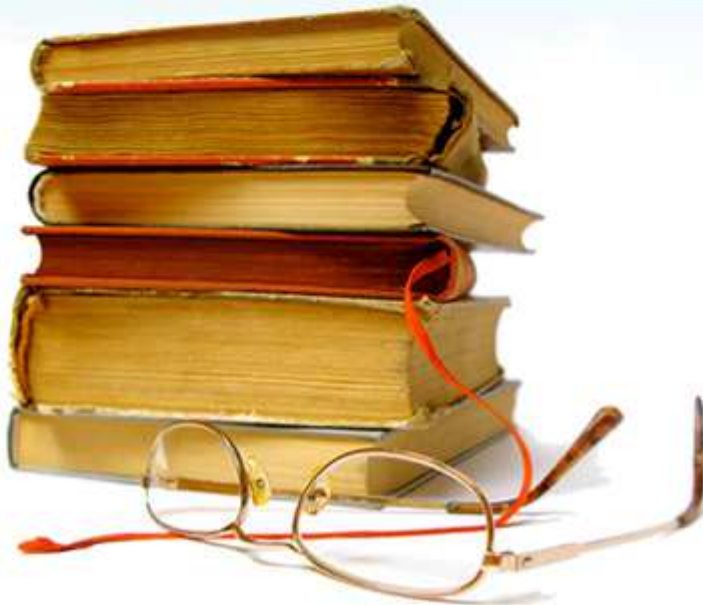




Y Vasca ***BASES PARA UN POSICIONAMIENTO*** ***O***



POSICIÓN DE DADTIDA



Posición de partida

.. La inversión en infraestructuras es una de las funciones claves del Estado

.. Pero esto no significa que todas las inversiones en infraestructura sean social y económicamente adecuadas

Posición de partida

Una dialéctica política perversa en Euskal Herria:

a) Grupos políticos sistemáticamente a favor de todos los proyectos de infraestructura

b) Grupos políticos sistemáticamente en contra

Además: Falta de análisis serios sobre eficiencia económica de los

Posición de partida

.. El nuevo contexto político, es una oportunidad para una renovación de nuestras políticas de infraestructuras.

a) Mantener el impulso de búsqueda de oportunidades

b) Análisis serio y objetivo de cada una de las ideas o proyectos

Posición de partida

.. El cuestionamiento general de los proyectos de alta velocidad en España es un reto para Euskal Herria

.. Es imprescindible someter el Proyecto de NRFPV a un examen hasta ahora no realizado

LA Y VASCA COMO PROYECTO “EN CURSO”



Posición de partida

- .. Analizar la Y Vasca como “Proyecto en curso”
- .. El 40% de las inversiones ya realizadas
- .. El daño “ecológico” y social, en lo fundamental, ya se ha producido
- .. Cada vez más importante el análisis económico

CRITERIOS PARA VALORAR LA Y



Criterios para valorar la Y Vasca

1. INTERES DEL TRANSPORTE DE
VIAJEROS

2. INTERES DEL TRANSPORTE DE
MERCANCIAS

3. VENTAJAS OPERATIVAS DE LAS
DISTINTAS ALTERNATIVAS

INTERÉS DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS

- .. Viajes de empresa
- .. Viajes turísticos
- .. La alta velocidad difícilmente permitirá cubrir los transportes laborales “diarios” o los de estudiantes

.. Por lógica, el sector turístico vasco puede resultar más perjudicado que beneficiado por los viajes turísticos

VIAJES DE EMPRESA

- .. Básicamente, viajes a Madrid
- .. Viajes a París, no competitivos

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Ventajas teóricas:

.. Agilizar el transporte de
mercancías desde y hacia el País
Vasco

.. Agilizar el transporte desde y
hacia los puertos de Bilbao y
Pasajes

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Sin embargo: Estas ventajas afectan más al transporte “en tránsito” (Puertos de Bilbao y Pasajes)

Razón básica: El tren no llega hasta la fábrica.
El transporte inicial y final en camión es necesario. Que este transporte en camión sea de unos kilómetros más no es un diferencial clave en largas distancias

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

.. Esto significa que, a efectos del transporte de mercancías, ganar en velocidad tiene interés sólo a efectos de transportes lejanos o para mercancías en tránsito por el País Vasco.

