

**DEBATE EN EL CORREO SOBRE BILBAO Y SUS COMUNICACIONES**

«No podemos seguir viajando en el furgón de cola»

Representantes sociales abogan por acelerar las obras del TAV y ampliar el aeropuerto **P2 EDIT. P42**



2 | CIUDADANOS

Domingo 22.05.16
EL CORREO

DEPENDENCIA
7.000 CUIDADORES
VASCOS SIN LA
CUALIFICACIÓN
REQUERIDA DEBERÁN
PASAR UN EXAMEN **P24**

«NO PODEMOS SEGUIR VIAJANDO EN EL FURGÓN DE COLA»

Del «agujero negro» en el mapa del TAV a los vuelos prohibitivos. **EL CORREO** reúne a cinco representantes de diversos ámbitos sociales para analizar las desventajas del territorio en materia de transporte y fijar metas

**ENRIQUE HERNÁEZ**

- **Su perspectiva.** Director general de Servicios Turísticos Integrales y presidente de la Asociación Empresarial de Agencias de Viajes de Euskadi.
- **Su prioridad.** La ampliación del aeropuerto, «que ya debería estar en obras. Con más vuelos y más plazas, bajarán las tarifas».

GARBIÑE HENRY

- **Su perspectiva.** Directora de Deusto Innovación Social, vinculada a la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas, participó en los planes estratégicos del Bilbao Metropolitan, Vitoria o Málaga.
- **Su prioridad.** Además de las infraestructuras, hay que cuidar «los intangibles» y generar contenidos.

JUAN IGNACIO VIDARTE

- **Su perspectiva.** Director del Museo Guggenheim desde su apertura y anteriormente, desde 1992, del consorcio creado para llevar a cabo el proyecto.
- **Su prioridad.** Que Bilbao se enganche a la alta velocidad, porque «las ciudades compiten también en eso» y se ha quedado atrás.



Domingo 22.05.16
EL CORREO

Qué es lo que menos ha cambiado en Bilbao en los últimos veinte años? El Guggenheim es un buen observatorio para asomarse a la transformación de la ciudad, pero en su fachada de titanio también se reflejan las asignaturas pendientes. El director del museo, Juan Ignacio Vidarte, las puso de relieve al abordar

en una conferencia el aniversario que se cumplirá en 2017 y la perspectiva para las dos próximas décadas. «El contexto general es mucho mejor, pero en algunos aspectos, como las comunicaciones, hemos ido a peor en términos comparativos» porque otros se han movido más, advirtió. Las distancias ya no se miden en kilómetros, sino en minutos. «Hoy se tarda lo mismo de Bilbao a Vitoria y a San Sebastián

que hace 20 años y eso no pasa con casi ninguna otra capital de similar tamaño. Es un factor de riesgo, las ciudades compiten también en esto», sostiene. Y el aeropuerto «dio un salto cualitativo con la nueva terminal pero no ha mantenido esa progresión. Según un estudio comparativo, Bilbao es casi el doble de caro que Barcelona para volar a destinos europeos».

Sus reflexiones han tenido eco

en diversos sectores de la sociedad vizcaína. EL CORREO ha reunido al propio Vidarte junto al concejal de Circulación y Transportes de Bilbao, Alfonso Gil; el director general de Confebask, Eduardo Aréchaga; el presidente de la Asociación Empresarial de Agencias de Viajes de Euskadi, Enrique Hernández, y la directora de Innovación Social en la Universidad de Deusto, Garbiñe Henry, para abordar las desventajas del te-

rritorio en materia de transporte y fijar prioridades. Durante el debate, moderado por el subdirector del periódico Pedro Ontoso, surgen distintos caminos a partir de una preocupación común. Ganar velocidad y acercarse a nuevos destinos es una condición imprescindible para abordar los dos grandes retos sociales: el empleo y la evolución demográfica, que obligan a generar oportunidades y atraer a los jóvenes.



TERESA
ABAJO

✉ tabajo@elcorreo.com



SIN FECHA PARA EL TAV

«¿Por qué no analizamos el coste de oportunidad que supone que Bilbao todavía no está conectado a la red?»

El director general de Confebask, **Eduardo Aréchaga** tiene claro que «nuestro punto débil es la conexión ferroviaria, no sólo desde el punto de vista de viajeros sino de mercancías». Un déficit que pasa factura a la economía. «No podemos ser el último eslabón de la cadena de conectividad respecto a Europa, el Estado y Madrid», enfatiza. Mientras «otras infraestructuras se están adecuando, como el puerto», el TAV sufre otro parón «por la demora en la toma de decisiones. Es un ejemplo del impacto económico que tiene la incertidumbre política en el Estado. Vamos a perder un año», se lamenta.

