



Antonio González, presidente de Adif, durante la entrevista concedida a 'La Verdad' con motivo de su visita a la Región el pasado viernes. :: ISRAEL SÁNCHEZ / AGF

«La Región de Murcia no puede sentirse agraviada ni postergada con el AVE»

Antonio González Marín. Presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

ENTREVISTA

MANUEL
BUITRAGO



mbuitrago@laverdad.es

«En el País Vasco, Galicia y Extremadura no hay alta velocidad. Para llegar a Murcia solo quedan 60 kilómetros de obras, que van muy rápidas»

MURCIA. Es el gestor público que maneja el mayor presupuesto para inversiones en España. El presidente de Adif defiende la planificación del Ministerio de Fomento para construir la red del AVE y sostiene que la Región de Murcia no puede sentirse agraviada, al tiempo que recuerda que la alta velocidad llegará más tarde al norte y noroeste del país. Antonio González subraya que los murcianos ya pueden disfrutar

del AVE y destaca el esfuerzo realizado por el Gobierno socialista frente a la 'sequía' de la anterior etapa del PP. Niega que el cierre de servicios por falta de viajeros ponga el modelo en cuestión.

—La Región ve más cerca el AVE, aunque por circunstancias técnicas o de oportunidad no llegará hasta el año 2014. ¿Se podía haber programado de otra forma para que la alta velocidad estuviera antes, como en Alicante? ¿Podían haber corrido más para evitar la sensación y el hecho de ser los últimos en la línea Madrid-Levante?

—En el AVE Madrid-Levante hay que tener en cuenta la utilidad. Eso es lo importante. El AVE Madrid-Murcia tiene hoy 315 kilómetros en servicio, que es el 60% de la línea. El año que viene será un 27% más, cuando se ponga en servicio el tramo Albacete-Monforte. La parte que falta es mínima; de 60 kilómetros. Se ha ido avanzando de una forma correcta. ¿Habría sido posible llegar antes? Conviene conmigo en que para llegar a Murcia debe estar terminado primero el tramo Madrid-Torrejón de Velasco, entre otros. Se ha avanzado

bien porque la línea estará operativa en 2014, pero sin duda alguna los efectos se sienten desde ya en la Región de Murcia en tiempo de viaje, confort y calidad (en referencia al tren híbrido y a la posibilidad de transbordo en Albacete). Se ha hecho una planificación correcta.

—¿No ha quedado la Región para el final? Como fondo de saco...

—En absoluto. Todo lo contrario. Desde Murcia hasta Almería continúa la línea de alta velocidad.

—Se piensa más en la clave de viajar a Madrid, que es la mayor parte del tráfico de larga distancia.

—Ya que hablamos de postergar, Barcelona no estará conectada con Francia hasta finales del año 2012. Y en el País Vasco aún no existe alta velocidad. La línea hacia el Norte y el Noroeste de España concluye hoy en Valladolid. No está conectada con Burgos, Victoria, Bilbao, San Sebastián, Palencia, Gijón, Oviedo. Tampoco con Galicia o Extremadura... No se puede hablar de eso que comenta, sino todo lo contrario. En cuanto a la financiación, no hay problemas con ese 13% que falta para llegar a Murcia por una cuestión ló-

gica: el 87% de la línea está en servicio o casi terminada.

—¿No ve motivo para esa sensación de agravio?

—Para nada. Está la certeza de que la línea estará en Murcia en el año 2014 porque existe un compromiso del Gobierno central. Además, los tramos que hay entre Monforte y Murcia, aparte del Reguerón, están todos en obras y algunos muy avanzados. La obra en esta zona es muy compleja por el elevado número de afecciones a los regadíos, que es una riqueza fundamental que hay que salvar.

—No hay fecha para Cartagena, ni tampoco para el AVE directo por Cieza y Hellín hasta Chinchilla.