.. Lo importante en este sentido no es la Y Vasca en sí, sino las conexiones externas de la misma. Si va o a ser o no posible el transporte de mercancías en alta velocidad hacia Europa y hacia la Península.

Cuestiones clave:

- a) Viabilidad Tecnológica
- b) Viabilidad “logística”

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

- .. Dudas tecnológicas sobre la viabilidad del transporte de mercancías en la alta velocidad
- .. El Gobierno Vasco se ha comprometido repetidamente a que la Y Vasca sea compatible con el transporte de mercancías
- .. Todo parece indicar que ni la conexión con Francia ni la conexión con España lo van

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

.. El Gobierno Vasco está dando por supuesto que el transporte de mercancías por la Y Vasca se conectará en Hendaia y en Vitoria / Miranda con la línea “de velocidad ordinaria”

CONEXIONES EXTERNAS

Las conexiones “clave” están en duda o han retrasado su horizonte significativamente:

.. Conexión Francia: 2032

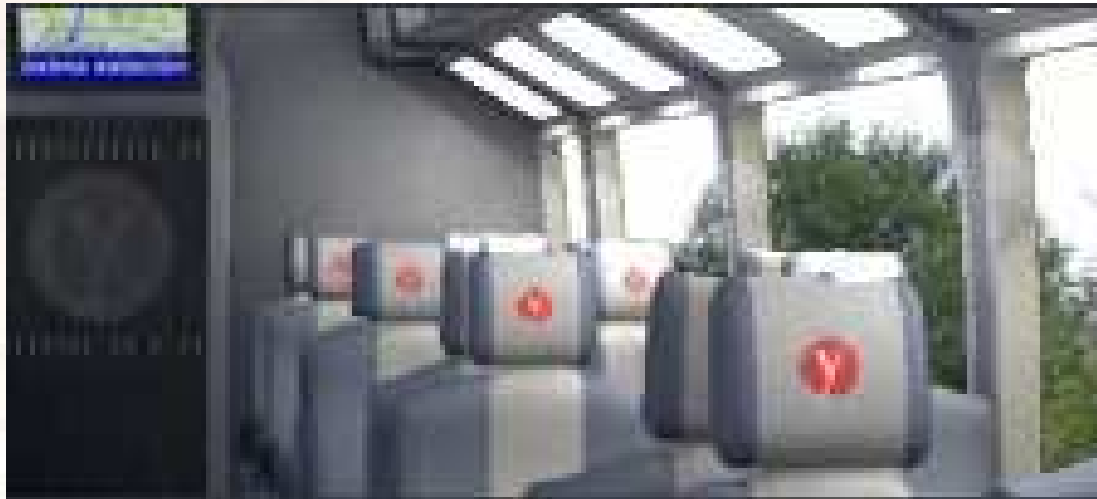
.. Conexión España: ???

PRESCINDIMOS DE LAS INCOGNITAS

.. Viabilidad tecnológica y logística
del transporte de mercancías en la
Y Vasca

.. Conexión con Francia (a partir de
2032) y España ???

VENTAJAS DE LA Y VASCA EN CUANTO NUEVA LINEA Y EN CUANTO LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD



.. Ventajas de la nueva línea

.. Ventajas de la alta
velocidad

Ventajas de la alta velocidad

- .. Viajes de empresa: Mejores conexiones desde, hacia y entre las capitales vascas.
- .. Viajes turísticos (saldo económico global negativo)
- .. No hay ventajas para:
 - Otras formas de transporte de viajeros
 - Transporte de mercancías

Ventajas de la alta velocidad

Es decir:

A.Las ventajas fundamentales de la nueva línea no están relacionadas con su carácter de alta velocidad.

B.Las que están relacionadas con su carácter de alta velocidad no derivan de la Y Vasca en cuanto tal, sino más bien de las conexiones externas.

