

Mitos y realidades en torno a la alta velocidad ferroviaria: El caso de la Y vasca

David Hoyos Ramos

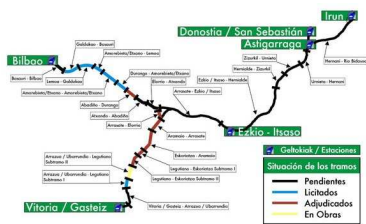
Barcelona, 3 de noviembre de 2007

Indice

1. INTRODUCCIÓN: EL PROYECTO DE Y VASCA
2. MITO 1: ES LA SOLUCIÓN A LOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE
3. MITO 2: ES VITAL PARA MANTENER NUESTRO NIVEL DE DESARROLLO ECONÓMICO
4. MITO 3: REDUNDARÁ EN EL BIENESTAR DE TODAS LAS PERSONAS
5. MITO 4: ES UNA CLARA APUESTA POR LA SOSTENIBILIDAD
6. CONSIDERACIONES FINALES

Indice

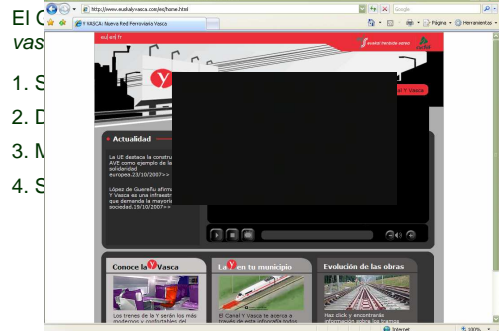
Página 2



1. Introducción

Página 3

La defensa institucional del proyecto



1. Introducción

Página 4

Información, desinformación y propaganda

Una democracia madura requiere que las instituciones públicas sean transparentes, abiertas a críticas y debates públicos y que faciliten cauces de participación

Informar no es "crear una opinión social favorable hacia el proyecto de Y vasca" (eje acuerdo GV-GE) ni apoyo social es que lo apoye "el 80% del Parlamento vasco"

Según el GV, el 75% de la población es partidaria de construir la Y, aunque un 50% no sabe en qué consiste

Una reciente investigación sociológica realizada en la UPV/EHU concluye que las opiniones contrarias al proyecto de Y vasca crecen a medida que aumenta el nivel de información de la persona entrevistada

1. Introducción

Página 5

Mito 1: Es la solución a los problemas del transporte

LOS PRIMEROS TRABAJOS EN 2008

López de Guereñu estima que las obras de la 'Y vasca' terminarán tres años más tarde de lo previsto

Dice que no entendería que un acaide "utilizara o amparara la utilización de la violencia" en contra de las obras del TAV

18/10/07 - 13:45 - EUROPA PRESS | BILBAO

López de Guereñu, aunque ha admitido que todos los proyectos "no pueden responder a todas las necesidades", ha indicado que existen ciertas necesidades de movilidad, y ha recordado que "cada día" se realizan "un **47.000** desplazamientos" en el Gran Bilbao, Donostialdea y Vitoria, zonas en las que "la única alternativa es la carretera".

LA FRASE
"El TAV sacará a miles de camiones de las carreteras guipuzcoanas"
JOSE JUAN GONZÁLEZ DE TYBARARI
Diputado general de Guipúzcoa

EDUCIATAS
La velocidad será de 230 km/h para pasajeros y 90 para mercancías
Eliminará 22.500 vehículos de las carreteras, 1.000 de ellos camiones

Por fin la 'Y' vasca

• **5.375 coches equivalentes y 1.175 camiones** eliminados de las carreteras alternativas

Mito 1: Es la solución a los problemas del transporte

Página 6

Análisis de la demanda de movilidad (I)

MODOS		455.554	1.302.043	762.555	2.520.153
Andando		455.554	1.302.043	762.555	2.520.153
Autobús		69.090	288.133	236.318	593.542
Automóvil		362.556	1.188.470	798.961	2.349.987
Bicicleta		20.486	9.265	23.441	53.192
Ferrocarril		3.924	390.416	74.387	468.726
Otros		10.025	46.305	45.670	102.000
Total		921.635	3.224.633	1.941.332	6.087.600

