Infraestructuras y construcción

EL CORREO
27 noviembre 2023



P.2-4

Bizkaia y Álava se renuevan

Hacemos un recorrido por los principales proyectos que se acometerán en los próximos meses

P.10-11

El futuro sostenible de Euskadi toma forma con proyectos renovables

Los complejos eólicos encabezan la apuesta por la energía verde

P.16-17

A golpe de pedal

Los bidegorris son una estupenda forma de descubrir diferentes puntos de Bizkaia y Álava de manera sostenible

Una renovación total del paisaje vasco

Diferentes infraestructuras que verán la luz los próximos meses supondrán un cambio total para algunos puntos de Bizkaia y Álava

All Iron Zubia

El puente móvil entre Barakaldo y Erandio será un icono de las grandes transformaciones de Bizkaia y un homenaje a una parte esencial de la historia industrial del territorio. Su nombre, All Iron Zubia, se ha tomado en recuerdo de las grandes industrias transformadoras del hierro que se instalaron en la segunda mitad del siglo XIX en el entorno de la desembocadura del río Galindo.

All Iron hace alusión a la célebre expresión inglesa que celebraba la aparición de nuevas vetas del preciado metal en los montes encartados. La expresión tiene hoy evidentes connotaciones deportivo-culturales por su vinculación a los triunfos del Athletic Club por lo que el diputado general estuvo acompañado durante el anuncio de la infraestructura por José Ángel Iribar.

Este puente simboliza también la unión entre aquella gran industria y la nueva realidad de proyectos como EIC y la torre Bizkaia. Además, permite una movilidad más sostenible y más saludable uniendo toda la red de bidegorris de la Margen Izquierda con el futuro bulevar de la ría y toda la red de la Margen Derecha y Bilbao. Kilómetros y kilómetros para moverse en bicicleta y andando.

La estructura metálica del puente móvil se apoyará sobre 12 pilas ancladas al lecho de roca y distribuidas en dos tramos fijos y dos tramos móviles. Los vanos tendrán una luz (distancia entre pilas) de 27 metros, excepto en el vano central, que acota el canal de navegación y tendrá una luz de 60,20 metros, y sus dos vanos contiguos, con una luz de 20 metros.



Los dos tramos móviles se abrirán girando en el sentido de las agujas del reloj, de modo que en el tramo más cercano a Barakaldo el vano central quedará orientado aguas arriba, y en el de Erandio, aguas abajo.

El canal navegable bajo el puente tendrá una anchura de 50 metros y la inmensa mayoría de barcos que navegan por la ría pasarán con el puente cerrado, ya que el diseño presenta un gálibo libre bajo tablero de 6,5 metros en pleamar.

Túnel bajo la ría



Sin duda es uno de los proyectos estrella de la movilidad vizcaína. El túnel subfluvial conectará las rotondas de Artaza y Ballonti abordando dos retos críticos de la red viaria metropolitana: la falta de alternativas al puente de Rontegi y la alta densidad de tráfico en puntos críticos de la red. Se espera que los trabajos de construcción comiencen el próximo verano y la duración de los mismos será de 4 años.

La inversión de la obra es de 450 millones de euros y 25 de los cuales ya están presupuestados para el próximo año. Además, el Consejo de Administración del Banco Europeo de Inversiones (BEI) ha autorizado esta misma semana una cofinanciación de hasta 200 millones de euros, respaldando la viabilidad y la solidez del proyecto. Hace unos días, Imanol Pradales, diputado de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia, explicó que a la hora de redactar el proyecto definitivo se han tenido en cuenta el 75% de las alegaciones recibidas, incluyendo un programa de vigilancia ambiental y la revisión del estado de las viviendas afectadas antes de iniciar las obras.

Cubrimiento de La Avanzada

Este proyecto, cuyas obras comenzaron antes del verano y se prolongarán durante 40 meses, ofrece una solución integral a los tres grandes problemas que presenta la infraestructura: se cubre la actual brecha que separa el municipio generando un nuevo espacio de ocio y disfrute peatonal, se van a minimizar los ruidos para quienes viven junto a la infraestructura, y se mejorará la seguridad, iluminación y ventilación en los túneles.

Con un presupuesto inicial de 65 millones de euros, el resultado será un nuevo núcleo urbano para Leioa con 4.500 metros cuadrados de superficie para uso peatonal y zonas verdes. Y sobre la actual trinchera por la que transitan miles de vehículos a cielo abierto, Leioa disfrutará de un nuevo bulevar de 620 metros.



EDA

Edariak eta Ardoa (EDA) Drinks & Wine Campus se erige como un proyecto único con visión y proyección internacional que pretende reforzar la competitividad del sector del vino y las bebidas a través de la formación, la investigación, la innovación y el apoyo al emprendimiento. Se trata de un centro impulsado por el Gobierno vasco y la Diputación Foral de Álava y desarrollado por Basque Culinary Center que se pondrá en marcha en Álava en 2025. EDA Drinks & Wine Campus contará con dos sedes, una en Vitoria-Gasteiz y otra en Rioja Alavesa, aunque aún no se ha especificado el punto exacto.

El objetivo del EDA Drinks & Wine Campus será contribuir a la transformación del sector de las bebidas convirtiéndose en referente internacional de innovación y aportando un componente diferencial a empresas y entidades en el diseño de negocios, productos y servicios bajo principios de calidad, sostenibilidad y salud, con un enfoque local y global, y generando desarrollo económico y social.

El plan formativo de EDA Drinks & Wine Campus confluye con la visión 360º de la gastronomía, la formación interdisciplinar. Dentro de este escenario de aprendizaje, los estudiantes adquirirán conocimientos en torno a las diversas materias de manera transversal mediante un modelo educativo innovador y práctico.

El centro de excelencia del vino tiene destinados 6 millones de euros en tres años y prevé recibir al alumnado de su primera promoción para el curso 2026-2027.

Atlantic Data Infrastructure

El lehendakari, Iñigo Urkullu, participó a primeros de noviembre en la colocación de la primera piedra del Atlantic Data Infrastructure (ADI), un gran centro de datos de primer nivel orientado a dar servicio tanto al sector privado como público promovido por Euskaltel, el Grupo Teknei, Dominion y el Gobierno vasco. Este centro, cuya primera instalación se ubica en el Parque Científico y Tecnológico de Ezkerraldea–Meatzaldea, en la localidad vizcaína de Abanto y Zierbena, comenzará a funcionar a principios de 2025 y posteriormente se ampliará a una segunda y a una posible tercera instalación en otros puntos de Euskadi. Esta primera infraestructura contempla unas instalaciones de 2MW.

El ADI requerirá una inversión inicial de 25 millones de euros que se espera lleguen hasta los 100 millones y su sociedad gestora está participada a partes iguales de un 21,25% por Euskaltel, Dominion, Teknei y por Sistemas y Tratamientos Automáticos –estas dos últimas forman parte del Grupo Teknei-, mientras que el Gobierno vasco participa con un 15%, si bien la entidad nace con la voluntad de acoger a nuevos socios en el futuro.

La creación de esta nueva infraestructura tecnológica de proceso de datos de última generación posibilitará la proliferación de un ecosistema de empresas digitales, con el consiguiente «impacto económico y social en la zona, con la generación de 30 puestos de trabajo directos en el primer data center y muchos más indirectos», afirmó Roberto Tobillas, presidente de la sociedad ADI.



BAMC

El Centro de Fabricación Avanzada de Vitoria-Gasteiz, recientemente denominado Basque Automotive Manufacture Center, echará a andar en 2024 y constituye una de las grandes apuestas de la Diputación Foral de Álava en lo que a inversiones se refiere, con 5 millones de presupuesto por parte de la institución alavesa que se unen a los 32 millones que se destinarán desde Gobierno vasco.

El proyecto, con el que Álava pretende abordar la electrificación de la movilidad, la digitalización de todos los procesos de la cadena de valor y la descarbonización de la actividad productiva del territorio, entre otros objetivos, se ubicará en Vitoria, en un edificio de nueva planta que pronto empezará a construirse para dar cabida al proyecto. «El año que viene comenzaremos a verlo», adelantó el diputado general, Ramiro González. La iniciativa impulsada por la Diputación de la mano del sector de la automoción, fundamentalmente la factoría de Mercedes, supondrá según González, «un salto cualitativo y cuantitativo» para el conjunto de Euskadi en materia de innovación.





Proyecto de accesos al parque tecnológico de Ezkerraldea-Meatzaldea. Abanto-Zierbena



La propuesta ‘LotURA’ de IDOM creará la nueva Punta Zorroza

‘LotURA’, de la ingeniería bilbaína IDOM, es la más idónea de todas las propuestas presentadas a concurso para la ordenación del Ámbito de Punta Zorrotza por su adecuación, calidad urbanística y de sus espacios libres, así como por su viabilidad técnica y económica. Así lo ha considerado el jurado del concurso convocado por el Ayuntamiento de Bilbao de entre las 7 ideas recibidas.

Según el proyecto seleccionado, se soterrarán las vías del tren, se recuperará todo el patrimonio industrial de la zona, se creará un núcleo empresarial de actividades económicas relacionadas con la cinematografía, se recuperarán las riberas de Cadagua y de la ría, se crearán nuevos parques, una escuela y una guardería, además de un alojamiento dotacional y un equipamiento deportivo de más de 7.000 metros cuadrados concebido como un edificio-paisaje, con una cubierta por la que se pueda caminar y unas 2.000 viviendas que contribuirán a rentabilizar la costosa operación urbanística.

La zona quedará conectada al resto de la ciudad por cuatro puentes. El de hierro de Don Pablo Alzola, protegido y en desuso, sería reutilizado como conexión peatonal hacia el barrio baracaldés de Burceña, hacia donde partiría también otra conexión para vehículos, peatones y transporte público. Además, se instalarán otros dos puentes hacia Zorrozaurre, por donde circulará el tranvía, y Elorrieta, zonas que también se transformarán por completo y en las que habrá una importante actividad económica y nuevas viviendas.

Además, se promueve el aprovechamiento del espacio público en la ribera de la ría del Nervión y el Cadagua y reservan 58.126 metros cuadrados para zonas verdes. También se regenerará el dique y se crearán huertos urbanos, además de bancadas de conexión con la ría que favorecerían el desarrollo de eventos al aire libre.

