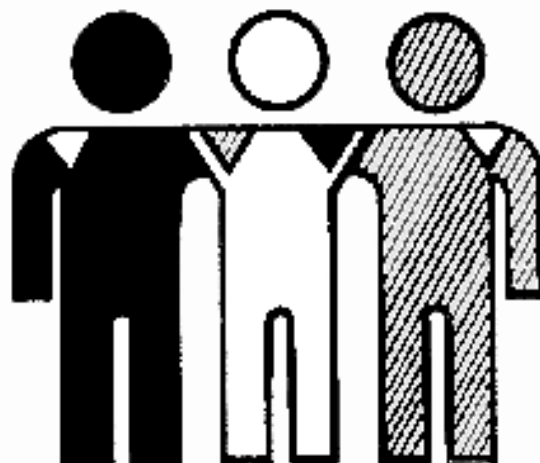


**ASAMBLEA CONSTITUYENTE**  
Federación de Asociaciones Vecinales de Bilbao  
*Bilboko Auzo Elkarteen Federazioa*  
Centro Cívico de La Bolsa  
Bilbao, 24 de Septiembre de 2009

**EL BILBAO DEL SIGLO XXI**  
**URBANISMO, MOVILIDAD Y CONVIVENCIA**



**CONOCER ES COMPRENDER**



Bilboko Auzo  
Elkarteen Federazioa  
Federación Asociaciones  
Vecinales de Bilbao

# EL MOVIMIENTO VECINAL EN LA REALIZACIÓN DEL PGOU DE BILBAO

Esta ponencia, promovida por la Federación de Asociaciones Vecinales de Bilbao / *Bilboko Auzo Elkarteen Federazioa*, pretende establecer unos criterios con los que los diferentes movimientos ciudadanos y sociales de Bilbao puedan comenzar un proceso de reflexión: necesitamos pensar en como debe ser el Bilbao en que queremos vivir y definir las líneas en las que debe discurrir su desarrollo urbano futuro. Las AAVV, de Bilbao han tratado de defender diferentes ideas y propuestas para la ciudad, algunas recogidas del propio movimiento vecinal y otras de foros universitarios, sindicatos y de diversas asociaciones ciudadanas. El Ayuntamiento de Bilbao nos ha dado sistemáticamente la espalda y en ningún momento ha buscado nuestra colaboración o nuestra participación.

El nuevo PGOU que se ha de elaborar durante los próximos años va a definir el futuro de Bilbao. Esta ponencia pretende que las AAVV de Bilbao tengan un marco para la generación de ideas y una vía de participación reconocida para definir el futuro de nuestra ciudad, tarea de la que las actuales instituciones públicas pretenden apartarnos.

## 1.- LAS CIUDADES DEL SIGLO XXI

Este siglo XXI que empieza nos ofrece un panorama de grandes urbes en las que se concentra más del 50% de la población del planeta. Estas ciudades tienen dos facetas contradictorias: son grandes centros de poder, de riqueza, lugares de convivencia y de oportunidades sociales y, a la vez, son grandes sumideros de recursos, soportan una alta contaminación y pueden ofrecer unas condiciones de vida de miseria, marginalidad y pobreza extrema superiores a las del entorno rural.

A lo largo de los siglos las ciudades han evolucionado generando siempre nuevas expectativas: las ciudades medievales permitieron pasar de un mundo rural a la evolución de los gremios de artesanos y al desarrollo del comercio, sirviendo de soporte a estructuras administrativas más complejas. Las ciudades industriales del siglo XIX consiguieron superar los problemas de salubridad derivados de la excesiva concentración de población que requerían las nuevas empresas. Las ciudades del siglo XX crecieron en superficie y en altura -gracias al uso masivo de vehículos y la instalación de ascensores- y cedieron el dominio de sus calles a los vehículos con el consiguiente caos circulatorio, ruido y contaminación. Pero también pusieron en marcha incipientes medidas para la recuperación de aguas residuales, la recogida selectiva de basuras o la limitación del tráfico. Las ciudades del siglo XXI tendrán que continuar esta lucha contra la contaminación ambiental y tendrán que hacerse más habitables y más humanas recuperando el dominio de sus calles y lugares públicos para sus ciudadanos. Y en este camino aparecerán nuevos retos culturales: un esfuerzo por cambiar el paradigma del consumo de recursos sin límite, superar el excesivo coste de la movilidad mediante un transporte público colectivo eficiente y asumir una parte de la generación de los recursos que la propia ciudad consume.

### 1.1- LA CIUDAD DE LAS PERSONAS

Una ciudad es fundamentalmente una concentración de edificios en un territorio sobre el que se establece la vida de una determinada población urbana. El territorio

normalmente ofrece algunos recursos naturales a los habitantes de la ciudad (agua, energía, alimentos, etc.) pero son los ciudadanos los que convierten esos recursos en oportunidades de crecimiento, con sus conocimientos, con su creatividad y con su trabajo (la artesanía, el comercio con otros territorios, la industria productiva, las oportunidades sociales y laborales, etc.). Una ciudad tiene una inteligencia total que es la suma de la inteligencia individual de todos sus ciudadanos y tiene también una inteligencia colectiva que es su cultura, su capacidad para estructurarse, para organizarse con justicia, para desarrollar la solidaridad y para conseguir metas conjuntas sin dejar de aportar oportunidades de desarrollo personal a todos los ciudadanos.

