



Dimensión territorial de la Estrategia Zaragoza +20

Zaragoza, 19 de septiembre de 2018

“Una ciudad que vertebra su territorio, desde el barrio hasta su entorno metropolitano, sin descuidar la compleja interrelación entre lo local y lo global.”

Sesión de trabajo: Derecho al barrio, derecho a la ciudad

CONCLUSIONES FOROS TEMÁTICOS relacionadas con el Territorio y planteamiento general. Mar Rodríguez. Ebrópolis

Orientaciones

- Ciudad que cuida, acompaña y potencia.
 - Enfoque feminista e inclusivo, orientación comunitaria de los servicios y potenciación de los activos en salud.
 - Promoción de una ciudad y un espacio público inclusivo y de calidad: género, intergeneracional, distintas capacidades, intercultural, clase social.
 - Seguridad, movilidad, servicios, convivencia.
- Ciudad y territorio compactos, multifuncionales y de usos mixtos: comercial, residencial, actividades económicas, servicios, espacios de relación, zonas naturales.
- Intervención en la ciudad consolidada dotando de atractivo a los barrios envejecidos que pierden población y carecen de equipamientos, zonas verdes y espacios públicos suficientes.
- Abordar la desigualdad territorial y la exclusión social asegurando el empleo y la vivienda digna.
- Derecho al barrio: potenciación comunitaria de los barrios, planes de barrio.
- Ciudad y ciudadanía socialmente responsables.
- Definición del modelo administrativo: delimitación de distritos. Homogenizar/ y articular los ámbitos territoriales de las distintas administraciones y servicios.

Contexto

Problema de los barrios consolidados: envejecimiento, desigualdades, vulnerabilidad social.

- Tendencia al envejecimiento de la población con crecimiento vegetativo negativo y altas tasas de envejecimiento y/o sobre-envejecimiento (especialmente en la ciudad consolidada); pérdida de población joven en beneficio de los desarrollos urbanos más recientes. Pérdida de población en algunos distritos.
- Diferencias en el nivel de formación, renta y estado de salud por barrios y distritos.
- Vivienda: diferencias evidentes por zonas y sectores, superficie media de 42,8 m² por persona, y el 2% de la población dispone de menos de 25 m². Tendencias divergentes en el precio de la vivienda por barrios. Problema de la infravivienda en algunos barrios.
- Zonas verdes y espacios de convivencia: carencia en las zonas más pobladas y con

mayor densidad.

- Situación regresiva del comercio minorista, de proximidad y de los mercados por los efectos de la crisis, la consolidación del comercio electrónico o la competencia de las grandes superficies y centros comerciales.
- Multiculturalidad y convivencia, diferencias por barrios.
- Problemas en el espacio público: distribución y déficit; falta de calidad, capacidad o disponibilidad; vacíos urbanos; locales y viviendas vacías; ausencia de diversificación de usos; conflictos interculturales e intergeneracionales; hacinamiento en determinados espacios y momentos; malas prácticas como vandalismo, ruido, usos y apropiación de los espacios; inseguridad.

Enfoque estratégico

- Apuesta por la pluricentralidad y el equilibrio territorial mediante su articulación hacia una ciudad compacta y multifuncional, con una movilidad sostenible y equitativa que vertebra e incluye un sistema de transporte integrado y multimodal, dotada de equipamientos y servicios y que potencia el sentido de comunidad.
- Una ciudad cohesionada que reduce la desigualdad y enfrenta decididamente los problemas de pobreza y exclusión:
 - Políticas de equidad y prevención en los sistemas educativo, sanitario y protección social.
 - Políticas de empleo, condiciones laborales, renta básica.
- Una ciudad que cuide y haga crecer los derechos sociales:
 - Sistema de servicios sociales trabajando en red con otros.
 - Abordaje de lo individual a lo comunitario.
 - Medidas de acción positiva, renta básica.
- Una ciudad saludable que contribuye a la equidad y al bienestar de todos:
 - Enfoque de salud.
 - Orientación comunitaria de los servicios, territorialización y potenciación de los activos en salud.
 - Transversalidad de la salud en todas las políticas y sistemas: sociales, medioambientales, educativas, etc.
 - Empoderamiento ciudadano. Reducción de la medicalización y capacitación de los ciudadanos. Establecimiento de redes de cuidados.
- Derecho al espacio público de calidad: urbanismo inclusivo, diversificación de usos, valores de convivencia, interculturalidad, resolución de conflictos, promoción del "buen vecindario" y los cuidados.
- Derecho a la vivienda, garantizando la accesibilidad de los colectivos más vulnerables y de los jóvenes:
 - Promover la vivienda de alquiler contribuyendo a un cambio en la cultura de la propiedad. Necesidad de medidas legislativas en los diferentes niveles: estatal, autonómico y municipal.
 - Realizar promoción de vivienda pública, principalmente de alquiler, con criterios de estratificación de diferentes niveles de renta, edades, etc., trabajando la

diversidad y evitando la conformación de guetos.

