

A
AL DÍA

IMPULSO A LAS OBRAS DEL TAV



:: FERNANDO SEGURA

SAN SEBASTIÁN. Las obras del tren de alta velocidad en Gipuzkoa van tomando cuerpo, aunque el tajo todavía no se deja ver. Las enormes máquinas horadan el monte en lugares casi inaccesibles, de manera que la construcción de lo que algunos han llamado el proyecto del siglo avanza en el anonimato. Pero lo cierto es que no solo avanzan, sino que este año el ritmo se acelerará hasta alcanzar a Álava y Vizcaya, territorios que nos han tomado la delantera.

Cabe recordar que el recorrido entre Bergara e Irun está siendo ejecutado por el Gobierno Vasco: 20 tramos, 76 kilómetros y una inversión de 1.682 millones de euros. Los ramales alavés, vizcaíno y un pequeño tramo del guipuzcoano (has-

ta Bergara) corresponden al Ministerio de Fomento (Adif).

Los técnicos de Euskal Trenbide Sarea (ETS) responsables de la 'Y' en Gipuzkoa están dispuestos a quitar la espina y a acelerar hasta situar el grado de ejecución en paralelo a los territorios vecinos. En cierta forma, se muestran exultantes y no les duelen prendas a la hora de

cuestionar el trabajo desarrollado por el Ejecutivo saliente. «El anterior equipo firmó el convenio de la 'Y' a mediados de 2006 y hasta mediados de 2009, cuando perdieron las elecciones, sólo fueron capaces de poner un tramo en obras. Necesitaron tres años para un tramo».

Estos mismos técnicos, a los que no se cita por sus

Un operario sobre la boca del túnel de Ordizia mira la ladera donde se abrirá el siguiente tubo. :: FRAILE

El trazado en Gipuzkoa aún no se ve, pero avanza. Este año el 65% del ramal estará en marcha o adjudicado, recuperando el retraso respecto a Vizcaya y Álava





Boca del túnel de Ordizia-Itsasondo, con la enorme tubería que depura el aire del interior, donde se han perforado 1.600 metros. :: FRAILE

➤ nombres por expreso deseo suyo, señalan que las tornas han cambiado. «Hemos puesto en marcha cuatro sectores más y un quinto está a punto de ser adjudicado. A día de hoy en Gipuzkoa hay cinco tramos en obras y un sexto se iniciará en breve» (ver gráfico).

A lo largo de 2010, se licitarán otros seis o siete. «A finales de año tendremos doce o trece sectores en ejecución. El 65% del ramal guipuzcoano estará adjudicado o en obras. En un año de gestión pasaremos de tener el 3,5% en marcha a que las excavadoras trabajen en el 65%».

Desde ETS se afirma que en un año «recuperaremos el desfase respecto a Álava y Vizcaya. Adif también tiene problemas, como en el nudo entre Elorrio, Bergara y Atxondo. En un año estaremos a la par».

Pese a este optimismo, los nuevos responsables de la consejería

en un ejercicio de realismo afirman al poco de llegar al cargo que la 'Y' no será una realidad antes de 2016. Los técnicos de ETS confirman este plazo. «Cualquier estimación por debajo de 2016 no tiene validez. Cada sector requiere un plazo de tres o cuatro años para culminarse. En una fase posterior, Adif instala vías, catenarias... Si somos capaces de poner en marcha todos los tramos en 2011, está claro que 2016 es una fecha razonable».

Desde ETS se señala que los plazos se podrían acortar si el proyecto no se encontrara con la oposición de algunos ayuntamientos guipuzcoanos. «Los hay que tienen concejalías anti TAV. Esta es la realidad con la que tenemos que bregar».

En el caso de las estaciones, responsabilidad de Fomento, la fecha de 2016 puede ser una utopía. La integración de la 'Y' en Bilbao sólo

existe en maqueta, en Vitoria se soterrará, pero no hay ni maqueta, y en Irun el proyecto está en fase de estudio informativo.

En el caso de la estación internacional de Astigarraga-Donostia y la de Ezkio-Itxaso, será el Gobierno Vasco el encargado de gestionar y ejecutar el proyecto, en lugar del Ministerio. También se encuentran en pañales.

25.000 euros cada metro

El ramal guipuzcoano de la 'Y' ferroviaria supone un reto de ingeniería de primer orden. «Dentro de las obras de la alta velocidad en España, las de Gipuzkoa son de las más complicadas, sin ninguna duda. No presenta elementos singulares, pero en su conjunto impresiona. Además, apabulla su coste, también entre los más caros. Cada metro construido en Gipuzkoa cuesta

25.000 euros de media».

