

Donostia, 2014ko otsailak 15

**EA**  *el* **TAV**

*Trenbide sare  
berriaren aurrean*



## **Evolución de Eusko Alkartasuna ante el TAV**

**Nunca proceso específico de toma de decisión:** la postura del partido ante la iniciativa de construcción de la NRFPV, ha resultado implícita y favorable, al menos no contraria, como consecuencia de nuestra participación en sucesivos gobiernos de coalición con el PNV y también con Ezker Batua.

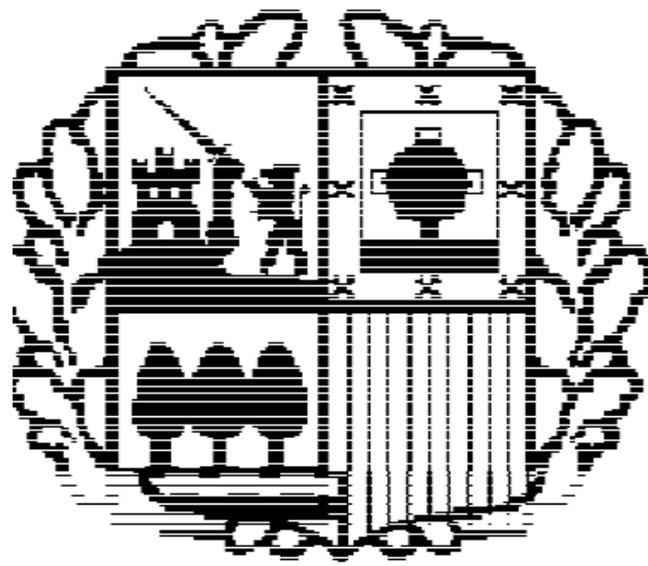
**Apoyo de EA desde el departamento de MA** en la elaboración del PTS ferroviario que sustenta el proyecto del TAV. **(febrero 2001)**

**Acuerdo de coalición GV 8ª legislatura**, último del lehendakari Ibarretxe, se incorporan matizaciones en el apoyo al TAV por parte de los socios. Condiciones que tenían que ver con la intermodalidad y con la funcionalidad de transporte de mercancías. **(2005/2009)**

**Documento de Infraestructuras:** En **2009**, por indicación de la Ejecutiva Nacional y coordinado por Sabin Intxaurreaga se elaboró un documento genérico en materia de infraestructuras en el que en relación con el TAV se asume la realidad de una obra iniciada y se identifican los elementos mínimos imprescindibles para nuestro apoyo como son; el uso mixto pasajeros/mercancías, la intermodalidad con los otras infraestructuras del transporte; en especial los puertos, y su diseño al servicio de la estructuración del país; conexiones comarcales y con Nafarroa.

**Nuevos acuerdos políticos y programáticos; Bildu, Amaiur, EH Bildu.** Avanzada la obra; en especial el tramo Gipuzkoano que ejecuta el GV desde 2008, con el partido comprometido en la nueva acumulación de fuerzas abertzale en coalición con fuerzas abiertamente contrarias a la Y Vasca y en un contexto de escasez presupuestaria y de grave deterioro de la legitimación social de las grandes obras de infraestructuras, el punto de encuentro hacia el que hemos derivado ha sido el de solicitar **moratorias**.

ACUERDO DE COALICIÓN  
QUE SUSCRIBEN LOS PARTIDOS POLÍTICOS  
EUZKO ALDERDI JELTZALEA-  
PARTIDO NACIONALISTA VASCO (EAJ-PNV),  
EUSKO ALKARTASUNA (EA) Y  
EZKER BATUA BERDEAK-IU (EB-BERDEAK)  
PARA LA FORMACIÓN DE UN GOBIERNO  
(VIII LEGISLATURA)



## 6) La mejora de las infraestructuras

EAJ-PNV, EA y EB-Berdeak creemos que es necesario impulsar nuestras infraestructuras de transportes y comunicaciones para reforzar la posición estratégica de Euskadi en el eje atlántico europeo.

Asimismo, apostamos por desarrollar una política de infraestructuras para el transporte con criterios de sostenibilidad, de manera que las actuaciones en infraestructuras viarias, ferroviarias y portuarias se realizarán, en todo caso, de conformidad con los requerimientos previstos en la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible, el Programa Marco Ambiental, el Plan Director de Transporte Sostenible, así como con el estricto cumplimiento de la legalidad medioambiental.

En tal sentido, EAJ-PNV, EA y EB-Berdeak nos comprometemos a dar impulso en Euskadi a un sistema ferroviario como medio de transporte alternativo tanto para las mercancías como para los pasajeros, a fin de trasvasar tráfico de las carreteras al ferrocarril, contribuyendo de esta manera al cumplimiento del Libro Blanco europeo del transporte y de los objetivos de sostenibilidad, especialmente del Protocolo de Kioto.

Con respecto a la red ferroviaria de largo recorrido, nos comprometemos a priorizar la construcción de la nueva red ferroviaria vasca que nos conecte con Europa y el resto de la Península y responda a la necesidad de un transporte sostenible, trasvasando el tráfico de las carreteras al ferrocarril, especialmente de mercancías, de acuerdo al Plan Director de Transporte Sostenible aprobado en el año 2003. Esta nueva red ferroviaria de altas prestaciones responderá a las siguientes características y exigencias técnicas:

1. Una red perteneciente al eslabón transeuropeo Vitoria-Dax.
2. Una red para tráfico mixto, de pasajeros y mercancías (incluidos contenedores).
3. Con una velocidad máxima operativa de 220/230 km./h.
4. Con conexión directa al Puerto de Bilbao.
5. Con una óptima intermodalidad del conjunto de las estaciones para pasajeros, en las capitales y en los enlaces intermedios.

La ejecución de las obras de la nueva red ferroviaria de altas prestaciones se hará desde el rigor jurídico-ambiental de acuerdo con la legislación vigente, minimizando los impactos y la afección a suelo agrario y buscando una adecuada integración paisajística y medioambiental de la infraestructura con el territorio por donde discorra, potenciando las Comisiones de Seguimiento Interdepartamentales creadas al efecto.

La Administración Vasca aspirará a la gestión integral de la Nueva Red en las fases de proyectos y obras, así como a su explotación futura. Siendo ello así, EAJ-PNV, EA y EB-Berdeak nos comprometemos a realizar las adecuaciones y/o modificaciones de trazado que la nueva red requiera para la mejora de su funcionalidad e integración medioambiental y para el cumplimiento de los objetivos indicados, siempre dentro de la garantía temporal del 2010 para su operatividad.





## Documento infraestructuras 2009

Principios

Retos y desafíos del futuro

Objetivos, criterios y orientaciones básicas

### Propuestas

*...sin embargo, no partimos de cero, ni estamos aislados. Si bien algunas infraestructuras de transporte son cuestionables a la vista de los principios, objetivos, criterios y orientaciones básicas descritos previamente, y que **hay obras en fase de ejecución avanzada**, algunas en directa competencia con nuestras previstas infraestructuras, y al objeto de optimizar las actuaciones consolidadas, se hacen las siguientes propuestas...*

Como hemos indicado anteriormente en los apartados de Principios y Retos, **las infraestructuras ferroviarias deben ser potenciadas**, tanto por razones medioambientales, como por resultar una alternativa eficiente de transporte público ante **la congestión del tráfico que sufren las principales carreteras de Euskal Herria** y de su entorno. También resulta más atractivo el ferrocarril de altas prestaciones sobre el transporte aéreo en las distancias medias (600/700 Kms), que son precisamente aquellas a las que están destinados a servir en su mayor parte, los actuales aeropuertos vascos

Creemos asimismo que **las nuevas líneas ferroviarias de altas prestaciones y de tráfico mixto son estratégicas para conectar Euskal Herria con Europa y la Península**. Pero el **óptimo de eficiencia y de justificación** de dicha infraestructura únicamente se alcanzará **si además resulta compatible con el objetivo de vertebración interna del País**.

La red arterial de la Y vasca en construcción, el Corredor Navarro de Alta Velocidad y el TGV debe complementarse con el **sistema capilar ferroviario de cercanías, vía estrecha (métrica), metro y tranvías**. Para ello, será necesario disponer **estaciones comarcales** que faciliten **la intermodalidad** en algunas de las cabeceras de área funcional lo que permitirá dar servicio a más usuarios en los desplazamientos inter-cities vascas.



## Programa electoral EH Bildu autonómicas CAV 2011

### 3.5. Gestión de una política de inversión en infraestructuras para el transporte, basada en el principio de rentabilidad social

Las infraestructuras de transporte se adecuarán a las necesidades reales de movilidad de la ciudadanía vasca (es decir, se priorizarán aquellas infraestructuras de transporte que cohesionen las comarcas de la CAPV), a la vez que minimicen los impactos ambientales tales como la fragmentación y aislamiento de hábitats naturales y la degradación de los ecosistemas. **De esta manera, proponemos de forma urgente una moratoria de las obras del TAV, para poder realizar una reflexión social en profundidad sobre su necesidad estratégica, teniendo en cuenta su coste total (económico, social y ambiental), para de esta forma, dar paso a un proceso social participativo que culmine en un referéndum sobre el futuro del proyecto del transporte en la CAPV.** De la misma forma, proponemos el abandono definitivo del proyecto de construcción del Puerto Exterior de Pasaia y crear la Reserva Marina de Uliá- Jaizkibel dentro de la Red Natura 2000, así como revertir los pasivos ambientales de la zona mediante una regeneración urbanística de la bahía de Pasaia que no admite demora.



