

Zaragoza más allá de la Expo



COMISIÓN ESTRATÉGICA 4
"TERRITORIAL"

En 2004, cuando EBRÓPOLIS lanzó a través de su web un foro a la ciudadanía preguntando ¿con qué ciudad sueñas?, ni los más optimistas hubieran imaginado la Zaragoza de 2010.

La comisión estratégica territorial que aborda las líneas estratégicas "Desarrollo Territorial" y "Desarrollo de Accesos" retoma en este documento tanto la reflexión de sus miembros en este momento de debate ciudadano como los aspectos que quedan pendientes de realización de los marcados en el Plan Estratégico aprobado en 2006.

Tres grandes temas han centrado el trabajo de esta comisión: el modelo de ciudad y su crecimiento, la movilidad y las infraestructuras:

1.- Modelo de ciudad/crecimiento

Está claro que la celebración de la Expo 2008 en Zaragoza ha contribuido a desarrollar una serie de transformaciones de toda índole (económicas, medioambientales, sociales, etc.) unas más visibles que otras, que no hubieran podido darse sin la conmemoración de tal evento. Pero sin duda no ha resuelto otros asuntos como el eterno debate sobre el modelo de ciudad que queremos.

Zaragoza ha sido durante décadas una ciudad muy **compacta** y con un entorno metropolitano muy reducido en cuanto a población, lo que ha "complicado" su consideración como área metropolitana. No hay que olvidar que Zaragoza tiene un término municipal de casi 1.000 kilómetros cuadrados, uno de los más grandes de España, mucho mayor que otras grandes ciudades como Madrid (605,77km²) Barcelona (98,21), Sevilla (141,31), o Valencia (134,63), el cual ha podido recoger todo el crecimiento urbano de los últimos años sin necesidad de absorber los municipios limítrofes.

La visión territorial del Plan Estratégico no se refiere al área metropolitana como tal, sino que prefiere utilizar el término de "**ciudad real**" –entendida como aquel entorno en que se desenvuelve la vida cotidiana de los zaragozanos- cada día más amplia y con unos límites variables según el aspecto que se considere: laboral, educativo, comercial, residencial, etc.

El modelo de ciudad **compacta** propuesto en el Plan Estratégico de Zaragoza y su entorno continúa siendo el paradigma de desarrollo urbano para la Comisión Estratégica Territorial. Sin embargo, también se establece un debate sobre qué se entiende por ciudad compacta e incluso cuáles son sus límites. Puede incluso considerarse si la ciudad llega hasta el cuarto cinturón.

Actualmente, el Ayuntamiento de Zaragoza y los grupos de la oposición están en negociaciones para cambiar algunos usos del suelo en el vigente PGOU. El equipo de gobierno está convencido de que el suelo para edificar vivienda protegida se agota a medio plazo (7 años) y de ahí la necesidad de recalificar algunos suelos productivos (industrial y terciario) y no ejecutados del PGOU (autovía de Huesca, Puerto Venecia o PLAZA). La oposición entiende que en Zaragoza hay suelo suficiente para edificar VPO y vivienda libre en los próximos 15 años y no ven urgencia de recalificaciones puntuales.

Se considera que la falta de acuerdo está motivada por una "crisis del planeamiento" urbano, agravada por la crisis financiera y económica.

Por tanto, este debate urbanístico también se constata en esta comisión de trabajo y sus reflexiones marcarán el futuro desarrollo urbano de la ciudad. Habrá que esperar a los resultados de un estudio que se está elaborando sobre viviendas vacías, otro sobre solares y uno más sobre el plan de equipamientos, que resuelva la necesidad o no de obtener nuevos suelos.

En definitiva, lo importante por hacer es no sólo hablar de nuevos suelos para uso residencial, sino de **rehabilitación** integral de pisos ya construidos, del número de viviendas vacías en Zaragoza y de la voluntad política real para hacer cumplir la normativa sobre solares, para no perder los beneficios de la ciudad compacta. Pensar en términos de rehabilitación, es pensar a su vez a favor del empleo.

La estrategia futura deberá tener como punto de especial atención el **alquiler**, un tema en el que ha ahondado más el grupo de Política Social de la Comisión 2.

Lo que sí debe trascender en nuestro **modelo de ciudad**, si queremos ser una ciudad modelo, es el buen mantenimiento y uso de todo el legado de espacio público que ha dejado la Expo a la ciudad. Edificios emblemáticos que no se conviertan en grandes fantasmas, grandes zonas verdes y riberas, que no acaben siendo lugares abandonados, nuevos equipamientos, alumbrado público, etc. que sigan dando esa buena imagen que la ciudad supo dar de junio a septiembre de 2008.