El altísimo presupuesto se corresponde a un trazado con un 80% del recorrido a través de túneles y viaductos, frente al 60% en Vizcaya y al 50% en Álava.

En trazados de carreteras existen autopistas con un número semejante de viaductos y túneles, como la de Lugo a La Coruña (A-6), en Piedrafita del Bierzo. Sin embargo, los técnicos de ETS explican que este tipo de infraestructuras resulta más complicado ejecutarlas en tendidos ferroviarios. «El trazado para los trenes tiene que ser muy plano, se requiere una pendiente veinte veces menor que la que necesita un coche, hecho que complica la ejecución».

Los ingenieros de ETS señalan que la infraestructura no tiene elementos singulares, pero lo cierto es que algunas de las instalaciones

batirán récords, al menos en Gipuzkoa, donde en los últimos años la construcción de nuevas autopistas nos ha tenido acostumbrados a que se levanten impresionantes viaductos o se perforen larguísimo túneles. Pues bien, el TAV los destronará en breve.

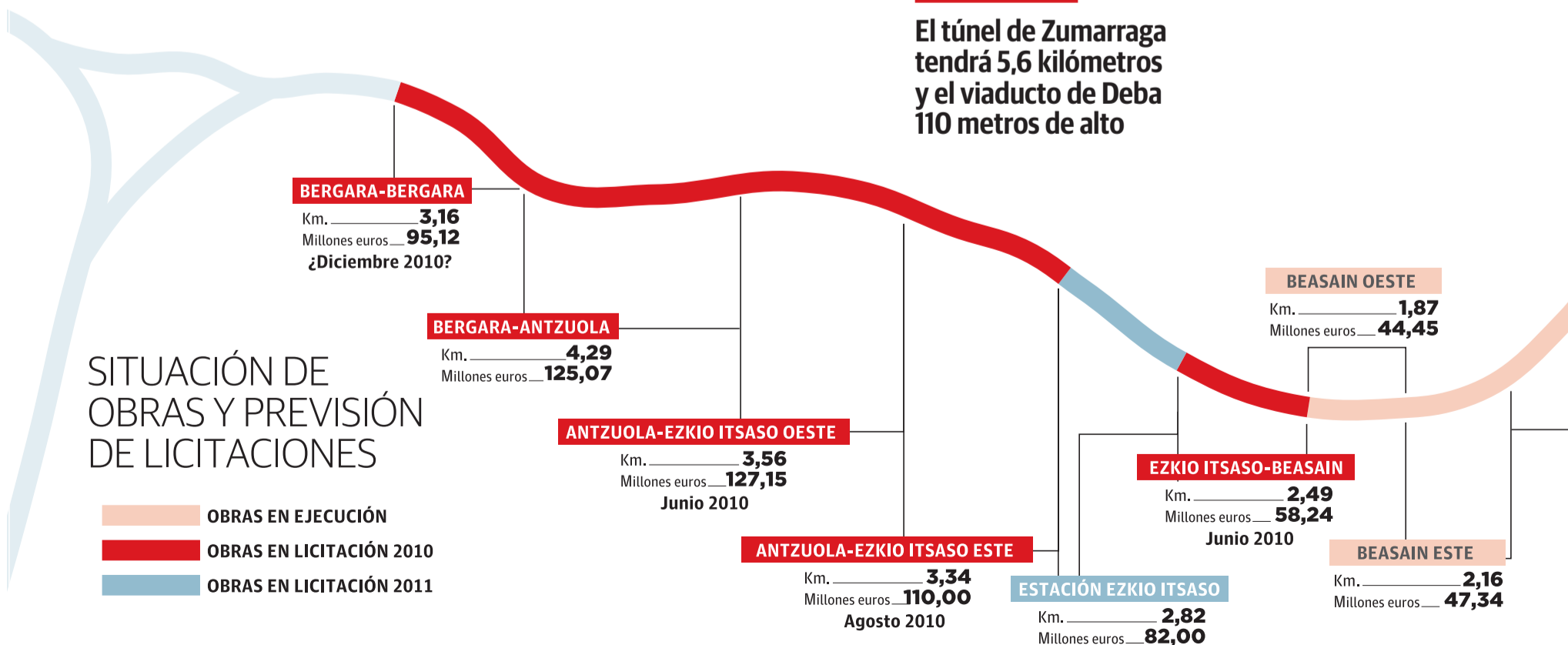
El viaducto más significativo de la 'Y' en Gipuzkoa se situará en el tramo Bergara-Bergara, sobre el Deba. Con sus 900 metros de largo y 110 de altura, pasará por encima del río y de la AP-1.