Juan Ignacio Vidarte pone un ejemplo gráfico del «agujero negro» que rodea a Euskadi en el mapa del

TAV. «Si a alguien que no conozca España, que venga de una ciudad

china, le enseñan las conexiones de alta velocidad se preguntará qué hay aquí. ¿Un lag? ¿Un desierto? Es que Bilbao es la única ciudad de su tamaño, y una de las pocas capitales de provincia, que no tiene un enlace de alta velocidad con Madrid, Barcelona y Europa».

Garbiñe Henry: Cuando estábamos haciendo la planificación estratégica el TAV iba a llegar a Vitoria en 2010. Pero yo no me voy a centrar tanto en la infraestructura como en los intangibles. No nos olvidemos de ofrecer contenidos. Valladolid pensaba que con el TAV iba a atraer centros de decisión y le pasó al revés, la gente se iba a Madrid en un momento. Hacen falta recursos culturales, empresariales y de ciudad para atraer visitantes.

Alfonso Gil: Debemos tener la capacidad de seguir soñando. Es muy importante el cuándo y el cómo; que el TAV llegue cuanto antes y de manera soterrada, porque aportará cohesión social y un efecto multiplicador para toda la ciudad.

Enrique Hernández: Para mí, el aeropuerto es el 'alma mater'. El TAV, cuando exista, aportará cosas a los

que viven en Bilbao, pero no tanto al turismo internacional salvo la interconexión entre ciudades.

– **Una fecha realista para la llegada del TAV?**

Por unanimidad, nadie se atreve a mirar el calendario. Aréchaga insta a sumar fuerzas para «subir el tono de la reivindicación». Vidarte propone «analizar cuánto supone el coste de oportunidad de que Bilbao no haya estado conectado a la red de alta velocidad desde el año que le tocara. No podemos seguir en el furgón de cola», dice. A Gil le duele «que se haya priorizado el TAV en Murcia, con una tasa de pasajeros ridícula, o en Galicia cuando la prioridad era Euskadi».

– **El soterramiento hasta Abando es irrenunciable aunque haya que esperar más?**

Juan Ignacio Vidarte: Es una oportunidad que tenemos que aprovechar para que la ciudad crezca, aunque haya que apretarse el cinturón en otras cosas. Si se hiciera mal, nos arrepentiríamos inmediatamente.

Garbiñe Henry: Es que este y el de Zorrozaurre son los únicos espacios que nos quedan para cohesionar la ciudad.

EL HORIZONTE DE 'LA PALOMA'

«El aeropuerto se ha quedado quieto, está cerca de su límite y ya vamos tarde para las obras de ampliación»

«Yo me centraría en el aeropuerto, lo que pude ser decisivo para el futuro», interviene **Enrique Hernández**. 'La Paloma' parte de una buena posición. «Si miramos friamente los vuelos internacionales de Loiu, en España, salvo Madrid y Barcelona, no hay tanta conectividad, quitando los vuelos charter a destinos de sol y playa».

– **El problema son los precios. Se**guir un estudio, la media para volar a Europa es de 260 euros fren-**te a los 137 de Barcelona.**

– Los vuelos son caros porque tienen precios políticos construidos por las compañías a su imagen y semejanza, con avaricia. Cuantos más vuelos y más plazas haya, más adecuadas serán las tarifas. El problema es que el aeropuerto se ha quedado quieto. Tiene 4,2 millones de viajeros al año y en la planificación que se hizo su límite eran 5 millones. Ya vamos tarde para hacer las

obras. En Loiu duermen ocho aviones, podrían dormir más para los vuelos de la mañana, y hacen falta más finger.

– **¿Y la ampliación del horario?**

Enrique Hernández: Eso quizás interesa más a las compañías porque les permite extender más la rotación de los aviones. Puede que ayude, pero lo importante es contar con un aeropuerto más grande.

Alfonso Gil: La ampliación del aeropuerto yo creo que puede esperar porque con la entrada del TAV va a haber una transferencia de viajeros. Tenemos que analizar esos flujos y después ver si hay que ampliar el aeropuerto, hacerlo antes puede ser una temeridad.

Eduardo Aréchaga: En términos de aeropuerto, Madrid es un desastre, hay pocos vuelos y carísimos. Hoy en día, a cualquier empresa que tenga una reunión a una hora presencial, si van más de dos personas, le compensa coger un coche con conductor. Pierdes un poco más de tiempo pero lo ganas en tranquilidad y productividad, porque vas trabajando. Y mucha gente de Vitoria va en el Alvia. Por menos de 350 euros es imposible viajar a Madrid y eso repercute en la agenda, porque es un punto de referencia económico.