# La postura de los agentes políticos

Berria.info » Papereko Edizioa » Euskalherria

2013-07-07

ABIADURA HANDIKO TRENA. INKESTA PARLAMENTARIEKIN

**berria**

## AHTa: zirt edo zart

|           |  | <b>Azken albisteak?</b>            | <b>Helburua?</b>                 | <b>Alderdiak; zer egin?</b>      |
|-----------|--|------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| PNV       | Euskadi eraikitzeko balio du, hiru hiriburuak lotuko dituelako | Kezkati                            | Hiru hiriburuak lotu             | Obrak burutu. Kontzertua erabili |
| EH Bildu  | Obrak gelditzeko garaia da                                     | Ereduaren gabeziak bistan          | Obrak gelditu                    | Eztabaida abian jarri            |
| PSE       | Ezin bestekoa da XXI. mendeko gizartea egituratzeko            | EAJren kudeaketa txarraren isla    | ...bere onurakaitik aurrera egin | 2016ean EJK burutu. Kontzertua   |
| PP        | Garapena sustatzeko ezinbestekoa da                            | Krisia bai, baina ezinbestekoa...  | ...bere onurakaitik aurrera egin | EB, Estatua eta EJren akordioa   |
| UPD       | Ez da drama bat obrak atzeratzea                               | Errealitatera jaitsi. Lehentasunak | Mantsotu erritmoa                | Berplanteatu, egindakotik abiatu |
| UPN       | Finantzaketa hitzarmen berria noiz sinatu zain gara            | Informazio eza                     | Aurrera. Funtsezko obra          | EB, Estatua eta NAren akordioa   |
| Geroa Bai | Iruñea-"Euskal Ya" lehenetsi beharko litzateke                 | Kezkati                            | Iruña-Euskal Y Iruña-Castejon    | Hitzarmen berria                 |
| Ezkerra   | AHT ez da konponbidea; herritarrei eman behar zaie hitza       | Dirua xahutzeko egitasmoa da       | Obrak gelditu. Trenbide soziala  | Herritarrei eman hitza           |

# La postura de los agentes económicos y sindicales



*AHTrik ez; Trenbide soziala*

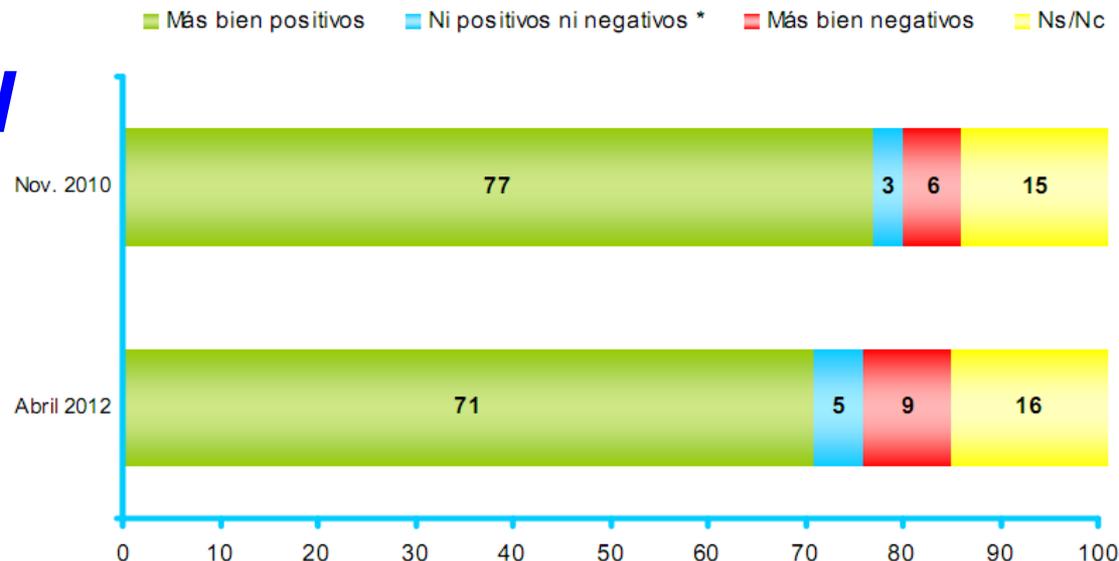
**09/02/2012**

**Las Cámaras de Comercio Vascas** - Eusko Ganberak han expresado hoy, en un acto conjunto Euskadi-Aquitania celebrado en Bayona, su "apoyo incondicional" al Tren de Alta Velocidad. Por este motivo, han solicitado a los Gobiernos español y vasco que, "pese al difícil momento económico", ratifiquen la "prioridad" de las obras de la Y vasca para que éstas puedan contar con el presupuesto necesario y evitar así retrasos en su ejecución.

Una de las singularidades de la Y vasca es que se contempla como un proyecto mixto. No sólo va a permitir el transporte de viajeros sino también de mercancías. La infraestructura está diseñada para admitir el mayor peso de los vagones de mercancías, que circularán por dicha vía a una velocidad máxima de 90 km/h, y se estima que podrá transportar al año **la carga de 800.000 camiones**. Dicha carga supondría un **incremento del 400% en el transporte de mercancías por ferrocarril**, que contaría además con la ventaja de evitar transbordos desde 500 a 2.000 kilómetros.

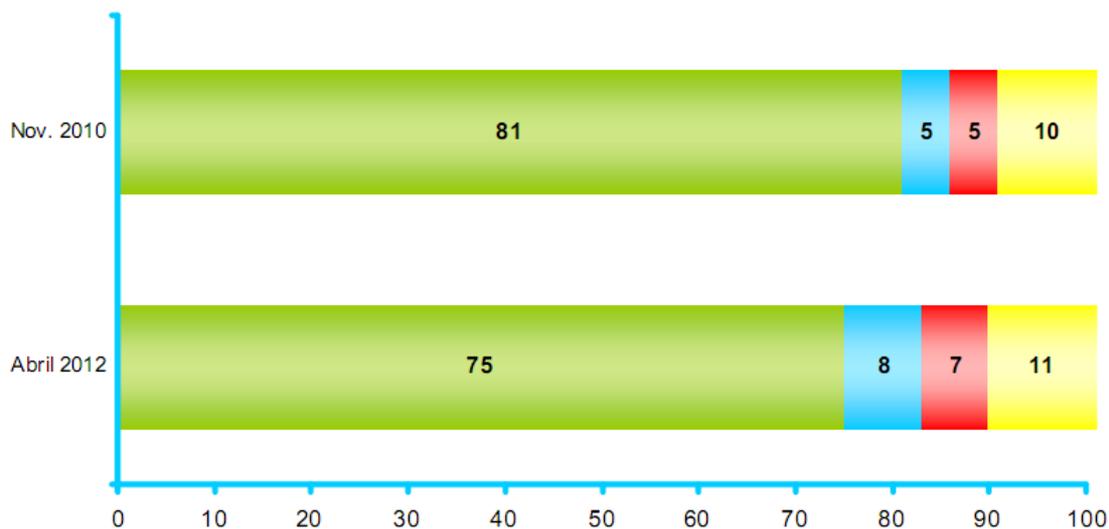
# La opinión social

EN SU OPINIÓN, ¿LA CONSTRUCCIÓN DE LA "Y" VASCA TENDRÁ EFECTOS MÁS BIEN POSITIVOS O MÁS BIEN NEGATIVOS PARA LA ECONOMÍA VASCA?



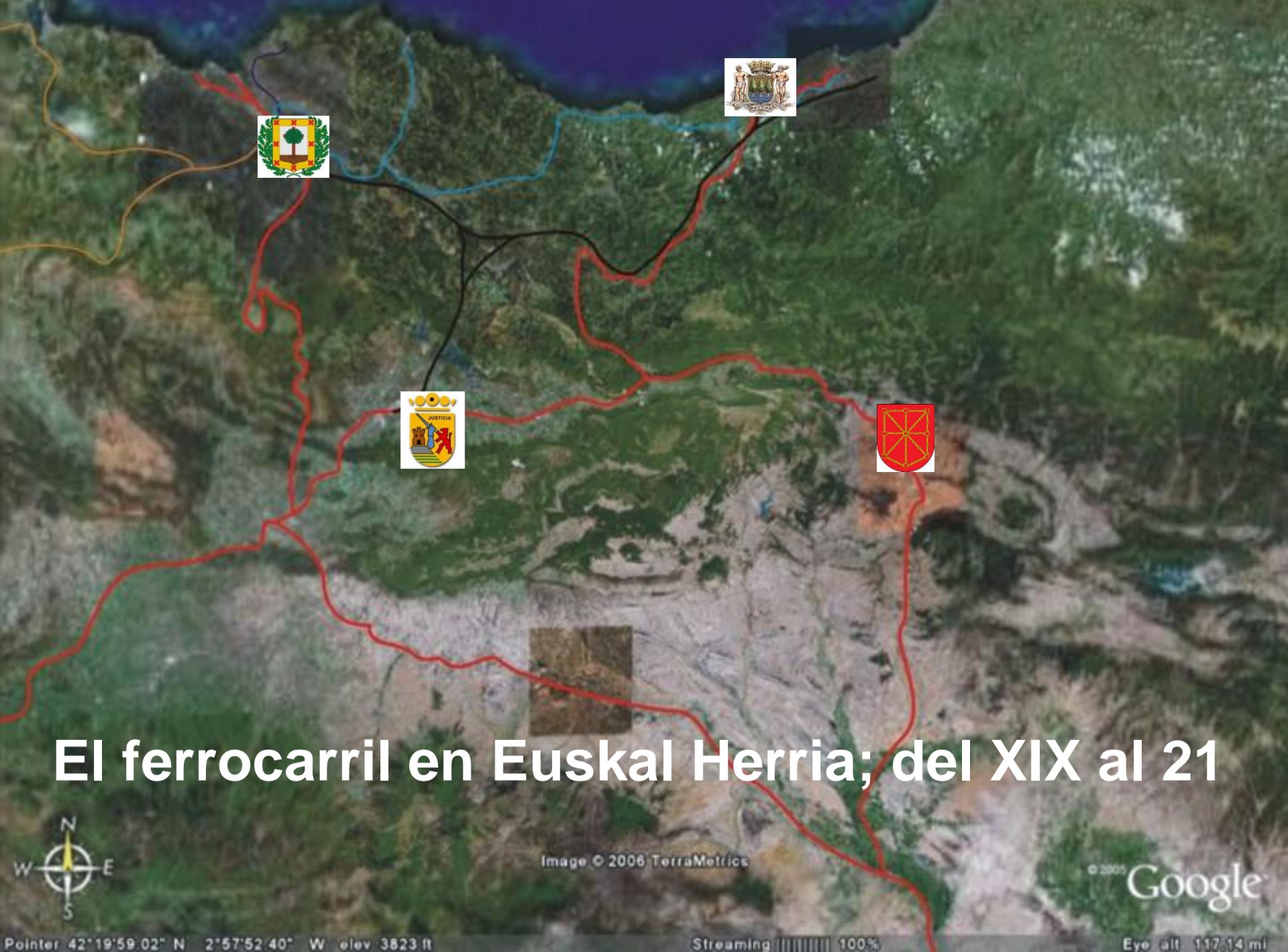
\* Esa opción de respuesta no se leyó a los y las encuestados/as

Más bien positivos Ni positivos ni negativos \* Más bien negativos Ns/Nc



¿Y CREE QUE TENDRÁ EFECTOS MÁS BIEN POSITIVOS O MÁS BIEN NEGATIVOS PARA LA CALIDAD DE VIDA EN LAS CAPITALES VASCAS?

