

## **COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, JOSÉ BLANCO, EN LA COMISIÓN DE FOMENTO DEL CONGRESO. CORREDOR MEDITERRÁNEO. 15 DE SEPTIEMBRE DE 2011**

A lo largo de los últimos meses se ha hablado mucho sobre el Corredor Mediterráneo, especialmente en los últimos días (preguntas y comparecencia en el Congreso y Senado, reunión y conversaciones con Presidentes de Comunidades Autónomas....)

Desde distintas instituciones de ámbito municipal, y autonómico, se ha exigido al Gobierno, a diario y públicamente, un mayor compromiso en defensa del Corredor, en detrimento algunas veces de otros ejes prioritarios.

Cuando precisamente, ha sido este el primer Gobierno de España que ha hecho una apuesta decidida por esta infraestructura.

Por el contrario, desde otras instituciones, se han realizado declaraciones públicas en defensa de otros Corredores, muchas veces poniendo en cuestión este importante Eje.

Creo que, felizmente, hemos superado esa etapa y, en este sentido, valoro muy positivamente la reunión de ayer con los Presidentes del Corredor Central.

Una vez hecha esta consideración inicial, que me parece importante, paso a detallar y explicar cual ha sido la historia de este Corredor, cual es su estado actual, y cuales son sus previsiones de futuro.

Un ejercicio que creo conveniente, para que todos podamos valorar con rigor, las actuaciones y decisiones que han envuelto a esta infraestructura a lo largo de la última década.

Como saben, en octubre de 2003, Europa configuró el mapa vigente de la Red Transeuropea de Transporte y de sus proyectos Prioritarios.

Un mapa aprobado por Comisión Europea, tras un largo proceso de negociación iniciado en 2001, con todos los países miembros.

Señoría, durante dichas negociaciones, el Corredor Mediterráneo no fue incluido como Proyecto Prioritario.

Es decir, en 2003 no existía el concepto de Corredor Mediterráneo.

Se obvió, o se olvidó, la importancia vital que este Eje ferroviario tiene, tanto para la cohesión territorial de España, como para la economía del país.

Algo que solo puede achacarse, a una importante falta de visión estratégica, y de futuro.

Porque el Corredor Mediterráneo, se configura, a mi juicio, como uno de los principales Ejes de Transporte de la Península Ibérica,

Conecta varias de las áreas con mayor proyección en actividad económica de nuestro país.

Y su importancia económica y social es incuestionable, para las Comunidades por las que discurre, pero sobre todo es incuestionable para España y para el conjunto de la Unión Europea.

No apostar por el Corredor en su momento, ha mermado la competitividad de nuestra red de transportes.

Ahora, en el momento en que tenemos que definir la Red Básica y la Red Global Europea de Transporte, que abarcará el periodo de 2012 a 2030, hemos dejado muy clara nuestra posición: que el Corredor Mediterráneo esté incluido desde Algeciras hasta la frontera francesa.

En este proceso de definición de redes abierto por la Comisión en 2009, la inclusión del Corredor en la Red Transeuropea de Transportes es un objeto irrenunciable para el Gobierno.

Esta es nuestra posición y no otra. Y quiero destacar que ha sido siempre la misma.

Pero, aparte de defender la importancia de este Eje Ferroviario en Europa, desde el año 2004, venimos llevando a cabo una intensa labor en el desarrollo del mismo.

En el periodo 2004-2010, hemos ejecutado obras por un valor superior a los 8.400 millones de euros (hago votos para que en los próximos seis años se invierta también esa misma cantidad en este Corredor). Y a finales de este año, la inversión global en el Corredor, superará los 10.000 millones de euros.

Siendo el Eje ferroviario de todos los que estamos ejecutando al que destinaremos más inversión en 2011, con una ejecución previsible de casi 1.700 millones de euros. Cifra que sumada a lo ejecutado en 2010, suma un montante de 3.000 millones de euros.

Y yo no me quiero poner ninguna medalla, pero seguramente cuando se vea con perspectiva histórica la inversión que hemos hecho en el Corredor en 2010 y 2011, nos daremos cuenta de que va a pasar mucho tiempo hasta que se repita esta inversión en sólo dos años.

