

IBÓN ARESO MENDIGUREN | Exalcalde de Bilbao, arquitecto urbanista

## “La ciudad tiene que funcionar como una empresa que facilite la vida a los vecinos”

“Bilbao, con su primer plan estratégico, pasó de ser una ciudad industrial sucia y fea a una ciudad amable; el siguiente paso es hacerla inteligente”

**Oviedo, Ramón DÍAZ**  
Ibón Areso Mendiguren, arquitecto urbanista, fue alcalde de Bilbao y consejero de Ordenación del Territorio del Gobierno vasco. Dirigió la oficina municipal que elaboró el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y representó al Ayuntamiento de esa ciudad en la comisión creada para implantar el Museo Guggenheim. Es consejero y fue presidente de la sociedad pública Bilbao Ría 2000, y es miembro de la comisión ejecutiva de la Asociación para la Revitalización del Bilbao Metropolitano. El 6 de noviembre pronunciará una conferencia en el salón de plenos de la **Cámara de Comercio de Oviedo**, que llevará por título “De la ciudad industrial a la ciudad post industrial, a transformación estratégica de Bilbao”.

**¿Cómo se desarrolló, a grandes rasgos, la experiencia metropolitana en Bilbao?**

—El proceso de transformación de Bilbao vino motivado no porque tuviésemos una gran visión de futuro sino por el hundimiento de nuestra economía, debido al agotamiento del modelo de metrópoli industrial que se produjo desde finales de los años setenta, lo cual produjo un gran impacto social y urbano, cuyos efectos se manifestaron en la decadencia de ese modelo económico, con altos índices de desempleo, el treinta por ciento en el área metropolitana, degradación del medio ambiente y del tejido urbano, tasas migratorias negativas y la aparición de problemas de marginación social, como pobreza, paro, droga... Para superar dicha situación, Bilbao realizó su primer trabajo de planificación estratégica y física a fin de cambiar su modelo de ciudad y la base económica de su futuro, mediante un profundo proceso de transformación física y el desarrollo de nuevas formas de actividad económica, básicamente en el sector terciario, que proporcionasen los puestos de trabajo que de forma inevitable se perdían en una industria cuyo tejido debía de hacerse más competitivo y diversificado cambiando personas por tecnología. Esa primera planificación urbanística y estratégica tuvo como principales pilares la adecuación infraestructural, la regeneración medioambiental y urbana, la inversión en recursos humanos y el impulso cultural.

**¿Puede servir la experiencia bilbaína como ejemplo para el proyecto asturiano?**

—Me parecería frívolo que desde mi falta de un conocimiento

importante de la actual realidad asturiana diese consejos o propusiese soluciones. Aunque creo que sí hemos compartido economías industriales y de extracción minera, mi intención es explicar el análisis que nos tocó realizar ante nuestros problemas y qué soluciones propusimos para resolverlos, a fin de facilitar una referencia para el proceso de reflexión estratégica que se pretende desarrollar en Asturias, es decir compartir mecanismos y procedimientos de planificación estratégica, aunque las soluciones concretas puedan ser diferentes en cada caso.

**¿Resulta necesaria o conveniente la participación de los agentes privados en el desarrollo de las áreas metropolitanas?**

—Sí creo que es importante la visión de los agentes privados y con ello no me estoy refiriendo a lo que convencionalmente se suele denominar participación ciudadana en los procesos de planificación municipal, ya que ésta es más cortoplacista y de política de barrio, que de visión estratégica a medio largo plazo.

**¿Hasta qué punto es importante la implicación de la sociedad civil en este tipo de iniciativas metropolitanas?**

—La sociedad civil y el mundo empresarial son los que han inventado la planificación socioeconómica o estratégica, mientras



Ibón Areso.

“

El convenio entre administraciones es imprescindible para ejecutar una planificación física

## “Bilbao Metr30, exportable a Asturias, no está sometida a los calendarios electorales”

**Oviedo, R. DÍAZ**  
**¿Cuáles son las principales razones del éxito del área metropolitana de Bilbao?**

—Creo que uno de los motivos del éxito de nuestro proceso de transformación, fue que supimos hacer de la necesidad virtud. Cuando una ciudad o una región entran en una cierta decadencia, puede costarle más reaccionar que en casos como el que nosotros padecemos de hundimiento absoluto del modelo de ciudad y economía productiva que hasta esas fechas teníamos. Por otro lado nos dotamos de los instrumentos necesarios para esa tarea: En primer lugar una asociación público-privada que realizó el proyecto de planificación estratégica. En segundo lugar, el papel lo aguanta todo y por ello fue necesario crear una sociedad gestora para materializar el proyecto, la cual tuvo un carácter público y en el que estuvieron presentes los cuatro niveles de la administración: Gobierno de España, Gobierno vasco, Gobierno Foral de Bizkaia y Gobierno municipal.