\* Esa opción de respuesta no se leyó a los y las encuestados/as



# El ferrocarril en Euskal Herria; del XIX al 21

Image © 2006 TerraMetrics

© 2005 Google



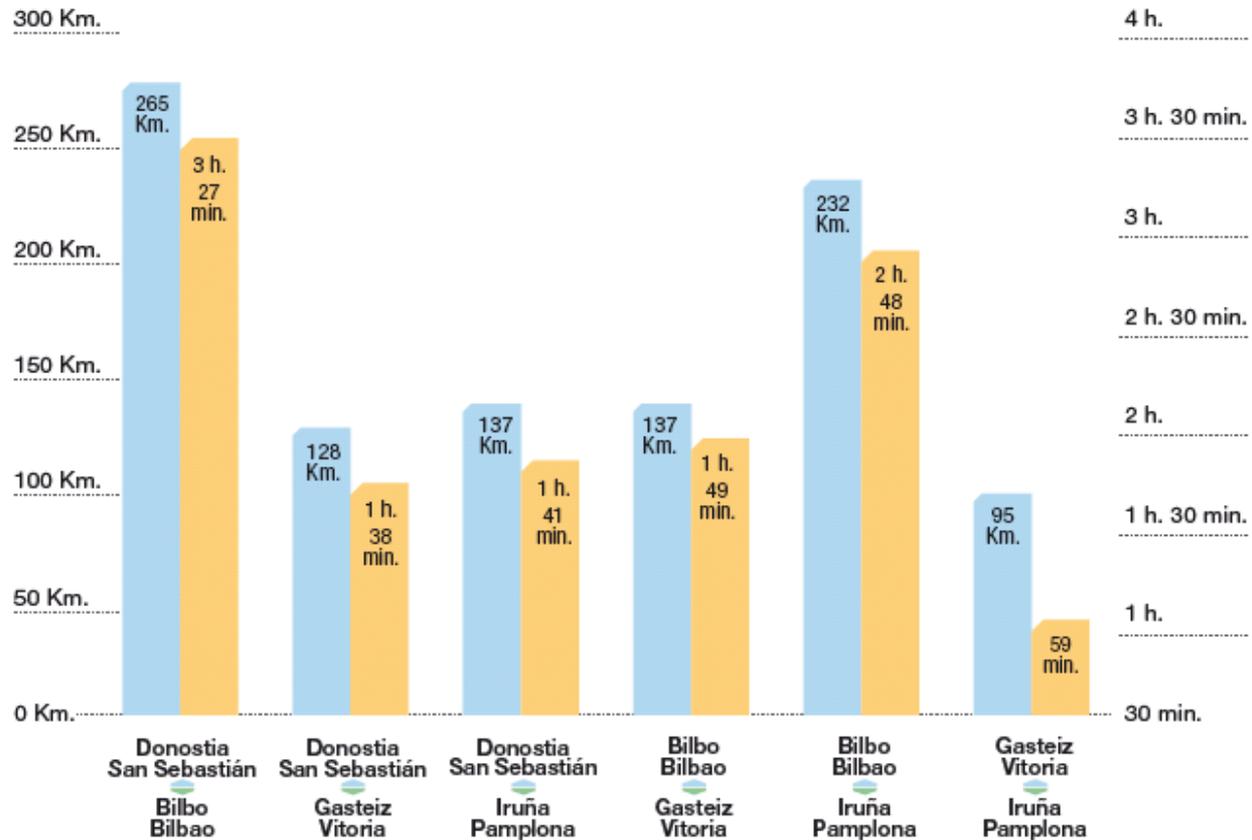
Pointer 42°19'59.02" N 2°57'52.40" W elev 3823 ft