Fuente: DTGV (2007) Estudio de la movilidad en la CAPV

- 57.000 desplazamientos representan un **0,94%** del total
- 5.375 coches representan un **0,3%** de los desplazamientos en vehículo privado (tasa ocup. 1,5)

Mito 1: Es la solución a los problemas del transporte

Página 7

Análisis de la demanda de movilidad (II)

	ÁLAVA	BIELLA	GIPEUZUA	CAV
MOTIVOS				
Trabajo	25,14	28,94	3,514	30,13
Ocio	22,30	23,71	20,46	22,45
Estudio	16,89	16,64	18,45	17,25
Gestiones personales	13,57	14,44	11,43	13,35
Compras	10,62	9,56	7,55	9,08
Vistas	3,64	1,63	1,07	1,76
Negocios	0,41	0,42	0,66	0,49
otros	5,79	3,50	3,63	3,89
N/C	1,74	1,56	1,60	1,60
Total	100,00	100,00	100,00	100,00
MODOS				
Andando	49,43	40,38	39,28	41,80
Bicicleta	7,50	8,94	12,17	7,75
Autobus	39,34	36,86	41,16	38,60
Tpte. Publico ferrocarril	2,22	0,29	1,21	0,87
Autobus Discrecional	0,43	12,11	3,83	7,70
Otros	1,09	1,44	2,35	1,68
Total	100,00	100,00	100,00	100,00
TIPO DE DESPLAZAMIENTO				
Intramunicipal	81,35	53,90	61,22	60,39
Intacomarcial	4,68	32,00	23,13	25,04
Intarregional	5,52	9,59	11,39	9,55
Interterritorial	3,76	2,94	2,62	2,94
Externa	4,69	1,57	1,65	2,07
Total	100,00	100,00	100,00	100,00
INDE EMPLEO				
1 Etapa	10,24	17,85	10,62	10,23
2 Etapas	1,16	2,08	1,34	1,70
3 Etapas	0,10	0,07	0,04	0,05
Total	100,00	100,00	100,00	100,00

Fuente: DTGV (2007) Estudio de la movilidad en la CAPV

Mito 1: Es la solución a los problemas del transporte

Página 8

Análisis de la demanda de movilidad (III)

	Bilbao	Donostia	Gasteiz	Gran Bilbao	Donostialdea
Bilbao		3.056	5.066		160
Donostia	1.433		4.540	2.759	
Gasteiz	4.541	2.877		8.436	625
Gran Bilbao			8.339		762
Donostialdea	397		679	532	
Total	6.371	8.280	18.624	11.727	1.547

	Capitales	Capitales +
Trabajo	5.388	12.292
Estudios	7.127	17.733
Ocio	1.312	2.615
Gestiones	4.484	8.148
Resto	3.202	5.761
Total	21.513	46.549

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Estudio de movilidad 2007 del Gobierno vasco

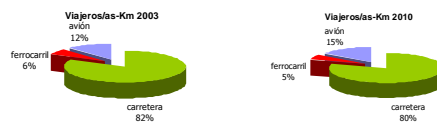
Mito 1: Es la solución a los problemas del transporte

Página 9

Análisis de la demanda de movilidad (IV)

Suponiendo que absorbe un tercio de la demanda del corredor, la Y vasca captaría diariamente entre 7.000 y 15.000 desplazamientos (0,12-0,15%) (0,20%-0,44% motorizados)

Además, la demanda inducida podría representar otro 34%, es decir, entre 7.000 y 15.000 desplazamientos que antes no se producían



Mito 1: Es la solución a los problemas del transporte

Página 10

El problema de las mercancías

1.175 camiones representa un 2% de los 50.000 camiones que circulan diariamente por las carreteras

Existen serias dudas de que en la práctica se transporten mercancías:

- el proyecto nace como línea especializada en pasajeros (con posibilidad de transportar mercancías de "alto valor específico)
- si se cumplen las previsiones de viajeros el margen para transportar mercancías es escaso
- problemas de mantenimiento de vías, ruido, ...
- no existe ningún estudio de demanda de mercancías

Mito 1: Es la solución a los problemas del transporte

Página 11

Mito 2: Es vital para mantener nuestro nivel de desarrollo económico

Las consecuencias económicas, culturales y sociales que traerá a Euskadi no construir la Y VASCA hoy, supondrán un retraso de más 50 años de crecimiento, desarrollo y progreso para este país.

