

**ATLANTIKOKO TRENBIDE ARDATZA JARDUNALDIAREN INAUGURAZIOA**
INAUGURACIÓN JORNADA EJE FERROVIARIO ATLÁNTICO

2014-10-15 Bilboko BBK Aretoa- Sala BBK de Bilbao 15-10-2014

Lehendakariaren hitzaldia – Discurso del Lehendakari

Sailburua, Euskadiko Autonomi Erkidegoko agintariok, herri agintariok, Frantziako enbaxadako ordezkari, kontsul jauna, hizlariok, Akitaniako ordezkariak, egun on, buenos días, bonjour guztioi.

Ganberaren eta Bilboko Merkataritza Ganbararen presidenteari eta bere arduradunei ere, nire eskerrak emanez presidenteari eta Jardunaldira etorri zaretenoi eskerrak ematen dizkizuet baita zuei ere bertan parte hartzeagatik. Topaketa hau erabat lotuta dago Europa eta Europako atlantiko osoko garapen ekonomikoari eta sozialari.

Bilboko Merkataritza eta Ganberaren presidente Corres jaunak aipatu egin du 1.999. urtea, baina nik uste dut beharrezkoa dugula, komenigarria dugula esatea.

Duela hogeit hamar urte, 1994. urteko Essen-go gailurrean, mende honetako Europa egituratzen duten garraioaren lehentasunezko sareak definitu ziren. Ordudanik, Atlantikoko trenbide-ardatza, lehentasunezko izaera du.

Euskadin eraikitzeke amaiera-fasean dagoen garraio-azpiegitura hau Atlantikoko trenbide-ardatzeko «katebegi-gakoa» da.

La cumbre europea de Essen de 1994, *creo conveniente señalar las fechas, desde cuando estamos hablando*, definió las redes prioritarias de transporte dando respuesta al libro blanco sobre Crecimiento, Competitividad y Empleo de Jacques Delors. El eje ferroviario atlántico, del que la Y vasca forma parte, es una red de transporte de carácter prioritario.

Este encuentro reivindica el desarrollo económico y social del eje atlántico en una Europa que en 20 años ha basculado hacia el este.

El horizonte que en 1994 estableció la Unión Europea para el corredor Madrid-Vitoria-Gasteiz-Dax, fue el año 2010. Es evidente que ha habido retrasos, pero

nos encontramos ya en la fase final de su construcción. Lo importante es que esta infraestructura de transporte pueda entrar en servicio lo antes posible, esta misma década.

Hace 20 años Euskadi apostó por la modernización de la red ferroviaria, *el presidente de la Cámara de Comercio de Bilbao ha hecho referencia también al año 1973 y a la conexión con el entonces llamado super puerto*. Bien, hace 20 años, Euskadi apostó por la modernización de la red ferroviaria. El Gobierno Vasco planteó la necesidad de conectar con París, Bruselas y Berlín superando las fronteras ferroviarias y las diferencias de ancho de vía.

La infraestructura ferroviaria atlántica orienta la política de transportes hacia las personas y las mercancías que requieren más seguridad y calidad en sus desplazamientos. Este eje constituye un elemento esencial para reforzar el mercado interior europeo, así como la cohesión social y económica de toda la Unión y, en especial, del eje atlántico. Estamos hablando de 85 millones de personas.

Ikuspegi eta eraikuntza europarra azpimarratuko dut. Euskadik hasiera-hasieratik trenbideak modernizatzearen aldeko apustua egin zuen. Laurogeiko hamarkadan, ikuspegi europazale argi batekin, lan egin genuen, Madrilek behatutako ikusmolde erradial mugatutik harago.

Eusko Jaurlaritzak Paris, Brusela eta Berlinekin lotzeko beharra zegoela planteatu zuen. Horrela, trenbide-zabalera desberdinengatik, penintsularen eta Europaren artean zeuden trenbide-mugak gaindituko lirateke.

Orain, inbertsio publikoa da gakoa. Trenbide-korridore baten aurrean gaude (Atlantikokoa), eta horrek ahalegin inbertitzaile publiko handia eskatzen du. Ondorio ekonomiko positiboak ekarriko dituen inbertsioa da.

El corredor ferroviario atlántico requiere un gran esfuerzo inversor que comporta efectos sociales y económicos muy positivos. Este es el objeto de análisis de este encuentro, por lo que me van a permitir subrayar cinco ideas que dan fuerza a este proyecto:

-Primero, la aportación económica durante la construcción de la infraestructura, por su efecto arrastre sobre otros sectores y la creación de empleo.