The map illustrates the railway network in the Bayonne area. It shows the proposed high-speed line (Lignes ferroviaires classiques) and existing lines (Lignes ferroviaires classiques). The map includes stations such as Bayonne, Biarritz, Hendaye, and Pau. A legend indicates the different types of lines and the role of the SNCF and the French Republic.

Hipótesis planteada por EKAI Group:

Si las ventajas fundamentales de la
Y Vasca no son consecuencia de la
alta velocidad ...

¿Por qué no una “Y Vasca A
Velocidad Ordinaria”?

Criterios Básicos:

- Aprovechar la infraestructura ya realizada
- Disminuir el coste de las obras pendientes
- Conseguir las ventajas básicas de la línea (para mercancías y para viajeros)
- Permitir estaciones intermedias
- Disponer de la infraestructura básica por si, dentro de 20 ó 30 años, fuese necesaria la conexión en alta velocidad con Europa.

Opciones básicas:

.. Trazado completo

.. Opción “sin ramal vizcaino”

La opción sin ramal vizcaino

- .. Opción de coste significativamente inferior
- .. El ramal vizcaino no es necesario para la conexión con Europa
- .. Perjuicio limitado para el transporte de mercancías
- .. No sería una solución para el tráfico interno de viajeros
- .. A tener en cuenta en función de posibilidades presupuestarias

ALGUNOS PUNTOS CLAVES



.. La rentabilidad económica de una inversión debe valorarse desde la perspectiva del “coste de oportunidad”.

Es decir: Desde la perspectiva de lo que con esa inversión se gana o se pierde en relación con otras opciones alternativas

.. El hecho de que esté ya realizado un 40% de la inversión significa:

a) Que el coste de oportunidad actual del Proyecto de Y Vasca es cada vez menor

b) Que el coste de oportunidad de otras opciones alternativas es cada vez mayor

Consenso de partida:

La red ferroviaria vasca
necesita una renovación

Opciones para la renovación de la red ferroviaria vasca:

- a) Mejora del trazado actual
- b) Y Vasca
- c) Trazados alternativos

Aplicando el criterio del “coste de oportunidad”:

.. Cada vez tiene menos sentido plantearse “trazados alternativos”.

Opciones básicas

Por lo tanto, cuatro opciones básicas:

a) Seguir adelante con el Proyecto

b) Paralizar el Proyecto

c) “Suspende” el Proyecto

d) Y Vasca a velocidad ordinaria

VENTAJAS E INCONVENIENTES “BÁSICOS”



OPCION A SEGUIR ADELANTE

VENTAJAS	INCONVENIENTES
.. MEJORA DE LA RED FERROVIARIA VASCA	.. COSTE DE CONSTRUCCION ELEVADO
.. MEJORA DE LAS CONEXIONES EXTERNAS	.. ELEVADO RIESGO PRESUPUESTARIO
.. SUPERACION DE LA RUPTURA DE ANCHO DE VIA EN HENDAIA	.. LIMITACION DE ESTACIONES INTERMEDIAS
.. ESTRUCTURA PREPARADA PARA UNA FUTURA CONEXIÓN EN ALTA VELOCIDAD CON	.. PRECIOS DE USO EXCESIVOS PARA VIAJES DIARIOS DE ESTUDIANTES O
.. FINANCIACION YA COMPROMETIDA POR EL	
.. MENOR RIESGO POLÍTICO	

OPCION B PARALIZACION

VENTAJAS	INCONVENIENTES
.. MENOR COSTE DE CONSTRUCCION (En principio, asumido por el Gobierno Central)	.. NECESIDAD DE UN PLAN ALTERNATIVO PARA MEJORAR LA RED FERROVIARIA VASCA
.. MENOR COSTE DE EXPLOTACION	.. RETRASO SIGNIFICATIVO EN DICHA MEJORA
.. SENCILLEZ DEL PLANTEAMIENTO	.. NECESIDAD DE UN PLAN ALTERNATIVO PARA LAS
	.. NECESIDAD DE UN PLAN SOBRE DESTINO DE LAS OBRAS YA REALIZADAS Y TERRENOS
	.. COSTE POLÍTICO DE DAR MARCHA ATRAS