En la Punta se ubicaría el hub audiovisual, cultural y otros usos terciarios (41.494 metros cuadrados). En este entorno se desarrollarían las actividades audiovisuales, pero también habría espacios para centros culturales y artísticos. Uno de los edificios protegidos, el ‘chalet’, se rehabilitaría para destinarse a usos educativos vinculados a temáticas audiovisuales.

Mención especial merecen los aspectos de sostenibilidad y cambio climático. En la propuesta ganadora se proponen tejados activos (se usarán como terrazas ajardinadas, miradores y como generadores de energía con paneles fotovoltaicos), se harán parques inundables (a través de tanques de tormentas), se proponen materiales renovables y de bajo impacto ambiental para el desarrollo de las edificaciones; y, en total, el 47% del ámbito se destinaría a espacios libres y zonas verdes, que mejoren la absorción de la radiación y disminuyan el efecto isla de calor (anillo verde, ejes permeables, parques urbanos…).




Bizkaia
Konektatzen
Conectando
Bizkaia
Bizkaia
denontzat

El Plan de Vialidad invernal se activará si la cota de nieve alcanza los 700 metros



La temporada invernal de 2022-2023 fue la más calmada de los últimos años, pese a algunas nevadas puntuales.

Consejos prácticos

» En condiciones meteorológicas adversas es necesario moderar la velocidad y aumentar la distancia con respecto a los vehículos que circulan delante, dado que se necesita más espacio para frenar cuando el pavimento está mojado.

» Es fundamental que los neumáticos estén en buenas condiciones. Se recomienda el uso de neumáticos de invierno, diseñados para proveer una mejor conducción en condiciones de agua, escarcha, hielo o nieve. Si no se cuenta con ellos, en caso de haber nieve en el pavimento, es necesario llevar cadenas y saber colocarlas para poder circular.

» Los días de mucho frío hay que tener especial atención al hielo. Es indispensable disminuir la velocidad y aumentar la prudencia.

» Las escobillas de los limpiaparabrisas son otros de los elementos a cuidar; conviene mantenerlas en condiciones óptimas para tener una buena visión de la carretera cuando llueva o nieve.

» Es crucial evitar los frenazos bruscos o circular a gran velocidad. La frenada ha de ser suave y gradual, para que las ruedas no se bloqueen y no se pierda el control del vehículo. En tal caso, se debe soltar el pedal de freno e intentar recuperar la tracción alternando el freno de motor con el pedal de freno.

» A la hora de arrancar en nieve es importante hacerlo despacio. Si las ruedas patinan, es conveniente subir a una velocidad superior para reducir la fuerza que se aplica a las ruedas.

Este invierno se contabilizan 206 máquinas quitanieves, 7 grúas, 130 vehículos para apoyo en tareas de coordinación y vigilancia y patrullas de las Unidades Territoriales de la Ertzaintza

» Redacción SRB

El Plan de Vialidad Invernal 2023-2024, que coordina el Gobierno vasco, recoge la posibilidad de activar hasta un total de 206 máquinas quitanieves de las diputaciones forales y autopistas, una más que el año anterior; 7 grúas pesadas, situadas en puntos estratégicos, para la retirada de vehículos de gran tonelaje y otros 130 vehículos que servirán de apoyo para las tareas de coordinación y vigilancia, a las que se sumarán las patrullas de las unidades territoriales de tráfico de la Ertzaintza, cuyo número se verá reforzado y podrá ser complementado por los recursos de las comisarías. Para este invierno 2023-2024 el Plan contempla disponer de 27.600 toneladas de sal y 760.000 litros de salmuera.

Se trata de un plan de coordinación entre las diferentes instituciones y concesionarias de autopistas, que movilizan recursos en función de las previsiones meteorológicas y del impacto que se produzca en las carreteras de Euskadi. Según la directora de Tráfico del Gobierno vasco, Estíbaliz Olabarri, «el PVI se activará en fase de seguimiento e información cuando la cota de nieve alcance los 1.000 metros de altitud y en fase operativa cuando la cota llegue a los 700 metros y el volumen de precipitación así lo aconseje. Lo importante es analizar el impacto del episodio sobre el tráfico y, en consecuencia, tomar las medidas más adecuadas para garantizar la seguridad vial en condiciones meteorológicas adversas».

Menos activaciones

El cambio climático y la subida de temperaturas en los meses de invierno también se percibe en el número de activaciones del plan de vialidad invernal. En el periodo 2022-2023 se registró la cifra más baja de los últimos años. La fase de seguimiento e información se activó en cuatro ocasiones, dos menos que en el ejercicio 2021-2022.

La fase operativa, por su parte, se activó dos veces en el periodo 2022-2023, una menos que en el ejercicio 2021-22. Cabe destacar que en el periodo 2017-2018 se registraron 17 activaciones en total y que, en 10 de ellas, hubo que activar la fase operativa.

En conclusión, la temporada invernal 2022-2023 ha sido la más calmada de los últimos inviernos, desde el punto de vista de la afección al tráfico por la presencia de nieve o hielo en la red viaria vasca. Como dato ilustrativo cabe subrayar que en la campaña 2017/18 el Órgano de Coordinación del PVI tuvo que reunirse hasta en 5 ocasiones en Mesa de Crisis, mientras que en la campaña 2022/23 el Órgano de Coordinación se ha reunido en 2 ocasiones.

Comienzan las obras de ampliación y mejora de la seguridad en el cruce de Ubide

» Redacción SRB

Las obras de ampliación, reordenación y mejora de la intersección sur de accesos a Ubide han dado comienzo y se prolongarán durante los próximos 7 meses para incrementar la seguridad y fluidez de la carretera N-240. La actuación es fruto de un convenio entre las diputaciones de Bizkaia y Álava y conlleva una inversión conjunta de 1.095.280 euros.

El diputado foral de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias de Álava, Jon Nogales, y el diputado foral de Infraestructuras y Desarrollo Territorial de Bizkaia, Imanol Pradales, subrayaron que su ejecución constituye un ejercicio de coordinación y colaboración institucional dirigido a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía.



La intersección sur de Ubide se ubica geográficamente justo en el límite provincial de los dos Territorios Históricos. Esta intervención va a permitir mejorar la seguridad vial de las miles de personas conductoras que utilizan diariamente esta carretera que conecta Vitoria-Gasteiz y Bilbao, y da continuidad a las actuaciones impulsadas para modernizar esta importante vía de comunicación.

El cruce actual presenta unas dimensiones reducidas, lo que condiciona la seguridad vial del acceso, y la intervención procederá a su ampliación y remodelación con el fin de habilitar carriles de deceleración y aceleración para realizar los giros, facilitar así la entrada y salida de vehículos de la localidad y reforzar la seguridad de este punto de la carretera N-240.

El proyecto también fortalecerá la conexión entre los municipios de Bizkaia y Álava, mejorando el tejido social y económico de la región.

El Consejo de Ministros cede al Gobierno vasco el acceso del TAV a Bilbao, pero no llegará antes de 2033

La nueva estación es un proyecto diferente y se desconoce para cuándo podrá estar lista, por lo que los accesos serán por Basauri cuando se acabe el 'supertúnel'

» Redacción SRB

El Consejo de Ministros autorizó hace unos días la cesión al Gobierno vasco de las labores para diseñar y ejecutar el nuevo acceso ferroviario a Bilbao, lo que puede suponer un avance significativo en los plazos de ejecución de las obras. El 'supertúnel' que unirá Basauri y la futura estación soterrada de Abando tendrá una longitud de algo más de 6 kilómetros y requerirá una inversión de 280 millones. Si se cumplen las previsiones, los trabajos burocráticos podrían arrancar durante el primer trimestre de 2024, pero para las obras aún habrá que esperar.

Moncloa desbloqueó así un compromiso que asumió hace dos años. El Gobierno central accedió a dejar en manos de Lakua las obras de los accesos del TAV a Bilbao durante un encuentro que mantuvo la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, con su homólogo vasco, el también socialista Iñaki Arriola, en Vitoria. Era una reclamación de la Administración vasca, ya que considera que en sus manos las obras quedan blindadas de los vaivenes políticos y económicos, y que los proyectos pueden acelerarse. Eso sí, realicen las obras unos u otros el 'supertúnel' en ningún caso estará listo para 2027, horizonte en el que estiman las instituciones podría inaugurarse la alta velocidad... con un apeadero provisional a las afueras de Basauri.



El soterramiento de la estación de Abando supondrá liberar 70.000 metros cuadrados de playa de vías.

De hecho, el consejero de Transportes, Iñaki Arriola, avanzó el pasado martes algunas de las fechas clave para la 'Y' vasca tras la aprobación en el Consejo de Gobierno del convenio con Adif Alta Velocidad que permite a Lakua tomar el control del proyecto del túnel. La previsión es que Euskal Trenbide Sarea (ETS), la sociedad pública que ejecuta las infraestructuras ferroviarias en el territorio, licite en los primeros meses de 2024 la redacción de los proyectos constructivos. La empresa adjudicataria dispondrá de «24 meses» para elaborar el documento. Los trabajos, de acuerdo al «calendario» que marca el convenio, se iniciarían «a mediados o finales de 2026». Adif, por su parte, se compromete a redactar el proyecto de la superestructura -vías, electrificación, instalaciones de seguridad...- entre 2029 y 2030 y a completar las obras entre 2031 y 2033, o sea 6 años más que el horizonte inicial de 2027.

Por otro lado, también se ha elevado el coste. De los 220,3 millones calculados el año pasado la ejecución de la obra civil del 'supertúnel' se eleva a 226,5. Son 5,2 millones más porque, según explican fuentes conocedoras del proyecto, el Departamento vasco de Transportes, además de los trabajos, también adelantará el dinero necesario para redactar el proyecto constructivo. A la citada cantidad hay que añadir otros 53,6 millones que aportará posteriormente el ministerio para instalar la superestructura cuando el acceso esté preparado. Vías, catenaria, medidas de seguridad… En total 280 millones para acercar la alta velocidad al corazón de Bilbao, pero no antes de 2033, o incluso más tarde. El proyecto del recorrido subterráneo y el de la estación son «proyectos diferentes» que van a una marcha distinta.