de 4.100 millones de euros

La 'Y' ferroviaria aumentará el PIB vasco un 1,3% anual durante la fase de obras **Para 201** Una inversión de 4.178 millones y 9.000 empleos



Nuria López de Cereñu
Consejera de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

La 'Y' responde a los nuevos escenarios que plantea la globalización y resulta clave en la consolidación de una sociedad vasca de economía avanzada y de bienestar tanto por las nuevas oportunidades de negocio que genera para las nuevas empresas, como por la reducción de los gastos asociados al transporte que se reducen al tener una única y responderá a las tres ejes de un desarrollo responsable: desarrollo económico, integración social de la movilidad, respeto del medio ambiente. La 'Y' es una apuesta de futuro, con recorrido estratégico, clave y rentable para el futuro de Euskadi, tendrá incidencia directa en las exportaciones y supondrá en el primer año de funcionamiento un crecimiento del PIB anual de un 1,3% y la creación de 9.000 empleos. La traducción en términos económicos de los beneficios de la infraestructura en ahorro de tiempo consumo de combustible, ahorro de emisiones, accidentes y emisiones contaminantes generan un beneficio anual de 400 millones de euros a partir de su puesta en marcha en el 2010. Además, la mejora de la conexión entre Euskadi y el exterior supone reducir costes de viaje e incrementar una movilidad eficientemente ligada a la actividad comercial y económica.



José Guillermo Zubia
Secretario General de Euzko Legebiltzariak.

En un mundo cada vez más global el País Vasco no puede quedar al margen de las redes europeas, salvo que se pretenda volver al aislamiento de otras épocas. El mayor desafío de un proyecto estratégico es el cual nuestro futuro socioeconómico quedará irremediablemente hipotecado a largo plazo. La 'Y' vasca contribuye a la vertebración territorial de Euskadi y permitirá descongestionar nuestras carreteras, hará girar flujos y rapidez en nuestro desarrollo y en el tráfico de mercancías y generará empleo, riqueza y desarrollo para el conjunto de Euskadi. Facilitando al mismo tiempo su conexión en los polos de demanda y consumo que se establecen más allá de nuestras fronteras Euskadi necesita una red ferroviaria de alta velocidad y la medida con urgencia. En estos días que ha habido información y tiempos suficientes para hacer las propuestas y priorizar las alternativas que se han considerado oportuna y ahora lo que toca es contribuir a la materialización de un proyecto tan trascendente como largamente esperado.

Mito 2: Es vital para el desarrollo económico

Página 12

Coste de oportunidad

La eficiencia de las inversiones públicas debe analizarse teniendo en cuenta la escasez de recursos ante una infinitud de demandas sociales, con el objeto de optar por los proyectos con un mayor beneficio para la sociedad

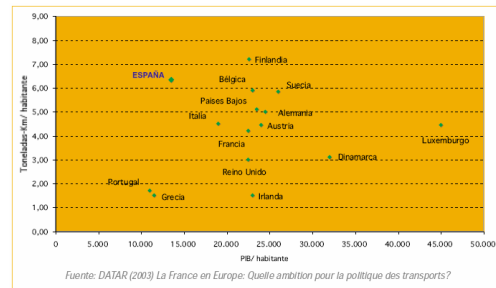
¿Cuál es la relación entre la dotación de nuevas infraestructuras de transporte, el desarrollo económico y el desarrollo regional?

- efectos directos: efecto macroeconómico
- efectos indirectos: externalidades y desarrollo regional

Mito 2: Es vital para el desarrollo económico

Página 13

¿es el transporte motor de la economía?



Mito 2: Es vital para el desarrollo económico

Página 14

Efectos directos

El efecto multiplicador de las inversiones públicas es muy discutido: 1,5 (MFOM); 1,24-1,39 (Aschauer, 1989); 1,05 (Boscá et al, 2004)

“No se deberían llevar a cabo grandes planes generales de dotación de infraestructuras sino que se deberían llevar a cabo análisis coste-beneficio de proyectos concretos. (...) se trata más de mejorar el uso de determinadas redes que de ampliarlas” Boscá et al (2004: 34)

Más que herramienta de evaluación, los ACB se utilizan para justificar decisiones tomadas de antemano (desviación de costes, sobrevaloración de beneficios sociales, ...)