Otro de los grandes temas para el futuro de nuestra ciudad, de los que hacen ciudad por su efecto de transformación urbanística, es el proyecto **Expo Paisajes 2014**, actualmente en pleno debate ciudadano y con grandes controversias (sobre su ubicación, su financiación, etc). En un principio estaba planteada como cierre del ala este de la ciudad (San José, Las Fuentes, Vadorrey), pero por discrepancias políticas, se llegó a hablar de nuevo de ubicarlo en Ranillas, lo cierto es que quizá tengamos que esperar a tener un nuevo equipo de gobierno en 2011 para que se aclare la ubicación.

Desde EBRÓPOLIS se considera necesaria la información y la participación en la definición del proyecto, ya que los cambios de uso del suelo son importantes y hay que debatir y garantizar la preservación de las zonas naturales.

2.- Movilidad

El Plan Estratégico de Zaragoza y su entorno considera prioritario abordar la movilidad sostenible en Zaragoza y su entorno. Es evidente que la celebración de la muestra en 2008 mejoró notablemente el transporte público (nuevas líneas, incentivo del uso de la bicicleta, etc.) pero no resolvió el handicap para convertirnos en una de las primeras ciudades del país, y es la falta de un transporte de gran

capacidad. Para la consecución de los objetivos marcados, es necesaria la búsqueda de la coordinación y la intermodalidad en el transporte aprovechando las infraestructuras existentes, así como el impulso de las acciones priorizadas desde EBRÓPOLIS en ámbitos como la Mesa del Ferrocarril. No debe olvidarse que la movilidad debe contemplarse de forma anterior, o como mucho paralela, a la construcción de los grandes proyectos (vgr. PLAZA, Motorland...), para evitar así la saturación de las actuales infraestructuras y poder alcanzar una movilidad coherente y sostenible. En esta labor es esencial que las administraciones y los agentes competentes aborden los siguientes temas:

Propuesta de una Ley de Movilidad de Aragón

Las Cortes de Aragón deberían tener en cuenta las recomendaciones de esta Comisión y llevar a cabo la elaboración de la Ley de Movilidad tal y como les fue solicitado desde EBRÓPOLIS en junio de 2008. Hay que ser consciente de que la movilidad tiene impactos sobre la salud pública, el medio ambiente, la sociedad y la economía, es una materia transversal que debe entenderse como un espacio de concertación en donde todos los agentes deben ser escuchados. Debe seguirse el ejemplo de la Ley de Movilidad Catalana, pionera en Europa y vigente desde 2003, que legisla en función de la movilidad con criterios de sostenibilidad, seguridad y calidad del servicio. Los objetivos que la Ley de Movilidad de Aragón debe tener son:

- Reducir el número de desplazamientos, que se están incrementando por el abandono del modelo urbano compacto
- Establecer mecanismos de coordinación para aprovechar el transporte colectivo
- Reducir la congestión de las zonas urbanas
- Priorizar y hacer más atractivo el transporte público
- Primar la intermodalidad

Impulsar el Plan de movilidad sostenible de Zaragoza y su entorno.

El **Consorcio de Transporte del Área de Zaragoza**, tiene por objeto articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre las entidades, así como en su caso, con la Administración General del Estado, a fin de coordinar el ejercicio de las competencias en materia de planificación, creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte. Se entiende

que éste debería ser más participativo, ampliando las funciones de las comisiones existentes (Técnica y económica y Consumidores y usuarios) y debería a su vez reorientarse sobre todo en los aspectos que afectan a la vertebración de la ciudad y los municipios de su entorno y, asimismo, articular el entorno inmediato de Zaragoza con el resto de la provincia. El objetivo es abrir la ciudad y posibilitar el crecimiento y desarrollo de los municipios.

Para ello, es fundamental avanzar en la puesta en marcha del **Plan Intermodal de Transporte** (PIT) sobre todo en los aspectos de intermodalidad, reordenación de la red, unificación tarifaria, creación del título unitario de transporte, etc.

Habrà que hablar a futuro, técnica y participativamente sobre la integración de nuevos sistemas de transporte como el tranvía (previsiblemente en funcionamiento en 2011) y la articulación con los existentes (autobuses, cercanías). El Consorcio de Transportes de Zaragoza ha adjudicado un estudio, que deberá estar entregado en un año y que, entre otras cuestiones, incluirá los nuevos recorridos de las líneas de TUZSA, adaptadas a la línea 1 de tranvía Valdespartera-Parque Goya. También planteará propuestas para los buses rurales y suburbanos que favorezcan la intermodalidad.