Abordar el problema de la infravivienda y el chabolismo vertical.

Afrontar la situación de “manzanas muertas” donde no hay servicios en barrios consolidados.

Fomentar la rehabilitación con atención a las personas mayores: accesibilidad, condiciones, etc.

- Prevenir la problemática de la vivienda de uso turístico: repercusión en el precio del alquiler con afección especialmente a jóvenes y estudiantes. Hacer cumplir la normativa.
- Evitar la gentrificación: mixtura de usos, de población, función social de la vivienda.
- Atender las necesidades del comercio minorista y de proximidad: función económica, social y territorial.
- Proponer planes de barrio que permitan abordar globalmente las problemáticas y las soluciones, construyendo un espacio público inclusivo y de calidad. Dotar de atractivo a las viviendas y barrios consolidados para la población joven: rejuvenecimiento de los barrios envejecidos. Trabajar estos espacios desde una perspectiva global, transversal e interinstitucional.
- Territorializar las políticas y las distintas actuaciones, intervenciones de proximidad y de carácter integral. Valor de la estrategia de ciudad-territorio, de la comunidad y el barrio.
- Trabajo en red intersectorial e interinstitucional, convergencia de los sistemas públicos con un enfoque comunitario. Coordinación de planes y programas, público / privado / social.
- Compromiso contra el cambio climático, objetivo “cero emisiones”. Producción y consumo de energía responsable y de fuentes renovables. Lograr eficiencia energética en la construcción, rehabilitación, movilidad, vivienda, industria, etc.

APORTACIONES DE LOS EXPERTOS

**Ángel Pueyo, Cátedra Territorio, Sociedad y Visualización Geográfica.
Universidad de Zaragoza**

- Necesidad de incorporar los cambios culturales y tecnológicos que van a configurar nuevos modelos sociales rompedores respecto al modelo anterior, requiriendo por lo tanto nuevas herramientas y estrategias de planificación urbana y territorial más complejas y flexibles que concilien el modelo urbano no expansivo con los cambios tecnológicos.
- Considerar y reflexionar sobre el papel de las ciudades digitales, con la generación de multitud de datos e información de los que hacen uso y gestión las empresas privadas y el papel secundario y sin control que estas ejercen en las administraciones públicas, desfasadas en ocasiones y sin capacidad de integrar estos cambios con eficiencia. Gestión inteligente.
- Cabe estar pendiente de las nuevas corrientes que van a suponer transformaciones

socioterritoriales de calado y que podrían derivar en modelos alejados de la sostenibilidad urbana, virando hacia un aumento del control, de la segmentación y de la exclusión social.

- Para proyectar la ciudad y su entorno hacia el futuro se requiere conocer los cambios culturales, institucionales, políticos, económicos y organizativos; los recursos públicos y privados; las alianzas internacionales y las estrategias nacionales en las que se encuadran las ciudades y territorios.
- El análisis actual de la ciudad y el territorio debe realizarse considerando las realidades física y digital del espacio, que conllevan transformaciones urbanas en la organización del espacio, de las actividades y de las relaciones sociales. Para ello, se debe disponer de nuevas valoraciones de la ciudad y del territorio que sean más integradores, multiescalares y que incorporen la perspectiva digital en el espacio físico mediante el empleo de TIC y TIG (Tecnologías de la Información Geográfica): retrabajar el *Big Data* urbano y la información sociodemográfica de detalle para proveer productos útiles para la planificación y la toma de decisiones.
- Necesidad de contar con instrumentos de planificación eficaces para abordar estos cambios, con estrategias “con” y “para” la sociedad, y herramientas para la gobernanza y planificación inteligente, emocional, relacional y colaborativa de la ciudad y el entorno.
- Dar continuidad a la práctica de la Planificación Estratégica Urbana (PEU), siguiendo una trayectoria integradora e imaginativa con mayor atención al proceso que a la normativa; que defina el modelo de desarrollo territorial en coordinación con el modelo social, económico y físico. Asimismo, la PEU debe ser un contrapoder a los modelos imperantes y a la gestión informacional que no incorpora las opiniones y sensibilidades ciudadanas.
- Fomentar una ciudad sostenible, diversa, compacta y policéntrica apoyada en los barrios y en los núcleos del entorno metropolitano, que favorezca la accesibilidad y proximidad a equipamientos públicos y a zonas e infraestructuras verdes, y que minimice los desplazamientos motorizados al potenciar los modos no motorizados y la movilidad en transporte público.
- Adecuar el crecimiento urbano a las previsiones demográficas y productivas, priorizando la renovación del espacio consolidado y de los barrios envejecidos, y que tenga al barrio como centro y motor de la ciudad.
- Avanzar en una metrópoli para las personas, que valore la diversidad, la interculturalidad y la población mayor como vectores para la economía local, considerando los valores, las culturas, las espiritualidades y los afectos.
- Incorporar una nueva planificación concurrente capaz de tomar decisiones integradas y que responda a las necesidades que no serán cubiertas por las fórmulas tradicionales de la planificación física.
- Ebrópolis como ámbito de trabajo para la creación de mecanismos de participación, herramientas y modelos de trabajo para una nueva planificación urbana y territorial.
- Modelo: ciudad y entorno inteligentes, integradores, cohesionados y sostenibles.