OPCION C Y VASCA A VELOCIDAD ORDINARIA

VENTAJAS	INCONVENIENTES
.. MENOR COSTE DE CONSTRUCCION (En principio, asumido por el Gobierno Central)	.. NECESIDAD DE ADECUACIÓN SI, DENTRO DE 20 Ó 30 AÑOS, LAS CONEXIONES EXTERNAS LO EXIGEN
.. MENOR COSTE DE EXPLOTACION	.. RIESGO POLÍTICO DE PERDIDA DE FINANCIACION DEL GOBIERNO
.. MEJORA DE LA RED Y LAS CONEXIONES EXTERNAS	.. COMO OPCION INTERMEDIA, PUEDE NO GUSTAR A NADIE
.. PERMITE SUPERAR LA RUPTURA DEL ANCHO DE VIA	
.. PERMITE ESTACIONES	
.. FACILITA EL USO POR VIAJEROS	
.. FACILITA EL TRANSPORTE DE	
.. ADELANTO EN LA FINALIZACION	

OPCION D Y VASCA A VELOCIDAD ORDINARIA

CINQUEMIL VIZCAINOS

VENTAJAS	INCONVENIENTES
.. MINIMIZAR EL COSTE DE CONSTRUCCION	.. NO RESUELVE EL PROBLEMA DE LAS CONEXIONES INTERNAS EN BIZKAIA
.. MENOR COSTE DE EXPLOTACION	.. RIESGO POLÍTICO DE PERDIDA DE FINANCIACION DEL GOBIERNO
.. MEJORA DE LA RED Y LAS CONEXIONES EXTERNAS	.. COMO OPCION INTERMEDIA, PUEDE NO GUSTAR A NADIE (V. OPINION PUBLICA EN BIZKAIA)
.. PERMITE SUPERAR LA RUPTURA DEL ANCHO DE VIA	.. NECESIDAD DE ADECUACIÓN SI, DENTRO DE 20 Ó 30 AÑOS, LAS CONEXIONES EXTERNAS LO EXIGEN
.. PERMITE ESTACIONES	
.. FACILITA EL USO POR VIAJEROS	
.. FACILITA EL TRANSPORTE DE	
.. MAXIMO ADELANTO EN LA FINALIZACION	

ESCENARIOS DE AVANCE



Factor Tiempo

.. A efectos del posicionamiento político, el “factor tiempo” es esencial:

.. A medida que el tiempo pasa y el proyecto avanza, disminuye el coste de oportunidad de la Y Vasca y aumenta el de cualquier opción alternativa.

Planteamiento: Definir varios escenarios temporales de referencia.

.. Partimos de la estimación de coste
del propio Gobierno Vasco (2012):
5.900 Millones €

(A pesar de haberse reconocido que
existen "importantes" desvíos
presupuestarios)

CALENDARIO ESTIMADO

CALENDARIO ESTIMADO

PRESUPUESTO TOTAL: (Estimación Gobierno Vasco, 2012)	5900 MM €
AVANCE ESTIMADO AL 31.12.2013:	2360 MM €
INVERSION PENDIENTE 31.12.2013:	3540 MM €
AVANCE ANUAL MEDIO ESTIMADO:	500 MM €