Por otra parte, se detecta una mayor necesidad de integración de la gestión de los trenes de Cercanías en el Consorcio de Transporte, más allá del mero intercambio de información. Un ejemplo de este modelo es la ciudad de Valencia, en la que la Generalitat gestiona la red de cercanías de igual forma que la del metro y el tranvía lo que permite un sistema de transporte más integrado.

Unido a este impulso de la red de transporte público, se señalan las carencias en los aparcamientos públicos previstos en Zaragoza y en los intercambiadores. Se debe potenciar la construcción de aparcamientos públicos de carácter disuasorio en las entradas de Zaragoza y en municipios de su entorno para evitar la congestión urbana. Estos aparcamientos deben estar situados en emplazamientos que favorezcan la intermodalidad y que tengan todos los servicios asociados al transporte público (venta de billetes, etc.).

3.- Infraestructuras

Está claro que Zaragoza experimentó en los años previos a la Expo importantes transformaciones en sus infraestructuras y equipamientos, lo que supuso que la inversión realizada en la ciudad para la Expo equivaliera a la realizada en las dos décadas anteriores.

La Administración General del Estado asumió el compromiso, a través del Ministerio de Fomento, de hacerse cargo de una serie de obras de infraestructura urbana que debían estar terminadas con motivo de la celebración del evento, lo que se conoce como Plan de Acompañamiento.

Como recoge detalladamente el libro *La Exposición Internacional Zaragoza 2008*, editado recientemente por el CESA, las intervenciones en la red arterial de carreteras han sido las siguientes:

Intervenciones en la red arterial de carreteras Actuación	Organismo responsable
Ronda del Rabal (cierre Z-30)	Ministerio de Fomento- Zaragoza Alta Velocidad- Ayto
Ronda Este (cierre Z-40)	Ministerio de Fomento
Vial Norte del Actur (Ranillas-Autovía de Huesca)	Ayuntamiento de Zaragoza
Pavimentación de la Avenida de los Pirineos	Ministerio de Fomento
Paso inferior de la Rotonda de la MAZ	Ministerio de Fomento
Acceso Norte (Z-40)	Ministerio de Fomento

Fuente: El Urbanismo de la Expo. El Plan de Acompañamiento

Infraestructuras complementarias Actuación	Organismo responsable
A-2 Adecuación de la Ronda Norte entre PLAZA y Malpica	Ministerio de Fomento
Vía Parque del Canal	Ayuntamiento de Zaragoza
Ampliación de la carretera de Garrapinillos	Ayuntamiento de Zaragoza
Mejora del trazado de la carretera de acceso al aeropuerto	Ayuntamiento de Zaragoza

Fuente: El Urbanismo de la Expo. El Plan de Acompañamiento

También con motivo de la celebración, otras grandes infraestructuras sufrieron modificaciones y/o ampliaciones. Es el caso de la terminal de pasajeros del aeropuerto que se amplió para absorber el crecimiento de tráfico registrado con motivo de la Expo y las distintas líneas que entraron en funcionamiento.

Otro hito fue la puesta en funcionamiento de la primera línea de cercanías (C-1 Casetas-La Cartuja), aunque queda pendiente la prolongación de esta línea a PLAZA, donde acuden diariamente 10.000 personas.

La celebración de la Exposición Internacional 2008 sin duda ha contribuido a la realización y finalización de importantes infraestructuras, pero aún quedan grandes obras por ejecutar. Para ello, se propone favorecer convenios para crear inversiones para grandes infraestructuras.

También existe la percepción de que la ejecución de ciertas acciones factibles y de bajo coste daría un impulso importante a la ciudad (mejoras en la señalización y el alumbrado público en la Z-30, Z-40, así como en todos y cada uno de los accesos a la ciudad de Zaragoza).

Infraestructuras carreteras

Han experimentado un notable impulso en la ciudad de Zaragoza y su entorno metropolitano, por lo que casi todas aquellas acciones redactadas en el Plan Estratégico de Zaragoza y su entorno, referentes a infraestructuras viarias, están ya ejecutadas o en proceso.