Mito 2: Es vital para el desarrollo económico

Página 15

Rentabilidad social de la alta velocidad

“La decisión de cuánto, cómo o dónde invertir debe estar justificada porque una vez iniciada la infraestructura, la decisión es irreversible y el servicio tendrá que operar sea o no rentable. La inversión que no esté justificada por sus beneficios supondrá una carga futura para la sociedad en su conjunto a través de una mayor presión fiscal o deuda pública”

González-Savignat (2006)
Inversiones en alta velocidad ferroviaria

“La rentabilidad social de un tren de alta velocidad se justifica en la unión de ciudades de gran tamaño (cercas al millón de habitantes) capaces de generar entre 12 y 15 millones pasajeros al año como mínimo”

Vickerman (1997) High Speed Rail in Europe: experiences and issues for future development

Mito 2: Es vital para el desarrollo económico

Página 16

Análisis de rentabilidad de la Y vasca

Estudio informativo del MFOM:

- La evaluación financiera es negativa en todos los escenarios por lo que la explotación comercial deficitaria requerirá financiación pública durante toda su vida útil
- Las evaluaciones económica y social no alcanzan el 6%
- La evaluación social es inferior a la evaluación económica debido al efecto regresivo sobre la renta

La rentabilidad real será aún más baja (Bermejo, 2004):

- Desviación de costes: obra, escasez petróleo y acero
- Costes ambientales: 33 M m3 de tierra y 106 Km de túnel
- Ahorros de tiempo y otros efectos no tenidos en cuenta

Mito 2: Es vital para el desarrollo económico

Página 17

Efectos indirectos

El transporte es un sector especial para la economía puesto que sirve de medio para el resto de actividades

Dado que los medios representan un coste, su minimización aumenta la eficiencia económica

Hipertrofia del sistema actual de transportes: las externalidades superan su contribución al PIB (umbral)

“Romper el crecimiento continuado del transporte podría beneficiar la economía” (SACTRA, 1999)

Corregir las distorsiones actuales del mercado (internalización) contribuiría a reducir la dependencia de transporte de la economía, aumentar la eficiencia en su uso y un mayor bienestar para la sociedad

Mito 2: Es vital para el desarrollo económico

Página 18

Entonces... ¿más infraestructuras?

Destacados economistas lusos criticaron el proyecto de unión de alta velocidad con España de "megalómano" y señalaron que estos proyectos "podrían ser catastróficos para el país porque su mérito no ha sido debidamente demostrado por estudios creíbles"

"Alimentar la movilidad con un transporte más barato y rápido no sólo es una de las mayores fuerzas motrices del proceso actual de dispersión urbana sino que hace que el sistema económico y social sea más dependiente del transporte ya que precisa esfuerzos aún mayores para evitar o reducir los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente"

EEA (2007) Size, structure and distribution of transport subsidies in Europe

Mito 2: Es vital para el desarrollo económico

Página 19

Transporte y desarrollo regional

Las infraestructuras de transporte funcionan en un doble sentido: no sólo permiten el acceso de una región más pobre a los mercados de una región más rica a la vez que facilitan que empresas de la región más rica provean a la más pobre a distancia

Debido a su marcado carácter nodal, las infraestructuras de alta velocidad ferroviaria tienden hacia modelos territoriales polarizados

"Es evidente que las inversiones de transporte no lograrán por sí solas reducir las disparidades de desarrollo" (Comisión Europea (1988) Cohesión y transporte)

Mito 2: Es vital para el desarrollo económico

Página 20

Mito 3: Redundará en el bienestar de todas las personas

Y vasca, el tren sostenible y de calidad

La nueva red ferroviaria vasca representa una apuesta decidida por el transporte público sostenible y de calidad. A partir de 2010, Euskadi contará con una moderna infraestructura que va a facilitar la

movilidad de las personas y las mercancías dentro del territorio vasco y hacia Europa, y que garantizará el desarrollo económico con el máximo respeto al medio ambiente.

