

Según el estudio sociológico realizado por «IPES» El crecimiento de Llodio, un caso único en Alava

La presión demográfica proveniente del núcleo migratorio regional anterior a la guerra civil, la existencia de suelo industrializable, una red infraestructural óptima para la industria, y un territorio, sea la base para que la expansión industrial del área del Gran Bilbao, se canalice en el Valle.

Esta expansión vino motivada por la saturación del Gran Bilbao, por lo que resultaba más fácil reorganizar Bilbao que desplazar a otros municipios las ampliaciones de las industrias bilbaínas.

Es esta participación en el área económica del Gran Bilbao lo que hace que la economía lodiana se especialice en las industrias básicas, que junto al resto de industrias, absorben el 80 por ciento del empleo existente en la comunidad lodiana.

El excesivo peso de la industria produce la posición marginal de la agricultura y el deba-

del sector terciario. De este modo, con datos de 1975, la población activa lodiana en agricultura y servicios estaba distribuida de la forma siguiente: el 1,2 por ciento en el sector agrícola y el 18,8 por ciento en los servicios.

En cuanto al mercado de trabajo tenemos, una concentración de la fuerza de trabajo en tres subsectores de actividad: Metalúrgia, Vidrio y Construcción. Acompañado de la particularidad de que esta población se reparte entre dos grandes empresas de la Metalurgia básica y una gran empresa del Vidrio, apareciendo éstas como hegemónicas en la estructura productiva del municipio. Especialización de la fuerza de trabajo, que ha conllevado un aumento de la mano de obra directa y descenso de la indirecta en las principales empresas en estos últimos años. La creciente especialización de la fuerza de trabajo explica, en parte, la poca participación de la mujer en el trabajo,

que representó en 1975 el 17 por ciento del total de la población activa. Nos encontramos con una demanda de 719, de 1.150 nuevos puestos de trabajo a crear en el período de 1975-1980. Desde 1975 hasta 1977, se han creado 353 nuevos puestos de trabajo, de los que el 82 por ciento pertenecen al sector terciario. A consecuencia de este desarrollo y especialización industrial, y a la atracción de mano de obra proveniente del resto del Estado en la década de los años 60, se ha producido no sólo crecimiento demográfico, una estructura poblacional joven y una gran importancia de los forasteros, el 36 por ciento de la población.

Hay que destacar que el crecimiento demográfico de Llodio ha sido único dentro del contexto alavés. Mientras entre 1940 y 1975, la provincia y Vizcaya han visto multiplicada su población por 2,11 y 1,44 respectivamente, Llodio la ha incrementado en 6,36 veces.

como una ciudad-área, dependiente en sus servicios por la Administración, era débil. Así, en Llodio, no se solicitó esta demanda a nivel comarcal hasta la década de los años 70.

La situación actual de los equipamientos, en lo que a vivienda se refiere, ha sido deficiente en cuanto a calidad, ya que se construyó para satisfacer la demanda de la población inmigrada. En la actualidad, y debido a que esta demanda ya ha sido cubierta, se aprecia un cambio en la calidad de las nuevas construcciones.

Al mismo tiempo, han aparecido una gran cantidad de pisos vacíos en relación a la capacidad de pisos de alquiler.

La sanidad es uno de los puntos débiles de los que más destaca Llodio. A nivel comarcal, la asistencia extra-hospitalaria se caracteriza por su insuficiencia, es cuanto a su extensión, detección de instrumentos, recursos, causas de insuficiencia de personal, a las necesidades que plantea el desarrollo de la comunidad.

El nivel de cultura, en lo que se refiere a la educación, ha mejorado, pero sigue siendo la actividad de más actividad privada. A nivel comarcal, se observa la no apertura del Centro de Diagnóstico Comarcal y la insuficiencia del nivel de enseñanza en las escuelas de

consecuente no instalación de especialistas cualificados, que corresponde a la comarca por el número de escuelas que posee. Se constata también la no existencia de un hospital comarcal, necesario para cubrir la asistencia objetiva de los casos que lo requieren. Esta falta asistencial cubren la total dependencia sanitaria del área del Gran Bilbao.

