

«Cualquier solución provisional debe llegar tras licitar el soterramiento»

Juan Mari Aburto
Alcalde de Bilbao

Vuelve a reclamar a la Diputación que ayude en la integración de la alta velocidad en Bilbao porque beneficia «a todo el territorio»

LUIS LÓPEZ



BILBAO. El jaleo que ha habido toda esta semana a cuenta de la entrada de la alta velocidad en Bilbao refleja, fundamentalmente, una cosa: la desconfianza del alcalde Aburto en el Gobierno central. Es decir, el miedo que tiene a que una solución provisional termine siendo definitiva y la ciudad no pueda acabar con la gran brecha ferroviaria que la divide en dos. Aquí lo deja claro: cualquier apaño transitorio debe llegar después de licitadas las obras del soterramiento. O sea, cuando la gran obra esté bien amarrada. Si es que hay manera de tener algo bien amarrado en toda esta peripecia.

– Si la 'Y' vasca se termina y aún no hay estación definitiva en Bilbao, ¿no es de lógica habilitar una solución provisional para poder usar la infraestructura?

– El problema es que esa solución se quede como definitiva. Ese era el planteamiento que me hizo la ministra Ana Pastor en 2015, cuando se pensaba en hacer la entrada en la ciudad mediante un tercer hilo en superficie. Desde el primer momento dije que no, que nuestra única opción es la estación soterrada. Recuerdo que el presidente de Adif me dijo que en Nueva York las vías están por el centro de la ciudad y no pasa nada. Yo le dije que no conocía Nueva York, pero sí conozco Bilbao.

– Desde hace mucho estamos esperando ese plan para terminar con la cicatriz que suponen las vías en el centro de la ciudad.

– No podemos permitir que se deje esa brecha entre Abando y Bilbao la Vieja. Necesitamos el soterramiento sin ninguna duda.

– Pero nadie ha cuestionado el soterramiento. Se habla de una solución provisional hasta que esté listo. ¿Qué hacemos si la 'Y' está terminada y la integración en Bilbao no? ¿Dejamos las vías ahí muertas de risa?

– No sé si es posible trabajar en



El alcalde de Bilbao, Juan Mari Aburto, exige que se «respeten» los acuerdos. MAIKA SALGUERO

el soterramiento al mismo tiempo que se utiliza una entrada provisional, no soy técnico. Esa sería una opción de la que podría hablar. Pero sólo después de licitar el soterramiento. A mí, más que cuándo llegue el TAV, me interesa cómo llegue. Y tiene que ser soterrado.

– Parece que lo que hay de fondo es únicamente una gran desconfianza hacia lo que haga el ministerio.

– 36 años. ¡36 años! Es el tiempo que llevamos dándole vueltas al TAV. ¿Por qué somos diferentes a otras ciudades? Se están haciendo apuestas por Galicia, por el corredor Mediterráneo... No es falta de confianza, es que se deje claro el compro-

miso. Los barracones de la Facultad de Medicina en Basurto eran provisionales y ahí estuvieron cuarenta años. Y no quiero que una entrada del TAV en Bilbao sea provisional durante 40 años.

– Pero ese compromiso del que habla para garantizar el soterramiento ya existe, ¿no?

– Tras aquella reunión con Ana Pastor trabajamos un planteamiento de soterramiento y llegamos a un acuerdo finalmente con el siguiente ministro, Iñigo de la Serna (se firmó en el año 2017). Y el acuerdo no fue entre personas, sino entre tres instituciones: el Ministerio de Fomento, el Gobierno vasco y el Ayuntamiento de Bilbao. Esos acuer-

LAS FRASES

‘CÓSER’ LA CIUDAD

«No podemos permitir que se perpetúe esa brecha entre Abando y Bilbao la Vieja»

DESCONFIANZA

«Llevamos ¡36 años! dándole vueltas al TAV. ¿Por qué somos diferentes a otras ciudades?»

«Las cocheras no pueden estar en Olabeaga, sino en Punta Zorroza»

L. LÓPEZ

BILBAO. Una cosa es la gran obra del soterramiento de las vías y la estación de Abando, y otra es qué se va a poner encima. Parques, más de mil viviendas, comercios... Se va a definir en un plan especial que, teniendo en cuenta las larguísimas tramitaciones, debería comenzar a trabajarse lo

antes posible. De momento no se puede porque, recuerda Aburto, están pendientes de que el estudio informativo defina aspectos como las «llagas de Hurtado de Amézaga». Se refiere a los puntos por donde van a acceder a la estación subterránea los autobuses y las personas. «Necesitamos saber dónde quedan antes de plantearnos la licitación del plan».

La obra se va a financiar en buena medida, como siempre, con las plusvalías urbanísticas. Pero cuidado, con ellas «no se financia la totalidad de la operación». Recordemos: la mitad del coste del soterramiento lo paga el ministerio y la otra mitad las administraciones vascas. «Si por ejemplo costase 400 millones» y las plusvalías fuesen 100, eso no iría a minorar los 200 millones del ministerio (los suelos son suyos) sino el conjunto de la operación, de manera que las administraciones vascas deberían afrontar 150 millones.

Hay otra cosa en la que incide el alcalde. «Las cocheras de la alta velocidad no pueden estar en Olabeaga». Aburto rechaza esta posibilidad porque para esa zona, por donde pasan las vías actuales, «está prevista una operación urbanística». De hecho, es uno de los lugares de crecimiento de Bilbao para las próximas décadas, y así se contempla en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) que se aprobará de manera definitiva próximamente. Para el Ayuntamiento, esa instalación ha de irse «a Punta Zorroza».

dos deben permanecer.

– ¿Teme que no se respete?

– Plantear una entrada en superficie es volver a los planteamientos de 2015, a lo que decía la ministra Pastor. Aquello es una solución superada. Además, existe un grupo de trabajo de las tres instituciones y, en él nadie está trabajando una entrada en superficie.

– Le insisto. Si la 'Y' vasca se termina y no hay aún soterramiento, ¿cuánto sería admisible esperar para poner en marcha el servicio? ¿Un año? ¿Cinco años?

– No quiero hacer cábalas, lo que quiero es que nos sentemos en una mesa, avanzar, hacer un calendario. Llevamos casi dos años de parón (a la hora avanzar en el soterramiento). Ahora nos dicen que el estudio informativo estará al fin realizado para el mes de diciembre, tras los estudios de impacto ambiental. Luego vendrá el proyecto constructivo, las obras. Si finalmente en diciembre está listo el estudio, el año que viene se podría licitar el proyecto constructivo.

– Aún hay que crear la sociedad para gestionar y pagar el soterramiento.

– Sí, y este no es un proyecto solo de Bilbao, sino que mejora la competitividad de todo el territorio. La Diputación tendrá que ver qué solución toma. Yo no soy el diputado general.

– El diputado general siempre se ha resistido a entrar en esa obra, a poner dinero, pese a que usted muchas veces ha pedido públicamente que lo haga.

– Más de una vez he hablado con Unai Rementería de esto. Yo doy mi opinión como alcalde y digo que sería bueno que la Diputación pudiese entrar, de eso no tengo dudas. La alta velocidad es algo que no sólo beneficia a Bilbao sino a todo el territorio y a Euskadi.

– Pues llega bastante tarde.

– El ministerio está en deuda con nosotros. Llevamos más de 30 años esperando el TAV y no tenerlo nos está haciendo perder competitividad como país, como territorio y como ciudad. La conectividad es vital para ser competitivos, pero hemos visto cómo las inversiones se iban para otros sitios.