Señorías, en un periodo de importantes dificultades económicas a nivel global, estamos realizando una apuesta sin precedentes por el Corredor Mediterráneo.

Un hecho con el que se puede estar, o no de acuerdo, pero que es indiscutible.

Hoy, más de 430 kilómetros del Corredor ya están en servicio.

A los que habrá que sumar en 2012 otros 180 kilómetros.

Es decir, a finales del próximo año, prácticamente el 40% de la longitud del Corredor estará en servicio. (615 kilómetros de los 1.838 kilómetros totales).

Además hemos elaborado, y presentado, un proyecto integral con plazos, y con un compromiso inversor contrastado.

Una hoja de ruta, que guía de una forma coherente y programada el impulso del Corredor en los próximos años, y que de la misma forma en que presenté en Cataluña este año presentaré también en los próximos días en Valencia.

Así, en 2012 pondremos en servicio la Línea de Alta Velocidad Barcelona-Girona-Frontera Francesa.

Una infraestructura de gran complejidad, con una inversión cercana a los 4.000 millones de euros. A la que se sumará en 2013, las obras de duplicación entre Vandellós y Tarragona.

Resolviendo el cuello de botella que actualmente supone para el Corredor este tramo, el único que queda en vía única entre Barcelona y Valencia.

En 2012 la Alta Velocidad llegará a Alicante, poniendo en servicio el nuevo tramo Nudo de la Encina – Alicante, del Corredor Mediterráneo.

Y en 2014 entrará en funcionamiento el AVE entre Alicante y Murcia.

También, como ya anuncié en julio, vamos a iniciar los trabajos para la implantación de un tercer carril entre Valencia y Barcelona, incluyendo las conexiones con los principales centros productivos, entre otros, las factorías de SEAT y FORD.

Y además para acelerar los tiempos de ejecución de la línea, este mismo mes, vamos a lanzar la primera fase de la licitación de la línea Valencia – Tarragona, hasta Castellón.

En definitiva, todo un conjunto de actuaciones que ponen de manifiesto la apuesta del Gobierno por esta infraestructura.

Llegados a este punto, es necesario destacar, que esta labor desarrollada a lo largo de las 2 últimas Legislaturas, es capital a la hora de poder incorporar el Corredor en la Red Transeuropea de Transportes.

Señorías, en diversos foros europeos hemos incidido y manifestado, la relevancia que para el Gobierno Español tiene este Corredor, junto a otros ejes de transporte de ámbito transnacional.

Hemos mantenido más de una veintena de reuniones con la Comisión Europea, y con otros países, como Francia, en relación con este tema.

Y yo mismo he tenido la oportunidad, en diversas ocasiones, de transmitir a la Comisión, especialmente durante la Presidencia española, la importancia de su desarrollo, y la necesidad de su incorporación a la Red Transeuropea de Transporte.

Lo estamos haciendo además, en un contexto institucional más competitivo, que cuando se negociaron las Redes Transeuropeas de Transportes, entre el 2001 y el 2003.

Entonces, solo había 15 países miembros. Hoy hay 27. Entonces, éramos un país receptor de fondos. Ahora pasaremos a ser contribuyentes.

Además, en los últimos años España ha dado un salto cualitativo muy importante en el desarrollo de su red de infraestructuras, mientras que los nuevos miembros necesitan mejorar mucho en este ámbito.

No obstante, a pesar de que conseguirlo hoy es mucho más difícil que en 2003, no tengan ninguna duda de que lo vamos a lograr, entre otras cosas porque, además del compromiso del Gobierno de España, hay un amplio consenso social, político y económico en torno a este objetivo.

Y porque además de justicia, es una obligación en el ejercicio de buen Gobierno, enmendar el error cometido en su día.

Hemos asumido nuestra responsabilidad negociadora, y vamos cumplir. Con argumentos, seriedad y trabajo. Con lealtad y transparencia.

Estoy plenamente convencido de que en otoño de este año, la Comisión Europea anunciará la inclusión del Corredor Mediterráneo en las Redes Transeuropeas de Transporte.