Streaming 100%

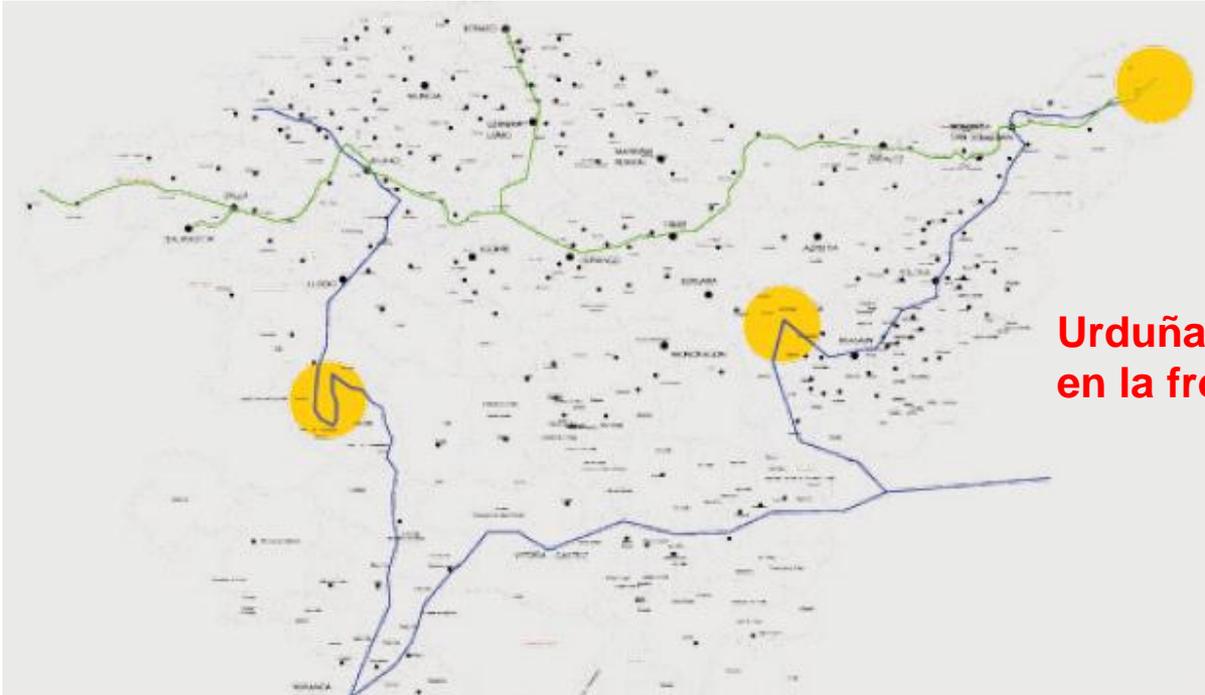
Eye alt 117.14 mi

# El ferrocarril en Euskal Herria; del XIX al 21

BIDAIARAKO DISTANTZIAK ETA DENBORAK. 1985  
DISTANCIAS Y TIEMPOS DE VIAJE. 1985

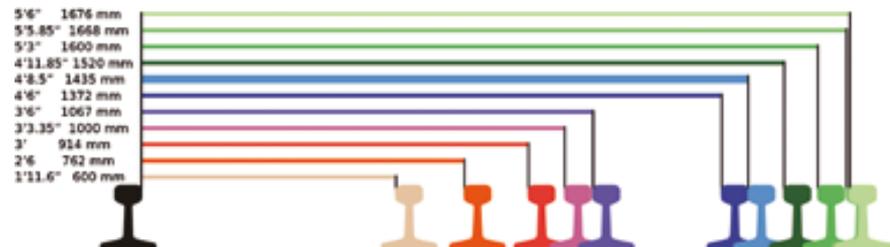


## *El ferrocarril en Euskal Herria; del XIX al 21*

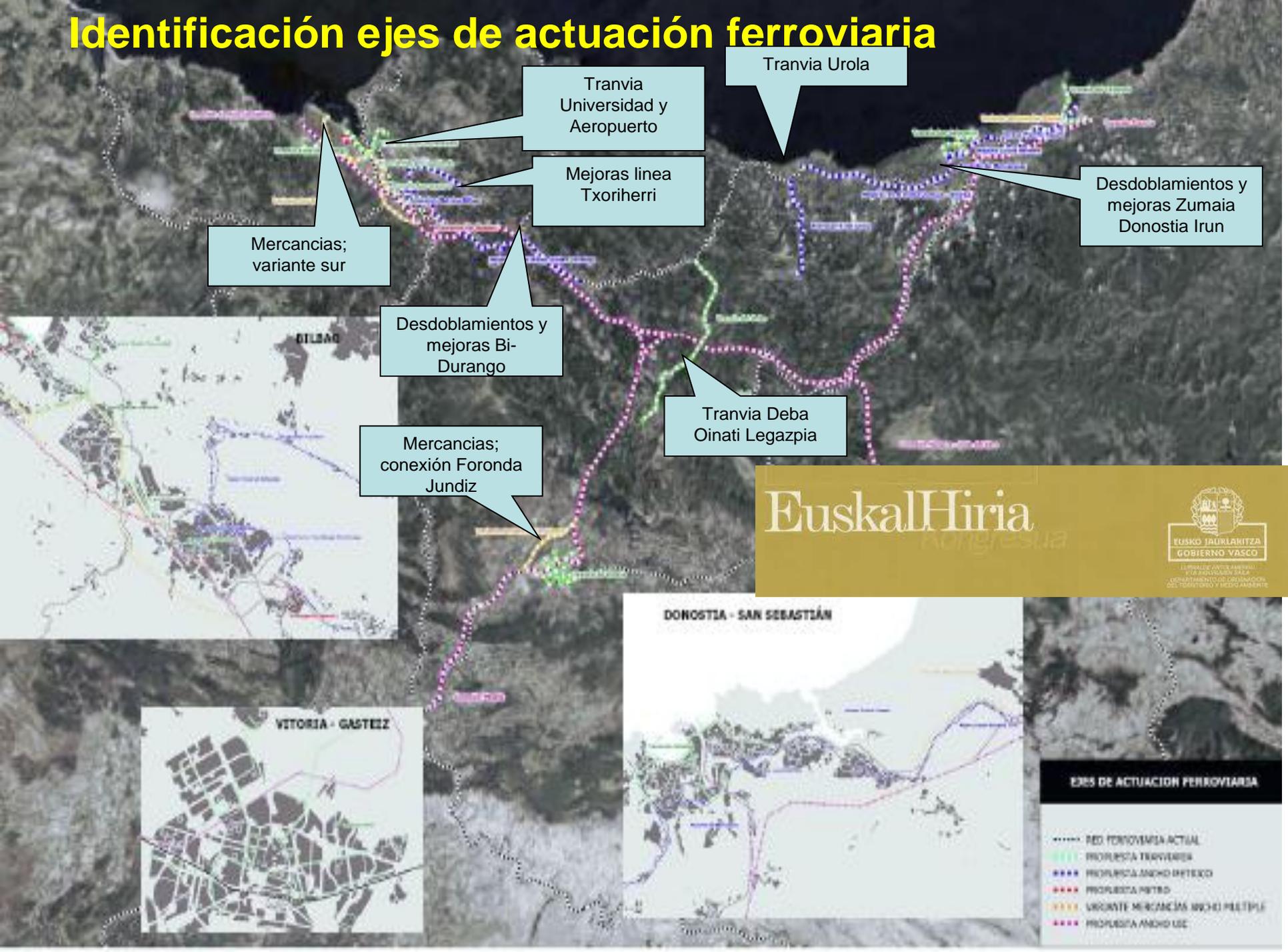


**Urduña, Otzaurte y la ruptura de carga en la frontera de Irun**

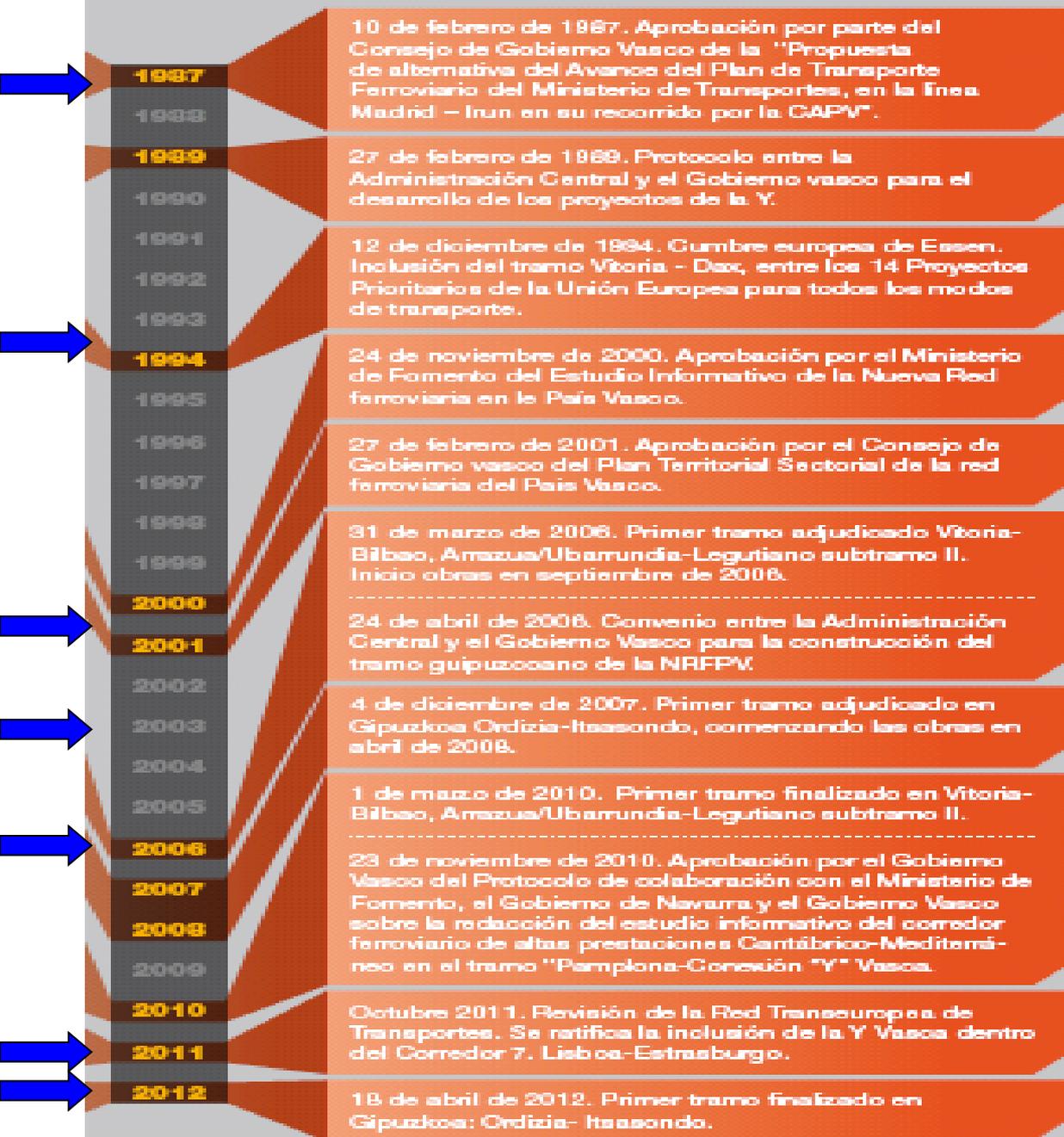
**Aislamiento ibérico; el ancho de vía**



# Identificación ejes de actuación ferroviaria



# Hitos principales en la cronología de la Y



1987 Aprobación GV propuesta Alternativas trazado Y vasca

1994 Europa ESSEN Vitoria-Dax Proyecto Prioritario

2001 Aprobación GV propuesta PTS Ferroviario

2003 Y vasca fuera del Quick Starts de la Iniciativa Europea de Crecimiento Aprobada por el Consejo Dic. 2003

2006 Convenio financiero CUPO Plataforma Bergara-Irun

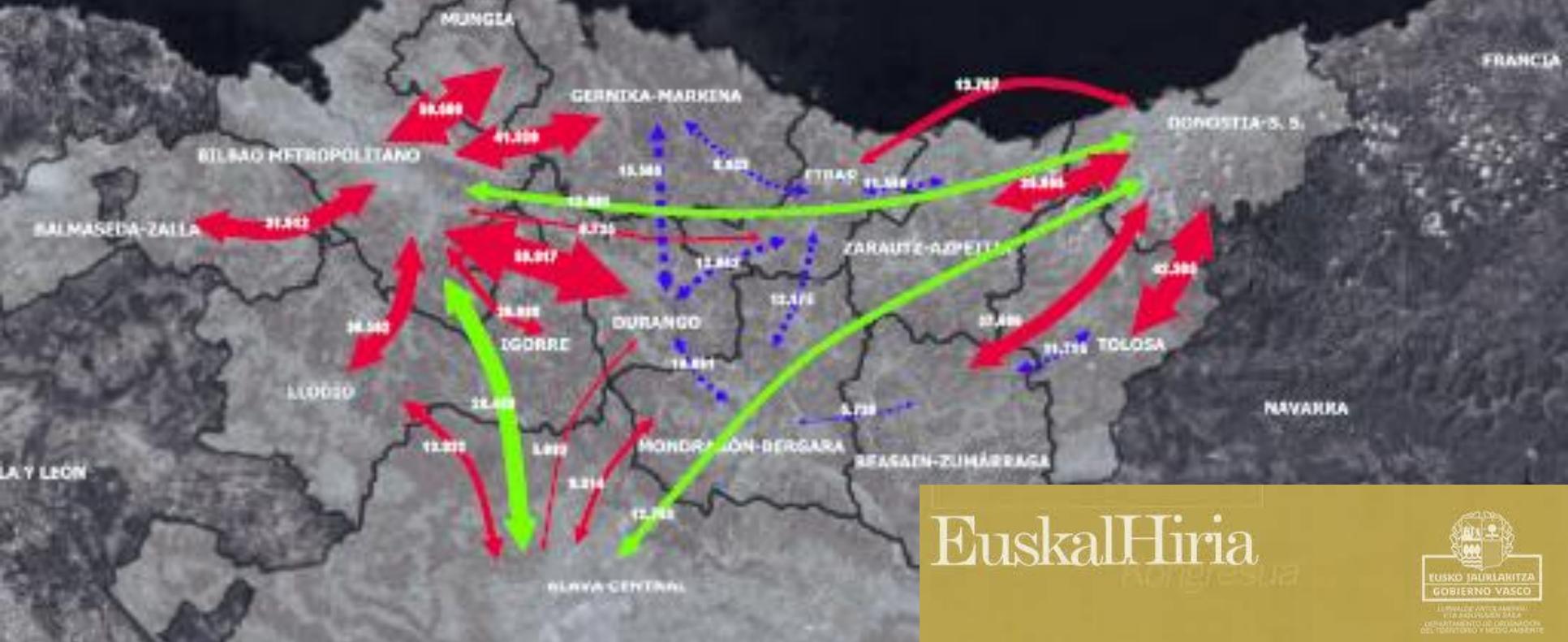
2011 Y vasca ratificada en Europa tramo Lisboa-Estrasburgo

2012 Finalizado 1er tramo GV Gipuzkoa





# Significación del transporte de viajeros



- ❖ Transporte viajeros objetivo original proyecto NRFPV
- ❖ Conexión entre 3 capitales vascas
- ❖ Conexión de estas 3 capitales con Madrid/España y con Paris/Europa



# Significación del transporte de viajeros



Tiempo de viaje entre las Capitales Vascaas.

|                 | TRENBIDE SARE BERRIA<br>NUEVA RED FERROVIARIA | AUTOBUSA<br>AUTOBÚS | HEGAZKINA<br>AVIÓN |
|-----------------|---|---------------------|--------------------|
| Bilbao- Madrid  | 2h. 40min.                                    | 4h. 15min.          | 1h. 40min.         |
| Bilbao-París    | 4h.   | 12h.                | 2h. 20min.         |
| Donostia-Madrid | 2h. 45min.                                    | 5h. 15min.          | 1h. 30min.         |
| Donostia-París  | 3h. 40min.                                    | 10h. 30min.         | -                  |
| Vitoria-Madrid  | 2h. 10min.                                    | 3h. 45min.          | -                  |
| Vitoria-París   | 4h.   | 12h.                | -                  |

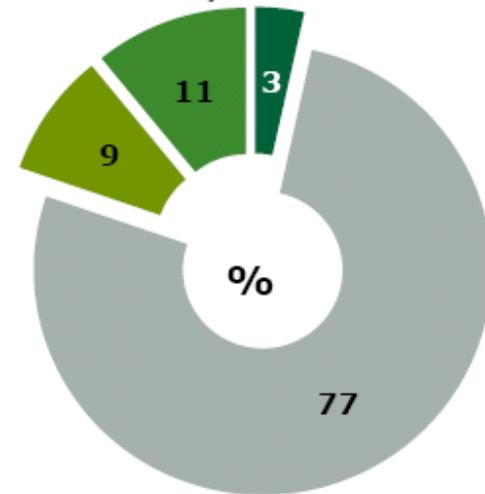
# Significación del transporte de viajeros

## 5. Modelización y Prognosis de Demanda

Resultados Larga Distancia (Miles de viajes anuales en ambos sentidos)

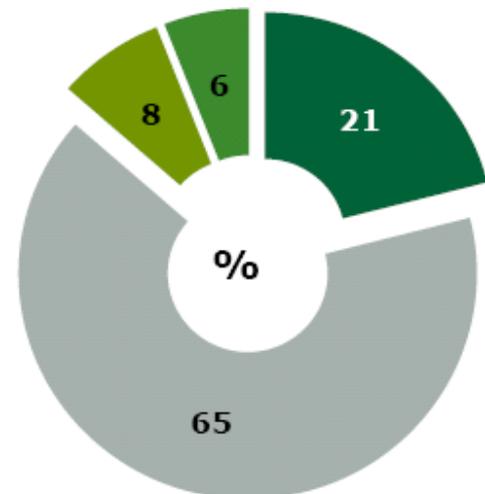
**Demanda de Referencia (2008)**

| Relación           | FC Conv.   | %           | Coche        | Bus        | Avión      | Total        |
|--------------------|------------|-------------|--------------|------------|------------|--------------|
| Madrid - Álava     | 40         | 4,0%        | 806          | 96         | 54         | 996          |
| Madrid - Guipúzcoa | 126        | 7,7%        | 1.200        | 102        | 210        | 1.639        |
| Madrid - Vizcaya   | 52         | 2,0%        | 1.764        | 273        | 577        | 2.666        |
| Madrid - Burgos    | 52         | 2,1%        | 2.227        | 221        | 0          | 2.500        |
| <b>Total</b>       | <b>270</b> | <b>3,5%</b> | <b>5.997</b> | <b>692</b> | <b>841</b> | <b>7.801</b> |