Abando, el gran proyecto

El titular de Transportes reconoció que el soterramiento de Abando «es el proyecto gordo». Comparando los tiempos marcados para la redacción sobre el papel de los pormenores de ambos ya se hace evidente: 2 años el túnel y 5 la estación. Idom ganó este pasado verano el concurso para definir el futuro apeadero, un arduo y largo trabajo que alumbrará un edificio con dos plantas subterráneas y que liberará 70.000 metros cuadrados de playa de vías sobre los que se habilitarán parques y viviendas.

Los plazos pueden acortarse, ya que el Gobierno central se reserva la opción de colaborar en el proceso con medios públicos para reducir hasta en dos años el periodo, pero, en el mejor de los casos, estaría diseñada en los planos para 2027. Y luego quedarían las obras, que serán largas. Las de la estación de Atotxa en San Sebastián, por ejemplo, empezaron en el verano de 2020 y concluirán a finales de 2025. También es cierto que la idea es que los trenes lleguen a la capital lo antes posible, sin que la estación soterrada esté acabada.

Basauri, y su futuro apeadero provisional, que todavía se está perfilando en los despachos, será el lugar del que partan los convoyes. «Tal y como están los trabajos» del resto de trazados, aseguró el consejero, las obras de la red troncal «podrían finalizar en 2027». Eso daría pie, dijo, «a que se pusiese en marcha el servicio» en Bizkaia.


Reforma Torre Bizkaia, Gran Vía 1. Bilbao

BYCAM

Elemento fundamental para la movilidad

El tranvía se ha convertido en una de las opciones favoritas de los vitorianos para moverse por la ciudad



» Redacción SRB

Desde la llegada del tranvía el pasado mes de abril a Salburua la red tranviaria de Vitoria-Gasteiz cuenta con cinco nuevas paradas y 2,5 kilómetros más de recorrido que han permitido mejorar la conexión de Salburua, Judimendi y Santa Lucía con el centro y la zona norte de la ciudad, facilitando así mismo la conexión con la estación de autobuses y la zona universitaria. El ramal a Salburua ha propiciado de esta forma que 3.700 residentes tengan una parada de tranvía a menos de cinco minutos de sus hogares y que 18.300 la tengan a menos de diez minutos.

La llegada del tranvía a Salburua ha supuesto una inversión total cercana a los 25 millones de euros, que han sido financiados en un 65% por el Gobierno vasco, mientras que el 35% restante lo han aportado a partes iguales el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y la Diputación Foral de Álava.

Con las nuevas paradas del tramo Santa Luzia-Salburua, en total las líneas de tranvía en la capital alavesa son 28, siendo el tramo que más paradas concentra el de Abetxuko-Intermodal, con 8, seguido de Honduras-Florida con 7. Es precisamente este tramo el que acumula mayores validaciones que reflejan la zona de inicio de los desplazamientos, un 52,92%, en el periodo comprendido desde el 11 de abril, fecha en la que se puso en marcha el tramo a Salburua, y septiembre.

Cifra récord de pasajeros

El tranvía se ha convertido en los últimos años en un elemento fundamental de la movilidad en la capital alavesa, con una evolución progresiva al alza de su demanda. Su evolución durante el presente ejercicio hace posible que este año se supere la cifra récord alcanzada en 2019 (8,33 millones de personas), si atendemos a los últimos datos disponibles del período enero-septiembre. En 2019, tras el cierre del mes de septiembre, la demanda acumulada se situaba en más de 5,9 millones de personas. En el actual 2023, en el período enero-septiembre, la demanda acumulada se encuentra ya por encima de los 6,3 millones de personas, lo que supone un incremento del 6,67% respecto a la cifra mencionada de 2019.

A la hora de establecer comparaciones, también se debe tener en cuenta que desde 2020 Euskotren ha realizado un cambio a la hora de realizar las estadísticas del Tranvía de Vitoria-Gasteiz. Hasta el 31 de diciembre de 2019 se contabilizaban todos los viajes de los bonos mensuales, independientemente de si se usaban todos ellos o no, porque el sistema no permitía realizar el recuento. Actualmente, es posible efectuar una contabilización más exacta que se ajusta a los viajes realizados con los bonos mensuales.

¿Se acabará la subvención de las tarifas?

En la evolución de la demanda y su progresiva recuperación a corto plazo, ha tenido importancia también, la aplicación de forma automática de una bonificación del 50% en los viajes realizados con las tarjetas BAT (Álava), Barik (Bizkaia) y Mugi (Gipuzkoa), sin necesidad de realizar ningún trámite adicional, en todos los servicios de transporte de Euskotren, incluido el del Tranvía de Vitoria-Gasteiz.
En adhesión a las medidas estatales adoptadas en 2022, durante 2023 se ha estado recibiendo una subvención del 30% de todos los títulos multiviaje existentes actualmente en los servicios de transporte público colectivo terrestre, y Euskotren ha aplicado una bonificación extra que elevaba hasta el 50% el descuento a todos los viajes abonados con las tres tarjetas sin contacto válidas para viajar en sus líneas, tanto de ferrocarril como de tranvía (Barik, BAT y Mugi), así como con el bono mensual del Funicular de Larreineta (en Trapagaran) y el Bono 10 del ascensor de Kukullaga/Etxebarri.
Sin embargo, falta por ver cómo y para quién serán los descuentos a partir de enero de 2024, cuando finaliza el plazo de la subvención actual.

Alkizabal

Alkizabal presenta sus novedades en el parque de alquiler de maquinaria

La empresa incorpora dos camiones y furgonetas de carga y pasajeros para satisfacer las necesidades de sus clientes



» Redacción SRB

Siempre atentos a los diferentes trabajos que deben realizar sus clientes, Alkizabal acaba de incorporar a su flota de alquiler un camión avanzado con volquete, un camión plataforma de 20 metros y furgonetas de carga y pasajeros. Además, ha adquirido recientemente una plataforma elevadora articulada eléctrica con un alcance de 20 metros de altura. Esta empresa lleva casi dos décadas alquilando y vendiendo maquinaria para la construcción y la industria. Un periodo en el que han sido testigos de distintos momentos económicos que han sabido gestionar con buen hacer y un catálogo de servicios adecuado a las circunstancias.

Durante sus comienzos, allá por 2005, se invirtió menos en compra de maquinaria ya que los clientes se decantaron más por el alquiler, la especialidad de Alkizabal. «Aunque también ofrecemos opciones de compra, nuestro fuerte es el alquiler de los equipos. Desde grúas elevadoras a herramientas, tenemos todo tipo de opciones», comenta Ander Lekerika, responsable de Alkizabal. Las marcas que trabajan en Alkizabal son firmas de reconocido prestigio internacional, como las herramienta de mano Hikoki, los módulos prefabricados y contenedores de la marca austriaca Containex o las torres móviles de aluminio de Altrex (Holanda). Cada una de ellas es referente en sus respectivos sectores.



Alkizabal cuenta actualmente con dos sedes: un amplio pabellón en Basauri y una tienda en Lemoa.

Apuesta por liderar la transición energética

El Puerto de Bilbao fomenta la sostenibilidad como uno de los factores clave para mantener su competitividad

» Redacción SRB

La Autoridad Portuaria de Bilbao aprobó el pasado febrero su Plan Estratégico 2023-2026 donde figuran los proyectos a realizar con el objetivo de mantener su competitividad. Estructurado en cinco puntos, especialización, servicios de alto valor añadido, innovación, financiación y medioambiental, es en este último apartado donde pretenden ser un ejemplo en transición energética y demostrar que ésta puede ser buena compañera de viaje a la hora de seguir tanto con el crecimiento económico como con la creación de empleo sostenible, al tiempo que preservan el medio ambiente. Los expertos afirman que con estas prácticas más sostenibles se propicia que la sostenibilidad se erija en un factor clave para poder ser competitivo.

El Puerto de Bilbao destinará cerca de 200 millones de euros durante el próximo cuatrienio con el objetivo de mejorar los servicios y aumentar su competitividad. En su hoja de ruta figura seguir con reducción de las emisiones de dióxido de carbono y ha establecido un par pautas a cumplir. Se espera que para 2030, a medio plazo, se hayan reducido en un 55% y a largo plazo, sobre el año 2050, pretenden reducir en un 100% la emisión de gases de efecto invernadero. En este sentido la generación de energía renovable para alimentar parte de las necesidades será fundamental y, en colaboración con el resto de agentes del Puerto, actuarán principalmente a través de dos vías. Por un lado, la solar y fotavoltaica, con placas instaladas en las cubiertas de las naves y de los diques, y por el otro, la eólica, con aerogeneradores 'onshore' (en tierra) y 'offshore' (en la mar). La inversiones en solar y fotovoltaica son las más sencillas de ejecutar por la infraestructura que requiere y supondrán un gasto de 21 millones de euros. Éstas están ya en una fase más avanzada que las eólicas, que todavía se encuentran en período de análisis y supondrán un coste de 35 millones.



El Puerto de Bilbao lleva unos años fomentando las energías renovables para reducir la emisión de gases de efecto invernadero.

De la misma manera, se han marcado como meta posicionarse como un importante agente en el transporte de hidrógeno renovable. Así, con esta iniciativa, en la que también cuentan con la participación de EVE, Petronor, Evos Amsterdam y Zenith Energy Terminals, quieren dar continuidad al proyecto firmado entre los puertos de Bilbao y Amsterdam, que se puso en marcha a principios de este año, para explorar la opción de encontrar un corredor que permita que el hidrógeno renovable se exporte desde el puerto de la capital holandesa. Para ello, ahora han sumado un nuevo agente que permitirá abrir la puerta del mercado alemán al suscribir un acuerdo con el puerto de Duisburgo y, de esa forma, aumentar la cartera de clientes para poder suministrar el hidrógeno vasco a la potente industria de la región Rin-Rhur.

Plan de accesos

El desarrollo de las conexiones terrestres con el puerto es un pilar importante para mejorar la conectividad con el exterior. Así lo acredita el Plan Estratégico 2023-2026. Para la elaboración del plan director de accesos barajan tres ofertas que llevan la firma de Sener Mobility, Dair Ingenieros e Idom Consulting, Engineering, Architecture. El proyecto cuenta con un presupuesto base de licitación de 423.500 euros y un plazo de ejecución de seis meses. En la actualidad referencia a los accesos disponen de cinco viarios, cuatro viales que comunican el puerto con la red viaria y dos ferroviarios conectados a Adif.