Y que lo incluirá en toda su extensión, es decir, desde Algeciras hasta la Frontera Francesa.

Un hito de gran relevancia en el desarrollo de las infraestructuras de nuestro país.

Y uno de los principales objetivos que me marqué desde que asumí mi responsabilidad al frente del Ministerio de Fomento.

Porque con el Corredor Mediterráneo no solo ganan Cataluña, Valencia, Murcia o Andalucía. Gana España y el conjunto de Europa.

La conexión de los principales puertos del Mediterráneo por ferrocarril, tiene un valor estratégico incalculable para situarnos como una plataforma logística intercontinental.

Para convertir a España en puerta de entrada y salida de Europa, para los flujos comerciales que llegan de Asia, América y África.

Semejante logro para nuestro país, no beneficiará solo a los territorios del levante.

Beneficiará al conjunto de la sociedad española, y a todos los españoles vivan donde vivan.

Por ello, me cuesta entender los recelos frente al Corredor Mediterráneo, de algunos dirigentes políticos.

Y más, cuando desde el Gobierno estamos planteando a la Comisión Europea que, además del eje Mediterráneo, se incorporen a la red básica todos los grandes corredores transversales.

Algunos lo han calificado de “café para todos”, por cierto, los mismos que hasta hace poco hablaban continuamente de que España tenía que pasar de una red radial a una red mallada. Ahora sí que estamos impulsando una red mallada.

- Con el corredor Cantábrico - Mediterráneo, que unirá País Vasco con Valencia pasando por Zaragoza (que se convertirá en un auténtico nodo logístico). Por cierto, no entiendo que cuando se defiende el Corredor Mediterráneo no se entienda que el Cantábrico-Mediterráneo es perfectamente compatible.
- Y con el corredor Atlántico – Mediterráneo, que unirá Valencia con Sines, en Portugal.

Por eso, no comprendo la miopía de los que sólo piensan en el Corredor Mediterráneo en detrimento de una auténtica red mallada.

Además, estamos defendiendo el mantenimiento en la red, de otros corredores como:

- El Central desde Algeciras/Sines, Lisboa, pasando por Madrid y Zaragoza, hasta Francia.
- Y el Corredor Atlántico, desde la frontera francesa, en el País Vasco, hasta Oporto.

Este planteamiento sólo avanza en la consecución de un objetivo: conseguir una auténtica red mallada de mercancías y pasajeros, vital para potenciar la competitividad de nuestra economía, y disponer de un sistema logístico eficiente, es un valor estratégico capital.

Así lo hemos entendido desde que accedimos al Gobierno, dando prioridad al transporte ferroviario, como el modo más sostenible y eficiente,

Modo al que hemos destinado casi 50.000 millones de euros desde 2004, más de la mitad de la inversión que hemos ejecutado en los últimos años.

Una inversión sin precedentes, que ha hecho posible el crecimiento del tráfico ferroviario de Larga Distancia en España en un 28%.

Y el crecimiento de la cuota de mercado del tren en el sistema de transporte de viajeros en 8 puntos.

Un impulso que también tiene como objetivo incrementar paulatinamente la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías, del 4% a una cuota del 10% en 2020.

En este sentido, a lo largo de la primera mitad de este año se han registrado incrementos significativos que superan el 7% (respecto al mismo periodo de 2010).

Datos, que sumados a los incrementos consecutivos a lo largo del último año en los tráficos de nuestros puertos y aeropuertos, manifiestan el empuje de nuestras exportaciones, y el auge del sector turístico.

En el marco del impulso reformista emprendido en la política de las infraestructuras del transporte, donde la eficiencia, la sostenibilidad, y la competitividad se convierten en los ejes de la política de Fomento...

El impulso del Corredor Ferroviario Mediterráneo, se conforma como una pieza fundamental, imprescindible, y de vital importancia.

Un proyecto de país. Un Proyecto al servicio de los ciudadanos, y al servicio de la economía y de la competitividad de España.

Un proyecto planificado para unir y cohesionar.