



TRANSCRIPCIÓN

**DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO EN LA JORNADA SOBRE
LOS VEINTICINCO AÑOS DE LA ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA,
ORGANIZADA POR LA CADENA SER**

Sevilla, 21 de abril de 2017





Señor ministro de Fomento; señor vicepresidente de la Junta de Andalucía; señores alcaldes; señor presidente de Prisa Radio; autoridades; señoras y señores; queridos amigos,

Quiero comenzar esta intervención dando las gracias a la Cadena SER y a Radio Sevilla por su invitación. Y quiero felicitarles por la iniciativa de promover este acto conmemorativo del XXV Aniversario de la Alta Velocidad en España y también por el acierto a la hora de elegir el lema de la convocatoria: “Veinticinco años a trescientos kilómetros por hora para vertebrar y para modernizar España”.

Quiero comenzar esta intervención, además, diciendo que estoy de acuerdo con lo que acaba de decir el señor Delkáder, aunque fuera citándome a mí. Creo que en España hay razones y argumentos suficientes para decir: podemos estar orgullosos de ser españoles y debemos, por tanto, hablar bien de nuestro país, por más que luego podamos tener nuestras diferencias y por más que siempre tengamos que seguir trabajando para mejorar las cosas.

Yo quería hoy hablarles del futuro de nuestra Alta Velocidad y exponerles, tanto los proyectos en curso, como los objetivos que los guían; pero, antes de hacerlo, sin embargo, quería subrayar que en estas últimas décadas nuestras infraestructuras encarnan la historia de un éxito de todos porque, como acabamos de escuchar al señor Delkáder en su intervención, esta ha sido, efectivamente, una gran obra colectiva.

Señoras y señores,

España es un gran país y lo es, entre otras razones, porque hemos sido y somos capaces de grandes empresas como la Alta Velocidad; un logro que, como todos los nuestros, no se ha conseguido por azar, sino con capacidad de superación, determinación e inteligencia.

Por eso, si siempre encontraremos motivos para hablar bien de España, las infraestructuras nos ofrecen un motivo añadido para hacerlo, porque en este ámbito concreto hemos trabajado muy duro hasta conseguir el reconocimiento



como uno de los países del mundo --insisto, del mundo-- con mejores credenciales.

Señoras y señores,

El esfuerzo ha merecido la pena y, para que vean que tenía razón el señor Delkáder en su intervención, le voy a dar algunos argumentos:

- Tenemos la primera red europea de autovías y autopistas, con una longitud de más de quince mil kilómetros --insisto, la primera red europea de autovías y autopistas--.

- Somos el cuarto país del mundo con mejor infraestructura ferroviaria; tenemos un modelo de Alta Velocidad ferroviaria que es una referencia a nivel mundial, no solo por la extensión --como saben, nuestra red de AVE es la segunda del mundo, después de China--, sino también por su operatividad, versatilidad y fiabilidad; y un modelo que, además, es rentable, tanto en su dimensión financiera, como en su dimensión social.

- Tenemos --también este es un dato importante-- el primer gestor aeroportuario del mundo en número de pasajeros: AENA. Es español, como saben.

- Somos la tercera potencia europea, por detrás de Alemania y Holanda, en movimiento portuario de contenedores.

Pero, más allá de las cifras y de los datos, las infraestructuras, equipamientos y servicios de transporte son un medio para hacernos la vida más fácil a los ciudadanos y para impulsar el crecimiento económico.

Por eso hemos puesto la acción del Gobierno al servicio de la competitividad, la modernización de las infraestructuras, la calidad en la prestación de los servicios, la vertebración territorial y la sostenibilidad, la eficiencia y la internacionalización, porque, si nuestras empresas pisan fuerte, como lo están haciendo, en el exterior --otro buen motivo para hablar bien de España--, es, entre otras cosas, gracias al esfuerzo inversor que se ha hecho y a la valiosa experiencia acumulada, y porque detrás de la sexta posición en el



ranking mundial de infraestructuras de transporte hay mucho trabajo, tanto por parte de la iniciativa pública, como de la privada.

Por ponerles algunos ejemplos significativos, hoy hay Marca España en el AVE Meca-Medina; en la ampliación del Canal de Panamá; en los Metros de Panamá, Riad, Lima y Doha; y en el Proyecto Marmaray, el túnel submarino ferroviario, como saben, que une Asia y Europa a través del estrecho del Bósforo. Estos ejemplos constituyen una pequeña muestra de los más relevantes proyectos de infraestructuras liderados por empresas españolas en cinco continentes.