Miguel Ángel Jiménez. Colegio de Arquitectos de Aragón

- Es prioritario abordar la situación de las coronas urbanas ubicadas alrededor del Centro y Casco Histórico, caracterizadas por una alta densidad edificatoria y de

población, y que muestran síntomas de envejecimiento de la población así como carencias en viviendas (mala calidad, infravivienda).

- Falta de espacios públicos, zonas verdes y equipamientos suficientes en estos barrios, lo que configura situaciones de vulnerabilidad urbana y social que han sido escasamente intervenidos hasta ahora.
- Dualización de la ciudad: degradación de las coronas de barrios consolidados frente al espacio central y los nuevos desarrollos.
- Se debe garantizar el derecho a la ciudad, que se traduce en el derecho a una vivienda digna y a un espacio inclusivo mediante el desarrollo de políticas de rehabilitación de edificios y áreas urbanas amables y compuestas por “espacios blandos”, no supeditados a las necesidades del automóvil privado. Desarrollo de planes de barrio.
- Priorizar las intervenciones en la ciudad consolidada, aun cuando se debe actuar también en los espacios no consolidados, y evitar nuevos desarrollos urbanísticos extensivos; aprovechar los espacios recuperados y edificaciones singulares; fomentar el comercio de proximidad para vitalizar y dinamizar los barrios tradicionales.
- Conveniencia de proponer un plan articulado para toda la corona, considerando los planes de barrio.
- Necesidad de adaptar la movilidad urbana hacia un modelo sostenible que priorice los modos no motorizados, y los espacios peatonales, implantar una red de transporte público de altas prestaciones y reordenar la red de autobús urbano.
- Para la movilidad metropolitana cabe reflexionar sobre el modelo existente de Cercanías ante su escasa utilización y valorar el papel de sistemas como el tren-tram y el ferrocarril. Necesidad de vincular los desarrollos urbanísticos con la red de transporte público.
- Naturalización de la ciudad y dotación de infraestructuras verdes (y azul y marrón), incorporando espacios verdes en el interior urbano consolidado; creación de itinerarios saludables.
- Establecer una concurrencia de las planificaciones, en especial entre urbanismo y movilidad.

Ramón Betrán. Planificación y Diseño Urbano. Colegio de Arquitectos de Aragón

- La intensa expansión urbana vivida en las ciudades españolas en las últimas décadas, en especial entre 2001 y 2008, ha sobrepasado las necesidades demográficas y se basa en diferentes factores.
- En la ciudad de Zaragoza, el crecimiento urbano reciente ha tenido diferentes impactos en la ciudad: los barrios tradicionales se han empobrecido, envejecido y perdido población reemplazada parcialmente por población de origen extranjero; mientras que los nuevos barrios han concentrado a la población joven, poco atraída por los espacios tradicionales ante las carencias de zonas verdes, equipamientos y la baja calidad de la vivienda (en especial, la infravivienda).
- Ello conlleva la segregación social y por edades, ya que se están conformando barrios con un tipo de población específica.
- Se deben abordar los problemas en la vivienda de los barrios consolidados caracterizados por elevadas densidades urbanas y de población: falta de calidad y tamaño en las viviendas, existencia de infravivienda, antigüedad. Existen

dificultades para su intervención ante el rígido régimen de propiedad en base a un modelo de propiedad horizontal. Búsqueda de soluciones ya contempladas como la reconversión de locales comerciales que han quedado vacíos para otros usos, instalación de ascensores, creación de aparcamientos, etc. Potenciar el mantenimiento. Implementar políticas de rehabilitación y puesta en el mercado de pisos por parte de la administración mediante diferentes fórmulas.