—Sobre Cartagena, está creada la sociedad de alta velocidad en la que par-

ticipan el ayuntamiento y el Gobierno regional. Igual que en Murcia. Es verdad que para la llegada a Cartagena ha habido discusiones de torno a cuál es el mejor corredor. El Gobierno de España ha estado absolutamente abierto —doy fe de ello— para estudiar la mejor solución, pretendiendo aceptar las reivindicaciones que los cartageneros están planteando sobre dónde y cómo tiene que entrar el tren. No está parado. El estudio informativo va a su ritmo en torno a las propuestas planteadas. Va en otra fase distinta, pero es un proyecto que sigue hacia adelante.

—¿Ve usted viable el túnel del Puerto de la Cadena, como propone el Gobierno regional?

—No me gustaría pronunciarme so-

«Hemos planificado las obras de una forma correcta; la alta velocidad llegará a la Región en el año 2014, y los efectos se sienten ya»

«El AVE no es caro. La operadora Renfe está aplicando una política de precios competitivos para socializar el uso de la alta velocidad»



sobre un tema que no es de mi competencia. En la parte que me corresponde, estamos impulsando una velocidad extraordinaria a las obras para que el compromiso del 2014 quede fuera de toda duda.

-La tercera vía para mercancías entre Murcia y Alicante está en estudio después de ser largamente reivindicada. ¿Se va a construir?

-Sin duda. La apuesta del Gobierno por las mercancías es la primera que hace un Gobierno de España con rigor. Nunca antes se había abordado el tema como ahora. Se han analizado todos los corredores y todas las ciudades y centros logísticos y se ha diseñado un mapa de terminales que permitan que las mercancías adquieran el rol que necesitan. Estamos ahora en un exiguo 4% de cuota de mercado y el objetivo del Ministerio es que en el año 2020 estemos en el 8% ó 10%. Parece poco ambicioso, pero significa invertir lo que ha pasado en los últimos años y estamos apostando, sin ninguna duda, por el Corredor Mediterráneo. Las soluciones para Murcia están diseñadas.

-¿Hay problemas técnicos con la pendiente del trazado para que los trenes de mercancías vayan por Alicante? ¿Es más factible que circulen a través de Chinchilla?

-Se están analizando todas las posibilidades porque las pendientes son un factor de competitividad en el ámbito de las mercancías. Tengo el convencimiento de que, al final, se conseguirá que la línea sea operativa y no se penalice por pendientes que no sean adecuadas.

-Existe un debate que cuestiona la excesiva construcción de AVE para pasajeros, en el sentido de que hay que potenciar más las mercancías. El AVE para todos es un modelo cada vez más criticado. ¿Está el Ministerio en la línea correcta? El ministro dijo que heredó un diseño y que si hubiera heredado de él habría hecho otro. ¿Hay tramos que podían haberse evitado, junto a otros que tienen dudosa rentabilidad?

-Cuando se habla de la planificación de infraestructuras, da igual que sea de ferrocarriles, puertos o aeropuertos, seguramente cada uno de nosotros pensaría de una forma distinta. Pero, como dijo el ministro, las instituciones tienen que seguir... No cabe hacer borrón y cuenta nueva cada vez porque al final no se hace nada. El Gobierno ha trabajado sobre una planificación que ha modificado mejorándola notabilísimamen-

te. La articulación de nuestro territorio es complicada cuando se hace a través del ferrocarril. Hay obras en curso que creo que responden a la demanda de los ciudadanos. El plan de impulso del transporte por ferrocarril ha sido instado por este Gobierno. Lo presentó el ministro a las comunidades autónomas y se está trabajando en Europa para que nuestro país tenga una red adecuada de mercancías y de centros logísticos. Hay una plan serio con objetivos decididos con las comunidades autónomas.

-¿De haberse corregido se podría haber hecho más ferrocarril de mercancías y menos de pasajeros?