Con estas excelentes credenciales, tenemos razones de peso para estar satisfechos de lo que hemos conseguido todos juntos. Ya saben ustedes que en los últimos tiempos florecen los adanes por doquier; pero, antes de los adanes, también había españoles que hicieron cosas, muchas y muy importantes. Que tenían formas diferentes de ver la vida, probablemente, o seguro, pero que también existían y tienen voluntad de seguir haciéndolo en el futuro.

Y, por supuesto, para estar orgullosos también de las empresas con denominación de origen España, que están poniendo su sello de calidad y buen hacer en grandes proyectos alrededor del mundo.

Nuestro país es también una referencia a nivel mundial en construcciones y en concesiones: diez grandes corporaciones españolas figuran entre las cien primeras empresas contratistas del mundo; seis de las quince principales empresas en gestión de infraestructuras de transporte por número de concesiones son españolas, y también encabezamos el ranking por volumen de ingresos en contratos internacionales.

Resumo, España está a la vanguardia del transporte y las infraestructuras, y el ferrocarril está siendo, ya desde hace años, protagonista directo.

Señoras y señores,

Hace veinticinco años partió, como aquí se ha recordado, el primer AVE. Durante el transcurso de este cuarto de siglo, 71 millones de viajeros han



hecho el trayecto en AVE entre Madrid y Sevilla, y más de 357 millones han utilizado los servicios de Alta Velocidad de RENFE.

El AVE es un éxito colectivo. El ferrocarril, en general, y el AVE, en particular, han contribuido a la vertebración territorial de España. Y no solo a nuestra vertebración territorial; también al desarrollo socio-económico y a la creación de empleo, a la proyección exterior de nuestras empresas a y la sostenibilidad del transporte en general, ya que es el modo más respetuoso con el medio ambiente.

El AVE, además, supone un ahorro de tiempo para los viajeros de más de 42 millones de horas al año; un servicio que registró en 2016 una ocupación media del 85,8 por 100, con una puntualidad media del 95,6 por 100 y un índice de calidad de 7,5 puntos sobre 10.

Asimismo, cabe señalar un matiz importante y es que infraestructuras como la Alta Velocidad no solo afectan al punto de llegada y de destino, sino también a los distintos lugares por los que pasan, creando así un entorno vertebrador y de suma positiva para todos.

Señoras y señores,

Por estos motivos, nosotros vamos a seguir apostando por estas inversiones, que son las verdaderamente rentables desde el punto de vista social y económico, ya que tienen un efecto multiplicador.

En el caso concreto de las infraestructuras ferroviarias, estamos trabajando a pleno rendimiento para poder culminar los grandes corredores. Y quería ponerles al día del estado en que se encuentran hoy algunos de nuestros proyectos más señeros.

En primer lugar, el Corredor Mediterráneo, que es la actuación inversora más importante que estamos llevando a cabo, atendiendo a su relevancia social, económica y estratégica. Este Corredor es una de nuestras grandes prioridades; supone una inversión total de diecisiete mil millones de euros, de los cuales se han ejecutado hasta la fecha trece mil millones. El Gobierno está dedicando todos sus esfuerzos a este importante eje. Por eso, y por la especial expectación que está generando, quiero detenerme en él con mayor detalle:



- En el tramo Vandellós-Tarragona estamos trabajando a pleno rendimiento para iniciar en 2018 la circulación en pruebas.
- Un tramo que ya está en pruebas es el que une Valencia y Castellón.
- Con respecto a la llegada a Murcia, el inicio de las circulaciones en pruebas del tramo entre Monforte del Cid y Murcia está previsto para este año 2017.
- También, vamos a actuar de forma integral en el tramo Murcia-Almería, poniendo a disposición un presupuesto muy relevante, estimado en 1.700 millones de euros.
- En el trayecto entre Almería y Antequera, tenemos previsto también el inicio de las circulaciones en pruebas en el tramo Antequera-Granada para este año 2017.
- Y no quiero terminar de hablar del Corredor Mediterráneo sin referirme a la mejora de la línea Bobadilla-Algeciras, donde ya estamos trabajando para renovar la vía y mejorar las instalaciones.