- Se debe abordar la falta de atractivo del espacio público en los barrios más degradados (edificios vacíos, viario insuficiente, ausencia de equipamientos, insuficiencia de zonas verdes, densidades edificatorias elevadas, etc.) mediante soluciones integrales y transversales: creación de zonas verdes y equipamientos públicos que satisfagan las necesidades de la población mayor así como de la población joven, que debe ser atraída.
- Promover por parte de la administración “núcleos de revitalización”, aunando nuevas viviendas con equipamientos de barrio y espacios libres bien conectados sobre espacios de su propiedad, ubicados en zonas en declive pero cuya situación estratégica potenciara efectos sobre su entorno. Delimitar las zonas más necesitadas de intervención, permitiendo a la administración hacerse con un parque de viviendas para su rehabilitación y reutilización bajo un criterio selectivo, y del mismo modo para dotación pública.
- Desarrollar programas de mejora del viario que incluyan el aumento del espacio reservado o con prioridad peatonal, vegetalización, supresión de barreras, mejora de pavimentos y mobiliario, carriles bici y de transporte público, y reducción del estacionamiento para vehículos privados.
- Expansión de la “calle residencial” para mejorar la convivencia del tráfico privado y concesión de prioridad a la movilidad peatonal como solución flexible para el uso compartido de las calles.
- Necesidad de mejorar la dotación de equipamientos y espacio público en los barrios: asegurar la dotación escolar, deportiva o cultural cuando se realiza la urbanización de nuevos sectores.
- Búsqueda de soluciones innovadoras para la dotación de equipamientos y espacio público, como la conexión del espacio urbano con la zona no urbanizada próxima compatibilizando las redes de vías pecuarias y de caminos rurales para conectar mediante recorridos agradables la ciudad y los espacios naturales y agrarios del entorno; impulsar la transformación en equipamientos públicos de edificios de interés en desuso como medida para preservar el patrimonio cultural en los barrios, etc.
- Afrontar la problemática en la estructura comercial y de ocio ante la pérdida del número y diversidad de comercios, o de la oferta de ocio en los barrios respecto a los nuevos espacios ubicados en la periferia.
- Buscar soluciones a los factores subjetivos existentes sobre los barrios tradicionales, de especial interés para lograr el éxito de su reconversión.
- Cabe reflexionar sobre el modelo futuro de ciudad de acuerdo a las necesidades y aspiraciones de la población y de las actividades económicas en el futuro.
- A pesar de la difícil solución de los graves problemas expuestos, el conjunto de las administraciones debe abordarlos sin limitarse a observar su evolución con esporádicas medidas de intervención que son demasiado dispersas para que resulten eficaces.

APORTACIONES DEL GRUPO DE TRABAJO

Se coincide con la visión “catastrófica” sobre el estado de los barrios consolidados comentada por la mesa, en el nuevo paradigma post-crisis. La encuesta de movilidad muestra que el uso del vehículo privado es masivo en los nuevos desarrollos y que el transporte público es mayoritario en el centro urbano y en los barrios consolidados. Las zonas periféricas de reciente creación se han vendido bajo el modelo de ciudad compacta, aunque no es cierto. El PMUS no aborda el tema urbanístico y tampoco considera la concurrencia de planes. Por ello, se debe reforzar la planificación territorial y que la ciudad de Zaragoza participe en ella, así como el entorno metropolitano, que es muy débil. Todavía se está a tiempo de revertir las situaciones negativas, desarrollando un modelo policéntrico. Sin embargo, se han perdido oportunidades, como el derribo de edificación, por lo que no es posible mejorar en exceso la calidad.

Se apuesta por la ciudad compacta frente a la ciudad dispersa aunque las políticas han ido en otra línea, como la expansión urbana al sur de la ciudad. Se explica la justificación de los gobiernos en la forma de obtener recursos ante la incapacidad de los ayuntamientos para atender las necesidades sociales. Anteriormente, las plusvalías del suelo servían para ello. Se invita a reflexionar sobre por qué la población se ha segregado y sobre si existen políticas de alquiler asequible.

Se reflexiona sobre que los ciudadanos viven en diferentes barrios: residen en uno, posiblemente el trabajo se encuentra en otro, las actividades de ocio se desarrollan en otro diferente, etc. Se valora que Zaragoza tiene una dimensión que todavía permite este hábito de vida. Plantea la cuestión sobre el tamaño de los distritos y sobre la movilidad, destacando la importancia del desarrollo de la movilidad peatonal. Vincula la situación actual a los aspectos económicos y en la necesidad de recuperar la inversión.

Se aborda el ámbito cultural incidiendo en que el debate de los últimos años se ha centrado en la multiculturalidad pero se debería cambiar por la interculturalidad, ya que en la actualidad no se está produciendo una mezcla ni convivencia.

Aunque el acceso a la cultura es adecuado, se detecta una carencia de espacios culturales y, en especial, los formativos. Se propone realizar una encuesta de empleo del tiempo en Zaragoza.

En políticas sociales se debe dar un cambio desde el asistencialismo hacia políticas de inserción e integración. Igualmente, relaciona las políticas de ocio como, por ejemplo, Las Armas en el barrio de San Pablo, donde se ha hecho una burbuja en el barrio pero no hay integración.

Necesidad de articular los procesos participativos de los planes de barrio para contemplar no solo los componentes técnicos, sino también los emocionales desde un enfoque más integral.