**¿Qué papel tienen y qué diferencias existen entre la asociación Bilbao Metr30 y la sociedad Bilbao Ría 2000, creadas ambas para impulsar la recuperación del área metropolitana bilbaína?**

—Bilbao Metr30 es una asociación público-privada, desde su fundación la ha presidido una persona del mundo civil y su función es generar el pensamiento estratégico a medio y largo plazo. Realizó el primer plan estratégico para el área metropolitana y ha seguido desarrollando nuevas visiones de futuro. Bilbao Ría 2000, como ya he mencionado, es una sociedad pública-pública que fue creada para ejecutar y materializar las propuestas del planeamiento territorial y del cambio físico de determinados espacios metropolitanos, básicamente los más afectados por la crisis.

**¿Es Bilbao Metr30, de cuya comisión ejecutiva es usted miembro, “exportable” a Asturias?**

—Considero que sí. Es una asociación cuyos socios son empresas, universidades, Cámara de Comercio, Administraciones y municipios, Autoridad Portuaria, institutos de investigación e ingenierías, periódicos y medios de comunicación... en la que por una parte con muy poca estructura se utiliza el conocimiento y la experiencia de sus distintos miembros y por otro lado se pueden desarrollar visiones de más largo plazo, sin que estén sometidas a las servidumbres de los calendarios políticos o electorales.

que los ayuntamientos, históricamente, nos hemos dedicado más a la planificación urbanística. Pero la ciudad tiene que funcionar también con una empresa que facilite la vida a sus ciudadanos, por lo que contar con esas experiencias y conocimientos resulta importante.

**¿Sería factible en la actual coyuntura económica repetir el exitoso proceso del área metropolitana de Bilbao? O, dicho de otro modo: ¿Llega tarde el proyecto asturiano?**

—El aspecto más visible de nuestro éxito corresponde al proceso de transformación urbana y de cambio del modelo de ciudad. Ello pasa básicamente por convertir las “zonas problema” y las áreas degradadas por el desmantelamiento industrial en zonas de oportunidad y ello resulta bastante complicado en épocas de crisis y de hundimiento del sector inmobiliario. Pero en la actualidad se está superando la situación de los años más complicados y haciéndose más viable ese tipo de operaciones. Sin perjuicio de lo anterior, las actuaciones y transformaciones no sólo tienen que ser físicas, sino que también de otra naturaleza en la que la parte inmobiliaria y de desarrollo urbano no es su componente principal. Así, considero que si Bilbao a través de su primer plan estratégico pasó de ser una ciudad industrial sucia y fea, a una ciudad amable en la que se pudiesen asentar nuevas actividades, el segundo proceso de reflexión que nosotros tenemos que acometer es pasar de la ciudad amable a la ciudad inteligente y las actuaciones en este campo no están tan vinculadas a lo que comúnmente entendemos por procesos urbanísticos.

**¿En qué se han beneficiado los habitantes del desarrollo del Bilbao metropolitano?**

—Evidentemente, el leitmotiv de nuestro proceso de cambio era conseguir nuevas formas de empleo. Hemos diversificado nuestra economía y por otra parte se ha recuperado la confianza y la autoestima, que fueron gravemente afectadas por la crisis.

**—Economistas y arquitectos han aconsejado impulsar el proyecto metropolitano asturiano mediante la figura del convenio entre administraciones públicas, evitando así, al menos en un primer momento, la rigidez de las leyes vigentes. ¿Considera apropiado ese camino?**

—El convenio entre administraciones es imprescindible para que pueda llevarse a cabo, ejecutándose, una planificación física. Como he dicho antes el papel lo aguanta todo, pero la administración que redacte el Plan tiene que contar con las administraciones que tienen la competencia sobre las distintas infraestructuras o servicios y equipamientos que han de implementarse o modificarse. Por otro lado la planificación no tiene que ser sólo urbanística, territorial o física, sino también estratégica o socioeconómica y esta última, en principio, no está regulada por ninguna legislación.