

AVE DE BUEN PLUMAJE PRIMER ANIVERSARIO DE LA LÍNEA BARCELONA-MADRID

La ministra de Fomento, **Magdalena Álvarez**, sonrío de satisfacción al cumplirse el primer año del AVE Barcelona-Madrid. Sólo tiene un pequeño lamento, no haber asistido a la inauguración de la línea. “El ambiente no estaba para ir”

“Si tuviera dudas, no habría túnel por Sagrada Familia”

CELESTE LÓPEZ / FRANCESC PEIRÓN
Madrid

Magdalena Álvarez recibe a *La Vanguardia* con una sonrisa de satisfacción en su despacho del Ministerio de Fomento, que ocupa desde hace casi cinco años. Lo que más llama la atención es la cantidad de fotografías con numerosas personalidades, desde el rey Juan Carlos hasta el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero –“esta es muy bonita”, dice señalando una imagen en la que se revela gran complicidad entre ambos–, pasando por Felipe González. No faltan las imágenes con casco o regateando en el mar. Pero ella subraya la foto en que está con un jugador del Unicaja –“yo soy de baloncesto”–, aunque también hay otra con Zidane o la del viaje a África con Ingenieros sin Fronteras. “Si se fijan, salto como los masáis”, que la rodean. “Las fotos son lo único realmente mío que hay aquí”. Luego se va hacia los mapas sobre los que la ministra y su equipo han plasmado un nuevo modelo de comunicaciones: la conexión de las comunidades periféricas, rompiendo la política radial de Madrid.

Un año de AVE, ¿le dolió no ir a Barcelona a inaugurarlo?

Lo sentí más por los barceloneses y por Catalunya que por mí misma. Creo que era un momento muy importante y que debía dejar su impronta. Yo lo sentí, pero no estaba el ambiente para ir. Sé que fui yo la que lo ha llevado, porque lo que nos encontramos cuando llegamos al Gobierno era un desastre auténtico.

Le parecerá increíble celebrar este aniversario después de todo lo pasado...

Esta línea no es tanto cómo ha



DANI DUCH

La ministra Magdalena Álvarez, en su despacho, lleno de mapas de la red ferroviaria

ido desde su puesta en marcha, sino cómo llegamos al 20 de febrero del 2008. ¡Es impresionante cómo solucionamos todas las cuestiones que había pendientes! Al asumir el Gobierno no había ningún tren que estuviera preparado para este servicio; de hecho, se utilizaban los de Sevilla.

Y a poca velocidad...

Había un problema de seguridad gravísimo. No funcionaba el sistema que permitía la alta velocidad. Además, hemos ido incorporando nuevas medidas que nadie se había planteado, como la variante que evita Madrid y conecta Andalucía y Castilla-La Mancha con Aragón y Catalunya.

Parecen muy lejanos los socavones de Bellvitge...

Tenía total confianza en que la línea reuniría los requisitos y que iba a salir todo bien. Cuando se

quiere compatibilizar todo en un corredor –alta velocidad, cercanías, mantener la circulación ferroviaria–, unas veces las cosas salen bien y otras no; pero tengo la satisfacción de haber solucionado esa situación y de haber prestado ese servicio a Catalunya.

Ahora tiene delante otro reto, el del túnel por el centro de Barcelona, ya en obras...

Tenemos que ser coherentes con los planteamientos. Yo les ofrecí a Generalitat y Ayuntamiento consensuar el trazado, y ellos me respondieron exactamente como está planteado. Si decimos que las infraestructuras hay que consensuarlas con la Generalitat y el Ayuntamiento, pues este es un trazado que no sólo está acordado, sino que es un trazado pedido por ellos. Sería inviable ir casa por casa preguntando.

LA PROTECCIÓN

“Afianzamos la cimentación del templo más allá del paso del tren”

COHERENCIA

“Ofrecí consenso por el túnel, y Generalitat y Ayuntamiento avalaron el trazado”

LOS SOCAVONES

“Tenía total confianza en que la línea reuniría los requisitos y todo saldría bien”

¿Teme por lo que pueda pasar con la Sagrada Familia?

Si tuviera una duda de que corriera algún riesgo, nunca habría hecho el túnel. Esa duda ha sido respondida por los técnicos y las empresas que tienen que realizar la obra. Lo que hemos hecho es ponerlo en manos de los mejores y poner todos los medios. Se está haciendo un esfuerzo inversor sin precedentes para solucionar todo aquello que va surgiendo. Se están haciendo muchas cosas adicionales, desde el diagnóstico de todas las casas hasta afianzar la cimentación de la Sagrada Familia, independientemente del paso o no de la alta velocidad. Estamos tomando todas las medidas para que no ocurra nada.

