confirman lo que los 7 millones 700 mil pasajeros, que han usado esta línea, ya sabían. El AVE a Barcelona es un éxito. Hace 3 años, a esta ciudad no solo llegó un nuevo tren. Llegaron nuevos empleos, nuevas oportunidades y una nueva forma de viajar. Más rápida, más segura y más sostenible.

El AVE no solo beneficia a quien se sube a él. La línea Madrid – Barcelona amplió la oferta que ofrecía el puente aéreo casi un 30%. Lo que ha hecho posible un abaratamiento drástico de los costes de viaje, pasando de un precio medio de 140 euros viaje en 2007 a 85 euros viaje en 2010. Esto supone un ahorro colectivo de unos 260 millones de euros al año. A los que debemos sumar el ahorro de costes medioambientales, valorados en 141 millones de euros, solo para esta línea.

El AVE es rentable económica, social y medio ambientalmente. Su explotación no solo paga sus costes de mantenimiento y aporta una cantidad significativa a la capitalización de la red. Sino que también permite cubrir el déficit que acumulan el resto de trenes de larga distancia.

Son 3 años de AVE en Barcelona y este es, por tanto, un día de celebración. Pero, no por ello, es un día para la autocomplacencia. No solo se aprende de los errores, también debemos aprender de los éxitos. Y este éxito, en concreto, nos lleva a dos reflexiones.

La primera es que el AVE debería haber llegado a Barcelona antes. Era una urgencia histórica, para esta ciudad, para Cataluña y para España. La capital del mediterráneo no podía permanecer desconectada de la alta velocidad, por más tiempo.

La segunda reflexión es que Barcelona y Cataluña siguen siendo la locomotora de España. La crisis ha supuesto un duro golpe para todos. Por supuesto, también para Cataluña. Pero algunos confundieron, a veces interesadamente, el fuerte impacto de la

recesión en esta comunidad, con la pérdida de su posición como motor de la economía española.

Los números del AVE a Barcelona, en plena crisis, refutan este tipo de teorías. Como también lo hacen los indicadores económicos del año que acabamos de dejar.

En 2010, Cataluña fue la que menos empleo destruyó. Asimismo, esta comunidad fue la primera en volumen de exportación. Y su crecimiento está impulsando el aumento del PIB estatal.

Pero, sobre todo, Cataluña y, especialmente, Barcelona, siguen marcando el camino de futuro. La tasa de actividad emprendedora de esta ciudad supera la de países con gran tradición de negocios como Finlandia y Alemania. Un tercio de las empresas y la mitad de sus asalariados trabajan en sectores intensivos en conocimiento. Y Cataluña es la quinta región europea con más ocupados en ciencia y tecnología.

Barcelona es, por tanto, el mejor modelo para el nuevo modelo productivo que estamos construyendo en España. Y por ello, invertir en las infraestructuras de Barcelona y Cataluña, es, ahora más que nunca, invertir en el futuro de España.

Así, año tras año, Cataluña es la primera Comunidad en inversión ejecutada desde que accedimos al Gobierno. Ya son más de 14.700 millones de euros ejecutados en la modernización y desarrollo de sus infraestructuras. Una inversión que nos permite estar hoy aquí celebrando los 3 años de AVE en Barcelona. Y una inversión con la que hemos avanzado también en el desarrollo de la red viaria de gran capacidad. Desde 2004, hemos incrementado la red de las autovías, libres de peaje, en Cataluña, en un 64%.

En el ámbito del transporte aéreo, también hemos realizado importantes avances. Desde el 2004 hemos invertido en la modernización del Aeropuerto del Prat, 3.000 millones de euros, que nos han permitido poner en servicio la nueva terminal T1. Con esta nueva Terminal, el tráfico de pasajeros se incrementó en 2010 un 6,5%, casi 4 puntos superior al de Madrid-Barajas, convirtiendo al Prat en el segundo aeropuerto europeo con mayor crecimiento.

Tendencia de crecimiento que se está acentuando:

- En enero de 2011 los incrementos han superado, hasta en más de 14 puntos la media de la red de Aeropuertos de AENA.
- Y presenta la mayor previsión de crecimiento de los grandes aeropuertos europeos para el primer trimestre del año.

El Prat se encuentra, ahora, por tanto, en las mejores condiciones operativas para afianzarse como uno de los principales aeropuertos del mundo, y estos números lo demuestran.

Estamos, en definitiva, abordando, una importante transformación en las infraestructuras del transporte en Cataluña. Porque infraestructuras tan cruciales para Cataluña, España y la Unión Europea, como el Corredor Mediterráneo no pueden esperar más. Sólo entre 2010 y 2011, dos años de evidente dificultad económica, invertiremos 3.000 millones de euros en este corredor. Y el próximo mes de marzo, presentaremos, aquí en Barcelona, su Estudio Técnico.

El desarrollo del corredor es también fundamental en nuestra estrategia de impulso al transporte ferroviario de mercancías y a la potenciación de nuestros puertos. El primer beneficiario de esta estrategia ha sido el puerto de Barcelona con su nueva conexión a Francia por ferrocarril en ancho internacional, que pusimos en funcionamiento en diciembre.

De hecho, 2010 ha sido un año clave para el impulso definitivo del tráfico ferroviario en este puerto. Hasta el punto que el transporte de vehículos por ferrocarril se ha duplicado y el tráfico ferropuertoario de Contenedores ha crecido un 75%.

También, en el ámbito de desarrollo del Corredor Mediterráneo, en 2012 pondremos en servicio la línea de Alta Velocidad Barcelona-Girona-Frontera Francesa. En esta misma línea se encuentra el túnel Sants-Sagrera, una pieza vital para el desarrollo de la red hasta Francia.