Beneficios para toda la sociedad

La creación de la red de alta velocidad tendrá repercusiones positivas para todo el país, más allá de las ventajas directas para las personas y las empresas que utilicen sus servicios de manera directa. El sistema ferroviario eficaz supondrá la eliminación de numerosos vehículos del tráfico, la reducción de las emisiones entre ciudades, la creación del sistema de transporte y la vertebración del territorio en torno a una movilidad sostenible. En términos de calidad de vida supone una mejora evidente, tanto del sistema de movilidad carretera y, por lo tanto, de la vida cotidiana.

La creación de la red de alta velocidad tendrá repercusiones positivas para todo el país, más allá de las ventajas directas para las personas y las empresas que utilicen sus servicios de manera directa. El sistema ferroviario eficaz supondrá la eliminación de numerosos vehículos del tráfico, la reducción de las emisiones entre ciudades, la creación del sistema de transporte y la vertebración del territorio en torno a una movilidad sostenible. En términos de calidad de vida supone una mejora evidente, tanto del sistema de movilidad carretera y, por lo tanto, de la vida cotidiana.

Los trenes que circulen por la Y vasca serán accesibles y asequibles para todas las personas

«Es una infraestructura vital para el desarrollo del país»

«La inmensa mayoría de los vascos quiere la 'Y', es un tren social»

Mito 3: Redundará en el bienestar de todas las personas

Página 21

Un medio de transporte elitista

Estimación de precios por trayecto actualizados a 2003

"Así como los servicios de cercanías y media distancia tienen una intervención del Gobierno desde el momento en que son un servicio público, la alta velocidad es un servicio o una oferta comercial"

Esteban Morlán, secretario de Estado de Infraestructuras

Fuente: Plan Territorial Sectorial de la red ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco

Mito 3: Redundará en el bienestar de todas las personas

Página 22

Sobre necesidades sociales

- Según el CIS (2005) la opinión pública española prioriza las inversiones en educación y sanidad y relega las infraestructuras al último puesto
- Efecto regresivo en la renta: ¿es social subvencionar los desplazamientos de unos pocos?
- No responde a necesidades de movilidad obligada
- Acerca a los grandes núcleos de población y aleja a los pueblos del interior
- Si bien la sociedad en su conjunto soportará los costes del proyecto, unos pocos sectores se ven claramente beneficiados: constructoras, canteras y cementeras

Mito 3: Redundará en el bienestar de todas las personas

Página 23

Mito 4: Es una clara apuesta por la sostenibilidad

Menos contaminación

La 'Y' ahorrará 600 toneladas diarias de emisiones de CO2 y eliminará entre un 60% y 80% de otros contaminantes (monóxido de carbono, dióxido de azufre y otras partículas orgánicas), respecto al mismo transporte que se realiza por carretera.

Entre sus ventajas, el Ejecutivo autonómico destaca que permitirá reducir los niveles medios de ruido respecto al transporte aéreo y por carretera. A su vez, disminuirá apreciablemente el volumen total de viajeros que se desplazan hoy por carretera, con la consiguiente reducción de congestión y contaminación.

Supone, igualmente un importante ahorro energético respecto a otros medios de transporte actuales. Dejarán de consumirse diariamente unos 132.500 litros de combustible, ahora utilizados en la carretera. El Ejecutivo autonómico calcula en más de 22.000 vehículos la reducción de tráfico que conllevará la 'Y' vasca, de los cuales 1.500 serán camiones.

"Y" vasca - La vía a seguir hacia la sostenibilidad. SY

El tren de altas prestaciones es el único modelo de transporte compatible con el desarrollo sostenible y competitivo existente en la actualidad.

La 'Y' vasca, como tren de altas prestaciones, es un sistema de transporte moderno y actual que respeta el medio ambiente y facilita e incrementa el libre movimiento de personas y mercancías dentro de Euskadi y hacia el exterior. Conectará ágilmente nuestro territorio y nos acercará más rápidamente al resto del estado y a Europa.

Su velocidad permite recorrer largas distancias en un tiempo muy inferior al ferrocarril convencional, a la vez que respeta el entorno natural y proporciona niveles de seguridad, tranquilidad y confort muy superiores a los de otros medios de transporte existentes.