Si hablamos de futuro, ¿se reducirá el tiempo de viaje?

En eso estamos trabajando.

Pero el tren de alta velocidad llega muchas veces minutos antes de lo previsto...

Sí, pero en este momento no podemos bajar el tiempo de viaje y asumir ese compromiso de puntualidad. No lo haremos hasta que tengamos la certeza de que eso no nos llevará a la quiebra del proyecto. Hasta que nos den resultados las pruebas que consideramos suficientes para ponerlo en uso comercial, no lo haremos. La gente, conociendo lo que hemos hecho, debe tener confianza en este trabajo.

¿Alguna idea de para cuándo sería esto posible?

Hay una especie de cultura de ansiedad por conocer el final de las cosas. No podemos decir cuándo, porque estamos trabajando. Dar fechas, lo único que hace es comprometer al proyecto. Desde lo de Barcelona no doy fechas.

Pero usted no dio la fecha de la inauguración del AVE, la dio el presidente Zapatero.

La daría él porque yo se lo diría, y se lo diría porque lo pregunté a alguien (risas)... Se creó un problema inexistente porque sólo hubo dos meses de retraso en la inauguración de esta obra. Entonces estábamos poniendo en marcha cinco corredores ferroviarios, más de 700 kilómetros de alta velocidad, y lo único que se oía cuando lo estábamos terminando era que esto era la debacle. Y no, era un problema que surge en las grandes obras.

Pero después de la secuencia de incidencias registradas en esta línea era normal que saltaran, de nuevo, las alarmas...

Es normal que desde fuera la gente se asuste cuando vea una com-

Fomento estudia bajar el precio del AVE con la venta de última hora

» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

en 50 minutos el viaje a Sevilla y Málaga. La distancia se ha quedado en unas cinco horas y tres cuartos. No hace tanto, en el 2004, el trayecto entre la última ciudad andaluza y la capital catalana requería ocho horas más.

Con estos datos, el Gobierno encara este primer aniversario sin ocultar su satisfacción. Hoy

se presentarán en el Consejo de Ministros y la vicepresidenta María Teresa Fernández de la Vega dará cuenta en su comparecencia semanal. La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, vive esta conmemoración como una liberación después de haber sido el blanco de las iras por el encadenamiento de incidencias que las obras provocaron en cercanías. Tantas que se tuvo que cortar par-

cialmente el servicio en la línea del Garraf. “Creo que la única que tenía confianza en esto era yo. Para conseguir algo grande se ha de sufrir”. Así replica cuando recuerda el lío que se organizó.

Hoy, los dos meses de retraso en la apertura de la ruta –la inauguración se había previsto para el 21 de diciembre del 2007– parecen poca cosa en una obra de esta dimensión. Ya en funcionamiento, la nota media que le dan los usuarios está por encima del ocho. Además, esta innovación ha supuesto un incremento del 2% en el cómputo global de personas que viajan entre Barcelona y Madrid si se suman el avión y el tren. “Se sube –insisten– pese a una crisis en que todos bajan”.

Una vez alcanzada la meta de

anidar en la estación de Sants y conectar con la de Atocha en trayectos directos de 2.38 o 2.43 horas, el reto de Fomento es el de conseguir rebajar ese tiempo. La ministra no quiere hablar de fechas ni de retos concretos. ¿Se puede hacer el recorrido en 2,30 horas o en menos? La respuesta es sí, pero de momento todavía se trabaja en los desarrollos tecnológicos del vigente sistema de seguridad y señales. Es la denominada segunda fase del ERTMS.

De la misma manera que no se habla de kilómetros entre Barcelona y Madrid, sino de tiempo de viaje, el impacto del AVE también ha traído un cambio sociológico. Los ejecutivos se han volcado con el tren, mientras que las ofertas aéreas de bajo coste han

llenado los aviones de mochileros. Esta circunstancia ha evitado, según la propia Renfe, el *sorpasso* en el corredor. En Fomento no se acepta de buen gusto la crítica de que el tren veloz resulta caro. Así, se indica que sólo el 16,3% de los usuarios lo hacen con la tarifa general. En este año se han sacado 585.465 plazas en tarifas de oferta (web y estrella).

El cálculo es que uno de cada cinco viajeros utiliza una de estas ofertas. Sin embargo, ahora se han puesto en venta 192.000 billetes de este tipo y en el ministerio se estudia una reducción de tarifas de forma indirecta. Esto se conseguirá con la venta de última hora similar a la que se hace en otros países (Francia) o en el mundo aeronáutico.●