En el área de la educación las capacidades de escolarización están cubiertas en todos sus niveles, incluso en la etapa preescolar, donde existe un 100 por ciento de escolarización, cuando la media comarcal es del 30 por ciento.

No obstante, aparecen problemas de movimiento escolar, originados por los defectos de la organización escolar, irregularidad del profesorado, problemática familiar, y a la influencia escolar actual, que se manifiesta entre los últimos efectos sociales y las edades reales del alumnado.

A nivel de deportes, se constata la falta de áreas para actividades deportivas y salidas para actividades deportivas complementarias y recreativas, en la mayoría de los centros.

La insuficiencia del nivel de enseñanza se aprecia en las escuelas de Areta y Gaxiola, y en la escuela municipal de Formación Profesional, en lo que hay que señalar la falta de profesorado, que hace que éste deba doblar el horario lectivo normal.

La enseñanza privada es minoritaria, a diferencia de otros lugares. Se observa, en la actualidad, la deficiencia de sus instalaciones y en ciertos casos, como es la Ikastola, carencia de ellos.

Se constata la inexistencia de guarderías y jardines de infancia en todo el municipio.

La problemática del transporte lo dividimos en dos apartados: Transporte interurbano y transporte urbano.

En lo que respecta al transporte interurbano, tenemos que los principales puntos con los que conecta Llodio son el área metropolitana del Gran Bilbao, Arriño y Vitoria, en ese orden de importancia.

Con el área metropolitana del Gran Bilbao, existe un B-425, la autovía vasca-asturiana en su tramo Areta-Bilbao, y el ferrocarril. Los dos primeros vías de comunicación interurbanas, transporte privado y el último al transporte público.

Con el municipio de Arriño, el transporte público se realiza por ferrocarril, y con



El río Nervión, a su paso por la localidad de Llodio, arrastra los vertidos residuales de las empresas más importantes del valle.

respecto a Vitoria el transporte público es escaso; se conecta únicamente por la carretera Bilbao-Vitoria, por A-10.

A su vez Llodio constituye centro de atracción de la zona proveniente de Ormaiztegui, Gaxiola y Luyando.

En definitiva, el transporte interurbano y su modo responde raramente a necesidades económicas, pero aparece insuficiente para las futuras necesidades y para la integración económica de la comarca.

Por lo que respecta al transporte urbano, la actual situación se presenta deficiente, ya que no conecta los distintos barrios de que consta Llodio, con el centro y entre sí. El transporte urbano aparece exclusivamente al transporte organizado por motivos de trabajo, mediante una línea longitudinal Areta-Gaxiola.

Esta insuficiencia de la red de transporte urbano se ve agravada por un intenso tráfico que pasa por el centro del municipio.

Como conclusión general en lo que respecta al transporte urbano, se observa un marcado déficit en capacidad y inadecuación de los servicios.

En red de aguas, saneamiento y eliminación de aguas, se constata el manteni-

miento de una red que con supervivencia de una época anterior cuando el desarrollo urbano e industrial de Llodio era inferior al actual.

De todas formas, hay que tener en cuenta que las obras de agua poseen capacidad suficiente para el aprovechamiento del actual número de habitantes. Sin embargo, la situación de la red actual de conducción de aguas presenta problemas de abastecimiento.

Zonas verdes
A nivel comarcal, podríamos decir que hay una presencia de zonas verdes contempladas en el P.G.O. que son suficientes y superiores incluso a las previstas en Ley del Suelo, pero vemos asimismo el que se considere como tales zonas verdes la zona forestal inmediata al casco, que consideramos se deben mantener como reserva forestal y su cambio no se contemplará los cinco metros cuadrados por habitante de zona verde urbana, así como tampoco el espacio necesario (2 metros cuadrados por habitante según el estándar mínimo de parques y jardines dentro del casco).

Como conclusión general en lo que respecta al transporte urbano, se observa un marcado déficit en capacidad y inadecuación de los servicios.

En red de aguas, saneamiento y eliminación de aguas, se constata el manteni-

miento de una red que con supervivencia de una época anterior cuando el desarrollo urbano e industrial de Llodio era inferior al actual.