**Escenario 2017**

| Relación           | Ferrocarril |              |              |              | Coche        | Bus        | Avión      | Total        |
|--------------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|--------------|
|                    | FC Conv.    | AV           | Total        | %            |              |            |            |              |
| Madrid - Álava     | 0           | 348          | 348          | 29,1%        | 728          | 88         | 32         | 1.196        |
| Madrid - Guipúzcoa | 0           | 432          | 432          | 23,8%        | 1.141        | 99         | 140        | 1.812        |
| Madrid - Vizcaya   | 0           | 850          | 850          | 28,1%        | 1.561        | 249        | 366        | 3.026        |
| Madrid - Burgos    | 0           | 287          | 287          | 9,3%         | 2.532        | 253        | 0          | 3.073        |
| <b>Total</b>       | <b>0</b>    | <b>1.917</b> | <b>1.917</b> | <b>21,0%</b> | <b>5.962</b> | <b>689</b> | <b>545</b> | <b>9.113</b> |



**Incremento de la movilidad**

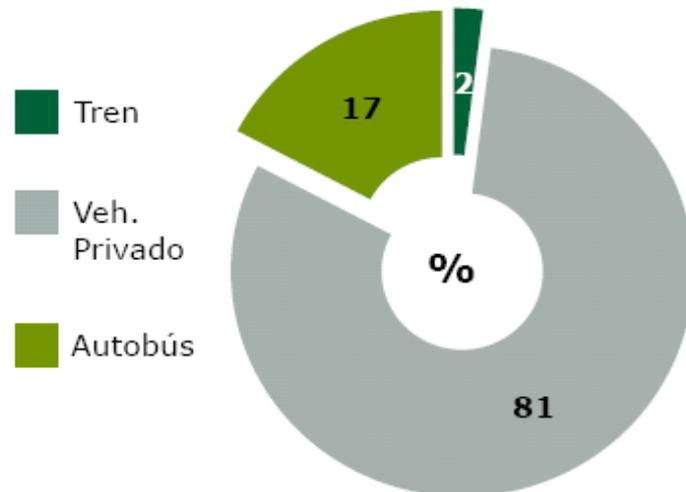
# Significación del transporte de viajeros

## 5. Modelización y Prognosis de Demanda

Resultados Media Distancia País Vasco (Miles de viajes anuales ambos sentidos)

**Demanda de Referencia (2008)**

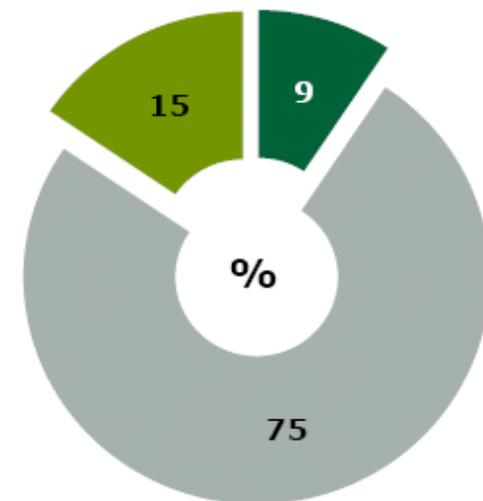
| Relación            | FC Conv.   | %           | Coche         | Bus          | Total         |
|---------------------|------------|-------------|---------------|--------------|---------------|
| Álava - Guipúzcoa   | 143        | 2,2%        | 5.627         | 858          | 6.627         |
| Álava - Vizcaya     | 233        | 1,9%        | 9.889         | 2.265        | 12.387        |
| Guipúzcoa - Vizcaya | 158        | 2,1%        | 5.977         | 1.472        | 7.608         |
| <b>Total</b>        | <b>534</b> | <b>2,0%</b> | <b>21.492</b> | <b>4.595</b> | <b>26.622</b> |



### Incremento de la movilidad

**Escenario 2017**

| Relación            | Ferrocarril |              |              |             | Coche         | Bus          | Total         |
|---------------------|-------------|--------------|--------------|-------------|---------------|--------------|---------------|
|                     | FC Conv.    | AV           | Total        | %           |               |              |               |
| Álava - Guipúzcoa   | 83          | 507          | 590          | 7,0%        | 6.825         | 990          | 8.406         |
| Álava - Vizcaya     | 187         | 1.151        | 1.338        | 9,0%        | 11.079        | 2.476        | 14.893        |
| Guipúzcoa - Vizcaya | 167         | 914          | 1.081        | 12,0%       | 6.389         | 1.537        | 9.006         |
| <b>Total</b>        | <b>437</b>  | <b>2.572</b> | <b>3.009</b> | <b>9,3%</b> | <b>24.293</b> | <b>5.003</b> | <b>32.305</b> |



NOTA: Incluye únicamente la demanda interprovincial potencialmente captable por la alta velocidad. La demanda en ferrocarril convencional entre Álava y Vizcaya corresponde a los servicios de cercanías entre Bilbao y Llodio/Orduña, y la de Guipúzcoa y Vizcaya corresponde a la de los servicios operados por Euskotren.

# *Funcionalidades NRFPV s.21*

## **Transporte viajeros:**

- Grandes corredores internacionales. Conexión Madrid/Lisboa y conexión París/Europa
- Corredor cantábrico y conexión corredor mediterráneo
- Interconexión capitales vascas

## **Transporte mercancías.**

- Conexión ancho UIC
- Conexión puertos

Justificación AV en distancias largas >500 km.

Mercado europeo (MADURO) Mercado asiático (CRECIENTE)

Fundación **BBVA**

# ***Analisis de oportunidad***

- Importancia económica (creciente) del conocimiento y (decreciente) del transporte en el conjunto de los gastos de la actividad empresarial.
- No necesariamente dotación creciente de infraestructuras de transporte es bueno.
- Necesidad de justificar las inversiones en infraestructuras del transporte.
- Justificación social, política y ambiental en función de la rentabilidad económica. Necesidad de realizar análisis coste-beneficio.
- Históricamente grandes proyectos infraestructuras basados en intuiciones (sólo a veces geniales). Guggenheim SI. BEC NO (Puerto de Mutriku o Siquiatrico-Seminario de DERIO, tampoco).
- Una vez ejecutados, su puesta en marcha NO significa acierto en la decisión. Comparación con alternativas y observar lo que está sucediendo HOY con aeropuertos y autopistas en España.



# *Analisis de oportunidad*

## Elementos para el análisis

- Efectos económicos, indirectos, positivos y negativos
- Coste inversión y coste explotación
- Y proyecto en marcha:** Parte sustancial de los costes directos de la inversión están ejecutados.
- Ventajas e inconvenientes de continuar con el Proyecto frente a opciones de paralización o moratoria total o parcial

## Metodología de análisis

- Identificar flujos futuros de **beneficios** y **costes** esperados
- Cuantificar los flujos + y -
- Descontar a valor presente
- Comparar el VAN de las inversiones con los costes de la inversión pendiente de realizar

**Diferentes planos de enfoque. Escala Unión Europea, Estado Español o Euskal Herria. Efectos beneficiosos y perjudiciales de la Y vasca distintos según el ámbito político de examen.**

# ***Analisis oportunidad***

## **Beneficios esperados**

- Ahorros de tiempo de usuarios que pasen al tren
- Demanda de nueva generación (¿?)
- Reducción congestión carreteras y aeropuertos
- Liberación de capacidad de la red ferroviaria convencional

## **Costes esperados**

- Costes pendientes de la construcción
- Costes de mantenimiento de las infraestructuras
- Costes de operación y mantenimiento de los servicios

## El TAV no es ni viable ni rentable y requiere una alt

Este pasado miércoles, en el Congreso, uno de los diputados vascos defendía abiertamente que el ritmo del proyecto del Tren de Alta Velocidad no es sostenible y reclamaba una actitud de «realismo económico». Entre otras cosas, utilizaba el adjetivo «faraónico», eminentemente peyorativo, y exhortaba a «no prometer lo que no se sabe si se puede hacer». Un día antes, otro diputado, en este caso francés y por escrito, el que coincidía en que el coste de un proyecto de alta velocidad es inasumible y abogaba por mejorar las vías actuales y posponer los tramos no iniciados.

Nada de esto sería noticia si los dos oradores hubieran sido, por ejemplo, un electo de Les Verts. Pero es noticia precisamente porque se trataba de José Eugenio y Philippe Duron, del PS. El primero se afanaba en responder a las prisas del PNV, es el autor del informe Mobilite 21 que recomienda posponer el tramo Burdeos-He

En ambos casos ha sido la evidencia técnica la que se ha impuesto sobre los apriorismos. Los números sobre los deseos. La pura aplicación de la lógica capitalista del coste-beneficio y no otra cosa es lo que hizo que en la parte del continente en que se ubica Euskal Herria fuera Portugal quien parara el TAV, luego se le sumara el Estado español -aunque, siempre tan orgulloso, intente aún camuflarlo- y ahora sea el francés quien eche el freno. Con ello, Euskal Herria queda en medio de un trayecto Madrid-París que no es un eje ferroviario rápido, sino un cadena de eslabones inconexos, acelerones

# EL PAIS

## Francia aplaza a después de 2030 la construcción de alta velocidad con España

El Ejecutivo culpa al anterior Gobierno de proyectar unas infraestructuras inasumibles  
EFE Economía Paris 27 JUN 2013 - 10:08 CET10

El Gobierno francés ha dado este jueves su visto bueno a un informe que había encargado sobre las infraestructuras de transporte según el cual prevé aplazar hasta después de 2030 la construcción de la mayor parte de nuevas líneas de tren de alta velocidad (TAV), incluidas las dos que debían conectar con España.

### Errores del pasado

Ayrault señaló que el anterior gobierno conservador "cometió un error" al "concentrarse en las infraestructuras y olvidarse de los servicios" y dijo "una mentira" al "haber dado a entender que se podrían hacer inversiones de más de 250.000 millones en los próximos 20 años. Es irreal técnica y financieramente".

El primer ministro explicó que Francia es un país "ampliamente articulado con vías férreas y autopistas que hay que renovar. Sé que este gran mallaje y lo corregiremos", y avanzó que las decisiones se tomarán con concertación. "La cuestión es qué tipo de inversiones necesitan más nuestros territorios a corto y medio plazo", señaló.