El Puerto de Bilbao, referente en innovación

Puerto 4.0. Ese es la principal aspiración del Puerto de Bilbao, convertirse en una referencia en materia de innovación. Y lleva camino porque de los 30 proyectos seleccionados en los Fondos 4.0 siete llevan la firma bilbaína. Estas iniciativas serán desarrolladas desde Bilbao PortLab, el hub de innovación del Puerto de Bilbao, y necesitarán una inversión de 4,34 millones de euros, aunque recibirán una subvención de 2,24 millones. Además, tienen un plazo de tres años, según la complejidad, para que entren en funcionamiento. Los siete proyectos son 'Prestamar' (Petronor y Sibport21), 'Neterh Pro' (Erhardt Projects), 'Sistema de detección de contaminación' (SDLE Star Defence Logistics & Engineering), 'Foil2Sea' (Foilchemy), 'CleverWind' (CleverWind), 'WatchPorts' (Nuavis) y 'Suprashore-Demo' (Suprasys), estas dos últimas fueron adjudicadas en la primera convocatoria de 2021.





Impulsamos el desarrollo sostenible garantizando el suministro de gas natural de forma eficiente y segura.

Un compromiso con la Agenda Euskadi 2030 para el desarrollo social y la protección ambiental de Euskadi.

BBG-k garapen iraunkorra bultzatzen du segurtasunez eta eraginkortasunez bermatutako Gas Naturalaren hornikuntzaren bidez.

Agenda Euskadi 2030aren aldeko apustua egin dugu Euskal Herrian garapen soziala eta ingurumenaren babesa hobetzeko helburuarekin.

BBG
Bahía Bizkaia Gas

El futuro sostenible de Euskadi toma forma con proyectos renovables



Los complejos eólicos proyectados por el Gobierno vasco encabezan la apuesta por la energía verde

» Marisol Mattos

Euskadi ha demostrado un fuerte compromiso con la sostenibilidad y la reducción de las emisiones de carbono. Así lo refleja en la Estrategia Energética de Euskadi 2030 (3E2030) y la Estrategia Klima 2050 (EK2050), con los que se pretende avanzar en la sustitución de energías y combustibles fósiles por las energías renovables. En concreto, se aspira a que el 21% del consumo final proceda de fuentes renovables en 2030. Actualmente, el País Vasco se encuentra estancado en un 10%.

Por ello, en mayo de este año, el Gobierno vasco aprobó, de manera inicial, el Plan Territorial Sectorial (PTS) de las Energías Renovables de Euskadi, un documento que regula en qué sitios se puede y en cuáles no instalar un parque eólico o una central fotovoltaica en función de las limitaciones territoriales y ambientales existentes. El PTS establece un mapa con 110 'zonas de localización seleccionada' con mejores condiciones de viento y sol. Son, en total, 57 emplazamientos para infraestructuras de energía eólica y 53 de energía fotovoltaica. La mayor parte de estos puntos se encuentran en Álava y Bizkaia.

Este instrumento ha recibido 4.696 alegaciones, entre oposiciones o mejoras por parte de grupos conservacionistas, ciudadanos particulares, sindicatos y partidos políticos. El Gobierno vasco adelantó que estaba abierto a las aportaciones y a estudiar las propuestas. Sin embargo, aún quedan varios meses para analizar todas las objeciones y darle una nueva redacción al plan.

Actualmente, los proyectos de parques eólicos están tomando protagonismo, marcando el camino hacia un futuro más sostenible. Son 4 infraestructuras levantadas en suelo vizcaíno, con una potencia total de 143 MW; y más de 200 instalaciones de pequeña potencia repartidas por todo el territorio vasco.

Oiz

Fue el primer parque eólico en Bizkaia, con una treintena de molinos en 2003, y cuatro años más tarde sumó otra decena. Los aerogeneradores tienen una potencia total de 34 MW y unas palas que miden 26 metros alcanzan suficiente energía para abastecer a unos 25.000 hogares. Se encuentran entre los municipios de Berriz, Mallabia y Munitibar.

Punta Lucero

En el Puerto de Bilbao, específicamente en el dique de Punta Lucero, se encuentra el parque eólico más pequeño de Euskadi, establecido en un entorno marino en 2006. Este parque destaca tanto por la cantidad de molinos, limitada a 5, como por su capacidad instalada de 10 MW. La instalación, anclada a una profundidad de treinta metros, tiene la capacidad de proporcionar energía a aproximadamente 7.400 hogares y es claramente visible desde el faro de Plentzia o la autopista A-8.

Elgea

Euskadi adoptó la energía eólica a través de esta instalación, que abarca Álava y Gipuzkoa, a principios de siglo. Dos décadas después de su expansión, este parque sigue siendo el de mayor potencia en el mapa vasco, con un total de 59,27 MW. Los 78 molinos se erigen en la frontera entre Elgea y Urkilla, abarcando municipios como Barrundia, San Millán y Oñati, y generan energía suficiente para abastecer a 44.000 hogares.

Badaia

Su construcción experimentó una prolongación de más de un año. En 2005, finalmente, el parque entró en operación con alrededor de 30 molinos, con una capacidad de 49,5 MW, consolidándose como el segundo más potente de Euskadi. La infraestructura abarca aproximadamente 28 hectáreas en los municipios de Iruña de Oca, Kuartango y Ribera Alta. Con la energía que produce, tiene la capacidad de alimentar a alrededor de 36.500 hogares.

Labraza y Azaceta para 2024 y 2025

El proyecto del parque eólico de Labraza, en Oion, cuenta ya con una declaración de impacto ambiental positiva. Contempla la instalación de ocho aerogeneradores con una capacidad de 40 MW. La iniciativa es impulsada por Aixeindar, una sociedad conformada por el Ente Vasco de la Energía e Iberdrola. De manera similar, el parque eólico de Azaceta, también con ocho generadores y una capacidad de 40 MW, en los municipios alaveses de Alegría-Dulantzi, Iruraiz Gauna, San Millán/Donemiliaga, Arraia Maeztu y Bernedo. Aixeindar, la promotora responsable, está involucrada en ambos proyectos. Se prevé que ambos se ejecuten en 2024 y 2025 respectivamente. Asimismo, hay otros 13 complejos eólicos en distintas fases de tramitación.

Primeros pasos del Corredor Vasco del Hidrógeno

Petronor ha dado uno de los primeros pasos hacia la descarbonización a través del hidrógeno verde. En la refinería se ha instalado un electrolizador de 2,5 megavatios (MW) con una inversión total de 11 millones de euros. Este dispositivo, que separa los dos componentes del agua, es capaz de producir anualmente 350 toneladas de hidrógeno verde. Esta iniciativa dará impulso al Corredor Vasco del Hidrógeno (BH2C), un proyecto promovido por Petronor y Repsol.





Molinos instalados en el monte Oiz.



50%
se ha incrementado la obra de la torre de Foronda



16 MILLONES
inyectará Aena en el aeropuerto de Vitoria para mejoras



565
plazas de aparcamiento nuevas se construirán en Loiu



Proyecto de ampliación del aparcamiento del aeropuerto de Loiu.

Loiu y Foronda se renuevan

El aeropuerto de Bizkaia comenzará por fin la ampliación del parking y el de Vitoria acometerá mejoras en las instalaciones

» L.F.

Cinco años ha tardado, pero ahora ya, sí que sí, el aeropuerto de Loiu acometerá las obras para descongestionar sus aparcamientos. El aeródromo invertirá 9 millones de euros, dos más de los inicialmente previstos, para dotar de 565 plazas más al parking principal, el P1. La infraestructura ubicada frente a la terminal aliviará así algunos momentos de tensión por la alta ocupación que se dan en determinados meses del año.

Desde que se comenzara el proyecto en 2018, el mismo ha sufrido diferentes contratiempos. El más destacable fue el hecho de que el primer concurso público quedara desierto por el bajo importe de la licitación. Cuando se plantearon las reformas, se pensó que con 7 millones serían suficientes. Sin embargo, la irrupción del covid retrasó el proyecto y para cuando se retomó y se convocó el concurso, las estimaciones de los precios habían quedado obsoletas y ninguna compañía se presentó a la convocatoria por no resultarles rentable.

Por ello, desde Aena rehicieron los pliegos del contrato y se aumentó la partida un 28%. Con ese nuevo precio, se ha adjudicado la obra a Contratas Vilor, que cuenta con 18 meses para realizar la ampliación. Mientras tanto, por suerte, parte de la demanda de plazas de aparcamiento ha sido reabsorbida por dos obras, que aunque eran secundarias sí se han podido realizar ya. Por un lado, el bloque técnico, que ha liberado 250 plazas del P1 por el traslado de los coches de los trabajadores y, por otro lado, el relativamente nuevo estacionamiento al aire libre low cost que ha aportado otras 180 plazas.



Se realizarán actuaciones en las calles de rodaje y plataformas.

La mayor inversión

El aeropuerto de Foronda también verán materializarse diferentes proyectos en los próximos meses. En total, Aena inyectará 16,4 millones para la remodelación de infraestructuras del aeródromo alavés, la mayor inversión en la última década. Se realizarán actuaciones en las calles de rodaje y plataformas y cuentan con un plazo de ejecución de 17 meses. En concreto se mejorarán la resistencia del asfalto al peso de las aeronaves de varias calles de rodaje; se adaptarán los giros entre diversas calles a las especificaciones de certificación y mejorará la capacidad portante de la plataforma de estacionamiento P1, destinada a pasajeros. En la plataforma 2, la de carga, se actuará en diversas losas de hormigón además de procederse a la renovación de la rodadura de los márgenes de las calles de rodaje.

El proyecto contempla también repavimentar la zona de handling frente a la plataforma 2 en un espacio de aproximadamente 3.750 metros cuadrados, incluyendo la ejecución del vallado perimetral de ese espacio.