En síntesis, la cuantificación global de los ahorros diarios en costes externos ambientales y sociales con el transporte de viajeros por la nueva estructura ferroviaria, arroja las siguientes cifras:

- 27.200 litros de combustible (referido a gasoil)
- 425 Tn de CO2 (más efectos asociados de otros gases de efecto invernadero como el metano y el óxido nítrico)
- Ahorro sustancial en otros contaminantes atmosféricos (no cuantificado) como monóxido de carbono, dióxido de azufre, partículas, compuestos orgánicos volátiles, etc.
- 5.375 coches equivalentes y 1.175 camiones eliminados de las carreteras alternativas
- 6.100 horas en tiempos de viajes

Fecha de la última modificación: 27/11/2006

© 2004 - Eusko Jaurlaritzak - Gobierno Vasco

Mito 4: Es una clara apuesta por la sostenibilidad

Página 24

Impactos ambientales

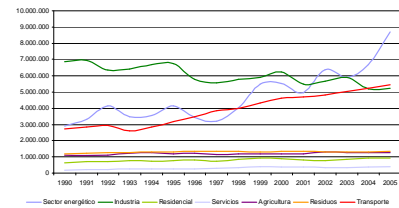
- Un tren que no se adapta al terreno
- Discurre principalmente entre túneles y viaductos
- 15m de plataforma y trincheras y terraplenes hasta 100m
- 33 mill m³ escombros
- Más canteras
- Efecto barrera
- Ruido
- Derrocha energía
- Daña los acuíferos



Mito 4: Es una clara apuesta por la sostenibilidad

Página 25

Kyoto y la Y vasca



Fuente: Inventario de emisiones de GEIs de la CAPV

- Ahorro previsto de 425 tCO₂ al día (0,60 % total y 2,8% transporte)
- 27.000 litros equivalen a 36 tCO₂
- Se van a emitir 1.375.370 tCO₂ en la construcción

Mito 4: Es una clara apuesta por la sostenibilidad

Página 26

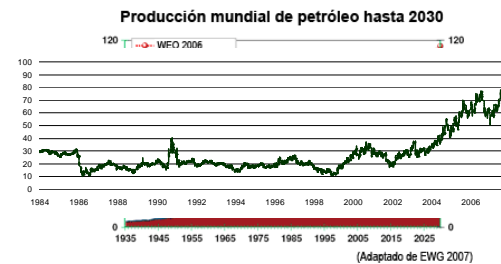
La alta velocidad es insostenible

- Ahorraría menos del 1% de los costes externos del transporte en la CAPV
- No contribuye a la lucha contra el cambio climático
- Estrechamente ligado al modelo energético
- Estudios recientes señalan que cuando se superan los 225 Km/h, el consumo energético de un tren de alta velocidad por pasajero es similar al de un avión o automóvil modernos (Kemp, 2004)
- Radios de curva de 3.100 m y pendientes suaves eliminan cualquier posibilidad de adaptación al territorio

Mito 4: Es una clara apuesta por la sostenibilidad

Página 27

El escenario post-petróleo



La transición a la sostenibilidad es cada vez más urgente

6. Consideraciones finales

Página 28

¿Qué es movilidad sostenible?

*“la movilidad sostenible se entiende como un **proceso** que tiende a **reducir** paulatinamente la degradación ambiental **irreversible** del modelo actual de transporte a la vez que satisface la necesidad social de **accesibilidad**”*

- el medio ambiente es parte medular del proceso de desarrollo
- el sistema de transporte requiere actuaciones permanentes
- requiere un contexto más amplio de desarrollo sostenible
- utilización mayoritaria de recursos renovables
- el transporte es un medio para satisfacer necesidades
- la acción política debe incidir en procurar accesibilidad

6. Consideraciones finales

Página 29

¿Cómo se consigue una movilidad más sostenible?

Garantizar que la demanda social de movilidad no transgrede los límites ambientales requiere un giro en las políticas públicas encaminado a:

- **reducir** la necesidad de movilidad
- **reequilibrar** el reparto modal
- mejorar la **ecoeficiencia** en los desplazamientos
- **transdisciplinariedad** y visión integrada
- **urbanismo** y **ordenación territorial** adecuado
- **concienciación** ciudadana

La creación de **cercanía** se erige como principio rector de la política de movilidad sostenible

6. Consideraciones finales

Página 30

¿Por qué no es sostenible la Y vasca?