Sesión de trabajo: Zaragoza metropolitana-ciudad-región

CONCLUSIONES FOROS TEMÁTICOS relacionadas con el Territorio y planteamiento general. Carlos López. Ebrópolis

Retos

- Articulación de la ciudad y el territorio: un espacio de geometría variable.
- Ciudad compacta, policéntrica, funcional y cohesionada con el entorno metropolitano.
- Sistema de transporte que vertebre y configure el modelo de ciudad-región.
- Sostenibilidad social, medioambiental y económica en todos los ámbitos.
- Afrontar con perspectiva el cambio climático: riesgos y soluciones.
- Una ciudad y un territorio de y para las personas: equidad, cohesión, cuidados, oportunidades.
- Incidir en la importancia de la educación y la formación para la consecución de los objetivos.
- Una ciudad y un territorio innovadores e inteligentes.
- Gobernanza multinivel, planificación concurrente y participación ciudadana.

Orientaciones

- Una ciudad y un territorio comprometidos contra el cambio climático.
- Transformación del modelo energético hacia uno de bajos niveles de carbono.
- Avanzar hacia una movilidad 100% sostenible, intermodal e integrada, segura y saludable, accesible y eficiente.
- Prioridad al peatón y modos no motorizados.
- Red urbana y metropolitana de transporte público de altas prestaciones.
- Zaragoza policéntrica: crear y fortalecer los nodos y las conexiones, articular y vertebrar un modelo de ciudad-región entre Zaragoza y su entorno mediante una red de transporte de altas prestaciones.
- Logística y transportes: lograr la excelencia, asegurar la conectividad, finalizar infraestructuras pendientes para la competitividad económica y territorial.
- Infraestructuras verdes: integrar en el territorio las mallas azul y verde, potenciando la relación ciudad-territorio y los espacios naturales.
- Referentes en el sector del agua.
- Reducción y gestión de residuos.
- Nuevas economías estratégicas: verde, circular, social, del conocimiento.
- Un territorio inteligente e innovador; apostar por la investigación, la educación y la formación.

- Excelencia en el sistema de conocimiento I+D+i.
- Territorio: empresa, sociedad, innovador y socialmente responsable.
- El empleo como mecanismo para lograr la equidad y evitar la exclusión social.

Enfoques estratégicos

- Lograr un territorio configurado por una ciudad-región sostenible, cohesionado, vertebrado, equitativo, formado, innovador e inteligente.
- Aplicar una visión territorial que construya de forma compatible, compartida y articulada la ciudad, el medio rural, los espacios productivos y las áreas naturales.
- Considerar la realidad: concentración demográfica, de actividades y servicios; sistema de infraestructuras desigual; envejecimiento; cambio climático; etc.
- Apostar por la movilidad sostenible, nuevas soluciones y tecnologías que garanticen la movilidad inclusiva y equitativa, oportunidades y cambio.
- Incorporar los cambios culturales y la sensibilización: transición energética, consumo responsable de agua, gestión de residuos, economías verde y circular.
- Territorializar las políticas y las intervenciones, aplicando un enfoque de proximidad y de carácter integral e inclusivo desde la diversidad.
- Valorar los planes territoriales, de ciudad y de barrio; vuelta al territorio y a la comunidad; adecuar los ámbitos territoriales de administraciones y servicios.
- El ámbito local presenta un papel imprescindible para implementar las políticas y medidas que alcancen los objetivos propuestos.

APORTACIONES DE LOS EXPERTOS

Luis Zubieta. Alcalde de Zuera

- Hay que incidir en que el entorno metropolitano de Zaragoza está invertebrado, y que la comarca todavía no es una realidad a pesar de la fortaleza y potencial que presenta. Se percibe un agravio en la dotación económica y de servicios.
- Se requieren políticas para la vertebración y articulación entre Zaragoza y su entorno metropolitano, la provincia y la comunidad autónoma, instaurando la visión de una Zaragoza que potencia estos espacios frente a la actual de bloqueo o limitación. Esta articulación debe realizarse considerando las singularidades y necesidades de cada uno de los cinco ejes respecto al conjunto del entorno, actualmente con poca permeabilidad entre ellos.
- No se debe dejar a la ciudad de Zaragoza fuera de la comarca y de la realidad jurídica, respetando su capitalidad, ya que Zaragoza aporta valor positivo y es fundamental para la prestación de todo tipo de servicios. Por ello, debe asegurarse una adecuada movilidad ligada al dinamismo económico y a la continuidad territorial.
- Es necesario fomentar un espacio policéntrico, articulado y adecuadamente conectado que potencie las infraestructuras ya existentes para mejorar la movilidad del entorno metropolitano, logrando que sea 100% sostenible.
- Hay que asegurar la cohesión de los espacios verdes de Zaragoza con los del

entorno metropolitano mediante el aprovechamiento y puesta en valor de los cinco ejes para convertirlos en infraestructuras verdes conectadas al anillo central de Zaragoza, combinando espacios naturales como ríos y la implantación de nuevas infraestructuras como carriles-bici o caminos o la creación de itinerarios saludables ligados a la movilidad.

- Se debe articular entre todos los implicados el potencial para las actividades logísticas ya que presenta importantes oportunidades para el desarrollo de todos los municipios de la comarca. También de la agroindustria y de otros sectores económicos estratégicos.