Un túnel que conectará con la Nueva Estación Intermodal de la Sagrera, uno de los proyectos de mayor envergadura que está ejecutando el Ministerio de Fomento en toda España. Por sus instalaciones, que serán las de mayor volumen de Barcelona junto con las de la T1, pasarán al año, alrededor de 100 millones de usuarios. Una estación que, junto con el aeropuerto, se convertirá en un nuevo icono de la Cataluña del siglo XXI.

En definitiva: una nueva Terminal aeroportuaria, una macro estación intermodal, alta velocidad y tren de mercancías hasta Francia, el desarrollo del corredor mediterráneo, la potenciación de las conexiones del puerto de Barcelona...

Todas estas actuaciones prueban el compromiso del Gobierno con esta ciudad y con esta comunidad. Pero su ejecución no sería posible sin la colaboración con el Gobierno de la Generalitat, que es vital para avanzar en el desarrollo de asuntos estratégicos para Cataluña.

Como son la mejora de los servicios de Regionales y Cercanías, transferidos a la Generalitat, en lo que ambos Gobiernos estamos trabajando coordinadamente. O el desarrollo del Nuevo Modelo de Gestión Aeroportuario. Un modelo que otorga mayor autonomía al aeropuerto del Prat.

En este modelo la Generalitat tendrá un papel determinante en el seguimiento de la concesión que gestionará el aeropuerto. Y a su vez la empresa concesionaria tendrá libertad para establecer la política tarifaria que refuerce la competitividad del Prat.

Este nuevo modelo de gestión incrementará la competitividad del sector y se suma a la reforma de la navegación aérea, que ya nos ha permitido rebajar las tasas en ese ámbito, un 7,8% para 2011. Este nuevo modelo, además, marca una nueva dirección hacia una gestión más descentralizada de la red de aeropuertos.

España siempre avanza cuando avanza la cooperación entre las diferentes administraciones. Especialmente, con la cooperación entre las Comunidades Autónomas y la administración del Estado. Nunca a través del conflicto abierto entre las partes o a partir de la imposición.

La misión de los Gobiernos es solucionar los problemas de la gente, por eso tienen que colaborar entre sí. Y más cuando los problemas son los mismos. El paro, la reducción del déficit, la lucha contra el calentamiento global, el reforzamiento de nuestro estado del bienestar frente al envejecimiento de la población, el aumento de nuestra competitividad en una economía globalizada. Todos nos enfrentamos a los mismos retos, y ninguno puede resolverlos por sí solo.

Es decir, yendo un poco más allá: recentralizar el estado no resolverá estos grandes desafíos, y que cada uno vaya por su cuenta tampoco permitirá afrontarlos con éxito. Los supuestos adalides de la unidad son, precisamente, los mismos que agitan siempre la división, el odio y la confrontación.

Sin embargo, como la ciencia ha demostrado, quienes sobreviven no son los más fuertes, sino los más capaces de cooperar. El modelo autonómico nos ha brindado los mejores años de la historia de nuestro país. Pero es cierto que aun queda mucho por hacer. Muchos elementos que madurar para que nuestro modelo de Estado funcione de manera más eficiente.

Y esto no significa solo mejorar la coordinación entre comunidades autónomas y la administración central. Significa también seguir trabajando para superar las inercias heredadas de siglos de un Estado hipercentralizado. Inercias como un sistema de transportes radial, que, evidentemente, no se puede cambiar de la noche a la mañana.

No lo olvidemos: llevamos 500 años de estado centralizado y solo 30 años con una estructura democrática descentralizada. Pese a todo, poco a poco, ya estamos dando los pasos hacia un sistema de transportes en red. Probablemente, el mayor reto que, ahora, tiene por delante el Ministerio de Fomento.

Y para hacer frente a este desafío estamos desarrollando una serie de actuaciones por todo el territorio nacional. Como son, en alta velocidad, el eje transversal de Andalucía, que irá de Almería hasta Huelva o el eje atlántico en Galicia, que conectará Coruña, Santiago y Vigo.

O en materia de carreteras, la Autovía de la plata que conectará Asturias con Andalucía, pasando por Extremadura y Castilla – León o la Autovía del Cantábrico, que recorrerá toda la costa norte de España, de este a oeste.

Esta es la España en red que queremos. Una España en la que cada punto del país sea centro y no periferia. Donde no haya kilómetro cero.

La semana pasada mismo, abrimos en Madrid el túnel que conectará las estaciones de Atocha y Chamartín. Un túnel que hará que dejemos de hablar de líneas de AVE, porque las unirá todas en una única Red de Alta Velocidad. Una red de alta velocidad que no solo nos ha proporcionado un modo de transporte, rápido, cómodo y seguro.

También ha posibilitado el desarrollo de toda una industria nacional, competitiva mundialmente. Al tiempo que se ha convertido en el mejor símbolo de nuestro progreso. Una España tolerante, cohesionada, próspera y bien conectada. Una España con una Cataluña fuerte, que sigue marcando, como nunca, el camino del progreso.

Por eso, de todas estas actuaciones para vertebrar esta gran red de transportes, el corredor Mediterráneo es la más importante y prioritaria. Lo digo aquí en Barcelona, lo digo en Madrid y, como saben, lo digo también en Bruselas. Lo digo donde haga falta, y la inversión que estamos ejecutando avalará siempre mis palabras. Porque solo juntos y unidos, cooperando, sólo así, aprovechando al máximo el potencial de todos los territorios, de todas las empresas y de todos los ciudadanos, podremos seguir construyendo un gran futuro en una era de grandes desafíos.