**Una ciudad se puede estudiar como un sistema de flujos** (de agua, de energía, de personas, de materiales, de mercancías, de productos, etc.) **y también como un sistema social de convivencia**, de aportación de servicios, de intercambio de conocimientos y de organización de las actividades y del trabajo individual para conseguir la necesaria generación de los recursos básicos y de aquellos recursos intangibles que han de permitir la evolución y mejora de la vida ciudadana.

Tanto los flujos urbanos de materiales, mercancías, viajeros, etc. como todos los aspectos sociales se desarrollan dentro del marco urbano de la ciudad y es **el urbanismo**, la disposición de los espacios en el territorio, los usos de los edificios y su interconexión lo que hace posible la eficacia y la eficiencia de la vida urbana. La planificación urbana puede hacer **fácil o difícil el flujo de energía y de materiales, el movimiento de las personas y hasta la posibilidad de generar tejido social y relaciones innovadoras que permitan el desarrollo de la inteligencia colectiva y la creación de oportunidades**. El urbanismo es el hábitaculo en el que se desarrolla la vida de la ciudad y es el que puede inhibirla o, muy al contrario, permitir su evolución y mejora. El PGOU es el máximo exponente de este urbanismo a largo plazo de una ciudad.

## 1.2- EL PGOU COMO MEDIO DE REGENERACIÓN URBANA DE BILBAO

Un PGOU debe de ser un **esfuerzo colectivo** para la regeneración urbana de Bilbao y para su adecuación a los nuevos retos de las ciudades del siglo XXI. Y al decir un esfuerzo colectivo se debe entender que **la participación y el debate** en diferentes foros, con transparencia y a diferentes niveles (privados y públicos) han de ser la forma básica de trabajo en la elaboración del nuevo PGOU de Bilbao. Alguien tendrá que liderar el proceso, recoger, organizar y dar forma a las ideas y a los proyectos, pero han de ser todas las entidades sociales de la ciudad y los propios ciudadanos los que colaboren y definan la ciudad en la que quieren vivir y los proyectos en los que quieren que se inviertan sus impuestos.

Un nuevo PGOU debiera empezar definiendo los criterios (los puntos de vista) desde los cuales se quiere analizar y juzgar a la ciudad. Sin esos criterios, y sin un consenso respecto a la importancia de los mismos, es imposible una evaluación de lo que existe y de lo que se quiere crear en el futuro. Tras **fijar unos criterios de análisis** (unas variables que medir y sobre las que trabajar) será posible hacer un **“diagnóstico”** de la situación real de partida (estudio del Bilbao actual) y será posible definir el tipo de ciudad que se quiere para dentro de 10 o 20 años (**“objetivo”** de ciudad a conseguir).

Los criterios o variables que se definan tendrán sin duda contenidos ambientales (de generación, uso y consumo de recursos), tendrán componentes sociales y/o culturales y contendrán aspiraciones de riqueza y parámetros económicos. Los criterios de análisis para el diseño urbano del Bilbao del futuro, la situación de partida y la capacidad de la ciudad para abordar los objetivos de cambio permitirán ir definiendo los proyectos necesarios para ese nuevo Bilbao. Y, entre los proyectos, habrá prioridades

y habrá que hacer una planificación en el tiempo en función de la importancia de cada proyecto y de los limitados recursos disponibles. Ya no van a volver los tiempos de supuestos recursos infinitos que se despilfarran en proyectos de marketing o en obras faraónicas con muy escasa o ninguna rentabilidad social.

### **1.3.- LA DEMOCRACIA PARTICIPATIVA EN EL DESARROLLO DE LA CIUDAD**

Desde la elaboración del *diagnóstico* hasta la realización de los *objetivos* de desarrollo urbano, debe contarse con la participación ciudadana y, muy especialmente, con el nuevo movimiento vecinal que emerge en Bilbao desde hace unos años. La participación ciudadana debe realizarse desde los Consejos de Distrito, actualizándoles territorialmente y dotándoles con recursos y competencias de los que ahora carecen. La participación ciudadana debe producirse también en los organismos municipales de carácter social y urbanístico, como el Consejo Asesor de Planeamiento Municipal o el Consejo Cívico, nacidos con escasa voluntad política de servir a la democracia representativa con elementos reales de intervención y priorización social.

La ciudadanía exige intervenir en el debate antes de que los proyectos se definan, se aprueben y se ejecuten y no se conforma, como hasta ahora, con ser informada por el Ayuntamiento para bendecir lo que ya está decidido.

## 2- PROPUESTAS SOBRE URBANISMO

Las AAVV de Bilbao consideramos que el urbanismo y los proyectos urbanos que se vayan a realizar en la ciudad van a condicionar la forma de vida y las posibilidades de desarrollo de la propia ciudad y de sus habitantes.