En cuanto al Corredor del Noroeste, los trabajos para la llegada de la Alta Velocidad a Galicia continúan con la vista puesta en la finalización de las obras en 2019. Asimismo, seguimos trabajando en el Corredor Asturiano, tanto en la nueva estación ferroviaria de León, como acelerando al máximo el túnel de Pajares. No quiero dejar de subrayar la buena marcha de las actuaciones en el Corredor de Cantabria. Otro esfuerzo, que tengo que calificar de muy importante, es el que estamos haciendo en el Corredor Atlántico: Venta de Baños-Burgos, que se terminará el año que viene, 2018. Luego, Vitoria y la Y vasca, que pretendemos finalizarla en 2023. También se están haciendo esfuerzos en el Corredor Navarro. Por último, la conexión entre Madrid y Extremadura tiene un plazo marcado para el final de las obras que tenemos en marcha entre Badajoz y Plasencia a finales de 2019.

Señoras y señores,

El movimiento se demuestra andando --todo el mundo ha oído alguna vez esta frase-- y también circulando a alta velocidad, y sin fiar nada a la improvisación



porque, si en cualquier política hay que marcarse unos objetivos claros, en política de infraestructuras es especialmente necesaria la inteligencia en la planificación:

- En primer lugar, porque todo Gobierno ha de ser muy cuidadoso con el empleo de un dinero público que no viene de la nada, sino del bolsillo de los españoles y las infraestructuras --a nadie se le oculta-- son unas obras muy costosas.

- En segundo lugar, y en conexión con lo que he dicho, porque la asignación de recursos debe dirigirse a infraestructuras como éstas: viables, sostenibles y capaces de cumplir con su función en el largo plazo.

Solo si nos guiamos por estos parámetros conseguiremos que la política de infraestructuras alcance su última razón de ser: la de actuar como una política social centrada en las personas porque, cuando se hacen como deben hacerse, las infraestructuras impulsan el intercambio y el crecimiento económico, dinamizan el empleo, conectan territorios y mejoran la movilidad, y, por tanto, el bienestar de las personas, que, al fin y a la postre, es de lo que se trata. Así, las infraestructuras, lejos de figurar como un desembolso oneroso, se convierten en una inversión productiva.

Éstas son las premisas que deben guiar la acción de cualquiera que simplemente pretenda actuar con sentido común. Son las premisas que deben manejarse en materia de infraestructuras, en general, y de Alta Velocidad, en particular. Y, en lo que al AVE respecta, tenemos la responsabilidad y la determinación de dar continuidad a lo que es una de las historias más positivas de la España de estas décadas.

Señoras y señores,

En esta Jornada se ha debatido con profundidad y rigor a propósito de las ventajas que la Alta Velocidad ha implicado para la Red de Ciudades AVE, y se ha presentado un estudio, no menos riguroso, sobre el efecto de estas infraestructuras, tanto a nivel autonómico, como nacional.

Considero, además, de especial simbolismo la participación en este foro --lo hizo hace unos momentos-- de Felipe González, que inauguró el primer AVE,



después de tomar una decisión que ahora parece muy fácil --probablemente, antes no lo era tanto--, y lo ha hecho en una tradición que después hemos tenido el honor de seguir otros presidentes del Gobierno, en mi caso, por ejemplo, con la conexión de las cuatro capitales catalanas y con Francia, o el AVE a Valencia, a León o a Alicante.

Y digo que esto tiene un especial simbolismo por una razón: es bueno que los españoles sepan que la Alta Velocidad no es cuestión de un partido ni de otro, sino que es un proyecto de todos, una iniciativa compartida y continuada por Gobiernos de colores bien distintos, y que esa apuesta estratégica por el AVE ha sido y es una política de Estado. Dicho de otra forma, es bueno que todos seamos conscientes de que lo que es positivo para todos los españoles es positivo para todos.

Si el AVE, en definitiva, es una historia de éxito, lo es, en buena parte, por haber sabido aunar distintas voluntades en torno a un objetivo común y por haberse convertido, a despecho de la crisis, en una de las obras más colectivas, más importantes y exitosas de la España contemporánea.

En suma, señoras y señores, aunque algunos no se lo creen, también en 1992 se hacían infraestructuras en España.

Desde estos micrófonos de la Cadena SER, acabo mi intervención invitándoles a celebrar las bodas de plata de la Alta Velocidad y expresando nuestros mejores deseos para Sevilla, para Andalucía y para el conjunto de España; "conectados a un futuro", efectivamente, lleno de oportunidades para todos. Somos una nación con muchos problemas, pero no hay muchas naciones en el mundo que puedan decir: somos mejores que España.

Muchas gracias.