No obstante, estas no son las únicas reformas previstas. Foronda renovará también su alumbrado con 450 luminarias led tanto en el exterior como en el parking con una inversión de casi 140.000, y la reforma del edificio técnico y la torre de control, que al igual que en el caso de Loiu ha tenido que replantear el presupuesto, ya que el primer concurso público quedó desierto.

Al cierre de este especial no se había aún adjudicado el proyecto, que salió de nuevo a concurso por 2.354.627 euros, casi un 57% más que los 1,5 millones del primer proceso de licitación que se lanzó a principios de año. El proyecto persigue mejorar los inmuebles de las oficinas, el denominado bloque técnico, y la torre de control, que datan de 1980, año de inauguración de Foronda. Las principales acometidas serán la reparación de pavimentos, fachadas y falsos techos del bloque técnico, la reposición de diferentes elementos de cerrajería, barandillas y escaleras, la creación en el muro norte de una nueva galería simétrica a la existente en el lado aire, para alojar el trazado de las instalaciones; se impermeabilizarán diferentes elementos constructivos...

Caminos Euskadi

Carlos Alzaga» Decano del Colegio de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de Euskadi

«Bilbao es una ciudad diseñada y transformada por ingenieros e ingenieras de caminos»

La razón de ser de la disciplina pasa por mejorar la vida de la sociedad e impulsar su desarrollo

» Redacción SRB

El Colegio de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de Euskadi aglutina a cerca de 1.000 profesionales volcados en mejorar las condiciones de vida de las personas satisfaciendo sus necesidades en ámbitos tan dispares como la energía, el agua, el transporte, las obras públicas o el medio ambiente. La vocación de servicio público, de sostenibilidad y protección medioambiental son principios fundamentales que caracterizan la ingeniería de caminos.



«Además del fomento de vocaciones, tenemos el reto de incrementar la presencia de las mujeres, actualmente en torno al 20%».

¿Qué es la ingeniería de caminos, canales y puertos?

Es, posiblemente, la disciplina de ingeniería más antigua del mundo, cuya razón de ser pasa por mejorar la vida de la sociedad e impulsar su desarrollo.

Nuestro trabajo se encuentra detrás de actos tan cotidianos como abrir un grifo, ir al trabajo, pasear, etc.

¿Qué hace un profesional de la ingeniería de caminos?

Son actividades habituales del ingeniero e ingeniera de caminos: la planificación de las ciudades; diseño de los servicios urbanos (p. ej. red de saneamiento y abastecimiento); el trazado de redes ferroviarias y carreteras; la protección de las costas y playas; la seguridad frente a inundaciones, el diseño, la construcción y conservación de puentes, túneles, presas y puertos y, en general, todo tipo de obra pública.

Además de los técnicos, los aspectos económicos, de gestión y explotación de esas infraestructuras son también parte del eje principal del trabajo desarrollado por los ingenieros e ingenieras de caminos.

¿Cómo ha evolucionado la profesión?

A las funciones y competencias históricas, en los últimos años se han añadido nuevas relacionadas con los principales retos del siglo XXI: Combatir el cambio climático, cuidar de los recursos naturales, industrializar el sector, reducir la huella de CO_2, construir ciudades inteligentes o la movilidad sostenible.

«Nuestro conocimiento adquirido es clave para dar respuesta a los retos que afronta la sociedad»

En este momento, nuestro conocimiento adquirido a lo largo de la historia es fundamental para dar respuesta a los retos más importantes que afronta la sociedad en su futuro inmediato.

A nivel europeo, la Nueva Bauhaus Europea nos apela directamente como colectivo para participar de manera transdisciplinar en la consecución de los objetivos del Pacto Verde Europeo y crear un entorno mejor.

«Una de nuestras contribuciones más notable es la transformación de las ciudades»

¿Qué papel juega la Ingeniería de Caminos en la construcción y transformación de las ciudades? En concreto, ¿cuál ha sido su importancia en la transformación de Bilbao?

Precisamente, Bilbao es un ejemplo de ciudad diseñada y transformada por ingenieros e ingenieras de caminos. Fue Pablo Alzola, quien a la postre resultaría alcalde de la ciudad, la persona que lideró la redacción y ejecución de su ensanche, reconocido por la belleza de su trazado y digno de figurar entre los mejores de Europa.

Además, una de las contribuciones de la ingeniería de caminos más notables en los últimos años es la transformación de las ciudades.

La amplia formación de los ingenieros e ingenieras de caminos les dota de una visión transversal de muchos elementos de la ciudad, como es el urbanismo, el transporte urbano sostenible, residuos, agua, saneamiento, economía circular, cambio climático, eficiencia energética, etc. Esta visión, les permite planificar y ejecutar intervenciones estratégicas y profundamente transformadoras.

Así, el proceso de transformación de Bilbao de los años 90 del siglo XX, considerado modélico, estudiado y reconocido mundialmente, no hubiera sido posible sin la realización de proyectos como:

- Plan integral de saneamiento de La Ría, iniciado en 1984 y finalizado en 2010, la segunda mayor inversión realizada en Bilbao después del Metro.
- La Ampliación del Puerto en el exterior de la bahía del Abra. Junto con la mejora de la propia gestión portuaria. Esta actuación hizo posible la liberación de espacios centrales para nuevos desarrollos urbanísticos.
- El Metro, un canal de comunicación fiable, rápido y cómodo, ha modificado sustancialmente la movilidad de gran parte de Bizkaia.
- La Regeneración Urbana, el 'reciclado' de suelos ha permitido un desarrollo sostenible, haciendo posibles nuevos proyectos urbanísticos sin necesidad de colonizar nuevos espacios. Particularmente, la conversión en isla y regeneración de Zorrotzaurre.

¿Cuántos profesionales de la ingeniería de caminos hay en Euskadi? ¿Sigue siendo una profesión muy demandada? ¿Cuál es la tasa de desempleo?

En Euskadi somos aproximadamente 1.000 profesionales colegiados, y lo preocupante es que en los últimos años apenas ha crecido el colectivo.

Además del fomento de vocaciones, tenemos el reto de incrementar la presencia de las mujeres, en este momento en torno al 20%.

Seguimos siendo una profesión muy demandada, y la situación actual es de prácticamente el pleno empleo, dándose la circunstancia de que en los últimos años son más las ofertas de empleo que quedan vacantes que las que se ocupan.

¿Qué actividades destacarías de las que realiza el colegio?

Unas de las actividades más valoradas es la formación continua de las personas colegiadas y otros profesionales de nuestro sector. Ofrecemos cursos sobre temas de actualidad tales como Digitalización, Sostenibilidad, Economía circular y Accesibilidad Universal. En estos últimos años hemos conseguido ser referentes en formación en el sector.

Además, prestamos servicios profesionales que garantizan la seguridad de los proyectos y obras para los clientes, los profesionales y la ciudadanía, como son el visado de las actuaciones de nuestros colegiados, la certificación y el aseguramiento profesional.



La estación depuradora de aguas residuales de Galindo concentrará buena parte de las inversiones en los próximos años.

Lucha contra las inundaciones y mejoras en abastecimiento

De cara a 2024, el Consorcio de Aguas invertirá 233,3 millones y URA 48,7 millones

» Redacción SRB

Garantizar el abastecimiento de agua en calidad y cantidad, mantener y mejorar las infraestructuras de saneamiento y aportar soluciones a las zonas inundables son los objetivos del Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia y la Agencia Vasca del Agua, URA, que el próximo año invertirán, entre ambos, un total de 282 millones de euros.

El Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia contará para 2024 con el presupuesto más alto de su historia, que asciende a 233,3 millones de euros. Supone un incremento de 15,4 millones sobre el de este ejercicio, debido al aumento de los costes de explotación y mantenimiento, y de los materiales de las obras a realizar. El 34,3% de los fondos se dedicará a nuevas inversiones en infraestructuras de abastecimiento y saneamiento con un importe de 80,1 millones de euros.

El capítulo de abastecimiento está dotado con cerca de 36,7 millones de euros, que servirán para continuar las obras en las redes municipales de distribución (4,9 millones), obras de abastecimiento en Busturialdea (2,8 millones), nuevo depósito de abastecimiento regulador del sistema Arratia y sistema Lekue (2,4 millones), conexión de nuevos recursos de abastecimiento a la ETAP (estación de tratatamiento de agua potable) de Ondarroa (2,3 millones) e instalación de ozonización en la ETAP de Venta Alta (2,4 millones).

El saneamiento concentrará 44,9 millones de euros. Las principales partidas se dedicarán al tanque de tormentas de Zuazo-Galindo (7 millones), la ampliación de la EDAR (estación depuradora de aguas residuales) y nuevas conducciones en Muskiz (10,2 millones) y la mejora de la EDAR de Bakio (2,8 millones). También se incluyen los trabajos de desarenado, tratamiento primario y bombeo principal en la EDAR de Galindo (6,8 millones).

Además, el Consorcio de Aguas ha dado el visto bueno al Plan de Ayudas a municipios, que ascenderá a 350.000 euros en 2024. Servirá para acometer, entre otras actuaciones, la renovación de las redes de abastecimiento de Abadiño, Barakaldo, Basauri, Berriatua, Bilbao, Durango, Getxo, Portugalete y Zamudio. Desde que comenzaron estas subvenciones en 1980, se han destinado más de 41,6 millones de euros a colaborar con las instituciones locales en la mejora de las redes de distribución.

Subida de tarifas

Para el próximo año, el Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia aumentará las tarifas por los servicios de abastecimiento, saneamiento y depuración. En la práctica, esta subida se traducirá en un incremento de 4,5 euros por factura y unos 18 euros al año para un consumo medio domiciliario. No obstante, se reconocerá a todas las personas que se benefician del bono social eléctrico y térmico la misma bonificación de la que disfrutan los perceptores de la RGI e IMV.

La Directiva Europea Marco del Agua obliga a los operadores a repercutir en el precio el 100% del coste del ciclo integral del agua, pero actualmente las tarifas del Consorcio solo suponen el 80% de ese coste por lo que se adaptarán de forma progresiva para no incidir significativamente en la economía de familias y empresas.

El importe recaudado a través de las tarifas se destina en su totalidad a modernizar sus infraestructuras, prestar servicio en idénticas condiciones en los municipios que se incorporan, como Busturialdea, y a anticiparse a los problemas derivados del cambio climático por falta de recursos hídricos o por episodios de abundante precipitación.