---

## EL PAIS

### PAÍS VASCO

---

## El Congreso rechaza pedir al Gobierno un plan de inversiones y fechas de la 'Y vasca'

La Cámara también rechaza ampliar la encomienda de la totalidad del AVE al Ejecutivo vasco

**INFRAESTRUCTURAS**

# La Y vasca nacerá a medio gas

Fomento plantea posponer a 2024 la conexión con Burgos y en su lugar ejecutará un enlace provisional

Conexión "Y" vasca con Burgos

Se pospone a 2024 la plataforma de alta velocidad

"Y" vasca

La puesta en servicio se prevé en 2018

El documento de Adif destaca «el alto grado de avance» de las obras de la "Y" vasca. En este sentido, calcula que el tramo entre Vitoria y Bilbao, cuya gestión corresponde a Adif, entrará en servicio en 2016, a pesar de que todavía restan por licitar el ramal Abando-Abadiño y el nudo de Bergara (cinco tramos) del freno al ritmo de las obras denunciado por el PNV. El recorrido gipuzcoano, de cuyas obras se encarga el Gobierno vasco a través de la sociedad Euskal Trenbide Sarea (ETS), merced a una encomienda de gestión con el Estado, entrará en servicio en 2018, un horizonte que coincide con la previsión del Ejecutivo autónomo.

Por las razones mencionadas anteriormente, la "Y" vasca nacerá en 2018 configurada como una especie de "tren regional" de alta velocidad entre las tres capitales vascas. Pero ni siquiera el trazado de nueva plataforma llegará a las capitales. Los accesos, a cargo de Adif, también están pendientes. En los tres casos se abordarán soluciones transitorias, «dado que no es posible asumir ahora, ni por inversión ni por plazo, las obras de Integración recogidas en la planificación vigente», añade el documento.

En su lugar, en este caso también se utilizará un tercer carril en la actual vía de ancho Ibérico de Adif. En lo referente a Gipuzkoa, el informe detalla que las obras de la adaptación al ancho Internacional entre Asigarraga, Donostia e Irún «deberían adelantarse a 2015 para evitar la pérdida de fondos europeos».

Reflexiones de TAV

# Nafarroa 2018

## Actuación planificada inicialmente



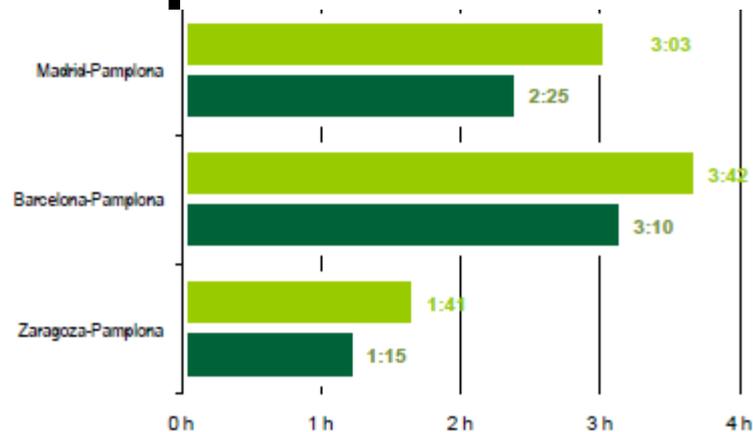
## Grado de Ejecución

Cifras en M€

| ESTADO ACTUAL                          | LONG km    | INVERSIÓN    | REALIZADO | COMPROMETIDO | PENDIENTE LICITAR |
|--|------------|--------------|-----------|--------------|-------------------|
| OBRAS                                  | 14,8       | 83           | 7         | 76           | -                 |
| CASTEJÓN-PAMPLONA                      | 14,8       | 83           | 7         | 76           | -                 |
| EST/PROY                               | 228,2      | 3.770        | -         | -            | 3.770             |
| ZARAGOZA (PLASENCIA DE JALÓN)-CASTEJÓN | 76         | 910          | -         | -            | 910               |
| CASTEJÓN-PAMPLONA                      | 56,2       | 812          | -         | -            | 812               |
| BUCLE DE PAMPLONA                      | 12         | 112          | -         | -            | 112               |
| PAMPLONA-PAÍS VASCO                    | 84         | 1.936        | -         | -            | 1.936             |
| <b>TOTAL CORREDOR</b>                  | <b>243</b> | <b>3.853</b> | <b>7</b>  | <b>76</b>    | <b>3.770</b>      |

## Elementos clave

- Esta actuación se desarrolla en el marco de un Convenio con la Comunidad Foral de Navarra, la cual proyecta, licita y ejecuta las obras de plataforma que posteriormente son financiadas por Adif.
- El avance de las obras es limitado en la situación actual.



# Nafarroa 2018

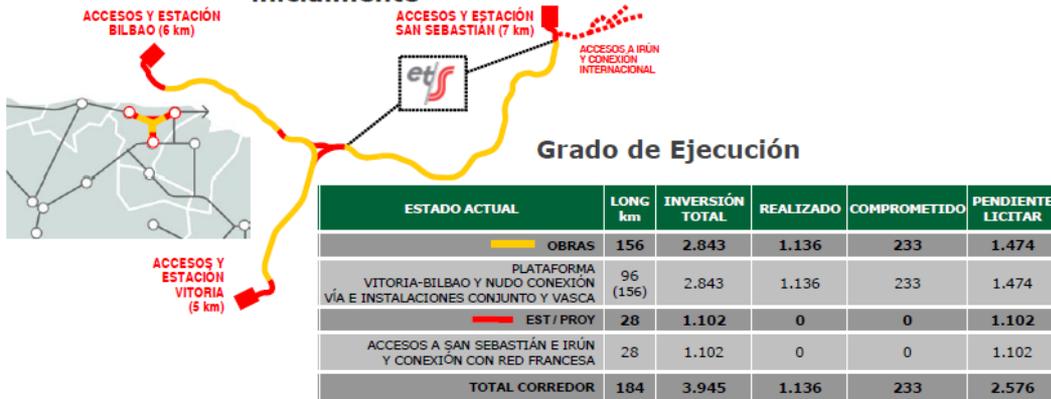
## Situación Planificada inicialmente



## Nueva Propuesta



# CAV 2018

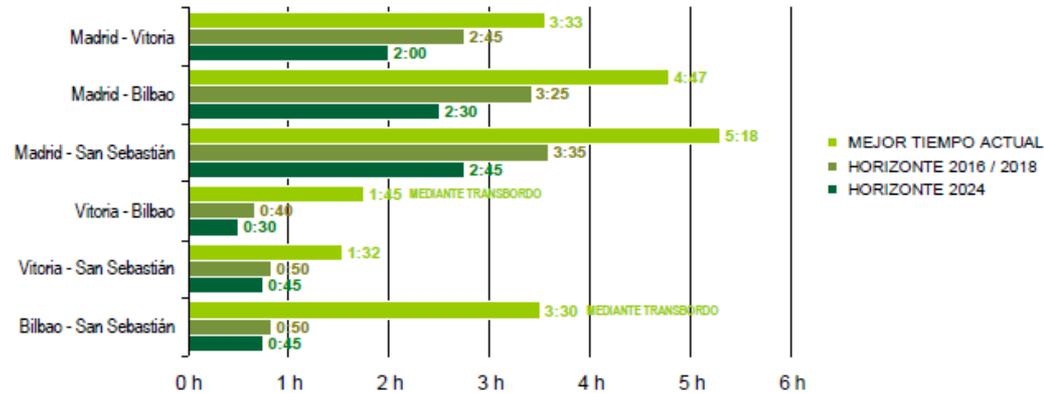


No se incluye la plataforma del ramal guipuzcoano que realiza el Gobierno Vasco con cargo al cupo (1.887 M€)

## Elementos clave

- Alto grado de avance general de las obras en la Y Vasca, que permitiría una puesta en servicio en el horizonte 2016 el Tramo Vitoria-Bilbao y en 2018 el Ramal Guipuzcoano. No obstante, la introducción del ancho estándar UIC entre Astigarraga e Irún debería adelantarse a 2015 para evitar la pérdida de fondos europeos.

## Resultados e Inversiones Nueva Propuesta



# CAV 2018

## Situación Planificada inicialmente

## Nueva Propuesta



## Situación Planificada inicialmente

## Nueva Propuesta



En Madrid , a 24 de abril de 2006

# Convenio 2006 ejecución y financiación plataforma tramo Bergara-Irún

## REUNIDOS

La Sra. Doña Magdalena Álvarez Arza, Ministra de Fomento.

La Sra. Dña. Juana María Lázaro, Ruiz, Subsecretaria del Ministerio de Economía y Hacienda, que actúa en virtud de lo dispuesto en la Orden EHA/3057/2004, de 21 de septiembre.

La Sra. Dña. Idoia Zenarrutzabeitia Beldarrain, Consejera de Hacienda y Administración Pública del Gobierno Vasco.

La Sra. Dña. Nuria López de Guereñu Ansola, Consejera de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

El Sr. D. Antonio Gonzalez Marín, Presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).



## Septima.- Financiación

1. Al amparo de la Disposición Adicional Cuarta del Concierto Económico con la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por la Ley 12/2002, de 23 de mayo, la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco procederá a realizar las correspondientes minoraciones del cupo en compensación por los gastos de ejecución de obras de plataforma que, de acuerdo con el presente Convenio, asume la Comunidad Autónoma del País Vasco tras la presentación de las correspondientes certificaciones de obra. Dicha minoración se hará efectiva en el abono del cupo que, de conformidad al Concierto Económico, sea inmediatamente posterior.

2. El Gobierno Vasco contratará la ejecución de las obras de plataforma en el ramal guipuzcoano Bergara-Irun completo así como el tramo de inserción en la ciudad de Donostia-San Sebastián.