-Segundo, el desarrollo en ingeniería y tecnología que conlleva la construcción y puesta en servicio de una red ferroviaria de estas características.

-Tercero, los beneficios en la movilidad y el sistema de transporte: reducción de tiempos de viaje, reducción de efectos contaminantes, disminución de costes de funcionamiento del sistema de transporte y aumento de la seguridad.

-Cuarto, el impacto positivo en ámbitos como la cohesión territorial, la movilidad, el medio ambiente, el desarrollo económico, el turismo.

-Quinto, la oportunidad de articular en Euskadi un gran “hub” logístico referencia en el suroeste europeo. Contamos con una privilegiada situación geográfica, plataformas logísticas, los puertos de Bilbao, Pasaia y Bermeo. Contamos con una red de carreteras y autopistas, redes ferroviarias y aeropuertos.

Estas son las razones de la apuesta vasca por “el eje ferroviario atlántico como una oportunidad para el desarrollo económico.”

El Presidente del Gobierno español, comprometió este año en el Congreso de los Diputados la licitación del nudo de Bergara. Hoy podemos afirmar que en los presupuestos de este año 2014 y en los próximos 2015, no cuentan con los créditos suficientes para abordar estas obras.

El Ministerio de Fomento del Gobierno español, cuenta con 9.570 millones para el año próximo, 2015, y destina poco más de 200 a la Velocidad Alta en Euskadi. El Gobierno español va a incumplir su compromiso con el nudo de Bergara, con la conexión Burgos-Vitoria-Gasteiz y con la conexión con Bilbao.

Año a año se va retrasando la oportunidad de acercarnos a Europa porque el Gobierno español no cumple sus compromisos, como tampoco acercarnos según lo que pueda ser el enlace Bilbao-Burgos hacia lo que es la capital del estado español. Hoy volvemos a reivindicar un plan de inversión serio que permita garantizar la entrada de la Velocidad Alta en las capitales vascas antes del año 2020. No se pueden acumular más retrasos en la conexión con Europa.

Etorkizun europarra eraikitzen dihardugu. Eusko Jaurlaritza ahalik eta ekarpenik handiena ari da egiten Europa barneko sare hau ahalik eta azkarren bete-beteko errealitate izateko.

Atlantikoko ardatz europarreko eskualdeok trenbide-korridore berria behar dugu gure garapen sozialerako eta ekonomikorako. Ez dugu ulertzen Estatuko Administrazioak Europar Batasuneko lehentasunetan murrizketak egitea, horiek geldiaraztea eta aintzat ez hartzea.

Oinarrizko lehentasuna da korridoreko eskualde eta herrialde guztietarako: Gaztela, Galizia, Asturias, Errioxa, baita Akitania, Poitou-Charentes, Loira eta Pariserako ere. Inbertsio plan bat aldarrikatzen dugu, 2020 urterako azpiegitura bukatzeko eta trenbide konexioa zabalik izateko.

Honekin batera, Euskadin «hub» logistiko handi bat egitea aukera bat da. Europako hego-mendebaldean, aukera berria eta paregabea. Plataforma logistikoak dauzkagu, portuak, autobide-sareak, baita trenbide eta aireportu-sare onak ere.

Etorkizunari begira “hub” logistikoa eraikitzea da gure erronka.

En repetidas ocasiones hemos expresado el compromiso del Gobierno Vasco para que la red transeuropea sea una realidad completa lo antes posible.

La falta de iniciativa y compromiso por parte del Gobierno español pudo motivar en su día un puntual desinterés de París hacia este Corredor. Esta situación está superada, dados los nuevos pasos en el corredor ferroviario de mercancías iniciado por Francia desde Calais hasta Tarnos-Baiona o la puesta en servicio de un nuevo tramo de alta velocidad entre Tours y Burdeos.

Reiteramos nuestro compromiso con el eje ferroviario atlántico. Impulsarlo significa dar pasos decididos hacia el futuro del País Vasco y de toda Europa.

Merkataritza, Industria eta Nabigazioko Ganberak antolatu duen Jardunaldi honetan espezialistek, adituek eta profesionalak beraiek aurkeztuko dute hau guztia.

Bukatzeko, zoriondu egin nahi ditut ekimen honengatik, Bilboko Merkataritza Ganbera. Honekin guztiarekin, pauso handiak, urrats handiak ematen ari gara Euskadiren eta Europaren etorkizunerantz.

Mila esker guztioi.