También asombran los túneles de la nueva red ferroviaria. Hasta ahora, el récord de longitud en Gipuzkoa lo ostenta el de Izuskizta (3.407 metros), en la autopista Eibar-Vitoria. Pues bien, el TAV tendrá dos que lo superarán, el de Kortatxo-Sakon, en el tramo Bergara-Antzuola, con 3.714 metros y el de Zumarraga, con 5.660 metros.

Este último será el más largo de la 'Y' en Euskadi, situándose por delante del de Albertia, en el tramo Legutiano-Eskoriatza (4.800 metros). Los técnicos de ETS subrayan la dificultad que lleva intrínseca la construcción de túneles. «En el caso de la 'Y', el problema no radica en su largura. En España habrá una docena en ejecución de estas dimensiones. La dificultad de un túnel es que sabes cómo entras, pero no cómo sales. Se realizan estudios previos, pero puedes encontrar emanaciones de agua, formaciones rocosas difíciles... Si el material es malo, gastas más tiempo y dinero en encontrar y aplicar las soluciones técnicas para sostenerlos que en excavarlo».

En el caso de los viaductos, el de Deba, pese a sus impresionantes dimensiones, no será el mayor. Será superado por el situado en el tramo Aramaio-Arrasate (1.500 metros).

Gipuzkoa también ostenta el récord de disponer del tramo más caro de toda la 'Y' vasca. El recorrido en-



tre Antzuola y Ezkio (que incluye el túnel doble de Zumarraga) tiene un presupuesto de 237 millones.