-No cabe ahora hacer un 'flashback'. Estamos donde estamos y el Gobierno ha tomado la clara decisión de defender el Corredor Mediterráneo como un eje básico, sin descartar otros corredores que también son muy importantes. No cabe decir éste frente aquél. Eso no se hizo en el año 2003. Hay un acuerdo básico entre el Gobierno y la oposición. Se está trabajando en acelerar ese proceso de inversión y recuperar el tiempo perdido, pero no se trata de un planteamiento sobre el papel. Hemos invertido más de 9.000 millones de euros en el Corredor Mediterráneo, y obras son amores.

-Ha mencionado que no hay que pelearse por un corredor u otro. Entiendo que el Ministerio va a apostar por los dos.

-Meridianamente claro. No hay 'primus inter pares'. Y el ministro lo ha dicho recientemente por activa y por pasiva delante de los presidentes de las comunidades autónomas, y así lo entendieron.

-El diseño que pretende el 'lobby' Ferrned para el Corredor Mediterráneo es de doble vía de viajeros y doble vía de mercancías. ¿Lo acepta el Ministerio?

-El Ministerio está trabajando por un plan de transportes posible, financiable, sostenible y ejecutable en el ho-

rizante del 2020.

-Cuando se suspenden servicios de AVE en Castilla-La Mancha, como los de Albacete con Toledo y Madrid, ¿se pone en cuestión el modelo y el cálculo de negocio?

-Creo que no. La Administración y las empresas tenemos que ser eficientes en la aplicación de los recursos públicos en general y, obviamente, este tema es una decisión que toma el operador ferroviario, no Adif. Puntualizo que nunca se ha construido una línea directa de Toledo a Albacete. Nos libre Dios. No es verdad. Eso es una falacia, una mentira por parte de quien lo ha dicho. Si una vez puestos en marcha unos servicios se verifica que no tienen la rentabilidad económica y social adecuadas, el operador decide modificar ese plan. Estoy convencido de que si mañana hay una demanda no atendida, se atenderá multiplicando los servicios. Eso forma parte de la lógica social y empresarial y del uso correcto de los recursos públicos.

-¿Es caro el AVE, comparado con el ferrocarril convencional?

-Si lo compara con lo que cuesta en otros países, le diré que no es caro. En todo caso, no es obligatorio.

-Pero si reside en una ciudad como Toledo o Albacete, en la que desaparece el servicio anterior porque han puesto la alta velocidad, si se nota el incremento de precio.

-Con toda franqueza creo que el AVE no es caro. Ayer nos despertamos con que en octubre y noviembre se pondrán a la venta miles de billetes entre Madrid y Valencia con descuentos del 40%. ¿Es caro? Para el ejecutivo que tiene que viajar necesariamente a lo mejor es más barato que otro modo alternativo. Si lo compara con ir en coche, posiblemente también. La operadora está haciendo una política de precios competitivos que permita socializar el uso del AVE.

El PP presenta mociones de apoyo al Corredor Mediterráneo en los ayuntamientos

LA VERDAD

MURCIA. El PP de la Región presentará en los próximos días una moción en todos los ayuntamientos de Comunidad para reclamar al Gobierno central su apoyo en la inclusión del Corredor Mediterráneo, desde la frontera francesa hasta Algeciras pasando por Murcia, como eje prioritario de la Red Central de transporte ferroviario de la Unión Europea.

El vicesecretario de Organización y de Relaciones Institucionales del PP de la Región de Murcia, Pedro Antonio Sánchez, explicó ayer que la moción se argumenta en que «el Gobierno de la Nación aún no ha defendido con contundencia y nitidez ante la Comisión Europea» este proyecto. A su juicio, «esta ambigüedad demuestra que, una vez más, el Gobierno de la Nación está marginando a la Región, ya que este proyecto es vital para el desarrollo económico y social de Murcia».