Saneamiento y depuración

Por su parte, URA, Agencia Vasca del Agua, invertirá el próximo año 48,7 millones de euros para diversas actuaciones, entre las que destacan el saneamiento y depuración en el Puerto de Bilbao, Mallabia, Mungia, Zumaia y Mendaro, así como la mejora de resiliencia ante inundaciones en el Zadorra, Cadagua, Ziako (Andoain) y Beasain.

El Ayuntamiento de Zalla y la Agencia Vasca del Agua firmaron en octubre un convenio para trabajar conjuntamente en la ejecución de las obras del proyecto contra inundaciones del Cadagua a su paso por Aranguren, una de las zonas con más alto riesgo por inundación de Euskadi. El presupuesto estimado de la actuación asciende a 16.619.314 euros y se prevé un plazo de ejecución de 18 meses. Las actuaciones de defensa ante las crecidas se desarrollan en un tramo del río de 2.440 metros de longitud, entre la estación de ferrocarril de Aranguren y el barrio de El Baular en Zalla. Se trabajará para mejorar la capacidad hidráulica del Cadagua creando unas plataformas para la ampliación del cauce para derivar los caudales de las avenidas y evitar así la reiterada inundabilidad de Aranguren. Las actuaciones tienen por objetivo dar respuesta a las inundaciones recurrentes y potencialmente muy graves motivadas por la insuficiente capacidad del cauce actual para albergar los caudales de las crecidas. Esta situación se ve agravada por la presencia de estructuras en el cauce que ejercen un efecto de obstrucción al flujo.

En septiembre URA aprobó definitivamente el proyecto de la fase IV para la defensa de los núcleos alaveses de Asteguieta y Crispijana ante las inundaciones del Zadorra. El presupuesto base de licitación asciende a los 5,6 millones de euros y se prevé un plazo de ejecución de 15 meses. Por un lado, se prevé acometer la defensa ante inundaciones del núcleo poblacional de Asteguieta, así como del polígono industrial de Apaolaza. La actuación proyectada consiste en la construcción de una mota de 1.400 metros de longitud y una altura máxima de 2,48 metros siendo su altura promedio de 1,88 metros.

Para evitar el ingreso de las aguas de crecida dentro de la zona urbana es necesario realizar una adecuación del trazado del río Zuatzu, encauzándolo y abriéndolo a cielo abierto. Y en paralelo, se proyecta variar su trazado actual para reconducirlo hacia el brazo del meandro recuperado del Zadorra. Por otro lado, se acometen obras de defensa en Crispijana para proteger las viviendas situadas al norte de las vías del tren. En concreto, se construirá una mota de aproximadamente 333 metros de longitud, con una altura máxima de 1,31 metros, con una altura promedio de 0,82 metros.

322 millones en inversiones hasta 2026

En el periodo 2023-2026, el Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia invertirá 321,9 millones de euros, una media de 80,5 millones al año, que se financiarán gracias a las tarifas de abastecimiento de agua y saneamiento, junto a remanentes disponibles. La mayor partida, 170 millones de euros, será para infraestructuras de abastecimiento, con el objetivo de garantizar el suministro de agua en calidad, cantidad y disponibilidad en los 97 municipios consorciados, y 146,1 millones se dedicarán a nuevas inversiones en saneamiento.

En total, habrá 200 actuaciones por todo el territorio. La mayoría de las obras (90) supondrán una inversión de entre 200.000 y un millón de euros de presupuesto (45%). Además, destacan seis grandes infraestructuras que requerirán una inversión superior a 10 millones y cinco por encima de los 20 millones de euros.

Destacan las actuaciones para la conexión del sistema general de Busturialdea con la red primaria del sistema del Zadorra en la zona de Mungia, para todo lo cual se aprovisionan 8,7 millones de euros hasta 2026. La comarca, que se incorporó al Consorcio en enero de 2022, tiene un grave déficit de recursos hídricos y presenta recurrentes problemas de garantía de demanda, sobre todo en épocas de estiaje. Y en materia de saneamiento, continuarán los trabajos del gran tanque de tormentas de Galindo, que absorberá una parte importante de las inversiones en los próximos años hasta su conclusión en 2026.

COMSA Corporación

130 años generando soluciones para una movilidad sostenible

» Redacción SRB

COMSA Corporación es un grupo de desarrollo de infraestructuras, ingeniería industrial y servicios con sólida presencia internacional en Europa y América Latina, cuya trayectoria cuenta con más de 130 años de experiencia, lo que la hace la constructora más longeva, y la primera no cotizada en todo el ámbito nacional. La compañía matriz del grupo, COMSA, está altamente reconocida por su especialización en proyectos ferroviarios integrales, así como de obra civil y edificación singular. El grupo empresarial suma una facturación de 886 millones y gestiona una plantilla de más de 5.500 personas.

COMSA Corporación trabaja en el desarrollo de infraestructuras avanzadas y de alto componente tecnológico en las que la innovación desempeña un rol fundamental en tanto que motor de crecimiento y generación de soluciones sostenibles. Por ello, COMSA se posiciona entre las principales empresas innovadoras del sector de la construcción. La condición de empresa familiar de COMSA Corporación le permite poner en práctica sus valores, llevando a cabo su actividad bajo los principios de la profesionalidad, calidad e innovación, dando cumplimiento así a las necesidades de clientes y fomentando un desarrollo sostenible. Por este motivo, la estrategia empresarial del grupo está alineada con el Pacto Mundial y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

En Euskadi, COMSA Corporación lleva a cabo su actividad de forma ininterrumpida desde 1996, contando con una delegación en Bilbao. Asimismo, COMSA participa de forma mayoritaria en la empresa vasca Nortúnel, una de las mejores empresas en la ejecución de túneles que existe en la actualidad.

Su trayectoria en la región se ha centrado principalmente en el ámbito ferroviario, pero en los últimos años se ha diversificado en todo tipo de infraestructuras. Es colaboradora habitual en proyectos promovidos por ETS, Diputación Foral de Bizkaia, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao Ría 2000, Metro Bilbao o ADIF, entre otras entidades.

Entre las obras ferroviarias más importantes que ha ejecutado o está ejecutando actualmente en el País Vasco, cabe destacar, en alta velocidad, varios tramos de la Y Vasca (como Zizurkil-Adoain, Urnieta-Hernani, Legutiano-Eskoriatza o Arrazua-Legutiano), la estación de Atotxa en San Sebastián y el sector 3 del Nudo de Bergara, ramal Mondragón-Elorrio-Bergara.

En cuanto a metros urbanos, hay que resaltar sus actuaciones para Metro Bilbao (tramo San Ignacio-Gurutzeta/Cruces de la Línea 2, tramo Txurdinaga-Otxarkoaga de la Línea 3 y tramo Galdakao-Hospital de la Línea 5, así como las cocheras en Ariz) y para Metro de Donostia (tramo Lugaritz-Miraconcha, variante del Topo entre Altza-Galtzaraborda y superestructura Lugaritz-Easo), así como obras para ferrocarril convencional con estaciones como las de Zaldibar, Mendaro, Hendaia o la de Miribilla en Bilbao, y múltiples renovaciones, desdoblamientos, soterramientos y mantenimiento de las infraestructuras en todo el territorio vasco.



La compañía está ejecutando varios tramos de la Y Vasca.

En el ámbito de la obra civil, destaca por la ejecución de carreteras como los accesos de Amorebieta-Etxano en N-634, así como otras infraestructuras como el parking de la Plaza Euskadi, obras de edificación industrial o bien colectores como el proyecto para el saneamiento de la cuenca alta del río Nervión o fuentes ornamentales como la fuente cibernética en el parque de Doña Casilda en Bilbao.

Asimismo, el grupo impulsa la innovación en la ejecución de sus obras y participa en más de una treintena de proyectos en desarrollo. En concreto, COMSA Corporación forma parte de cinco proyectos Hazitek, financiados por el Gobierno vasco, enfocados a desarrollar soluciones sostenibles en los ámbitos ferroviario y de la obra civil.



Experiencia centenaria al servicio
de las mejores infraestructuras vascas

Andorra | Brasil | Colombia | Croacia | Dinamarca | España
Francia | México | Marruecos | Portugal | Suecia | Suiza

COMSA
CORPORACIÓN

Construimos
un futuro sostenible

www.comsa.com

A golpe de pedal

Las diferentes rutas ciclistas existentes en Bizkaia y Álava son una excelente opción para conocer algunos puntos destacados además de hacer ejercicio. Os hacemos algunas propuestas para descubrir auténticas maravillas cerquita de casa.

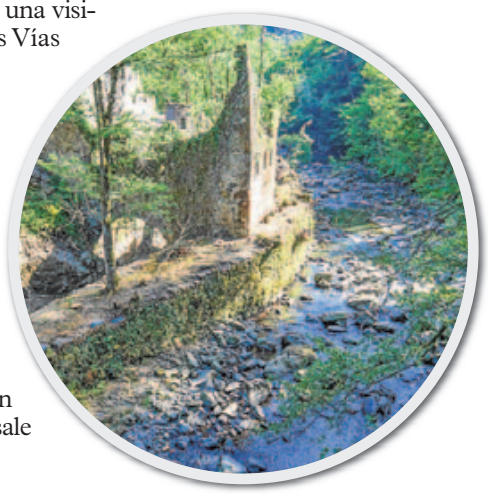
Galdames-Sopuerta-Artzentales

Recorrido: 22,6 km
Tiempo estimado con paradas: cuatro horas
Dificultad: baja
Tráfico: nulo, excepto un pequeño recorrido por carretera
Tipo de bici recomendado: montaña (o mixta)

Esta ruta podemos comenzarla en Galdames o en Artzentales y en su mayoría discurre por vía ciclista salvo dos pequeños tramos de carretera con coches en los que tendremos que extremar la precaución. Si queremos podemos desviarnos en dos puntos. Uno de ellos en Sopuerta para visitar los hornos de Calcinación de Santa Catalina y el otro hacia La Olla para visitar su ferrería.

En el recorrido ciclista principal podemos descubrir el cargadero mineral Las barrietas o el puente de la Vía verde Castaños, además de varias áreas recreativas como la de El Castaño, Sopuerta o El Arenao.