De todas formas, hay que tener en cuenta que las obras de agua poseen capacidad suficiente para el aprovechamiento del actual número de habitantes. Sin embargo, la situación de la red actual de conducción de aguas presenta problemas de abastecimiento.

Zonas verdes
A nivel comarcal, podríamos decir que hay una presencia de zonas verdes contempladas en el P.G.O. que son suficientes y superiores incluso a las previstas en Ley del Suelo, pero vemos asimismo el que se considere como tales zonas verdes la zona forestal inmediata al casco, que consideramos se deben mantener como reserva forestal y su cambio no se contemplará los cinco metros cuadrados por habitante de zona verde urbana, así como tampoco el espacio necesario (2 metros cuadrados por habitante según el estándar mínimo de parques y jardines dentro del casco).

Como conclusión general en lo que respecta al transporte urbano, se observa un marcado déficit en capacidad y inadecuación de los servicios.

En red de aguas, saneamiento y eliminación de aguas, se constata el manteni-

miento de una red que con supervivencia de una época anterior cuando el desarrollo urbano e industrial de Llodio era inferior al actual.

De todas formas, hay que tener en cuenta que las obras de agua poseen capacidad suficiente para el aprovechamiento del actual número de habitantes. Sin embargo, la situación de la red actual de conducción de aguas presenta problemas de abastecimiento.

Zonas verdes
A nivel comarcal, podríamos decir que hay una presencia de zonas verdes contempladas en el P.G.O. que son suficientes y superiores incluso a las previstas en Ley del Suelo, pero vemos asimismo el que se considere como tales zonas verdes la zona forestal inmediata al casco, que consideramos se deben mantener como reserva forestal y su cambio no se contemplará los cinco metros cuadrados por habitante de zona verde urbana, así como tampoco el espacio necesario (2 metros cuadrados por habitante según el estándar mínimo de parques y jardines dentro del casco).

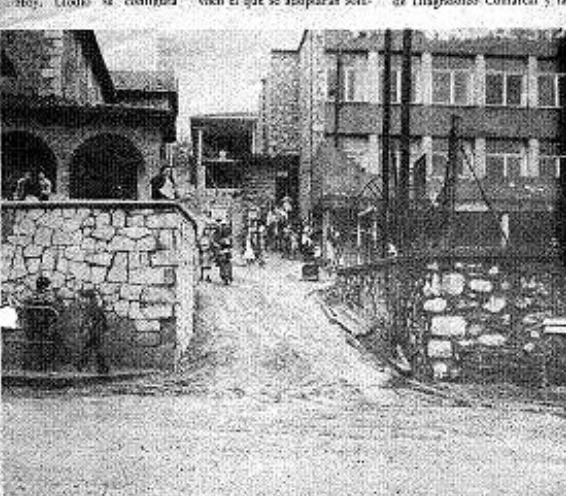
Como conclusión general en lo que respecta al transporte urbano, se observa un marcado déficit en capacidad y inadecuación de los servicios.

En red de aguas, saneamiento y eliminación de aguas, se constata el manteni-

miento de una red que con supervivencia de una época anterior cuando el desarrollo urbano e industrial de Llodio era inferior al actual.

De todas formas, hay que tener en cuenta que las obras de agua poseen capacidad suficiente para el aprovechamiento del actual número de habitantes. Sin embargo, la situación de la red actual de conducción de aguas presenta problemas de abastecimiento.

Zonas verdes
A nivel comarcal, podríamos decir que hay una presencia de zonas verdes contempladas en el P.G.O. que son suficientes y superiores incluso a las previstas en Ley del Suelo, pero vemos asimismo el que se considere como tales zonas verdes la zona forestal inmediata al casco, que consideramos se deben mantener como reserva forestal y su cambio no se contemplará los cinco metros cuadrados por habitante de zona verde urbana, así como tampoco el espacio necesario (2 metros cuadrados por habitante según el estándar mínimo de parques y jardines dentro del casco).



Escuelas en el barrio de Areta, dentro de la situación deficiente en los centros de enseñanza de la zona de Llodio.



La vía del ferrocarril atraviesa el casco urbano. Ese efecto de corte de los centros más importantes de Llodio genera una zona verde.