**Un buen urbanismo** -la distribución de espacios y usos en el territorio- facilita los servicios de transporte eficientes y mejora las relaciones ciudadanas haciendo que la ciudad sea más creativa y habitable. El urbanismo crea el espacio en el que se desarrolla la vida de la ciudad. Desde las AAVV nos atrevemos a establecer una serie de propuestas o vías de reflexión para ese Bilbao del futuro que debe reflejarse en el nuevo PGOUB.

### 2.1.- El Bilbao del siglo XXI deberá estar diseñado para el peatón

Deberá permitir que las personas se desplacen andando de un lugar sin barreras o limitaciones. Una ciudad más accesible, sin obstáculos urbanos, ni visuales ni físicos, con edificios, parques, plazas y calles que se puedan atravesar fácilmente y donde el ciudadano haya recuperado las calles. Los pasos peatonales, los caminos urbanos, los elementos de mobiliario público y las ayudas de medios mecánicos han de facilitar el desplazamiento de las personas por la ciudad sin generar polución o un consumo energético excesivo. La iniciativa de muchas ciudades de poner bicicletas en diferentes puntos de la ciudad (con una red de carriles-bici) es una forma de facilitar el desplazamiento de las personas de una forma más rápida que andando, sin contaminación y con una máxima eficiencia energética.

### 2.2.-El Bilbao del futuro deberá diseñarse en tres dimensiones

Tendrá que contar con el subsuelo, con las fachadas y con los tejados y azoteas para nuevas funciones. El subsuelo sirve actualmente para meter vías de comunicación urbanas (metro, autovías, etc.) y sustenta las conducciones de agua (potable, de lluvia y fecales), de electricidad, de gas, de comunicaciones, etc. Sirve además para esconder subestaciones eléctricas y transformadores y para meter vehículos en garajes subterráneos. Pero los sótanos pueden servir para equilibrar térmicamente los edificios y pueden utilizarse como almacenes o para ofrecer determinados servicios de 24 horas (cajeros automáticos, dispensarios de comida y bebida y productos empaquetados, etc.). Las fachadas y tejados pueden soportar paneles solares térmicos o fotovoltaicos y en las azoteas se puede devolver el terreno que el edificio ha quitado al suelo. Las azoteas verdes pueden ser campos de cultivo de alimentos y pueden recoger el agua de lluvia dando a la ciudad una posibilidad de obtención de sus propios recursos y un aspecto más agradable.

### 2.3.- El Bilbao del siglo XXI deberá estar estructurado

Su superficie, dividida en distritos, barrios y manzanas, ha de conseguir para cada barrio una diversidad social y económica similar a la de la propia ciudad. En los barrios se ha de evitar la excesiva concentración de un determinado sector de población (por origen, por poder adquisitivo, por edad, etc.). Los barrios tendrán viviendas grandes y pequeñas, caras y baratas siempre dentro de un contexto urbano humano y atractivo. Con ello se minimiza el riesgo de que aparezcan agrupaciones excesivas de emigrantes, obreros en precario, desempleados, ancianos, etc. que puedan degenerar en focos de marginalidad.

## **2.4.- Bilbao ha de tener barrios autosuficientes**

Que puedan ofrecer (desde el propio barrio) los servicios públicos y privados que requieran sus habitantes. La administración urbana ha de descentralizarse políticamente y ofrecer sus servicios en los propios barrios. Tanto los administrativos como los de educación, los sanitarios, los culturales, los deportivos, los de transporte y los de ayuda social se han de dimensionar y ofrecer (en la medida de lo posible) desde los propios barrios.

## **2.5.- El Bilbao del siglo XXI deberá buscar la mezcla de usos dentro del suelo urbano para conseguir un urbanismo más equilibrado**

Tendrá que evitar la creación de barrios exclusivamente residenciales, de grandes concentraciones comerciales, laborales, industriales o educativas. Deberá buscar un equilibrio en los distritos y barrios de la ciudad, preservando el suelo suficiente para las actividades residenciales, comerciales, sanitarias, educativas, lúdicas y laborales. Será necesario incluir aquellas actividades productivas, industriales y de reciclaje que se puedan realizar sin impacto ambiental (ruido, tráfico intenso, contaminación, etc.) y permitan una adecuada accesibilidad de los materiales.

En lo que se refiere al problema de la vivienda citaremos unos datos básicos que nos sitúan ante la realidad de un gran problema para muchos bilbaínos/as, como el derecho a una vivienda digna.