La Dirección facultativa de las obras que, de acuerdo con el reparto establecido en este Convenio Marco, corresponden al Gobierno Vasco, será asumida por éste.

por la Comunidad por cuenta del Estado en virtud de encomienda de gestión, serán gastos atribuidos a la Administración del Estado y no a la Comunidad. Por tanto, el déficit de Contabilidad Nacional de dicha comunidad no se verá afectado por el citado gasto de inversión.

| TRAMOS            | TOTAL |
|-------------------|-------|
| NRFPV<br>GIPUZKOA | 1.642 |

# CRÉDITOS DE GESTIÓN NUEVA RED FERROVIARIA SITUACION DE GASTOS E INGRESOS DE GESTIÓN

| ejercicio  | Gastos      |               |
|------------|-------------|---------------|
|            | Presupuesto | Obligaciones  |
| 2008       | 533.400.000 | 6.560.800     |
| 2009       | 517.620.000 | 45.999.930    |
| 2010       | 225.390.000 | 167.006.897   |
| 2011       | 275.469.000 | 218.300.176   |
| 2012       | 350.684.940 | 347.738.208   |
| 2013 prov. | 350.685.469 | 234.691.907   |
| 2014       | 350.681.750 | 249.252.833   |
|            |             | 1.269.550.751 |

| Presupuesto | Ingresos      |             | situación tesorería |
|-------------|---------------|-------------|---------------------|
|             | Derechos Rec  | Recaudación |                     |
| 533.400.000 | 6.560.800     | 0           | -6.560.800          |
| 517.620.000 | 45.999.930    | 0           | -45.999.930         |
| 225.390.000 | 167.211.098   | 0           | -167.006.897        |
| 275.469.000 | 218.300.176   | 0           | -218.300.176        |
| 350.684.940 | 349.591.268   | 0           | -347.738.208        |
| 350.685.469 | 225.443.998   | 0           | -234.691.907        |
| 350.685.469 | 0             | 0           | -249.252.833        |
|             | 1.013.107.268 | 0           | -1.269.550.751      |

## Inversiones pres. 2014

|            |         |        |
|------------|---------|--------|
| NRFPV C.G. | 350.682 | 69,10% |
| MAPT       | 373.262 | 6,05%  |
| Osakidetza | 44.524  | 8,77%  |

**Total VI GV 507.534**

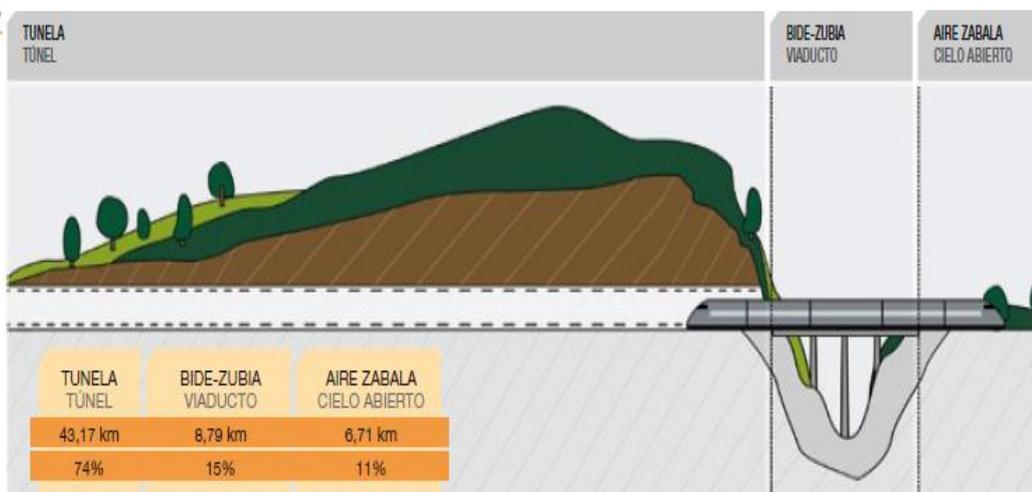
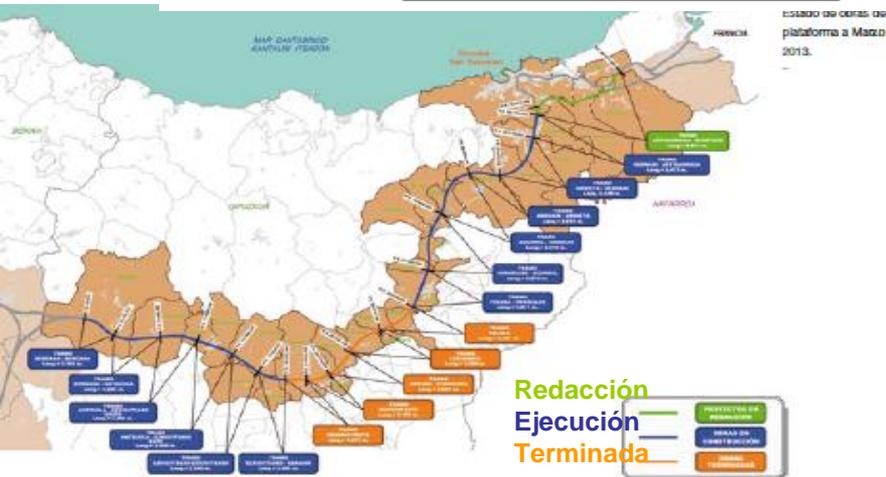
**2014 Cupo GV Cupo Estado**

|                |                  |
|----------------|------------------|
| <b>851.000</b> | <b>1.524.000</b> |
|----------------|------------------|

*Crédito Gestión NRFPV sobre total inversiones GV  
Inversiones MAPT no Crédito Gestión  
Porcentaje inversiones SALUD sobre total inv. GV*

*No acuerdo s/metodología cálculo cupo*

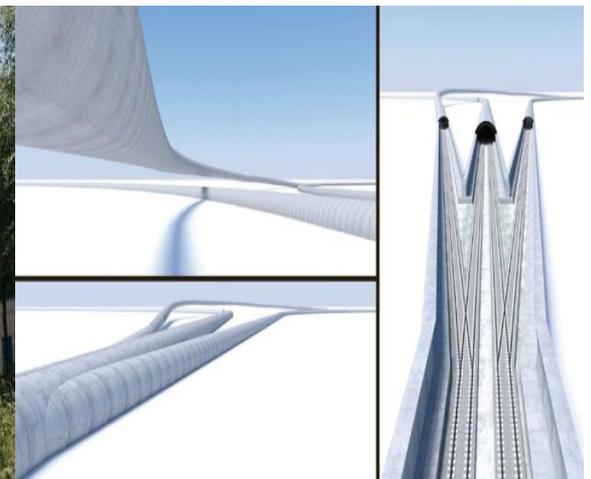
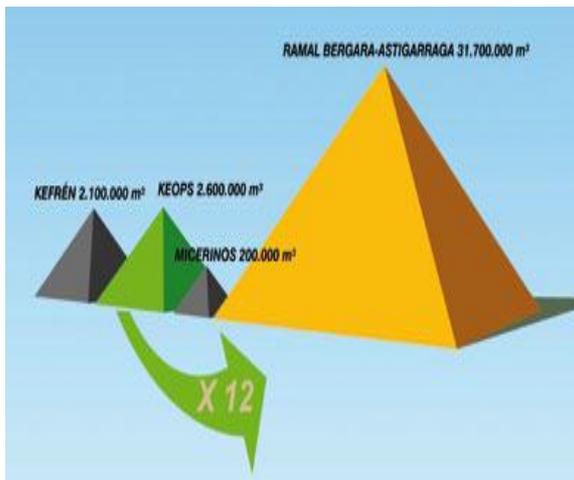
*2007/2012 cupos sin liquidar ( 900 Meuros discrepancia)*



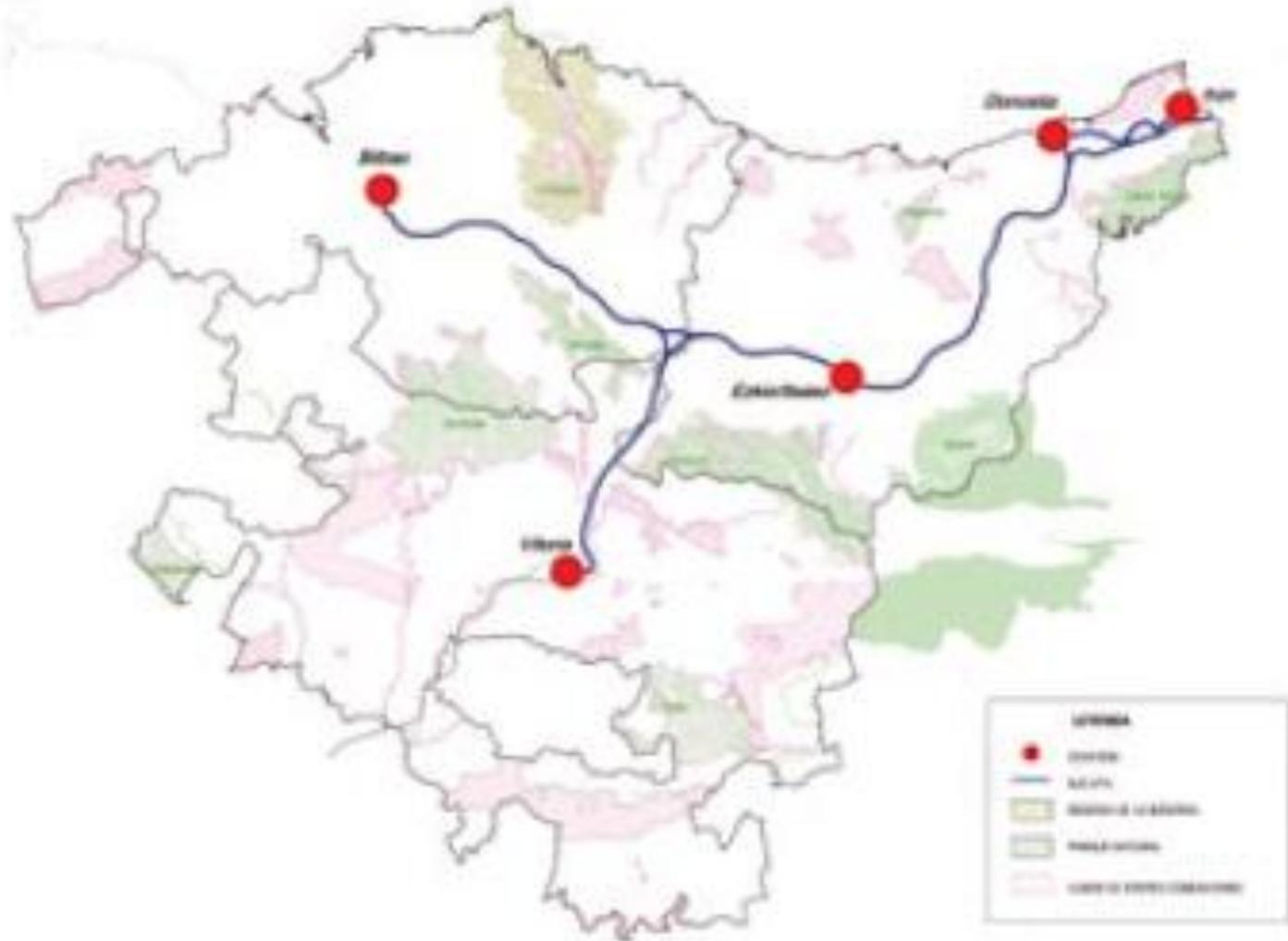


# *Analisis ambiental*

- Dificultad de monetizar impactos
- Impactos más relevantes
- Beneficios ambientales; realidad y fantasía
- El nudo ferroviario de la Y y el acuífero de Udalaiz