Ángel Pueyo, Cátedra Territorio, Sociedad y Visualización Geográfica. Universidad de Zaragoza

- Teoriza que Ebrópolis plantea un modelo territorial de geometría variable en el que poder incorporar diferentes escalas: ciudad central en el valle del Ebro, marco suprarregional, etc.
- Incide en que el entorno metropolitano debería llegar a más de 60 municipios mediante una estrategia común. Por ejemplo, no se han sobrepuesto los planes de vivienda previstas, por lo que se desconocen muchas realidades subyacentes de interés para el diseño y planificación del espacio metropolitano al obviar lo que está ocurriendo con las urbanizaciones periféricas.
- Señala que el modelo territorial ha de ser policéntrico, incentivando los desarrollos ya existentes y cohesionando el espacio mediante la mejora del transporte público metropolitano.
- Es necesario establecer el modelo de desarrollo económico deseado: ¿agroalimentario / logístico / informacional.
- Hay que encarar la situación de los barrios rurales y los vacíos, que pueden ser un activo.

Emilio Larrodé. Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja

- Señala las principales vías para la futura movilidad dentro del paradigma de la ciudad sostenible.
- Se debe incorporar el enfoque integral de las ciudades sostenibles para la planificación de la movilidad, considerando las áreas de competitividad urbana en torno a seis ámbitos: inteligente, sostenible, segura, accesible, fluida y eficiente.
- Reflexiona sobre cómo la conectividad ha cambiado nuestra forma de vivir y trabajar. Por ello, se debe atender a la revolución de la conectividad y la tecnología universal, que están marcando las nuevas preferencias y modelos de negocio y movilidad.
- Sistemas de transporte públicos eficientes y una accesibilidad regulada, controlada y equitativa.
- Enfocar la distribución urbana de mercancías optimizando la logística de última milla:
 - Smart: accesibilidad a la información en tiempo real.
 - Sostenible.
 - Seguro (respecto a incidencias).
 - Fluido: si lo entorpecemos seremos menos competitivos que otros.

- Apuesta por el ferrocarril de Cercanías radial y en circunferencia, aprovechamiento del transporte de proximidad, potenciación de la multimodalidad.
- Asegurar la movilidad a los polígonos industriales que demandan movimientos puntuales muy fuertes y donde los trabajadores optan mayoritariamente por desplazarse en vehículo privado.

APORTACIONES DEL GRUPO DE TRABAJO

Cabe reflexionar más sobre los procesos de movilidad por impacto del cambio climático:

- En la medida de lo posible se deben evitar desplazamientos en automóvil, ya que el 85% del espacio está ocupado por vehículos. Se defiende la erradicación del transporte público y privado contaminante, implantando para ello el uso de vehículos eléctricos. Para ello será necesario instalar puntos de recarga públicos y en los garajes de viviendas y comunidades de vecinos.
- El transporte a otros municipios del entorno metropolitano se encuentra condicionado al hecho de que muchas estaciones de ferrocarril (no operativas en muchos casos) están alejadas de los núcleos urbanos, lo que requiere de una solución para hacer eficiente su puesta en uso.
- Se deben desdoblarse las vías de ferrocarril en el túnel de Goya para que existe un tren de Cercanías o tren-tram adecuados y capaces.
- Reflexionar sobre las políticas que se pusieron en práctica hace años para minimizar el número de vehículos en el casco histórico de la ciudad, incidiendo en la peatonalización y en el mantenimiento de la trama urbana. Sin embargo, se ha aumentado la densidad y los jóvenes se han trasladado a otros barrios, donde el automóvil es predominante en los nuevos barrios con un aumento consecuente de las emisiones de CO₂.
- Se considera el tranvía un buen sistema de transporte de alta capacidad.
- Se hace referencia al ferrocarril, en especial a la proximidad ferroviaria que se está abordando de nuevo en la Unión Europea para el transporte de mercancías ligeras. Propone la idea del servicio de paquetería en tren ligado al desarrollo de la "última milla".
- Necesidad de coordinación en el transporte, aumentar la intermodalidad, mejorar los horarios.

En el entorno metropolitano los desarrollos del sur no eran la solución, sino no segregar la vivienda del centro de producción.

Es complejo reducir las desigualdades territoriales.

Las políticas urbanísticas han propiciado el desarrollo de superficies comerciales periféricas, cuestión que debe ser abordada.

Se señala el sector de la agroalimentación como un potencial para Zaragoza y su entorno, ya que todavía existen unas 12.000 hectáreas de terreno cultivable.

Es importante la planificación territorial con una visión de conjunto, y que cada ámbito no sea tratado de forma independiente. Por ejemplo, comenta la cantidad desmesurada de suelo urbanizable que hay en el conjunto de los municipios del entorno metropolitano.

Se debe considerar la cohesión de los espacios mediante las infraestructuras verdes.

Problemática de los polígonos industriales, diseminados y poco coordinados.

Se señala la importancia de los aspectos culturales e identitarios como territorio que se están perdiendo, como por ejemplo la agricultura y el comercio de proximidad.

