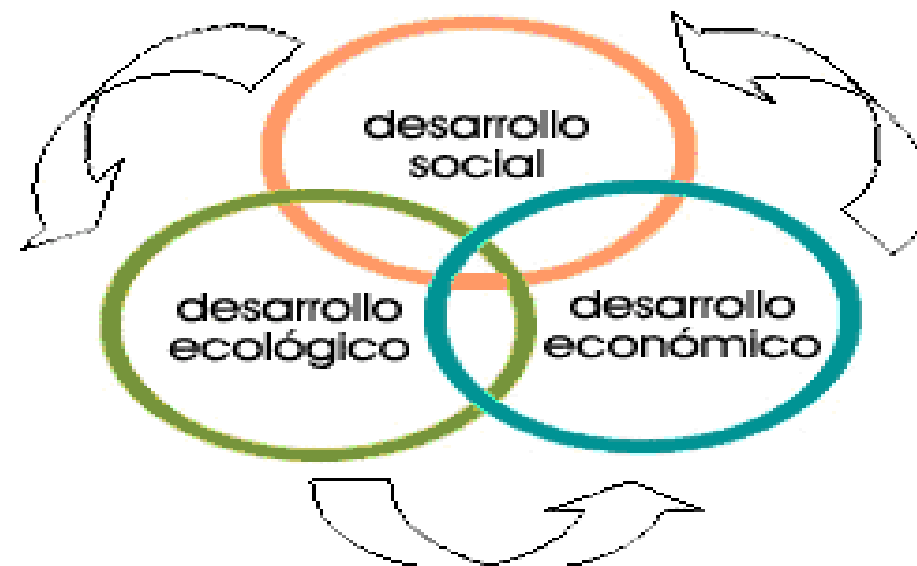


INFRAESTRUCTURA	AFECCIÓN
 AHT / TAV	<ul style="list-style-type: none"> • 2.500 hectareas en la CAV (4200 campos fútbol) • 174 hectareas de humedales Ramsar en peligro.
 INTERMODAL	<ul style="list-style-type: none"> • 30.000 m2 de zonas verdes amenazadas. • Parque de Arriaga en Peligro.
 RIEGO Y LIMPIEZA	<ul style="list-style-type: none"> • 620 millones de litros de agua potable malgastados al año.
 ZONA RURAL GASTEIZ	<ul style="list-style-type: none"> • 5000 habitantes sin Plan de movilidad Sostenible.

HIRI BERDEA

CIUDAD VERDE



BERDEA KANPOTIK, BERDEA BARRUTIK?

2012.urteko Europako Hiriburu Berdea izendatua izan eta gero, Gasteiz hiri berde eta iraunkor bezala goraiatu dute Europaren aurrean. Ingurumen politikari dagokionez, gure hiria eredutzat hartuko dute eta, ondorioz, erreferentea izango da hainbat hirirentzat.

Estokolmon nabarmendutako puntuen artean, eraztun berdea, uren kudeaketa edota Mugikortasun Iraunkorraren Plana aipatu zituzten. Baina hauen guztien gainean, zalantzak ere nabargarriak dira: **AHTaren balizko etorria eta nekazaritza-eremuetarantzako hirigintza hedakorra direla medio, eraztun berdea eta beste gune berde batzuk (Arriaga, hegoaldeko herriak, eta abar) mehatxupean daude; edateko urez garbitze eta ureztatze sistema; Mugikortasun Plana erdi gelditurik; edota joan-etorri laburretan kotxearen gehiegizko erabilera, besteak beste.**

BENETAKO HIRI BERDEAREN BESTE EREDU BATERANTZ

Gasteizek aukera hau aprobetxatu beharko luke ingurumen gaitan benetako eredu bilakatzeko. Horretarako, datozen udal gobernuek apustu garbia egin beharko dute hiri iraunkorraren ereduaren alde, **norberarekiko atsegin eta zorion etengabeak saihestuz**, eta turismoa eta komunikabideen arreta erakartzeko **postalezko irudia gaindituz**.

Aralarrek kezka handiz ikusten du sari honi eman nahi zaion erabilera, hiriko hainbat hirigintza ekimeni bultzada akretikoa emanaz, **hiri-eredu berdeago, sozialago eta parte-hartzaileagoarekin zerikusirik ez duena**.

Aralarrek paradigma politikoaren aldaketari tinko ekiten dio, **gizarte eta ingurumen zehar-ikuspegiak** baliatuta, hirigintza-eredu atsegin eta begirunetsuagoa, kotxe pribatuaren benetako alternatiba izango den garraio publikoko sistema, edota bizikletaren erabilera bultzatzeko baliabideak abiapuntutzat hartuz.

onuragarri baten alde, kotxe pribatuaren erabilera gaindituz; edota geroz eta gehiago erabilia den bizikletari baliabideak emanaz.

VERDE POR FUERA ¿VERDE POR DENTRO?

Tras ser galardonada como Capital Verde Europea para 2012, Gasteiz ha sido encumbrada como ciudad verde y sostenible a los ojos de Europa. Nuestra ciudad será considerada un modelo en cuanto a políticas locales medioambientales y, por consiguiente, un referente para otras ciudades.

Entre las luces que más brillaron en Estocolmo se encuentran el Anillo Verde, la gestión del agua o el Plan de Movilidad Sostenible. Pero estas mismas luces proyectan importantes sombras: **el Anillo Verde y otras zonas verdes (Arriaga, pueblos del sur, etc.) se encuentran en peligro** ante la llegada del TAV o la expansión urbanística hacia las zonas rurales; un sistema de riego y limpieza basado en el **uso de agua potable**; un **Plan de Movilidad cuasi congelado**; o el **elevado uso del vehículo privado** para desplazamientos cortos.

HACIA OTRO MODELO DE CIUDAD VERDE DE VERDAD

Gasteiz debe aprovechar esta oportunidad para convertirse de verdad en un referente en materia medioambiental. Para ello, los próximos gobiernos municipales deberán hacer una apuesta decidida por un modelo de ciudad sostenible, **más allá de la autocomplacencia, de la felicitación continua y de la imagen de postal** para atraer turismo y atención mediática.

Desde Aralar vemos con preocupación el uso que se quiere hacer de este galardón para dar un impulso acrítico a determinadas intervenciones urbanísticas que poco o nada tienen que ver con **un modelo de ciudad más verde, más social y más participativo**.

Aralar apuesta fuerte por un cambio de paradigma político dotado de **un enfoque social y medioambiental transversal**. Empezando por un modelo urbanístico más amable y respetuoso, un sistema de transporte público realmente ventajoso frente al uso del vehículo privado, o dotando de medios y espacio al pujante uso de la bicicleta.