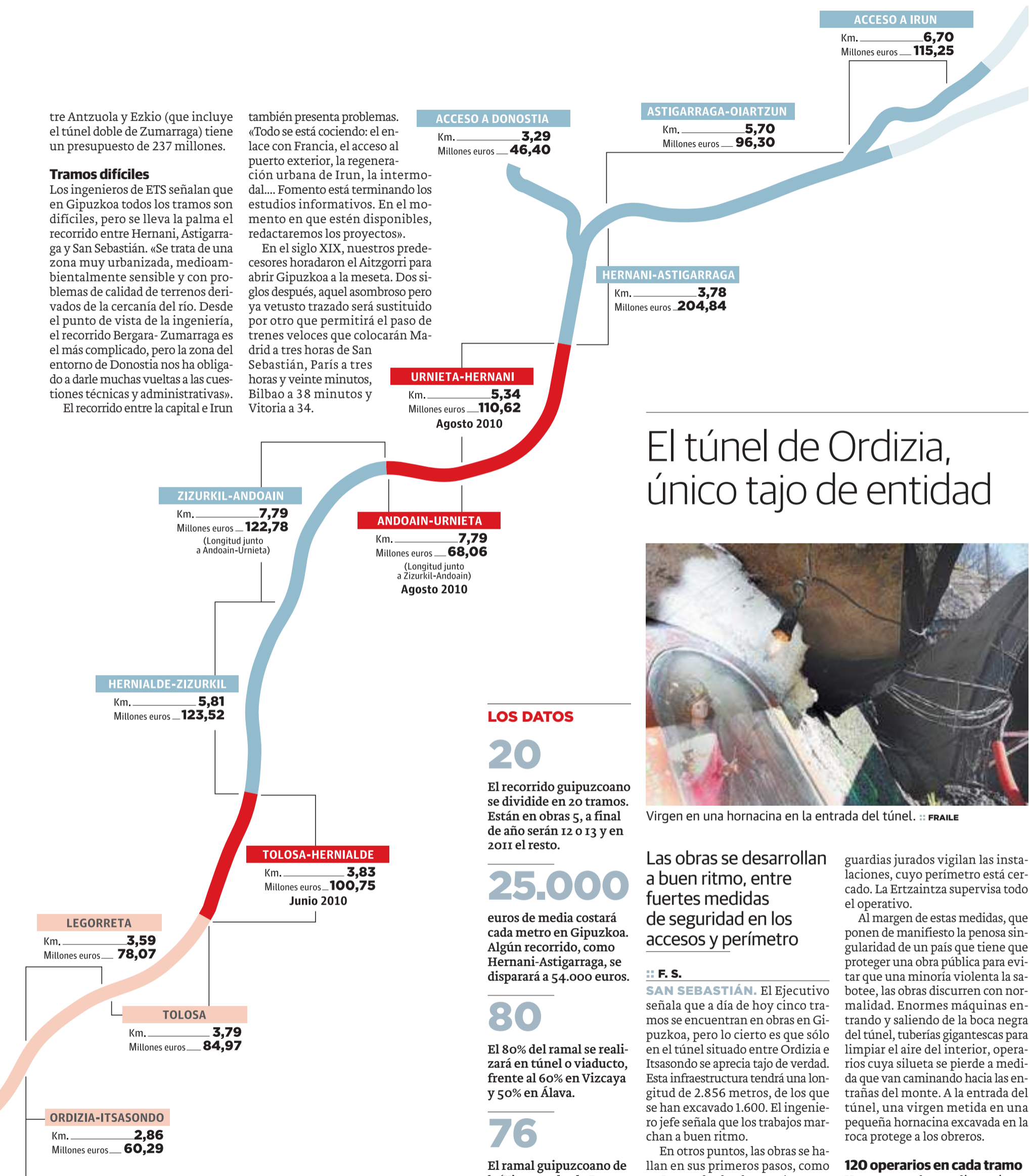
Tramos difíciles

Los ingenieros de ETS señalan que en Gipuzkoa todos los tramos son difíciles, pero se lleva la palma el recorrido entre Hernani, Astigarraga y San Sebastián. «Se trata de una zona muy urbanizada, medioambientalmente sensible y con problemas de calidad de terrenos derivados de la cercanía del río. Desde el punto de vista de la ingeniería, el recorrido Bergara-Zumarraga es el más complicado, pero la zona del entorno de Donostia nos ha obligado a darle muchas vueltas a las cuestiones técnicas y administrativas».

El recorrido entre la capital e Irun

también presenta problemas. «Todo se está cocinando: el enlace con Francia, el acceso al puerto exterior, la regeneración urbana de Irun, la intermodal... Fomento está terminando los estudios informativos. En el momento en que estén disponibles, redactaremos los proyectos».

En el siglo XIX, nuestros predecesores horadaron el Aitzgorri para abrir Gipuzkoa a la meseta. Dos siglos después, aquel asombroso pero ya vetusto trazado será sustituido por otro que permitirá el paso de trenes veloces que colocarán Madrid a tres horas de San Sebastián, París a tres horas y veinte minutos, Bilbao a 38 minutos y Vitoria a 34.



El túnel de Ordizia, único tajo de entidad



Virgen en una hornacina en la entrada del túnel. :: FRAILE

LOS DATOS

20

El recorrido guipuzcoano se divide en 20 tramos. Están en obras 5, a final de año serán 12 o 13 y en 2011 el resto.

25.000

euros de media costará cada metro en Gipuzkoa. Algún recorrido, como Hernani-Astigarraga, se disparará a 54.000 euros.

80

El 80% del ramal se realizará en túnel o viaducto, frente al 60% en Vizcaya y 50% en Álava.

76

El ramal guipuzcoano de la 'Y' vasca, desde Bergara a Irun, tendrá 76 kilómetros.

Las obras se desarrollan a buen ritmo, entre fuertes medidas de seguridad en los accesos y perímetro

:: F. S.

SAN SEBASTIÁN. El Ejecutivo señala que a día de hoy cinco tramos se encuentran en obras en Gipuzkoa, pero lo cierto es que sólo en el túnel situado entre Ordizia e Itsasondo se aprecia tajo de verdad. Esta infraestructura tendrá una longitud de 2.856 metros, de los que se han excavado 1.600. El ingeniero jefe señala que los trabajos marchan a buen ritmo.

En otros puntos, las obras se hallan en sus primeros pasos, como en Itsasondo, donde se está comenzando a ejecutar el tramo entre Tolosa y Legorreta.

La obra está rodeada de máximas medidas de seguridad. El único camino rodado de acceso se encuentra cerrado por una valla y custodiado por guardias jurados. La entrada sólo está permitida para el personal debidamente identificado. Una vez dentro del recinto, más

guardias jurados vigilan las instalaciones, cuyo perímetro está cercado. La Ertzaintza supervisa todo el operativo.

Al margen de estas medidas, que ponen de manifiesto la penosa singularidad de un país que tiene que proteger una obra pública para evitar que una minoría violenta la sabotee, las obras discurren con normalidad. Enormes máquinas entrando y saliendo de la boca negra del túnel, tuberías gigantescas para limpiar el aire del interior, operarios cuya silueta se pierde a medida que van caminando hacia las entrañas del monte. A la entrada del túnel, una virgen metida en una pequeña hornacina excavada en la roca protege a los obreros.

120 operarios en cada tramo

Un proyecto de esta dimensiones conlleva un micromundo singular. ETS estima que en cada tramo, cuando se encuentren a pleno rendimiento, trabajarán unas 120 personas a pie de obra.

A estos operarios habrá que añadir otros 100 técnicos de Euskal Trenbide Sarea y un centenar más encargados de la elaboración de los estudios informativos.