DURACION PENDIENTE ESTIMADA:
7 años Y 1 mes a partir del 1.1.2014

**FECHA DE FINALIZACIÓN ESTIMADA: 31 de enero de
2021**

HIPOTESIS DE ESCENARIOS DE

Y VASCA			
HIPOTESIS DE ESCENARIOS DE AVANCE DEL PROYECTO			
FECHA ORIENTATIVA	INVERSION PRESUPUESTARIA	AVANCE DE LA EJECUCIÓN PRESUPUESTOS	SITUACION DEL PROYECTO
31.12.2013	REALIZADA 2300 MM	40%	SITUACION SIMILAR A LA ACTUAL
10.04.2016	3500 MM	59%	FINALIZADAS LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN EL RAMAL GUIPUZCOANO Y AL 40% EN EL RAMAL VITORIA-BILBAO. ACCESOS A LAS CAPITALES CONSTRUIDOS EN UN 10 POR CIENTO. PENDIENTES: INVERSIONES DE SUPERESTRUCTURA, EL 60% DE LAS
31.07.2018	4650 MM	79%	EN EL RAMAL DE LA INFRAESTRUCTURA EN EL RAMAL VITORIA-BILBAO DE LOS 90% DE LOS ACCESOS A LAS CAPITALES. PENDIENTE LA SUPERESTRUCTURA Y EL
31.01.2021	5900 MM	100%	50% DE LOS ACCESOS A LAS CAPITALES. PROYECTO FINALIZADO

PRIMER ESCENARIO PROYECTO EJECUTADO EN UN 40 POR CIENTO

Fecha de referencia: 31.12.2013

Presupuesto ejecutado: 2360 MM €

Presupuesto pendiente: 3540 MM €

Criterio básico: Se partiría de un grado de avance del Proyecto similar al actual.

SEGUNDO ESCENARIO PROYECTO EJECUTADO EN UN 59 POR CIENTO

Fecha de referencia: 10.04.2016

Presupuesto ejecutado: 3500 MM €

Presupuesto pendiente: 2400 MM €

FINALIZADAS LAS OBRAS DE
INFRAESTRUCTURA EN EL RAMAL
GUIPUZCOANO Y AL 40% EN EL RAMAL
VITORIA-BILBAO. ACCESOS A LAS CAPITALES
CONSTRUIDOS EN UN 10 POR CIENTO.

PENDIENTES: INVERSIONES DE
SUPERESTRUCTURA, EL 60% DE LAS
INVERSIONES DE INFRAESTRUCTURA EN EL
RAMAL VITORIA-BILBAO Y EL 90% DE LOS

TERCER ESCENARIO PROYECTO EJECUTADO EN UN 79 POR CIENTO

Fecha de referencia: 31.07.2018

Presupuesto ejecutado: 4650 MM €

Presupuesto pendiente: 1250 MM €

Tercer Escenario (2018)

Criterio básico: Se partiría de un grado de avance del Proyecto reflejado en el cuadro siguiente:

ELABORADA LA INFRAESTRUCTURA,
INCLUYENDO EL 50% DE LOS ACCESOS A
LAS CAPITALES.

PENDIENTE LA SUPERESTRUCTURA Y EL
50% DE LOS ACCESOS A LAS CAPITALES.

FINALIZADA

CUARTO ESCENARIO

**PROYECTO EJECUTADO AL 100
POR CIEN**

Fecha de referencia: 31.01.2021

Presupuesto ejecutado: 5900 MM €

HIPOTESIS DE ESCENARIOS DE

Y VASCA			
HIPOTESIS DE ESCENARIOS DE AVANCE DEL PROYECTO			
FECHA ORIENTATIVA	INVERSION PRESUPUESTARIA	AVANCE DE LA EJECUCIÓN PRESUPUESTOS	SITUACION DEL PROYECTO
31.12.2013	2300 MM	40%	SITUACION SIMILAR A LA ACTUAL
10.04.2016	3500 MM	59%	FINALIZADAS LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN EL RAMAL GUIPUZCOANO Y AL 40% EN EL RAMAL VITORIA-BILBAO. ACCESOS A LAS CAPITALES CONSTRUIDOS EN UN 10 POR CIENTO. PENDIENTES: INVERSIONES DE SUPERESTRUCTURA, EL 60% DE LAS
31.07.2018	4650 MM	79%	EN EL RAMAL DE LA INFRAESTRUCTURA EN EL RAMAL VITORIA-BILBAO DE LOS 90% DE LOS ACCESOS A LAS CAPITALES. PENDIENTE LA SUPERESTRUCTURA Y EL
31.01.2021	5900 MM	100%	50% DE LOS ACCESOS A LAS CAPITALES. PROYECTO FINALIZADO