Si queremos saber más de la zona podemos comenzar o terminar la excursión con una visitar al centro de Interpretación de las Vías Verdes Burdimendi en Galdames.



Cómo llegar:

Si elegimos comenzar la ruta en Galdames podemos llegar con Bizkaibus, utilizando la línea 3323 o la 3334, que nos deja en La Aceña junto al Área Recereativa de Atxuriaga, donde comienza la vía ciclista. Si por el contrario preferimos empezar por Artzentales, podemos acceder a Traslaviña utilizando el tren de Feve (línea Bilbao-Santander, que sale desde Bilbao-La Concordia).

Barakaldo-Portugalete-Playa La Arena-Muskiz

Recorrido: 27 km
Tiempoestimado con paradas: cuatro horas y media
Dificultad: media-baja
Tráfico: nulo, excepto un pequeño recorrido por zona urbana
Tipo de bici recomendado: cualquiera

La margen izquierda se une de punta a punta a través de esta ruta que transcurre en su totalidad por vía ciclista salvo alguna zona por vía urbana con prioridad peatonal. Vamos que no nos encontraremos coches en todo el recorrido, lo que la hace perfecta para ir con niños o con personas no demasiado habituadas a montar en bici. Eso sí, es bastante larga, así que si no nos tomaremos a pecho no completarla si somos novatos.

Durante el recorrido nos encontraremos diferentes referencias al pasado industrial de la zona, como el cargadero de mineral o el edificio Ilgner en Barakaldo, y también instalaciones actuales destacadas como la depuradora de Galindo en Sestao o Petronor en Muskiz. Sin embargo, también la naturaleza es protagonista en esta zona con las maravillosas marismas de Areño y Pobeña o la playa de La Arena, donde podremos dejar las bicis en alguno de sus aparcabicis y disfrutar del arenal, que tiene encanto tanto en invierno como en verano, siempre eso sí, cuidando el entorno, ya que las marismas de Pobeña y La Arena son delicadas, por lo que procuraremos no pisar fuera de los senderos delimitados al efecto.

Cómo llegar:

Empezamos esta ruta por Barakaldo, a donde podremos llegar de diferentes formas, por un lado en tren bajando en la estación de Barakaldo, en Metro bajando en Bagatza o desde la margen derecha a través del bote que cruza la ría en Erandio hasta el paseo de los Cargaderos. Para volver podremos hacerlo tomando el tren de Cercanías de Renfe en Muskiz. Si decidimos hacer la ruta a la contra también podremos hacerlo sin problema.

Forua-Murueta-Busturia -Sukarrieta-Busturia

Recorrido: 14 km
Tiempo estimado con paradas: dos horas
Dificultad: media
Tráfico: escaso
Tipo de bici recomendado: híbrida o de montaña

Esta ruta recorre cuatro de los 22 municipios que forman parte de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai por lo que es una maravillosa forma de descubrir parte de sus encantos. En Murueta por ejemplo se encuentra un encinar cantábrico que acompaña al visitante desde Forua. Está protegido y es uno de los ecosistemas más valiosos de la Reserva de la Biosfera. Allí, entre encinas, madroños, aladiernos, laureles y zarzaparrillas, encuentran refugio el gato montés, la gineta, el tejón, el cárabo, la culebra lisa meridional y el lagarto verde, entre otros muchos animales que forman nuestra comunidad faunística. Si lo nuestro son las aves, en Busturia podemos disfrutar de los ejemplares que visitan la marisma como cormoranes, gaviotas, correlimos, archibebes, garzas o espátulas.

Para descansar, podemos optar por la playa de San Antonio y llegado el buen tiempo tomar un baño con la isla de Salindere como testigo.

Además, si lo nuestro es la historia, encontramos el asentamiento Romano de Forua, donde se han encontrado varios recintos habitables y talleres metalúrgicos.



Cómo llegar

El tren vuelve a ser la mejor opción para llegar al punto desde el que comenzaremos esta ruta. Forua está enlazado con diferentes localidades mediante Euskotren (Bilbao, Amorebieta, Gernika...) y es precisamente desde su estación desde donde parte el paseo.

Basauri-Parque Montefuerte -Ollargan-La Peña-Paseo de los Caños-Atxuri

Recorrido: 8,5 km
Tiempo estimado con paradas: una hora y media
Dificultad: media
Tráfico: tramos por carretera
Tipo de bici recomendado: cualquiera

Dado que parte de la ruta se desarrolla en ciudad nos encontraremos con algunos puntos del recorrido que tendrán lugar por carretera, tanto dentro de Basauri como en Bilbao. Durante el paseo podremos contemplar zonas llenas de historia, como el paseo de los Caños en el que han dejado su huella tanto personas ilustres como Unamuno, como otros anónimos, y que nos lleva a cruzar el puente de Miraflores. En la parte más natural del recorrido nos encontraremos con el parque Montefuerte, Ollargan o las faldas del monte Malmasín, donde podremos disfrutar de diferentes especies de árboles y de unas vistas que alegran a cualquiera el fin de semana.

Para terminar, llegaremos a la Estación de Atxuri pasando por el convento de la Encarnación, construido entre 1513 y 1526, y que acoge el Museo Diocesano de Arte Sacro.

Cómo llegar

Esta corta ruta comienza en la estación de tren de Bidebieta-Basauri por lo que lo mejor será llegar hasta allí mediante cercanías Renfe.

Vuelta perimetral al embalse de Ullibarri Gamboa

Recorrido: 43,8 km
Tiempo estimado: cuatro horas
Dificultad: baja
Tráfico: tramos por carretera
Tipo de bici recomendado: BTT

Aunque el recorrido completo tiene más de 43 kilómetros existen varias opciones de tramos con diferentes dificultades para que cada uno elija la que más le convenga. Elijamos la que elijamos encontraremos un entorno privilegiado, con el pantano de Ullibarri Gamboa como eje central. El embalse es algo más que la reserva de agua de mayor tamaño de la CAV, abasteciendo de agua al 50% de la población vasca. Además es un espacio de ocio y esparcimiento, habitado por infinidad de animales, árboles, zonas húmedas con un alto valor ecológico, pasarelas flotantes, playas…



Por el camino podremos encontrar puntos para disfrutar de las vistas como el mirador de las Colas del Zadorra; culturales como la iglesia de San Andrés o el yacimiento de Aldayeta; y otros naturales como el parque ornitológico de Mendixur, donde el somormujo, las fochas o los zampullines hacen las delicias de los visitantes tanto los más expertos como los neofitos.

Cómo llegar

Partiremos desde la presa situada en Nanclares de Gamboa. Para llegar hasta aquí, desde Vitoria-Gasteiz lo haremos por la A-3002 hacia Nanclares. Desde Bilbao, llegaremos por la AP-68 que es una autopista con peajes, o por la nacional 240.

Camino real de Postas

Recorrido: 32,5 km
Tiempo estimado: tres horas
Dificultad: media
Tráfico: tramos por carretera
Tipo de bici recomendado: BTT

Un amplio recorrido con bastante desnivel, por lo que dependiendo de la zona que elijamos para recorrer no es apta para novatos del pedal. Si aún así nos animamos encontraremos en las inmediaciones algunos de los elementos culturales e históricos más destacados de álava, como el dolmen de Sorginetxe, el casco histórico de Salvatierra, la iglesia de la Asunción de María de Luzuriaga, o el puente medieval de Audikana. Y es que en el siglo XV este recorrido era una calzada empedrada utilizada como nexo de comunicación por los correos reales entre Madrid y Francia. Además, durante sus 30 kilómetros se pueden disfrutar los paisajes típicos de la Llanada alavesa a la vera del río Zadorra.



Dado que la ruta comienza en el centro de interpretación de Salburua: Ataria, es una buena opción empezar por empaparse de la información allí disponible y entender la importancia del ecosistema formado por los humedales del parque.

Cómo llegar

Partiremos desde el centro de interpretación de Salburua, en Vitoria-Gasteiz.

Desfiladero de Okina

Recorrido: 15,5 km
Tiempo estimado: 2 horas
Dificultad: alta
Tráfico: por pistas, con bastante desnivel
Tipo de bici recomendado: BTT

Exuberante es uno de los adjetivos que acude a la mente de quienes visitan esta zona de Álava. Situado muy cerca de Vitoria, este entorno cuenta con pequeñas cascadas, la poza de Sáseta, regatos, así como hayedos y quejigos acompañando al río Ayuda en su recorrido; resguardado por los montes altos de Vitoria que sirven como frontera natural entre la Llanada, la Montaña alavesa y Treviño. En lo cultural, la iglesia románica de Santa María, ubicada en Okina, es una joya de la época, con una portada del siglo XIII y en cuyo exterior se aprecian dos ventanales.

Si queremos continuar un poco más el recorrido podemos llegar desde Okina hasta Albaina, en un segundo tramo menos complejo. Esta pequeña localidad mantiene su trazado medieval y en ella destacan su fuente de 1870, la iglesia parroquial del siglo XVIII o el conjunto de casas en mampostería en la calle de la Paz.

Cómo llegar

Desde Vitoria-Gasteiz tomaremos la A-132 hasta Andollu. La ruta parte del que era el restaurante del mismo nombre, ahora cerrado. Desde Bilbao podremos acceder por la AP-68, autovía con peajes.

Consejos a la hora de montar en bici

» Prevé el itinerario evitando los recorridos más peligrosos.

» Si circulas por calles o carriles estrechos donde no hay espacio para que te adelanten respetando el 1,5 m de seguridad, hazlo por medio del carril. Nunca junto a los vehículos aparcados.

» Mantén tu bici a punto. Revisa frenos, cubiertas, dirección y luces periódicamente.

» Por la noche utiliza luces y reflectantes. Evita la ropa oscura.

» Respeta el código de circulación. Indica los giros. El casco es obligatorio en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas y en condiciones extremas de calor.

» Atención a los vehículos que se desvían a la derecha. A menudo se generan situaciones de peligro.

» En las rotondas compórtate como otro vehículo más y, salvo que vayas a tomar la primera salida, no renuncies a los carriles centrales.

» No utilices cascos de música.







Vista desde una de las terrazas de la promoción Luz Enea, en la bilbaína isla de Zorrozaurre.