La tendencia creciente del comercio electrónico implica el uso de vehículos para la distribución de los productos, suponiendo problemas en la movilidad y espacio urbano.

Respecto a la implantación de empresas y la creación de empleo en los municipios metropolitanos (pone como ejemplo Épila y Bonàrea), considera que a lo mejor el tipo de empleo que genera no interesa en esos municipios y en cambio sí en Zaragoza; por tanto se generarán nuevos desplazamientos que deben contemplarse.

Reflexionar sobre la relación de Zaragoza y su área metropolitana con el resto de Aragón. Destaca la necesidad de recuperar la lealtad y la coordinación institucional, como por ejemplo en la financiación.

“Aragón es una ciudad - región. Cuanto mejor le vaya a Zaragoza y su entorno, mejor le irá a Aragón”, aunque todavía vivimos en esa dicotomía del pasado y que debe ser superada.

Hay que enfatizar en cómo se conforma un espacio con el tipo de relaciones, tipo de vida de la ciudad, etc. Existe una colisión entre los servicios sociales o educativos con los equipamientos y espacios disponibles. Como solución, la visión en conjunto.

Se globalizan los problemas, pero también las soluciones, por lo que estas deben ser globales ante la falta de coordinación entre instituciones.

CONCLUSIONES



Una ciudad y entorno compactos, policéntricos y multifuncionales

- Fomentar una ciudad compacta, sostenible y policéntrica que se apoye en los barrios y en los núcleos del entorno metropolitano.
- Favorecer el acceso y la proximidad a equipamientos públicos y a las zonas e infraestructuras verdes; minimizando los desplazamientos, potenciando los modos no motorizados y asegurando la movilidad en transporte público. Incorporar la accesibilidad digital.
- Fortalecer el comercio de proximidad en barrios y municipios del entorno metropolitano.
- Potenciar un espacio policéntrico, articulado y conectado potenciando las infraestructuras ya existentes para mejorar la movilidad del entorno metropolitano, logrando que sea 100% sostenible:

Uso de vehículos no contaminantes, potenciación del vehículo eléctrico y puntos de recarga.

Reflexionar sobre el actual modelo de ferrocarril de Cercanías. Potenciar un modelo radial y en circunferencia, aprovechar el transporte de proximidad y la multi-intermodalidad.

Asegurar la movilidad a polígonos industriales, que demandan movimientos puntuales muy fuertes y donde los trabajadores optan mayoritariamente por

desplazarse en vehículo privado.

Abordar la distribución urbana de mercancías optimizando la logística de última milla:

- * Smart: accesibilidad a la información en tiempo real.
- * Sostenible.
- * Segura (respecto a incidencias).
- * Fluida: si lo entorpecemos seremos menos competitivos que otros.

Una ciudad y entorno cohesionados y articulados que potencien el territorio

- Desarrollar políticas de vertebración en Zaragoza – comarca/entorno – provincia – Aragón, aprovechando los 5 ejes y considerando sus peculiaridades y necesidades para su permeabilización. Continuidad territorial y de servicios, una planificación territorial conjunta del entorno metropolitano.
- Zaragoza como ciudad-región y potenciadora del entorno y de la comunidad. Por ello es necesaria la lealtad y cooperación institucional y los proyectos comunes, y solucionar los problemas de financiación.
- Territorializar las políticas y las distintas actuaciones, intervenciones de proximidad y de carácter integral. Valor de la estrategia de ciudad, de la comunidad y del barrio.

Una ciudad y entorno que apuestan por sectores estratégicos de desarrollo

- Establecer un modelo de desarrollo económico definiendo los sectores de especialización: ¿agroalimentario – logístico – informacional?
- Articular entre todos los implicados el potencial para las actividades logísticas, ya que presenta importantes oportunidades para el desarrollo de todos los municipios del entorno metropolitano.
- Valorar el papel de la agroindustria y de otros sectores económicos estratégicos.

Una ciudad y entorno que integran sus infraestructuras verdes y potencian sus espacios naturales

- Asegurar la cohesión de los espacios verdes de Zaragoza con los del entorno metropolitano mediante el aprovechamiento y puesta en valor de los cinco ejes carreteros y de infraestructuras singulares para convertirlos en infraestructuras verdes conectadas al anillo central, combinando espacios naturales como ríos y la implantación de nuevas infraestructuras como carriles-bici o caminos, o la creación de itinerarios saludables ligados a la movilidad.

Una ciudad y entorno saludables, inclusivos y diversos

- Avanzar hacia una ciudad y territorio saludable que cuida, acompaña y potencia contribuyendo a la equidad y al bienestar de todas las personas:

Considerar los enfoques feminista y de género, intergeneracional, de distintas capacidades, clases sociales e intercultural con una orientación comunitaria de los servicios. Potenciación de los activos en salud.