«No podemos quedarnos descolgados también de esta infraestructura que supone futuro y desarrollo, por lo que exigimos al Gobierno de la Nación que cumpla con sus compromisos», defiende el líder popular. Sánchez ha recordado que la inclusión del Corredor Mediterráneo en la red principal transeuropea se traduce en unos beneficios globales de 67.000 millones de euros en el periodo 2016-2045.

bre eso porque son temas que deben discutir los gobiernos regional y central para ver cuál es la solución más razonable, desde el punto de vista técnico y medioambiental. También debe ser asumible económicamente; así como valorar el tiempo. Hay que ver si la solución que están planteando posibilita finalizar antes o más tarde. Esos cuatro parámetros, como mínimo, deben ser analizados por todas las partes y tengo la convicción de que se llegará a un acuerdo.

-¿Cree que hay que viajar a Madrid a través de Alicante, o de la línea directa por Cieza y Hellín? ¿Son asumibles por el Ministerio y por Adif dos trazados de AVE para la Región de Murcia?

-En Adif tenemos encomendada la línea Albacete-Monforte-Murcia. La otra línea se hace en el ámbito del Ministerio y permítame que no opine

Concentración de trabajadores en Renfe contra la privatización

LA VERDAD

MURCIA. Los Delegados de CGT se concentran hoy en las dependencias de Renfe y Adif para mostrar su rechazo a los planes de privatizadores y segregaciones que van a poner en peligro las condiciones de trabajo y las condiciones laborales de los trabajadores.

De este modo, los motivos principales que les llevan a plantearse estas movilizaciones son la privatización y segregación de mercan-

cias, las transferencias de cercanías y media distancia de Cataluña, el traspaso del canal de venta de billetes y el convenio colectivo de Adif y Renfe. Entre tanto, las dos jornadas de paro parcial convocado en Renfe por CC.OO, hoy en varias ciudades españolas, dejarán fuera de circulación un total de 134 trenes de alta velocidad y larga distancia durante las cuatro horas de huelga previstas para hoy y para las ocho del jueves.

cursos gratuitos



dirigido a: DESEMPLEADOS (PRIORITARIAMENTE) Número de plazas para todos los cursos: 15 Plazo de inscripción: Hasta cubrir plazas, previa selección de alumnos

SOLDADOR DE UNIONES ACHAFLANADAS PARA HOMOLOGACIONES G CON ELECTRODOS Y TIG
AC-2011-2020

260 horas
PERFIL: Título ESO o equivalente. Si el aspirante no posee el nivel académico indicado, demostrará conocimientos suficientes mediante prueba de acceso.
HORARIO: de lunes a viernes de 16:00 a 21:00 h.
DURACIÓN: del 16/11/2011 al 10/02/2012
LUGAR DE IMPARTICIÓN: Pol. Ind. Saprelorca, Avda. José López Fuentes, Parcela 4 - Nave 2, s/n.
LOCALIDAD: Lorca

VENTA DE SERVICIOS Y PRODUCTOS TURÍSTICOS
AC-2011-2052

680 horas
PERFIL: NIVEL 3, FPPI, Bachiller o superior.
HORARIO: de lunes a viernes de 09:00 a 14:00 h.
DURACIÓN: del 19/10/2011 al 30/03/2012
LUGAR DE IMPARTICIÓN: Pol. Ind. Saprelorca, Avda. José López Fuentes, Parcela 4 - Nave 2, s/n.
LOCALIDAD: Lorca

TÉCNICO DE SISTEMAS DE ENERGÍAS RENOVABLES
AC-2011-1973

390 horas
PERFIL: Título de Bachillerato o equivalente.
HORARIO: de lunes a viernes de 09:00 a 14:00 h.
DURACIÓN: del 30/09/2011 al 31/01/2012
LUGAR DE IMPARTICIÓN: Centro de Formación Formaneth, C/ Marín Menú, 5, Pol. Ind. Barriarfuerte, Nave 6
LOCALIDAD: Aguilas

ORGANIZA:

Centro de Formación **FORMANETH**

Marín Menú, 5 • 30880 Aguilas (Murcia)
Tel. y fax: 968 493 221 • Móvil: 627 963 027
info@cfformaneth.com

COFINANCIAN:



El FSE invierte en tu futuro