Juan Ignacio Vidarte: Madrid es un ejemplo clarísimo y sangrante, pero el otro día me decían que ir de Valencia a Bilbao en avión cuesta casi tanto como ir a Nueva York. Es que no tiene sentido, cuando la conectividad es un factor de competitividad económica tan importante.

Enrique Hernández: De Valencia a Bilbao hay pocas plazas, insistió en que necesitamos un aeropuerto más potente. Y el precio del combustible es una espada de Damocles. Este año las compañías aéreas van a ganar más que nunca, pero en cuanto suba lo vamos a pagar todos. Otro tema latente es el de las 'low-cost' y las ayudas que reciben en otros países. Aquí siempre hemos dicho que no y eso afecta.

Garbiñe Henry: Tenemos un aeropuerto con oportunidades de crecer y que es un transporte complementario al tren. Pasará como en Italia. Coges un avión a Milán y luego dices 'voy a Venecia, paso por Verona...' Es importante que hagamos prospecciones de las posibilidades que se abrirán con el TAV, porque eso nos va a preparar. A veces pecamos de hacer demasiados diagnósticos de la situación actual y tenemos que hacer prospectiva, planteando diferentes escenarios.

ALFONSO GIL

► **Su perspectiva.** Concejal de Circulación, Transportes y Medio Ambiente y segundo teniente de alcalde en Bilbao.

► **Su prioridad.** Que el TAV lleve cuanto antes y soterrado hasta Abando «para lograr la cohesión social». Después se analizará si hace falta ampliar el aeropuerto.

EDUARDO ARÉCHAGA

► **Su perspectiva.** Director general de Confebask, donde ha desarrollado la mayor parte de su trayectoria profesional.

► **Su prioridad.** La conexión ferroviaria por alta velocidad, necesaria para el crecimiento empresarial, el del sector turístico y para «agilizar el mercado de trabajo».



LA OPORTUNIDAD DE LOS CRUCEROS

Estas rutas tienen un valor cualitativo y hacen «cantera. Un 20 % de los viajeros van a volver»

Pese a las lagunas que hay en el mapa del transporte, se ha abierto una nueva puerta por vía marítima. «El turismo de cruceros es un canal que antes no existía y no podemos dejarlo de lado», apunta **Garbiñe Henry**. El getxotarra Aréchaga trata de calcular la actividad generada por el reciente atraque de dos barcos con 5.000 pasajeros británicos y alemanes, que movilizaron una peregrinación de autobuses.

Juan Ignacio Vidarte: El puerto si que ha hecho los deberes y ha adecuado las infraestructuras para ser capaz de competir. El otro día leí que el puerto de Vigo se quejaba de que estaba perdiendo posibilidades.

Enrique Hernández: El turismo de cruceros es el único que durante la crisis ha seguido creciendo en Europa. Son viajeros de un nivel medio-alto y entre un 15% y un 20% van a volver. Es una cantera y quizás ahí no hacemos lo suficiente.

Garbiñe Henry: Hablemos también de 'business'. Hay quien viene a Bilbao como turista, o a hacer masters y posgrados, y se quiere quedar a trabajar. De aquí a 20 años hay que generar muchas oportunidades para que venga gente formada, o que la que se ha ido quiera volver.

Eduardo Aréchaga: El turismo es una asignatura pendiente de desarrollo en Euskadi. En industria tenemos mucho recorrido, en servicios a empresas... pero en turismo creo que está todo por hacer desde una perspectiva de país. La paz es un elemento imprescindible, la cri-

sis lo ha tapado pero cada vez se pone más de manifiesto como valor económico. Ahora el turismo supone el 8% del PIB y deberíamos aumentar el porcentaje hasta no sé cuánto...

Enrique Hernández: Es prácticamente imposible que crezca de manera espectacular.

Juan Ignacio Vidarte: Pero los cruceros tienen una importancia cualitativa, en la medida en que Bilbao aparezca como referencia en el norte de Europa tendrá un efecto multiplicador. Ahí hay muchísimo campo para mejorar la calidad del servicio y atraer a un visitante que valora la cultura, la gastronomía y el paisaje, a otro nivel, con todo el respeto, que el turismo de sol y playa.

Alfonso Gil: Bilbao se ha asociado a unos estándares de calidad, un modelo que no busca ese turismo masivo que genera problemas en otras ciudades. La marca Bilbao vendrá en el contexto europeo y el mundial, y tenemos la obligación de seguir desarrollándola.