- En la lista del Registro de Viviendas Municipales hay una demanda de más de 12.000 solicitudes de vivienda en régimen de alquiler social.
- Del mismo modo, en las estadísticas que edita el propio Ayuntamiento se registran de forma permanente 17.000 viviendas vacías.
- El Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano, prevé la construcción de 30.000 nuevas viviendas para la zona de Bilbao, cuando existe una caída permanente de personas residentes.
- El precio actual de la vivienda en propiedad se eleva por encima de 140.000 € las de VPO y 300.000 € las viviendas mas baratas de construcción libre, con la situación de inestabilidad laboral es imposible resolver el problema para muchos/as jóvenes.
- La Ley prevé la valoración de la calidad sanitaria de los suelos edificables, la regeneración de los suelos industriales a cargo de quienes los utilizaron. En la mayor parte de los suelos para promoción de vivienda han sido usados por la industria, hoy recalificados para vivienda y regenerados a cargo de quienes adquieren la vivienda. (Zorrotzaurre, Bolueta, Miribilla,....)
- La política de rehabilitación o reconversión de edificios en el marco de la revisión del PGOUB no está siendo considerada por ninguna de las administraciones públicas y sin embargo el 82 % de la vivienda tiene problemas de accesibilidad, el 36 % no tiene calefacción, el 45 % tiene problemas severos de ruido, el 50 % tiene una zona verde a mas de 250 m. de distancia, el 80 % tiene mas de 40 años y el 91 % son propiedad de sus ocupantes.
- La vivienda en régimen de alquiler en Bilbao no supera el 8 % del global de la vivienda, contra un 50 % de la media en régimen de alquiler en los países europeos. Por otro lado, el precio del alquiler es inasumible.
- El programa Bizigune no ha logrado incorporar al mercado de alquiler ni siquiera 500 viviendas cerradas, su precio es excesivamente alto, 30 % de

los ingresos brutos, mas el complemento hasta el 100 % del precio de mercado, que sale del presupuesto publico.

Nuestras apuestas reivindicativas como Federación de AA.VV. debieran ir por el camino de exigir a la administración:

1.- El fortalecimiento del Parque Público de Vivienda en Régimen de Alquiler con un coste no superior al 15 % de los ingresos de los solicitantes.

2.- Debe emprenderse una nueva política de rehabilitación de edificios que englobe al conjunto de los barrios que lo necesitan acompañándola de iniciativas que permitan regularizar su situación como viviendas en el marco del PGOU. Nos referimos especialmente a las zonas de Ribera de Deusto-Zorrozaurre (Distrito 1) y Masustegui-Monte Caramelo y Zazpi Landa (Distrito 8) y, por supuesto, seguir impulsando las actuaciones de rehabilitación en San Francisco y Bilbao a Vieja.

## **2.6.- El Bilbao del siglo XXI deberá revalorizar a sus barrios**

Defender el mantenimiento de sus señas de identidad propias y promover la creación de elementos emblemáticos nuevos y nuevos símbolos de cohesión social. Una ciudad creativa es una ciudad diversa y variada, con un sentido de identidad que no se busca en la uniformidad sino en la existencia de unas reglas de juego justas para todos. La ciudad habrá de crear áreas de convivencia y de relación (plazas, parques, centros cívicos, etc.) en los propios barrios buscando la complementariedad entre los servicios públicos (educativos, sanitarios, de transporte, etc.) y los servicios privados que se ofrecen a los ciudadanos (zonas comerciales, de ocio, deportivas, culturales, etc.). Unos barrios más “autosuficientes” podrán compartir servicios con los barrios próximos en la medida que no sea rentable (social o económicamente) duplicar dichos servicios. Habrá servicios y dotaciones que no se puedan ofrecer en cada barrio pero sí en algún otro barrio del distrito y habrá servicios únicos que sirvan a todo Bilbao o incluso a toda la zona metropolitana.

### 3- PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD

Las AAVV de Bilbao promovieron en el año 2008 la realización de un Libro Blanco del Transporte de Bilbao en el que se definían los ejes sobre los que se había de desarrollar el transporte público de viajeros en Bilbao y toda el área metropolitana. Las siguientes propuestas están sacadas de dicho informe.

#### 3.1- EL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS

El Bilbao del siglo XXI, además de ser accesible para el peatón, tendrá que disponer de unos medios colectivos de transporte de viajeros que sean sostenibles, que no contaminen y que resulten eficientes. Deberá conseguir que los diferentes medios de transporte colectivo -públicos o privados como el ferrocarril, el tranvía, el autobús y otros medios de superficie- se utilicen adecuadamente (ofrezcan un buen servicio social sin estar ni saturados ni vacíos) al mismo tiempo que reducen su impacto ambiental (humos, ruido, molestias, etc.) y su consumo energético.

El Bilbao del siglo XXI deberá disponer de un plan de movilidad en el que se haya definido la evolución de las necesidades de la población y la consiguiente adecuación de los sistemas de transporte colectivos. La ciudad deberá definir ordenanzas y normativas que minimicen el impacto ambiental, social y económico de los desplazamientos.

El Bilbao del siglo XXI tiene que tener sus barrios con “nodos de transporte”, lugares accesibles andando desde las diferentes zonas de barrio y que cuenten con medios de transporte público de viajeros que lleven al usuario hacia otras zonas de la ciudad de forma rápida y efectiva. En un “nodo de transporte” de barrio puede haber un único operador con diferentes líneas o varios operadores. Si hay un solo operador (autobús urbano) debe ofrecer un servicio rápido (tipo lanzadera) hacia un nodo de comunicaciones donde se multipliquen las posibilidades de transporte (estación de ferrocarril, metro, estación intermodal, etc.). En cada barrio se ha de definir el “nodo o nodos de transporte” y se ha de estructurar el movimiento de los habitantes del barrio para llegar a ese nodo (andando por zonas seguras) y para ir desde ese punto a otras zonas de la ciudad que tengan una conexión múltiple de medios de transporte público.