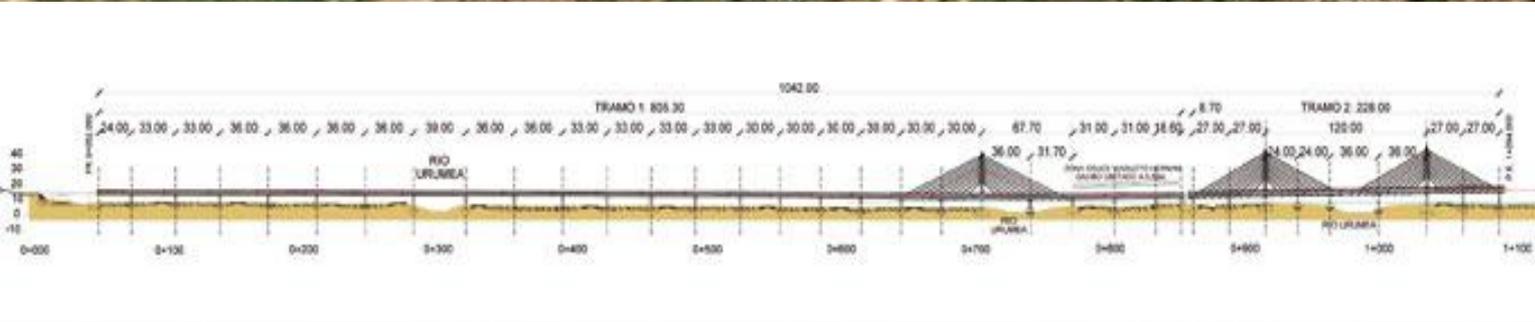
La Nueva Red se ha diseñado para no afectar a los parques naturales de Euskadi



Viaducto y balneario de Ormaiztegui, Guipúzcoa



**Alteración del paisaje; las escalas del hombre y la naturaleza**



**Alteración del paisaje; las escalas del hombre y la naturaleza**

# El gran túnel de Pajares naufraga

El tramo más costoso del AVE sufre deslizamientos y filtraciones tras perforar 20 acuíferos

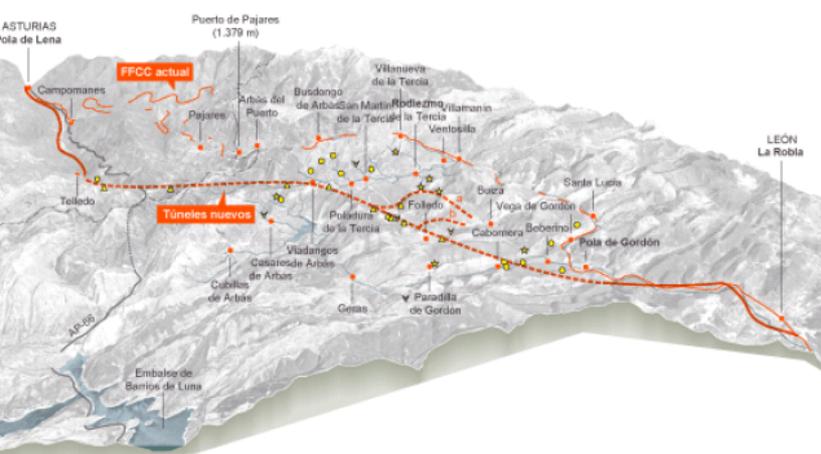
10 años y 3.200 millones después de la adjudicación, siguen sin fecha de apertura

RAFAEL MÉNDEZ | Madrid | 8 JUN 2013 - 17:56 CET

1208

**Archivado en:** Adif León Francisco Álvarez Cascos Magdalena Álvarez José Blanco López AVE Asturias Ministerio de Fomento Tren alta velocidad Empresas públicas Castilla y León Trenes Sector público

## LOS TÚNELES FERROVIARIOS DE PAJARES



norte de León, en la frontera con Asturias, los ríos no corren como antes. Y no volverán a hacerlo. “Mire ese arroyo. Se ve la marca de por donde iba el agua hace unos años. Ahora le faltan 40 centímetros, y eso que este año no ha hecho más que llover. Nunca se secó y ahora a mitad de julio se queda sin agua”. Fernando Castañón, ganadero de



Acuífero

## Valle de Abdalajis denuncia que continúan las fugas de agua en el túnel del AVE

Los vecinos han anunciado la primera de las movilizaciones el próximo 31 de agosto en la estación María Zambrano

12:59



Tweet 7

Recomendar 26

**MARÍA ROSALES** La plataforma promanantiales del Valle de Abdalajis denuncia que a día de hoy aún hay fugas por la boca del túnel del AVE lo que provoca problemas en el suministro de agua del municipio. Concretamente, los vecinos han denunciado públicamente que actualmente más de 30 litros de agua por segundo se escapan por esta infraestructura después de la finalización de las obras.

En el

Hace ya más de ocho años que los habitantes de esta localidad comenzaron su particular cruzada contra el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) por los problemas de agua en el acuífero de la zona a causa de las obras de la línea de Alta Velocidad que pasaban por el pueblo.

Después de varias protestas públicas y años de denuncias, en diciembre de 2007 se firmó un convenio de colaboración entre el administrador y el Ayuntamiento por el cual el organismo se encargaba del abastecimiento de agua a la población, entre otros compromisos. Desde la plataforma aseguran que «Adif se niega ahora a ello y es la Diputación de Málaga quien les facilita camiones cuba con agua potable para unas horas».

Desde entonces, y a pesar de que las obras han concluido, los problemas de abastecimiento continúan y los vecinos siguen reclamando una solución «y que el administrador se haga cargo de los acuerdos adoptados». «Hemos denunciado por todos los medios a nuestro alcance el desastre ecológico que se estaba perpetrando en nuestra sierra, donde Adif estaba drenando el acuífero y dejándonos sin agua. Tuvo que ser la plataforma promanantiales quien destapara y demostrara que todo se basaba en un plan ya premeditado desde 1999 y que Adif estaba mintiendo, y así se denunció ante los tribunales», dicen en un comunicado.

<http://www.youtube.com/watch?v=2Mzj4LxTvPA>

<http://www.youtube.com/watch?v=MX8Pc-7rTRA>

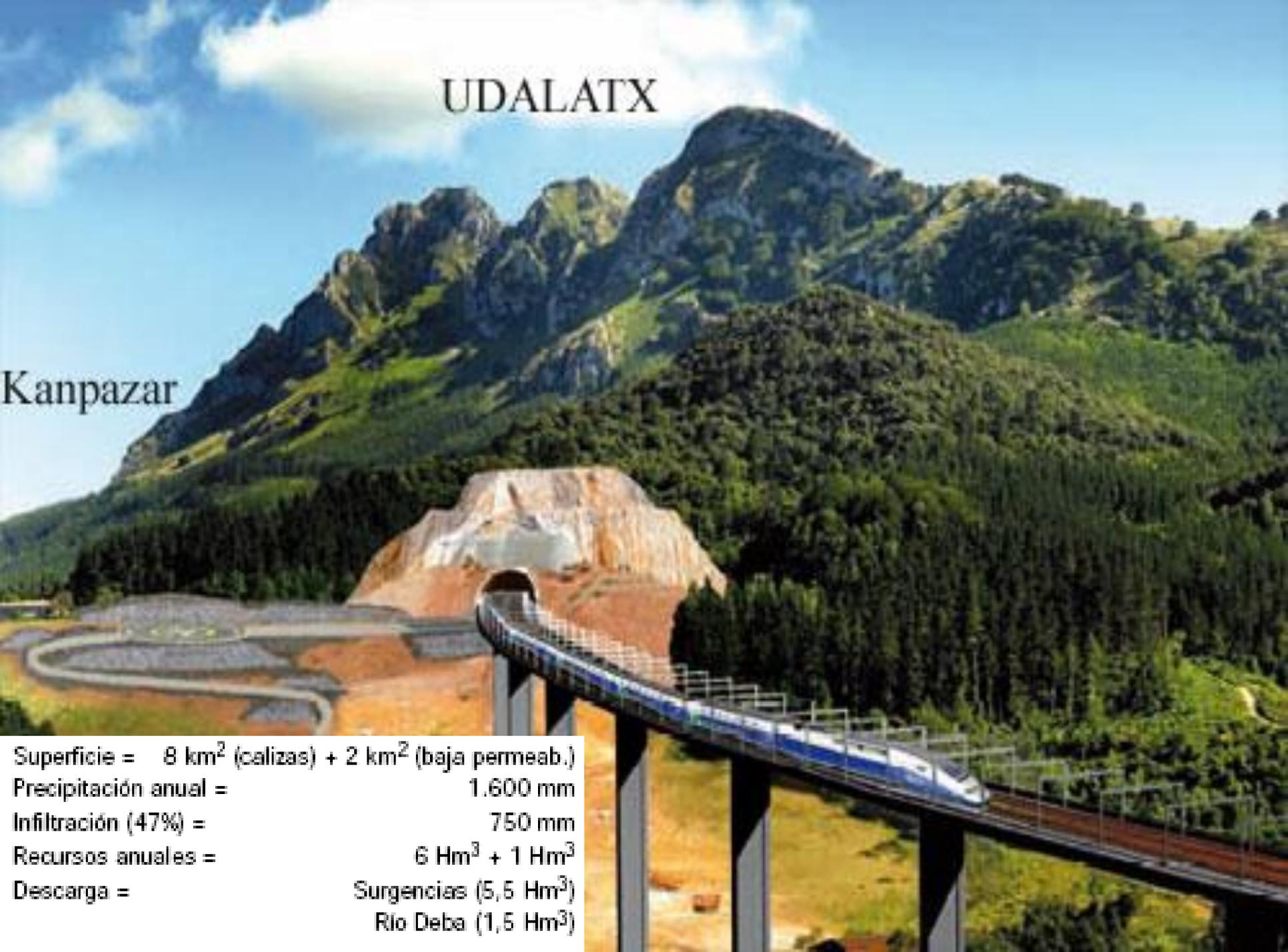


Los vecinos se echaron a la calle para protestar por las fugas en el acuífero. La Opinión

# UDALATX

Kanpazar

Superficie = 8 km<sup>2</sup> (calizas) + 2 km<sup>2</sup> (baja permeab.)  
Precipitación anual = 1.600 mm  
Infiltración (47%) = 750 mm  
Recursos anuales = 6 Hm<sup>3</sup> + 1 Hm<sup>3</sup>  
Descarga = Surgencias (5,5 Hm<sup>3</sup>)  
Río Deba (1,5 Hm<sup>3</sup>)



# links

- [http://www.euskalyvasca.com/es/multi\\_infog\\_detalle.html?contentName=cont\\_multimedia.infografia.el\\_proyecto](http://www.euskalyvasca.com/es/multi_infog_detalle.html?contentName=cont_multimedia.infografia.el_proyecto)
- <https://batzen.euskoalkartasuna.org>



# *La lentitud*

La velocidad es la forma de éxtasis que la revolución técnica ha brindado al hombre. *M Kundera*

El bien es lento porque va cuesta arriba. El mal es rápido porque va cuesta abajo *A. Dumas*



La naturaleza obra siempre con lentitud, y por así decirlo, con economía. *Montesquieu*