Enrique Hernández: Si entramos en las plataformas web más importantes del mundo, en todas está Bilbao por lo menos, y Euskadi también. Se ha hecho un esfuerzo y hemos tenido la suerte o la habilidad de crecer pausadamente. ¡Cuidado con los crecimientos desaforados! En Barcelona ahora mismo hay un agobio de turismo que está generando una imagen negativa de la ciudad y afecta a los vecinos.

– **¿Cómo encajan en nuestro modelo los viajes 'low-cost'?**

– Se creía que generaban un turismo de nivel bajo, cuando lo único que hacen es generar más tráfico. Cualquiera de los que estamos en esta mesa, teniendo potencial económico suficiente, estaría encantado de conseguir una tarifa de 62,50.

RIVALIDAD ENTRE CIUDADES

«Si las capitales no están bien conectadas, podemos hablar de reinos de taifas»

En los cielos locales suele haber nubarrones, y no sólo por las condiciones meteorológicas. La apuesta del alcalde de Bilbao por el aeropuerto de Foronda como base para los vuelos transoceánicos fue recibida con truenos en su propio gabinete. Su socio de gobierno, el PSE, le acusó de relegar los intereses de la ciudad frente a los de su partido. – **¿Es sana la rivalidad entre vecinos?**

Alfonso Gil: Lo peor que podemos hacer es ponernos a discutir entre ciudades. Yo defiendo la especialización aeroportuaria, que cada uno explote su nicho de negocio, y Bilbao tiene claro el suyo. Yo no iré nunca contra Vitoria porque creo que podemos complementarnos, pero si voy a defender con uñas y dientes la especialización del transporte de viajeros en Bilbao. Creo que es bueno para el país que la ciudad tenga ese efecto tractor.

Juan Ignacio Vidarte: Bilbao tiene una imagen de marca en el mundo y hay que aprovecharla. No hablo de Bilbao como término municipal, sino como centro de una conurbación de dos millones de personas. Si las ciudades no están bien conectadas podemos estar hablando de reinos de taifas, si tuvieran una realidad diferente.

Enrique Hernández: Las rivalidades son disquisiciones inútiles para nosotros y para el turismo en general. Nosotros ofrecemos Bilbao y Euskadi en su globalidad. Lo de



Los comentaristas, antes del debate en EL CORREO. :: FERNANDO GÓMEZ

los aeropuertos es un terreno delicado por la personalización que le damos nosotros, porque cada uno tiene lo que tiene. El de San Sebastián tiene limitaciones enormes, el de Vitoria ninguna salvo la del tráfico que genera, porque es el territorio con menor densidad de población, y el de Bilbao está muy bien situado.

Eduardo Aréchaga: Es una reflexión que hay que abordar desde una perspectiva de país, con un carácter de equilibrio y de complementar lo que tenemos. No me vale un aeropuerto, me valen todos los aeropuertos. No me vale un puerto, me valen todos los puertos. Es que somos la ciudad 150 del mundo, muy pequeña.

Enrique Hernández: No olvidemos que los actores son las compañías, que no montan sus rutas hacia donde nosotros les decimos, sino hacia donde creen que hay tráfi-

co. En los 80 ya hubo una experiencia, Iberia decidió cambiar vuelos a Vitoria y le salió mal.

Garbiñe Henry: Hay que hacer mucho para conectar las tres ciudades, pero nos hemos posicionado en el mapa. El País Vasco se percibe como un país muy seguro, un destino empresarial e inversor, y la fiscalidad nos ayuda. Eso tenemos que aprovecharlo.

– **Pero sigue habiendo disputas, como las acusaciones de Gipuzkoa de que se favorece a Bilbao con los congresos.**

Alfonso Gil: No debemos entrar en discusiones pueriles. Tenemos que trabajar de forma complementaria porque este país tiene dos millones y pico de habitantes, poco más que algunos barrios de grandes ciudades. Necesitamos masa crítica. Yo el Gran Bilbao lo extiendo mucho, para mí llega de Burdeos a Burgos y de Gijón a Bilbao.

LAS FRASES

Enrique Hernández
Agencias de viajes

«Las compañías no montan sus rutas hacia los aeropuertos que nosotros les decimos, ellas eligen»

Garbiñe Henry
Universidad de Deusto

«Junto a la infraestructura, hay que generar contenidos y recursos para atraer a la gente»

Juan Ignacio Vidarte
Museo Guggenheim

«Hay margen para mejorar el servicio al visitante que busca cultura, gastronomía y paisaje»

Alfonso Gil
Ayuntamiento de Bilbao

«Nunca iré contra Vitoria, pero defiendo que Bilbao se especialice en el transporte de viajeros»

Eduardo Aréchaga
Confebask

«Somos la ciudad 150 del mundo, muy pequeña, y debemos reflexionar con perspectiva de país»