OPCIONES BÁSICAS



A. CUATRO ESCENARIO S DE AVANCE

2014

2016

2018

2021 (Construcción
Finalizada)

B. TRES HIPÓTESIS

Y Vasca en Alta

Y Vasca a Velocidad

Y Vasca a Velocidad Ordi-
naria sin ramal vizcaino

Primer Escenario (2014)

PRIMER ESCENARIO DECISION POLITICA CON EFECTOS AL 01.01.2014			
	Y Vasca en Alta Velocidad	Y Vasca A Velocidad Ordinaria	Y Vasca A Velocidad Ordinaria sin ramal vizcaíno
PRESUPUEST O EJECUTADO	2360 MM €	2360 MM €	2360 MM €
PRESUPUEST O PENDIENTE	3540 MM€	2090 MM €	1540 MM €
PRESUPUEST O TOTAL	5900 MM €	4450 MM €	3900 MM
FINALIZACION DE LAS OBRAS	31.01.2021	10.03.2018	31.01.2017

Segundo Escenario (2016)

SEGUNDO ESCENARIO DECISIÓN POLÍTICA CON EFECTOS AL 30.04.2016			
	Y Vasca en Alta Velocidad	Y Vasca A Velocidad Ordinaria	Y Vasca A Velocidad Ordinaria sin ramal vizcaíno
PRESUPUESTO EJECUTADO	3500 MM €	3500 MM €	3500 MM €
PRESUPUESTO PENDIENTE	2400 MM€	1600 MM €	650 MM €
PRESUPUESTO TOTAL	5900 MM €	5100 MM €	4150 MM
FINALIZACION DE LAS OBRAS	31.01.2021	10.07.2019	20.08.2017

Tercer Escenario (2018)

TERCER ESCENARIO DECISION POLITICA CON EFECTOS AL 31.07.2018			
	Y Vasca en Alta Velocidad	Y Vasca A Velocidad Ordinaria	Y Vasca A Velocidad Ordinaria sin ramal vizcaíno
PRESUPUESTO EJECUTADO	4650 MM €	4650 MM €	4650 MM €
PRESUPUESTO PENDIENTE	1250 MM€	775 MM €	475 MM €
PRESUPUESTO TOTAL	5900 MM €	5425 MM €	5125 MM €
FINALIZACION DE LAS OBRAS	31.01.2021	20.02.2020	10.07.2019

.. Las posibles opciones alternativas dejan de tener interés desde el punto de vista del coste de construcción del Proyecto.

.. Se mantienen las siguientes ventajas:

a) Abaratar los costes de explotación a efectos de permitir el tráfico de pasajeros a precios más económicos

b) Permitir estaciones intermedias

c) Facilitar la compatibilidad con el tráfico de mercancías.

Algunas variables políticas

- .. Coste político de cualquier rectificación del Proyecto
- .. Responsabilidad presupuestaria del Gobierno Central

Algunas variables políticas

OPCION A: Tenga o no sentido económico, mejor “que Madrid siga pagando”

.. Riesgo de que, por razones presupuestarias, el proyecto se quede a medias.

OPCION B: Negociar con el Ministerio de Fomento un claro compromiso formal de pago a cambio de una reducción del presupuesto total dentro de un Proyecto de Y Vasca A Velocidad Ordinaria

OPCION C: PARALIZACION. El hecho de que el Gobierno Central asuma el coste no es razón para continuar con el Proyecto

Algunas variables políticas

NOTA FINAL:

.. En cualquiera de las opciones alternativas al Proyecto Actual, nos encontraríamos con unas inversiones ya realizadas que serían excesivas –de lujo- para el Proyecto Alternativo o bien se perderían en su totalidad en caso de paralización del Proyecto.

.. El coste político de esta realidad podría ser importante para las instituciones impulsoras del Proyecto, y de mayor o menor gravedad dependiendo de la opción planteada.



Y Vasca ***BASES PARA UN POSICIONAMIENTO*** ***O***