Avanzar en una ciudad y un territorio que considere la diversidad ciudadana para su desarrollo: intercultural, intergeneracional, valores y sensibilidades; que minimice las fronteras culturales, erradique la emigración de las generaciones más competitivas y desactive los riesgos de segmentación y exclusión social.

- Integrar lo cultural e inmaterial, los valores, las percepciones de la ciudadanía en la

planificación.

Una ciudad a escala humana que potencia sus barrios tradicionales y consolidados

- Abordar la situación de las coronas urbanas y barrios consolidados ubicados alrededor del centro, caracterizadas por una alta densidad edificatoria y de población, y que muestran síntomas de envejecimiento de la población así como carencias en viviendas: mal estado de conservación, tamaño insuficiente, infravivienda.
- Afrontar la falta de espacios públicos, zonas verdes, equipamientos y viario insuficiente, lo que configura situaciones de vulnerabilidad urbana y social y resta atractivo para la instalación de población joven, que se dirige a los nuevos barrios periféricos.
- Promover la ciudad consolidada aun cuando se debe actuar también en el resto de barrios evitando nuevos desarrollos urbanísticos extensivos y segregados.
- Aprovechar los espacios recuperados y las edificaciones singulares, fomentar el comercio de proximidad como medida de vitalidad y dinamismo de los barrios tradicionales.
- Potenciar la diversidad y compatibilidad de usos y actividades en el espacio urbano, que apoye la mezcla y variedad de equipamientos y grupos sociales en el espacio público.
- Adecuar el crecimiento urbano a las previsiones demográficas y productivas, priorizando la renovación y rehabilitación de los barrios consolidados y envejecidos.
- Implementar un urbanismo humano en el que el barrio tradicional sea el motor de la innovación, la sostenibilidad y la integración; que revitalice los ejes funcionales, los espacios de relación, la pluralidad de actividades y el comercio de proximidad. Para ello se propone:

Un plan articulado de toda la corona urbana, además de los planes de para cada barrio abordando temas como:

- * La infravivienda en los barrios consolidados, la falta de tamaño y baja calidad, el poco atractivo para la población joven.
- * Mejora del espacio público: viario, densidades edificatorias, edificios vacíos, etc. Prioridad peatonal, vegetalización, presión de barreras, mejora pavimento y mobiliario, carriles bici y transporte público.
- * Políticas de rehabilitación y puesta en el mercado de viviendas desde administración y búsqueda de otras soluciones innovadoras.
- * Mejorar dotaciones y equipamientos en los barrios.
- * Expansión de la "calle residencial" para dotar de flexibilidad y lograr la convivencia entre los usuarios de las calles.
- * Potenciar la estructura comercial y de ocio, afrontar el problema de los locales vacíos.
- * Conexión del espacio urbano con el natural mediante soluciones novedosas.

Una ciudad y entorno que defiende el derecho a una vivienda digna y a un espacio público inclusivo

- Se debe garantizar el derecho a la ciudad mediante el derecho a una vivienda digna y a un espacio inclusivo, desarrollando para ello políticas de rehabilitación de edificios y creando áreas urbanas amables y compuestas por "espacios blandos"

que estén supeditadas a las necesidades del automóvil privado. Los planes de barrio como herramienta.

- Garantizar la accesibilidad a la vivienda, principalmente de colectivos más vulnerables y especialmente de los jóvenes:

Promover el alquiler contribuyendo a un cambio de cultura de la propiedad. Necesidad de implementar medidas legislativas en los diferentes niveles: estatal, autonómico y municipal.

Realizar promoción de vivienda pública, principalmente de alquiler, con criterios de estratificación de diferentes niveles de renta, edades, etc., trabajando la diversidad y evitando la conformación de guetos.

Abordar el problema de la infravivienda y del chabolismo vertical, así como la situación de algunos barrios donde se de carencia de servicios.

Principal énfasis en la rehabilitación, con atención a las personas mayores mejorando la accesibilidad y el mantenimiento de las viviendas.

Una ciudad y entorno que apuestan por una planificación concurrente y flexible

- Incorporar una nueva planificación concurrente capaz de tomar decisiones actuales para construir una ciudad y un territorio integrados, prósperos, emprendedores, culturales, cohesionados, limpios y verdes, seguros, diversos y sensibles; como resultado de un proceso de innovación socio-territorial que responda a los nuevos retos y necesidades que no serán cubiertas por las fórmulas tradicionales de la planificación física.
- Trabajo en red intersectorial e interinstitucional, convergencia de los sistemas públicos con un enfoque comunitario. Necesidad de un cambio cultural en las administraciones y servicios. Coordinación de planes y programas público / privado / social.

Una ciudad y un territorio que fomentan una gestión inteligente

- Adaptar la ciudad y el territorio a las nuevas relaciones espacio-temporales, integrando el ámbito digital a la planificación y gestión inteligente de la ciudad.
- Valorar los beneficios y los riesgos del empleo de sistemas inteligentes, del uso de datos abiertos, y de la smart city para la gestión urbana y territorial.