

Subject: José Blanco, ministro do Fomento asegura ahora que el mejor modelo para el AVE es el del tráfico mixto - Congresso espanhol em 6 ABR 2011

<http://www.lne.es/asturias/2011/04/07/fomento-asegura-ahora-mejor-modelo-ave-trafico-mixto/1057124.html>

Fomento asegura ahora que el mejor modelo para el AVE es el del tráfico mixto

José Blanco, que cumple dos años al frente del Ministerio, dice que la Alta Velocidad habría sido «más eficiente» para pasajeros y mercancías

José Blanco, ayer, en el Congreso. efe

Oviedo, Pablo GONZÁLEZ

La falta de fondos para afrontar como estaban previstas en un principio las obras del AVE empujaron ayer al ministro de Fomento, José Blanco, a reconocer abiertamente que el plan para *la implantación de la Alta Velocidad en España no es el «más eficiente», ya que se debería haber apostado por un diseño de tipo mixto. Es decir, que los trenes de mercancías y pasajeros deberían utilizar las mismas vías.* Esto es lo que ocurrirá en el caso de Asturias una vez que se abra la variante de Pajares en el horizonte del año 2013.

José Blanco, que hoy cumple dos años al frente del Ministerio de Fomento, realizó ayer una abierta

confesión durante su intervención en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, a la que acudió para presentar un plan de eficiencia energética en los transportes españoles con el que se quiere ahorrar unos 11.500 millones de euros y recortar la contaminación en 36,43 toneladas de CO2 hasta el año 2020. En este contexto, Blanco reconoció que «mejor nos hubiera ido si todos hubiésemos comprendido los problemas de fondo». En este punto señaló que la Administración se dejó llevar por el entusiasmo inversor en las épocas de bonanza.

Concretamente, Blanco aseguró: **«Hemos confundido los ingresos coyunturales que tuvo nuestra economía con ingresos estructurales. Esto nos llevó a tomar decisiones que probablemente en un ejercicio más racional no habiéramos tomado»**. En este punto introdujo la cuestión del AVE y la necesidad de que su plan nacional de implantación hubiera sido pensado para transportar viajeros y mercancías. **«Hubiera sido más eficiente, por ejemplo, haber planificado la mayor parte de la Alta Velocidad como tráfico mixto»**. **Blanco se mostró convencido de que de ser así el AVE español «hubiera sido mucho más eficiente,** pero la realidad que tenemos es sobre la que tenemos que operar». El responsable de Fomento añadió que en estos tiempos de recorte y ahorro en el gasto público este sistema volcado en casi todo el mapa AVE peninsular en el tráfico de pasajeros

«dificulta optimizar una buena parte de la inversión, que tenemos a medias». Y abundó: «Me estoy expresando con muchísima claridad».

Blanco prosiguió su análisis histórico de la Alta Velocidad española señalando cómo hubo un momento en el que «todo el mundo en todas partes pensó que la Alta Velocidad iba a resolver los problemas del país». El Ministro puso como ejemplo su propia experiencia con los responsables de infraestructuras de las comunidades españolas.

«He mantenido reuniones con todos los consejeros, con algunos en varias ocasiones, y son escasas las veces que me plantearon el transporte ferroviario de mercancías, cuando es un factor determinante en la productividad de nuestro país, cuando los costes logísticos son en muchas ocasiones superiores a los costes de personal», dijo. Y descubrió que «cuando les planteábamos el tráfico mixto entendían que era un modelo de segunda». ***Blanco tiene claro que en buena parte de las obras del AVE en España ya no hay marcha atrás porque «están tan avanzadas en su ejecución que imposibilita la irreversibilidad»***.

NOTA PESSOAL - Esta irreversibilidad é provavelmente resultante das "pendentes"

das linhas do AVE terem sido projectadas e já executadas com valores até 36 m/km que não permitem o tráfego de comboios de mercadorias.

«Con estos mimbres tenemos que hacer la cesta y hacerla para que no se descosa y tenga fortaleza en el futuro», sentenció.

Además, Blanco anunció cien medidas para mejorar la eficiencia energética de los medios de transportes y edificios, y tres planes estructurales de reorientación del transporte terrestre, de eficiencia del transporte aéreo y de impulso al transporte marítimo de mercancías.

Estos planes permitirán ahorrar entre este año y el que viene unos 323 millones de euros. ***El más importante es la apuesta por el transporte de mercancías por tren,*** para lo que en junio Renfe mercancías se segregará en cuatro filiales: intermodal, automóviles, siderúrgica y multiproducto. Al principio, serán públicas, pero luego se abrirán al capital privado. También se quiere elevar el número de pasajeros, de 400 millones anuales actuales a 730 millones, lo que supondrá 5 millones de coches menos en las carreteras cada año.