El Bilbao del siglo XXI tiene que conseguir un sistema de transporte público de viajeros que coordine y controle a todos los medios y operadores existentes consiguiendo el máximo beneficio social de la forma viable económicamente. Los ciudadanos deberán utilizar un tipo de billete que acepten todos los operadores de transporte -tanto los urbanos, como los metropolitanos o los de largo recorrido-. Los operadores habrán de ofrecer una tarifa conjunta coordinada que permita el uso complementario de diferentes servicios sin resultar penalizado por ello. La intermodalidad, la coordinación y la complementariedad han de sustituir a la competencia entre operadores y cada medio ha de dar servicio allí donde resulta ser más eficiente y adecuado para resolver las necesidades reales de movilidad. No es posible seguir asumiendo los grandes costes económicos que la descoordinación institucional y la deficiente planificación de los servicios produce en la actualidad. El transporte público lo pagamos entre todos y cuesta mucho dinero público. Como ejemplo presentamos los siguientes datos extremos del presupuesto de sostenimiento de dos operadores (excluyendo la inversión inicial):



- Bilbobus en 2007, con un presupuesto de 84 millones de euros, recaudó solo 12 millones de euros y movió a 28 millones de viajeros. El déficit de 72 millones de euros supuso una aportación pública de 2,57 euros por viajero.
- Metro Bilbao en 2008, con un presupuesto de 59,9 millones de euros, recaudó 52,8 millones de euros y movió 86 millones de usuarios. El déficit de 7,1 millones de euros supuso una aportación pública de solo 0,08 euros por viajero.

El Bilbao del siglo XXI debe ser capaz de poner en marcha las siguientes iniciativas:

- **Servicio de Transporte Público coordinado por una sola Entidad** ó Autoridad Única de Transporte (AUT) con criterios de complementariedad de los diferentes medios y eficiencia económica del conjunto

- **Implantación del Billete Único** que, al margen del tipo de soporte con que se presente, resulte utilizable en cualquier medio de transporte de Bilbao y Bizkaia. Todos los operadores públicos y privados deberían aceptar este tipo de billete.

- **Implantación de la Tarifa o precio del billete en función del origen y destino final** (recorrido total del viaje) al margen de los medios de transporte utilizados en un tiempo limitado.

- **Plan para evitar la saturación y la infrautilización** de los medios de transporte públicos.

- **Diseño de espacios intermodales urbanos** que permitan la conexión rápida y accesible entre diferentes medios de transporte. Se proponen los siguientes:

- **Abando Plaza Biribila** (Metro, Tranvía, BilboBus, BizkaiBus, RENFE, FEVE)
- **Zabalburu Juan de Garay** (RENFE, Bilbobus)
- **Casco Viejo Arriaga** (Metro, Tranvía, EuskoTren -Lezama y Deusto-, BilboBus)
- **Basurto Hospital** (FEVE, Tranvía, Bizkaibus, BilboBus)
- **Termibus San Mames** (Metro, Tranvía, RENFE, BizkaiBus, BilboBus, Autobuses Largo Recorrido SUR)
- **Améztola Gordoniz** (FEVE, RENFE, Metro, Bilbobus)
- **Autonomía Avda. Ferrocarril** (RENFE, BilboBus)
- **Plaza Moyúa** (Metro, BizkaiBus, BilboBus)
- **Plaza Indautxu** (Metro, BilboBus)
- **Sagrado Corazón** (Tranvía, Bilbobus)
- **Castaños Campo Volantín** (Funicular Artxanda, EuskoTren, Bilbobus)
- **Deusto San Pedro** (Metro, EuskoTren -Arenal y Lezama-, BilboBus)
- **San Inazio** (Metro, BizkaiBus, BilboBus)

- **Diseño de Estaciones Intermodales** para los medios de Transporte Público de Largo Recorrido, incluido BIZKAIBUS. Se proponen las siguientes:

- **ESTACION SUR:** Termibus Bilbao
- **ESTACION OESTE:** Ansio Baracaldo
- **ESTACION ESTE-NORTE:** Sarratu Basauri
- **ESTACION CENTRO:** Abando Bilbao

La comunicación entre todas estas estaciones intermodales las podría realizar Bizkaibus por vías urbanas e interurbanas, usando carriles-bus y recogiendo viajeros por el trayecto. Bilbobus debería realizar un servicio de superficie complementario llegando a todos los barrios y a los puntos centrales de la ciudad.

- .- **Prioridad de circulación para los medios públicos respecto a los privados**, con vías exclusivas y carriles bus y priorización en semáforos y paradas.
- .- **Desarrollo de una red urbana de vías peatonales y rutas ciclistas.**
- .- **Desincentivación del uso del vehículo privado**
- .- **Extensión de los aparcamientos disuasorios fuera del Bilbao metropolitano.**
- .- **Transportes colectivos para los desplazamientos laborales** estudiando las necesidades de horarios y los desplazamientos en vehículos compartidos.

### **3.2.- EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS**

Las AAVV de Bilbao son conscientes de que por la ciudad pasan, entran y salen diariamente muchos vehículos. El movimiento de mercancías (alimentos, productos comerciales, residuos, etc.) es una necesidad de la vida ciudadana que contribuye también al caos circulatorio y al tráfico urbano. El movimiento de mercancías requiere de una regulación, de unas vías preferentes y de una mejora de su eficiencia.

El Bilbao del siglo XXI tendrá que tener unos medios de transporte de mercancías que sean sostenibles, que no contaminen y que resulten eficientes. Deberá conseguir que las múltiples y diferentes compañías de entrega de paquetería (reparto a oficinas o puerta a puerta de compras por Internet) se coordinen para que entren a la ciudad el mínimo número de vehículos posible haciendo una ruta óptima de reparto. Esto solo parece posible si hay una empresa pública municipal y única que realice el reparto urbano y que lleve, puerta a puerta, los paquetes que depositan las diferentes compañías en algún pabellón (plataforma logística) de las afueras de la ciudad.

El Bilbao del siglo XXI tendrá que buscar soluciones imaginativas al suministro de bienes y servicios como la utilización de las vías fluviales (en las ciudades que las tengan) y la de las líneas de transporte público (vías de trenes de cercanías o de metro) en las horas nocturnas. Se pueden llevar mercancías hasta el centro de la ciudad por la noche y se pueden construir almacenes subterráneos desde los que efectuar el reparto urbano. El máximo beneficio social de la forma económicamente más eficiente. Los municipios aprobarán ordenanzas y normativas que minimicen el impacto ambiental, social y económico del tráfico de mercancías por la ciudad.

El Bilbao del siglo XXI tendrá también un plan de movilidad para el suministro de mercancías en el que se contemplen las vías, las rutas y los horarios de forma que el movimiento de viajeros y mercancías se pueda realizar sin problemas y sin molestias para la vida ciudadana. El flujo de mercancías que llega diariamente desde el exterior de la ciudad hasta los barrios (productos alimenticios, bienes de equipo, productos manufacturados y componentes industriales) y el que sale diariamente desde los barrios hacia el exterior (productos fabricados, etc.) ha de ser estudiado, regulado y optimizado desde la perspectiva del impacto ambiental y la sostenibilidad.

## 4- PROPUESTAS SOBRE SOSTENIBILIDAD Y CONVIVENCIA

Una ciudad del siglo XXI ha de reducir el consumo que hace de los recursos de planeta a la vez que ha de buscar un equilibrio social que permita el desarrollo de una vida digna para sus ciudadanos, en un ambiente solidario, creativo y generador de oportunidades.

### 4.1- PROPUESTAS DE MEJORA AMBIENTAL:

El Bilbao del siglo XXI habrá de conseguir el suministro de las necesidades básicas de sus habitantes: alimentos, energía (electricidad, gas, gasoil, etc.), agua potable, comunicaciones. Para ello habrá de llegar a acuerdos territoriales y paramunicipales que permitan asegurar este suministro haciendo frente de forma solidaria a las inversiones necesarias. Los flujos de los suministros básicos (agua potable, electricidad, gas natural, comunicaciones, etc.) y sus canalizaciones hacia la ciudad y dentro de ella han de estar controlados y mantenidos en buen estado por el propio municipio. Los flujos de salida (agua de lluvia, aguas residuales, residuos urbanos, etc.) han de ser dirigidos y tratados para que no produzcan ningún impacto ambiental en otros territorios.

El Bilbao del futuro habrá de conseguir (aunque inicialmente sea de forma simbólica) un avance importante hacia la generación interna de una parte de los recursos básicos que consume (energía, agua, alimentos, etc.). Azoteas verdes donde puedan plantarse alimentos, placas solares, aerogeneradores pequeños, equipos geotérmicos, etc. Son ideas que han de tener su desarrollo en el futuro.

El Bilbao del siglo XXI habrá de conseguir un cambio de paradigma y un avance significativo en la desaparición de la cultura del consumo y del despilfarro. Los municipios habrán de generar normas que penalicen el despilfarro de recursos y la generación de residuos a la vez que fomentan el ahorro y regulan el uso óptimo y coordinado de los recursos existentes.

### 4.2- PROPUESTAS DE MEJORA EN LA CONVIVENCIA SOCIAL

Bilbao habrá de comportarse como una red solidaria

Que atienda a las necesidades básicas de sus ciudadanos menos favorecidos, pero sin dejar de fomentar su propio crecimiento y desarrollo evitando los subsidios indefinidos en los casos de personas con potencialidad de generar sus propios recursos. La ciudad deberá contar con un sistema de generación de “nuevas oportunidades” para los ciudadanos, en materia de formación, de relaciones, de trabajo, de ocio, etc. En este sentido se propone recuperar el sentido comunitario de la calle y el barrio como espacios de convivencia, de relación y solución de conflictos, dotados de servicios diversos, de ocio y cultura y donde se concentra la vida social

El Bilbao del siglo XXI tiene que tener en todos sus barrios y distritos “nodos de convivencia”, lugares accesibles para la gente del barrio donde se pueda producir la relación y la comunicación entre las personas del barrio

En estos “nodos de convivencia” de barrio se han de concentrar servicios comerciales, financieros, lúdicos, deportivos o, en general, de recreo. Son lugares con ambiente y a donde la gente se dirija para realizar tareas cotidianas. Han de dar la oportunidad a los vecinos de permanecer en el lugar de una forma cómoda y en compañía (bancos

donde sentarse, zonas cubiertas ante la lluvia, lugares que permitan escenarios improvisados para juegos, servicio de bares al aire libre, etc.). Pueden coincidir o estar cercanos a un “nodo de transporte”, deben ser accesibles andando y pueden ser únicos o haber varios en cada barrio.

Bilbao ha de funcionar como sistema urbano y social generador de “oportunidades” y ha de contribuir con justicia al aumento de la igualdad y de la cohesión social, ha de crear posibilidades de satisfacción personal para los ciudadanos, ha de fomentar la creatividad, el crecimiento personal y el desarrollo de nuevas iniciativas laborales y artísticas que sean capaces asimismo de resultar atractivas y crear riqueza, tanto para los residentes como para foráneos.

El Bilbao del siglo XXI ha de resultar atractivo tanto para vivir como para ser visitada. Y no ha de ser atractiva exclusivamente en un reducto central acotado donde se concentren todos los atractivos turísticos y culturales. Ha de ser una ciudad en la que el turista se pueda perder por los barrios y siempre encuentre un ambiente acogedor, algún elemento específico que sea singular, que simplemente ayude a reencontrarse con la historia o que sea una zona de convivencia y de esparcimiento agradable.

Bilbao ha de impulsar la convivencia garantizando la igualdad de derechos y también la de obligaciones para los ciudadanos inmigrantes que han venido a nuestra ciudad en busca de una vida mejor. La solidaridad internacional no ha funcionado en sus países de origen como debiera y sólo les ha quedado el éxodo para escapar de un futuro incierto.

- Debemos impedir la formación de *ghetos* residenciales, escolares y comerciales mediante una política adecuada de adjudicación de viviendas, plazas en colegios y en la promoción de comercios, empresas y equipamientos culturales.
- El acceso a las ayudas sociales debe tener como meta la inserción laboral y la asistencia sanitaria tiene que ser adecuada y rigurosa
- Desarrollo del Consejo Local de Inmigración, con participación de las Asociaciones Vecinales y Ciudadanas, para informar, atender y apoyar a las Asociaciones de Inmigrantes en materia de formación, idioma, erradicación de la delincuencia y búsqueda de empleo.
- Escolarización de niños y niñas inmigrantes favoreciendo el conocimiento y respeto de nuestras leyes constitucionales y costumbres.
- Es preciso ver la diversidad cultural como una fuente de riqueza y superar estereotipos falsos y prejuicios negativos sobre el inmigrante como los que le presentan siempre con la imagen de un delincuente asocial.

Pero es indudable que la inmigración descontrolada, en determinadas condiciones –desempleo, falta de recursos, concentración y marginalidad- trae aparejada bolsas de delincuencia que de no ser resueltas, multiplican su impacto negativo sobre la población del entorno y son la semilla de actitudes racistas de peligroso recorrido.

El representante de la Asociación de marroquíes de Bilbao denunciaba recientemente “*pasividad ante la delincuencia*” y que “*aquí puedes ser delincuente y cobrar ayudas sociales*”. Para impedirlo hay que contar con la colaboración de las propias Asociaciones de Inmigrantes y evitar que se cometan semejantes irregularidades.

### Bilbao tiene que ser, cada vez más, una ciudad segura

Debemos hacer desaparecer de la ciudad los puntos negros, las zonas desprotegidas y mal iluminadas, la prostitución como esclavitud y el tráfico de drogas, para que todos los ciudadanos puedan recorrer sus calles y plazas a cualquier hora del día o de la noche sin ningún temor.

Bilbao debe contar con una Policía Municipal de barrio, cercana y accesible, que ayude y oriente a los ciudadanos y, a la vez, previene y dificulta la comisión del delito. Una Policía con la cual los ciudadanos no tengan inconveniente en colaborar para erradicar los comportamientos incívicos o violentos

### El Bilbao del siglo XXI debe realizarse atendiendo a todos sus colectivos

No podemos pasar por alto la exclusión de la mujer en la planificación de la ciudad. Cuestiones tales como el desarrollo de la accesibilidad, el transporte público, las viviendas y sus alrededores, la seguridad en las calles y caminos a pie, etc. deben contemplar una vertiente de género, como ya se está haciendo con las personas discapacitadas y con la tercera edad.

El urbanismo debe garantizar que la mujer se sienta segura, sobre todo de noche.

Medidas que se proponen:

- Mejor iluminación, para que la mujer pueda ver posibles peligros y ser vista. Eliminar zonas de mala visibilidad
- Evitar espacios muertos o recovecos, donde se puedan esconder atracadores ó violadores.
- Promover la habitabilidad de todas las partes de la ciudad para que no se creen zonas dormitorio, sin servicios, sin vida o marginales. Los barrios deben contar con todas las prestaciones como parques, guarderías y haurreskolas, bibliotecas, colegios públicos abiertos en horas no lectivas para los jóvenes, polideportivos de diferente magnitud según la población, etc.
- La mujer realiza, en su mayor parte, trayectos a pie o en transporte público. Para reducir la movilidad innecesaria hay que proveer a cada zona de la ciudad de servicios públicos suficientes, calles más transitables, elementos mecánicos alternativos a escaleras en los barrios altos, etc. Igualmente hay que conseguir una ciudad en la cual las distancias entre la vivienda, las labores y el ocio puedan realizarse a pie, bicicleta o un buen servicio coordinado de transporte público.
- Diseñar el mobiliario urbano para que entorpezca lo menos posible el tránsito de personas: semáforos, luminarias, marquesinas, papeleras, quioscos, señales de tráfico, contenedores, etc.

## 5- PROPUESTAS PARA DIFERENTES DISTRITOS DE BILBAO

Sin pretender enumerar todas y cada una de las iniciativas que debieran adoptarse, se incluyen las más significativas que se han ido recogiendo:

**Distrito 1: DEUSTO** (San Ignacio, Elorrieta, Ibarrekolanda, San Pedro, Arangoiti, Ribera Zorrotzaurre)

*Parque de Ribera. Desaparición de la barrera urbana de Lehendakari Aguirre. Accesos dignos a Arangoiti. Conexión entre la estación de Bidarte de Metro Bilbao y la línea de Euskotren en Ramón y Cajal. Paseo peatonal y de bicicletas por las desmanteladas vías de Euskotren entre Ibarrekolanda y Elorrieta. Urbanización responsable de Zorrozaurre. Conexión urbana entre Deusto y La Salve-Matiko integrando a la Universidad de Deusto en el tejido urbano, etc.*

**Distrito 2: URIBARRI** (Castaños, Matiko, Ciudad Jardín, Zurbaran, Arabella)

*Comunicación por EuskoTren hasta la estación de Metro de Bidarte. Funicular que pare en la Vía Vieja de Lezama. Nueva línea de Metro. No al Crematorio*

**Distrito 3: OTXARKOAGA-TXURDINAGA**

*Comunicación más rápida y eficiente con el centro. Nueva línea de Metro. Zonas verdes. Conservación de los caseríos urbanos todavía existentes. Corredor peatonal hacia Santutxu salvando la Avenida de Zumalacárregui. Polideportivo y centro social. Calle perimetral.*

**Distrito 4: BEGOÑA** (Santutxu, Bolueta)

*Urbanización entorno del Nervion, Zonas verdes. Reducción del tráfico soportado y mayor accesibilidad hacia el centro.*

**Distrito 5: IBAIONDO** (Casco Viejo, Iturrialde, Solokoetxe, Atxuri, La Peña, Bilbao la Vieja, San Francisco, Zabala, San Adrián, Miribilla)

*Regeneración urbana y social San Francisco, Zabala y Bilbao La Vieja. Aparcamientos para residentes. Mejores salidas del barrio hacia el exterior. Nuevo Centro Cívico en la zona alta de Miribilla-San Adrián. Equipamientos para jóvenes. Desdoblar Distrito.*

**Distrito 6: ABANDO** (Abando, Indautxu)

*Regeneración urbana con más vías peatonales y de bicicletas. Más zonas verdes e instalaciones deportivas,*

**Distrito 7: REKALDE** (Ametzola, Iralabarri, Rekaldeberri, Larraskitu, Uretamendi, Betolaza, Circunvalación, Artazu-Bekoa, Iturrigorri, Peñascal.

*Metro, Centro Cívico, aparcamientos. Biblioteca, Haurrescolas, dinamización y equipamiento cultural y deportivo. Reducción tráfico infernal. Mejora de iluminación. Soterramiento FEVE y eliminación del Viaducto. Accesibilidad a barrios altos.*

**Distrito 8: BASURTO-ZORROTZA** (Basurto, Olabeaga, Masustegui, Monte Caramelo, Kobetas, Bentazarra-Lezeaga, Altamira, Kastrejana, Zorrotza)

*Demolición Viaducto y urbanización Bulevar Sabino Arana. Mini-polideportivo con piscina. Biblioteca, Parques y zonas verdes. Urbanización de Garellano con equipamientos sociales y plaza abierta al barrio. Accesibilidad a los barrios altos: Masustegui, Altamira, etc. (Escaleras mecánicas, Buses más frecuentes). Accesibilidad y comunicación a Zorrotza Siete Campas. Eliminación contaminación ambiental. Soterramiento línea y estación FEVE. Equipamientos deportivos. Expansión y urbanización en la Punta.*