No resuelve los problemas del transporte

- Porque no reduce la movilidad sino que la alimenta
- Porque no contribuye a un trasvase modal masivo

Es antieconómico

- Porque hipoteca recursos económicos tanto para el tren convencional como para otros fines sociales
- Porque no existe ningún estudio que justifique la inversión

Es antisocial

- Porque ni es asequible ni es una necesidad social
- Porque margina los pueblos del interior

Es insostenible

- Porque derrocha energía y nos aleja de Kyoto
- Porque sus impactos sobre el territorio son irreversibles

Y vasca, una apuesta equivocada

“Necesitamos pasar del *más* al *mejor*. No necesitamos movernos más sino tener un mejor acceso. No necesitamos ir más rápido sino saber a dónde vamos. No necesitamos un conde sobre raíles sino una red moderna de ferrocarril que atienda las necesidades reales de la mayoría de la población”

Manifiesto Universitario “Y vasca: una apuesta equivocada”

18.05.2007 Rueda de prensa del manifiesto universitario: Y vasca, una apuesta equivocada

EL PAÍS

GENERAL 50 jóvenes ocupan el batzoki de Durango en protesta contra el TAV

LOREA ORTIZDURANGO

Medio centenar de jóvenes del Duranguesado y alrededores ocuparon ayer por la tarde durante algo más de una hora el batzoki de Durango en protesta por el proyecto del Tren de Alta Velocidad (TAV) y tachando de «obstructor» al PNV. Agentes de la Ertzaintza hicieron que interviniera para desalojar a unos 30 personas que habían irrumpido en la sede del partido nacionalista para pedir los sésos y ojeos. Portaban carteles con el lema «Ei! Gaitas, katu da! (Paraliza el TAV. Ya es suficiente)» y consignas contra el proyecto de la Y vasca, así como del PNV.

Diez minutos después, varios pabullos de la Ertzaintza asediaron al lugar para desalojar a los concentrados. Mientras los policías embalsaban sus portales e identificaban a los jóvenes a la salida, una treintena de ellos continuaba en el interior profiriendo gritos contra el nuevo trazado ferroviario. Los agentes procedieron a continuación a sacar fuera a uno a uno a los concentrados: algunos de ellos se resistieron al ser el interior eran inoperables por dentro de jóvenes.

La protesta logró atraer la atención de numeroso público, hasta el punto de que varias decenas se sumaron a los gritos contra el TAV durante la hora que duró la ocupación del batzoki. Hasta allí llegaron dos volaciones antidisturbios de la Ertzaintza, aunque no fue necesaria su intervención, ya que los manifestantes decidieron abandonar la zona de forma voluntaria.

La junta municipal del PNV de Durango ha denunciado el ataque a su sede y mostrado, a través de un comunicado, su rechazo a «hacer adarben violenta, ya que lo único que aporta es tensión y ocupación entre la ciudadanía».

Por su parte, 120 profesores e investigadores de los tres campus de la UPV han elaborado un manifiesto en el que denuncian que la Y es una apuesta «equivocada» cuyos consecuencias sobre el territorio y el bienestar de las generaciones actuales y futuras serán negativas e irreversibles. Además, acusan a las instituciones de «no tener en cuenta la información en torno al proyecto».



11.06.2007 Respuesta de la PTP al manifiesto

Una ONG catalana elogia el proyecto de 'Y vasca' ferroviaria

La Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP), una ONG que se declara de carácter “ambiental y social”, considera que el proyecto de la Y vasca ferroviaria es “el único proyecto de alta velocidad en España” que ha sido concebido “con la cabeza en vez de con los pies”. Esta organización, presidida por Ricard Riol, hace una defensa en términos muy elogiosos del TAV que unirá las tres capitales vascas: “La nueva Y vasca es un modelo a seguir para la alta velocidad”, sostiene la PTP en un comunicado.

RICARD RIOL, PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN CATALANA PARA LA PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO (PTP)

“La 'Y' vasca es un modelo a seguir para la alta velocidad española porque es eficiente, competitivo y sostenible”

Tiene familia en Euskadi, conoce al dedillo la realidad de su sistema de transportes y también lo que supone viajar en EuskoTren entre Donostia y Bilbao. El presidente de esta ONG catalana defiende que la “Y vasca es el único sistema concebido “con la cabeza en vez de con los pies”

**muchas gracias
por su atención!**

david.hoyos@ehu.es