Recorrido urbanístico por Euskadi

Repasamos algunas de las principales promociones de vivienda de obra nueva que más despuntan en el futuro urbanístico de Bizkaia y Álava

» Redacción SRB

Que el paisaje de Euskadi está cambiando es una realidad que salta a la vista. No hay más que dejarse atrapar por la visión de esas grúas y andamios que, en algunas zonas del territorio, son un vecino más.

En el caso de Bizkaia, la bilbaína isla de Zorrozaurre es uno de los mayores ejemplos de reurbanización y de construcción de nuevos inmuebles de viviendas. Allí se comercializa Zorrozaurre Homes I, una promoción de 80 viviendas todas ellas con amplias terrazas que se orientan hacia la ría, generando espacios abiertos que amplifican la luminosidad. Situada en la punta sur de la isla, junto al puente Gehry, este conjunto residencial cuenta con una piscina y con amplias zonas de solárium en la azotea desde donde disfrutar de la panorámica de Bilbao.

Porque el 'Manhattan bilbaíno' es una de las grandes apuestas residenciales de Bilbao, como lo demuestra también Luz Enea, una promoción de viviendas de 2, 3 y 4 dormitorios, con piscina, sala fitness y sauna, y zonas ajardinadas ubicada frente al estadio San Mamés.

Otro de los mejores ejemplos de que Bilbao está creciendo 'hacia arriba' es Arrasate Anboto Dorrea S.Coop., el edificio residencial más alto de Euskadi. Pero el centro de la ciudad también está viviendo un resurgir de promociones de vivienda de obra nueva, como es el caso de Residencial Inbisa HA48, donde se pueden encontrar 28 viviendas y áticos de 2 y 3 dormitorios ubicados en la calle Hurtado de Amézaga en una propuesta que irradia exclusividad, diseño y calidad de materiales.

Y si hay zonas en las que los edificios de nueva construcción comienzan a copar el paisaje como garantes de la transformación de estos barrios, ésas son Uribarri o Bolueta. En el primero de ellos, Residencial Uribarri es un nuevo proyecto que pretende ser una de las piedras angulares en la actualización del barrio, con la construcción de un edificio residencial que albergará viviendas de 2 y 3 dormitorios. Por su parte, en Bolueta se pueden encontrar sendas promociones, Bolueta Homes I y Bolueta Homes II, de 328 y 92 viviendas, respectivamente, que cuentan también con inigualables zonas comunes como piscina, solárium, gimnasio y sala gourmet.

Las dos márgenes de la ría son también importantes zonas de promociones de vivienda nueva. Zonas en las que la nueva construcción está teniendo un auge especial en municipios de costa como Urduliz, Sopela y Berango.


Zorrozaurre es una de las mayores apuestas urbanísticas del territorio.

Avanzando hacia el interior, en Leioa se comercializa Ribera Homes II, una promoción ubicada en la calle Langileria, a apenas 15 minutos de Bilbao y en el límite de la vecina Getxo. Se trata de 70 viviendas de entre 1 y 3 dormitorios con estudiadas distribuciones y en las que se optimizan al máximo el aprovechamiento de los espacios, la luz y las vistas.

Derio también se ha convertido en una localidad con grandes opciones de vivienda por estar a solo un paso de Bilbao y contar con todos servicios, y en ella las promociones Landabarri y Aldekone ofrecen nuevas viviendas de 2 y 3 habitaciones, tanto libres, como tasadas y VPO ubicadas en un entorno tranquilo y rodeado de zonas verdes.

Al otro lado de la ría, Residencial Kosta Santurtzi es una nueva promoción de 38 viviendas libres que se va a desarrollar en avenida Iparraguirre 93, diseñadas con amplias terrazas para ofrecer espacios para toda la familia. Avanzar hacia Barakaldo es hacerlo al que probablemente sea el municipio más en expansión en lo que a construcción de obra nueva se refiere en esta zona, con promociones como Barakaldo Urban, Serralta Eraikina S.Coop, La Bondad 18 o Residencial Torre Inbisa.

Por su parte, en el municipio de Ortuella, la promoción Ortuella San Félix ofrece 75 viviendas de entre 1 y 4 dormitorios en una gran plaza central que se une con la actual plaza de los Derechos Humanos formando un conjun-



Barakaldo es uno de los municipios más prolíficos de Bizkaia en lo que a promoción de vivienda de obra nueva se refiere.



En el municipio alavés de Agurain se comercializan 8 chalets adosados.



Imagen de una de las terrazas de las viviendas que se proyectan en Salburua.

to de aproximadamente 3.000 metros cuadrados y generando una gran zona de esparcimiento dotada de espacios libres peatonales y zonas de juegos infantiles.

Gernika es otro de los municipios en los que encontrar importantes opciones de obra nueva. Dos de ellas son Maloste S. COOP., una promoción de 32 viviendas aterrazadas en el barrio de Rentería; y cerca del Hospital, Errenteria Berria, será un nuevo proyecto residencial en régimen de cooperativa que contará con 20 viviendas de 2 y 3 dormitorios, así como garajes y trasteros de acceso directo.

También Basauri es un municipio prolífico. Ejemplo de ello es Kareaga 51, una nueva promoción de viviendas exteriores de 2 y 3 habitaciones ubicada en el corazón de la localidad; así como Basozelai Residencial, una promoción de 24 viviendas entre las que aún queda disponible un piso de 2 dormitorios con distribuciones óptimas y una amplia terraza. En Usansolo, por su parte, Usansolo Zentro Fase III promete crear un entorno residencial único, de diseño, confort y calidad en el que cada vivienda cuente con las mejores distribuciones posibles, así como con una orientación que permita la mayor luminosidad.

En Vitoria-Gasteiz las zonas de Salburua y Zabalgana son sinónimo de futuro de vivienda de obra nueva

En Álava

La capital vasca es también sinónimo de promociones de vivienda de obra nueva. Ubicada en la calle Océano Pacífico 49 del barrio de Zabalgana, Domus Zabalgana es una promoción de 42 viviendas libres totalmente exteriores en un edificio de nueve alturas que cuenta con garajes, trasteros, cuarto de bicicletas y zonas comunes de bajo mantenimiento en una excelente ubicación cerca de comercios, servicios básicos y con muchas opciones de ocio y entretenimiento.

Muy cerca, en la estratégica ubicación de la Avenida Zabalgana, a 5 minutos de Las Conchas y el Ayuntamiento y a 20 del centro de Vitoria-Gasteiz, el Edificio Niza es una promoción de 28 viviendas, garajes y trasteros en un edificio moderno e íntimo que cuenta con viviendas de 2, 3 y 4 dormitorios y áticos distribuidos en 9 alturas. Un inmueble en el que las amplias terrazas son las auténticas protagonistas, convirtiéndose en el elemento de enlace entre el confort del interior y las actividades exteriores.

El entorno de Salburua es otra de las zonas más atractivas de Vitoria-Gasteiz. Un lugar en el que encontrar promociones como Nature Pool, un nuevo concepto de urbanización que ofrece una amplia zona de esparcimiento dotada de una piscina privada y en la que destacan sus exclusivas viviendas en planta con 2-3 dormitorios, dos baños y amplias terrazas. También en esta zona, concretamente en Larrein, junto al Bulevar de Salburua, Torre Victori ofrece viviendas exclusivas con urbanización privada, garajes y trasteros. Todo ello en un edificio de 13 alturas que forma parte de un conjunto residencial con amplias zonas de esparcimiento y que destaca por su enfoque en el ahorro energético y las grandes terrazas de sus viviendas de entre 2 y 4 dormitorios.

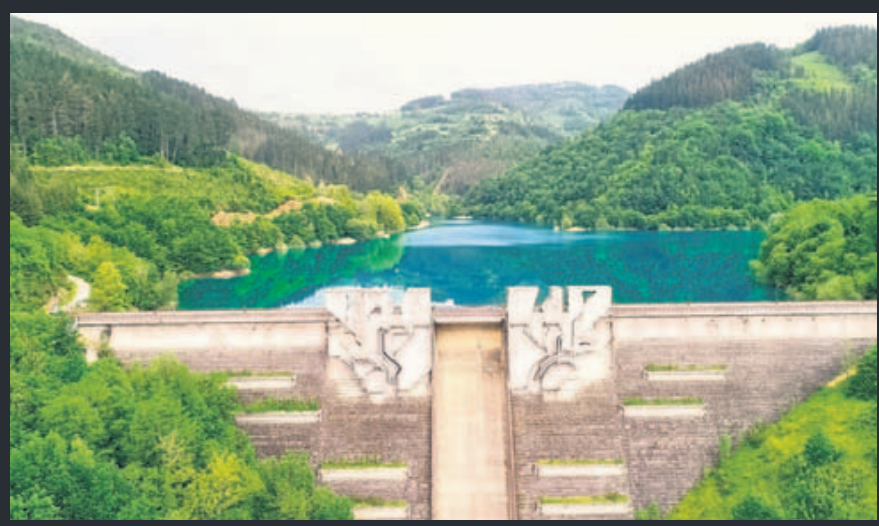
Y para satisfacer las necesidades de todo tipo de clientes, las opciones de vivienda de obra nueva se amplían también a más zonas del territorio alavés, como a Agurain. De hecho, en una de las mejores zonas de este municipio se comercializan 8 chalets adosados con jardín privado de 40 metros cuadrados. Uno de los principales puntos fuertes de esta promoción es que hay varias opciones de construcción de la vivienda, que puede hacerse al gusto del cliente: de 3 o 4 habitaciones y con opción de elegir cómo hacer la planta baja del chalet.



INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS:

Profesionalidad, creatividad, sensibilidad y talento al servicio de la sociedad









CAMINOS EUSKADI

PORTU, UBIDE ETA BIDEETAKO INGENIARITZAREN ELKARGOA
COLEGIO DE INGENIERÍA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

FOMENTAMOS LA EXCELENCIA PROFESIONAL EN EL ÁMBITO DE NUESTROS CONOCIMIENTOS Y COMPETENCIAS:

Planificación Territorial, Infraestructuras, Movilidad, Accesibilidad Universal, Transición Ecológica, Economía Circular, Adaptación Al Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental