

**INGURUMENEN TOKIKO FOROAREN
BILERAREN AKTA
(26.05.09)**

LEHENDAKARIORDEA
KELTSE EIGUREN and, Ingurumen Zinegotzia

**ACTA DE LA REUNIÓN DEL FORO LOCAL
DE MEDIO AMBIENTE
(26.05.09)**

VICEPRESIDENTE
Dña. KELTSE EIGUREN, Concejala de Medio Ambiente

TECNICO DE MEDIO AMBIENTE:
D. JOSU ATEKA

D. VICENTE BUSTAMANTE (Responsable Municipal de Infraestructuras y Servicios).

SECRETARIA:
D^a. ARANTZA CABEZA

CONSULTOR MEDIOAMBIENTAL:
D. JULEN REKONDO (Ingurune)

ASISTENTES:
D. PEDRO ORTUETA (Ekologistak Martxan).
D. TXEMA GOROSTIAGA (Persona de reconocido prestigio en Medio Ambiente y profesor de la UPV).
D. DIMAS RAMOS (Asociaciones Deportivas).
D. JOSE ALMEIDA (Getxo Empresarial y Comercial).
D. PATXI DIAZ (Persona de reconocido prestigio en Medio Ambiente e Itinerarios Ecológicos).
XABIER BUENETXEA (Persona de reconocido prestigio en Medio Ambiente e Itinerarios Ecológicos).
D. MÁXIMO GÓMEZ (Basozaleak).
D. EMILIO MARTÍNEZ (Basozaleak).

Excusa su no asistencia previamente a la reunión D. Tomi Etxeandía.

En Getxo, a 26 de mayo de 2009. Se reunió a las diecinueve horas de este día el Foro Local de Medio Ambiente de Getxo, con asistencia de los capitulares reseñados.

ORDEN DEL DÍA

1. Aprobación del acta de la reunión del Foro Local de Medio Ambiente celebrada el 28 de abril de 2009.

D. José Almeida señala que en el acta de la reunión

celebrada el pasado 28 de abril no se refleja bien tal y como él entendió lo que vino a plantear el concejal de Urbanismo, D. Joseba Arregui, cuando se refirió al trazado alternativo a la calle Telletxe como una posibilidad de que el bidegorri podría ir por la calle paralela a las vías y subir por la C/ Piñaga, y como que estaba aprobado como tal. Varios miembros del Foro, así como la concejala de Medio Ambiente, Dña. Keltse Eiguren plantearon que el acta estaba bien redactada, ya que en ningún momento entendieron que el concejal de Urbanismo había dicho que dicho trazado alternativo estaba aprobado. De todas maneras, se acuerda hacer una consulta al concejal de Urbanismo para aclarar este asunto.

Por su parte, D. Dimas Ramos dice que todavía no ha cambiado de apellido, y en varios momentos del acta se le atribuye el apellido Sañudo. D. Julen Rekondo, de la asistencia técnica, reconoce su error y pide perdón por ello.

2. La Movilidad en Getxo.

D. Vicente Bustamante, Responsable Municipal de Infraestructuras y Servicios del Ayuntamiento de Getxo, es el encargado de hacer la exposición sobre este tema, ya que el tema de la movilidad en Getxo está dentro de sus tareas y funciones.

D. Vicente Bustamante divide su exposición como en tres partes: Una primera centrada en diversas definiciones referidas al desarrollo sostenible, la accesibilidad, etc.; una segunda, relativa a datos en relación con la movilidad en el municipio; y una tercera, centrada en algunas ideas de cara al futuro, que algunas de ellas son más bien suyas, y que por tanto no están aprobadas por el Ayuntamiento.

En cuanto a la definición de Desarrollo Sostenible, D. Vicente Bustamante recurre a varios conceptos que aparecen en distintas entidades, entre ellas la Real Academia Española, para centrarse en la definición que aparece en el Informe Brundtland publicado en 1987 por Naciones Unidas, y acuñado oficialmente como tal en la Cumbre de Río o Conferencia Internacional sobre Desarrollo y Medio Ambiente, celebrada en junio de 1992, que viene a decir que el desarrollo sostenible es aquel desarrollo económico, que cubriendo las necesidades del presente, preserva la posibilidad de que las generaciones futuras satisfagan las suyas.

Posteriormente, el Responsable Municipal de Infraestructuras y Servicios viene a decir que el problema del tráfico y del transporte viene de antiguo

y cita como una de las primeras decisiones de **Julio César** fue la prohibición del tráfico rodado en el centro de Roma durante el día. **Claudio** extendió dicha política al resto de municipios italianos, y **Marco Aurelio** la aplicó posteriormente a todos los pueblos del Imperio.

Más cercano a nuestros días, aunque hace ya 43 años, el alcalde de Bilbao, Javier Ybarra, en 1966, tenía verdaderos problemas de cabeza con el tráfico. Y ya entonces, se especula con el cierre al tráfico de la zona centro de la capital vizcaína, en el caso de que siguiera aumentando el número de automóviles que circula la ciudad. Y en este sentido, D. Vicente Bustamante reivindica la ciudad como Lugar de Encuentros, y no lo que está ocurriendo en la actualidad.

La segunda parte de su exposición está centrada en dar numerosos datos en torno a los desplazamientos medios en Bizkaia y en Getxo, la evolución del Parque Automovilístico en Getxo, las diferencias de género a nivel de distribución modal, que no de movilidad, etc., para hacer algunas reflexiones finales, y cuál debe ser la diana a la que apuntar.

Como esta segunda parte, fue muy prolija en abundancia de datos, se hace un resumen muy breve de todo lo que dijo D. Vicente Bustamante.

Para comenzar, el Responsable Municipal de Infraestructuras y Servicios señaló que el desplazamiento medio en nuestra comunidad autónoma es inferior al de otras zonas europeas. Concretamente, comentó que en Bizkaia, la moda es de 20 minutos, aunque esto no oscurece el hecho de que más de un 5% de los viajes son de una hora o más. Además, señaló, que se ha perdido fiabilidad del tiempo de viaje.

En relación con la evolución del parque de automóviles, señaló que en el conjunto de la CAPV se está dando el mismo fenómeno que en Estados Unidos:

- Disminución del número de personas por hogar.
- Aumento del número de automóviles por hogar.

Una parte de la explicación radica, según D. Vicente Bustamante, en:

- La dispersión espacial del empleo, el aumento de la población activa y en la carestía de la vivienda en núcleos urbanos tradicionales.
- Y en la libertad de movimiento a nivel de ir de un punto cualquiera a otro, en cualquier momento, con quién queramos, etc., aunque esto cada vez es más

difícil de hacerlo.

Seguidamente, D. Vicente Bustamante muestra los datos de empleo de Getxo y su relación con su entorno metropolitano desde 1986, y a nivel de cifras globales, adelanta las siguientes:

-La población ocupada del municipio ha evolucionado desde 22.268 trabajadores en 1986 hasta **35.755 en 2006**.

-La oferta de empleo en el municipio durante el mismo período ha evolucionado desde 10.600 hasta **19.659**.

-El contraste entre ambas cifras significa que se ha mantenido básicamente constante **el porcentaje de getxotarras que trabajan en el propio municipio, siendo éste del 30%**.

- Por otro lado, **los getxotarras que trabajan en Getxo** ocupaban el 60% de la oferta en el municipio en 1986, porcentaje que ha ido disminuyendo paulatinamente hasta **el 48% del 2006**.

-Este fenómeno de salida diaria de un 70% de la población activa condiciona la sostenibilidad del sistema de transporte.

-Es de hacer notar dentro de un estudio en curso de realización, que se estima el coste de un viaje a pie en 2,0 €, en transporte público 8 €, mientras en coche alcanza los 12 €. Dichos costes incluyen los denominados costes externos y la contribución de la Administración, aunque es el usuario el que sufraga un alto porcentaje.

En cuanto a la Movilidad Interna en Getxo en 2002, los datos son los siguientes:

-80.897 desplazamientos/día.

-Trabajo: 22.827.

-Estudios: 24.044.

-Compras: 11.230.

-Otros: 22.796.

En cuanto a las tendencias en relación con las diferencias de género señala:

-Hay una importante diferencia de género a nivel de distribución modal, que no de movilidad.

-No depende de la actividad profesional de la mujer ni apenas varía con la edad.

-Todo ello a pesar de la mayor complejidad de la movilidad de la mujer.

Por otra parte, al referirse al Coche y Urbanismo, señala el papel estructurante del transporte:

-Muchas de las áreas metropolitanas se han conformado en torno a las antiguas líneas suburbanas de ferrocarril.

-En estos últimos años se ha cedido ese papel a “la red viaria de alta capacidad”.

-La gran tentación del negocio inmobiliario a corto plazo de adosados y parques tecnológicos.

Finalmente, D. Vicente Bustamante plantea una serie de reflexiones finales a nivel general, y cuál debe ser la diana a la que apuntar.

- “En un mundo cada vez más privatizado, son muchas las ciudades que apuestan por sus lugares públicos...La gente responde con entusiasmo a estas nuevas oportunidades de andar y participar en la vida pública”.
- “Se trata de invitar a la gente a que retome posesión de la ciudad. En paralelo se coarta el tráfico y el aparcamiento con el objeto de crear espacio para actividades enfocadas directamente a las personas.
- El Transporte se debiera entender como un simple ingrediente esencial (aunque difícil de aplicar e incómodo de gestionar) para la calidad y eficiencia de nuestras ciudades.
- La visión de la ciudad es algo que podemos vender, aceptando que toda mejora conlleva un costo, o una incomodidad puntual.

El último capítulo que aborda D. Vicente Bustamante, es el futuro del municipio en relación con la movilidad y plantea las siguientes cuestiones:

1. Revisión OTA.
2. Aparcamiento Rotación en Algorta.
3. Estudio Usos Espacios Públicos.
4. Espacios Públicos Cubiertos.
5. Plan Especial Bidegorris. Consolidación Getxo Bici.
6. Microbuses Urbanos (?).

Posteriormente desarrolla cada una de estas cuestiones

Actualización del Sistema:

Se plantea:

- Pago de **residentes** por horas de uso.
- Mayor penetración de la **tarjeta chip**.
- **Paneles** de información en tiempo real sobre disponibilidad de plazas.

Estudio Usos Espacios Públicos:

La línea que se está diseñando en Getxo en los últimos años, según comenta D. Vicente Bustamante es para **andar y pararse**:

- Cómodo, protegido climáticamente, con bancos, terrazas...

Adecuada como medio para intercambios sociales y culturales:

- Espacios para actividades lúdicas y

culturales.

Pensada para charlar en la calle, para observar y ser observado, para experimentar la ciudad:

- Bajo nivel de ruido.
- Visitas agradables, escaparates, exhibiciones, detalles..

Actividades **necesarias**:

- Ir al colegio, esperar al autobús, ir al médico...

Actividades **opcionales**:

- Recreativas y lúdicas, cuando la calidad lo permite (bancos en el parque, árboles, conciertos...).

Actividades **sociales**:

- Encuentros fortuitos, observar, escuchar, jugar, hablar, ser observado y lucirse...

Posteriormente, se refiere a la necesidad de Espacios Públicos Cubiertos.

Seguidamente cita rápidamente la necesidad de consolidación de Getxo Bici, y como ya se ha abordado este tema varias veces en el Foro, pasa de largo, aunque sin dejar de resaltar su importancia.

Finalmente, se refiere a la posibilidad de volver a estudiar si es necesario o no un bus urbano, o la existencia de transporte interurbano, para lo cual podría haber varias opciones:

1. Mantener el estatus quo actual.
2. Acuerdo con BizkaiBus para insertar el “servicio urbano” en un servicio metropolitano.
3. Servicio urbano con microbuses.
4. Coches urbanos de alquiler por horas.

Dentro de estas opciones, está la posible utilización de flotas de coches o vehículos no contaminantes, recurriendo por ejemplo a vehículos híbridos como el Toyota Prius, para evitar las actuales complicaciones de vehículos eléctricos, o también estudiar otras experiencias existentes como las de Bremen, La Rochelle, Mobility (Suiza), Gobierno italiano...

Posteriormente, se desarrolla un coloquio en torno a la problemática de la movilidad en Getxo.

En torno a la posibilidad de que los residentes deban de pagar, se suscita un debate entre los que vienen a plantear que ya se pagan demasiados impuestos como pagar todavía más, y lo que consideran que el pago no tendría que ser alto, pero ello permitiría que pudiera hacer más plazas para aparcar en la OTA, ya que hay residentes que a pesar de que tienen garaje, aparcan el coche en la calle.

También sale a relucir el aparcamiento en Las Arenas, que se dice que es muy caro, y que está infrautilizado por ello.

También se plantea la necesidad de retocar los pasos elevados, y en este sentido se viene a decir que las normas vienen del Ministerio de Fomento para las carreteras, y que la Diputación saca normas en zonas urbanas, cuando no debiera hacerlo.

De todas maneras, el responsable de Infraestructuras y Servicios informa de que se van a retocar algunos.

3. Ruegos y preguntas.

En este apartado no se plantea nada.

Finalmente, se decide que la próxima reunión se celebre el próximo martes 23 de junio de 2009.

A las 21:30 horas se da por finalizada la reunión.