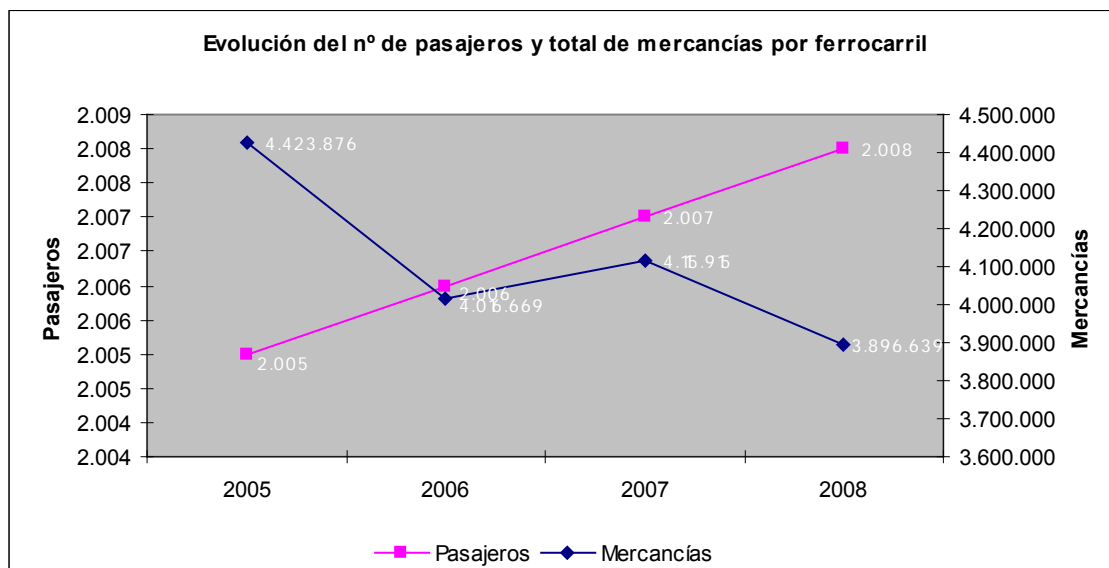
Quedaría pendiente:

- La apertura del túnel de salida de Zaragoza a la A-68
- Impulso a la autovía Tudela-Ejea-Huesca
- Apoyo al desdoblamiento de la N-232 entre Zaragoza-Alcañiz y el Mediterráneo
- Impulso al desdoblamiento de la N-232 entre Figueruelas y Mallén

- Impulso a la autovía Calatayud-Daroca sobre la N-234
- Apoyo al desdoblamiento de la N-II entre Zaragoza y Fraga
- Estudio del aumento de la capacidad de la A-2 entre Zaragoza y Madrid
- Impulso a la construcción del enlace entre Tarazona y la autovía Madrid-Medinacelli-Tudela y con el eje del Ebro: conexión Tarazona-Ágreda-Gallur
- Renovación de firmes y pavimentos de carreteras en el entorno de Zaragoza
- Supresión de pasos a nivel y construcción de pasos elevados o soterrados en el entorno de Zaragoza
- Acelerar los estudios del quinto cinturón de circunvalación, incluyendo al Ministerio de Fomento, partiendo del objetivo de vertebrar el territorio y de cerrarlo por el Norte
- Impulso a las infraestructuras provinciales:
 - Desdoblamiento de la actual carretera Gallur-Ejea (A-127)
 - Construcción de la autopista autonómica Cariñena-La Almunia de Doña Godina-Mallén

Infraestructuras ferroviarias

No ha sucedido lo mismo con las infraestructuras ferroviarias convencionales (ancho ibérico), que sufren grandes carencias. Al margen de la llegada del AVE en 2003 y con algunas dificultades tras la puesta en marcha del puente AVE Madrid – Barcelona, no sólo no han evolucionado sino que tampoco existen proyectos de futuro que hagan prever a corto o medio plazo un desarrollo positivo tanto en viajeros como en mercancías.



FUENTE: IAEST. Sistema de Indicadores de EBRÓPOLIS.

Con carácter urgente se debería articular una adecuada red de cercanías, para lo cual es necesario frenar la actual propuesta de implantación de ancho UIC en cercanías (desde Casetas a Miraflores), ya que hipotecaría el desarrollo de las mismas y de las mercancías en este corredor ferroviario, puesto que actualmente se prevé que en el corredor Zaragoza-Pamplona, a su paso por la provincia de Zaragoza, se transformen las vías de ancho español en europeo, mientras que en Navarra se construye una vía de ancho internacional paralela a la de ancho español.

Estaciones de cercanías:

- El desarrollo de nuevas estaciones de cercanías debe regirse por criterios de funcionalidad y racionalidad económica, en vez de estaciones sobredimensionadas y de alto coste que hipotecan el desarrollo futuro de la red.
- Terminación adecuada de la estación de Miraflores y de sus accesos
- Es necesario coordinar las obras del tranvía con la futura estación de cercanías de la Avda. Goya, ya que debido a su centralidad debe impulsar el sistema de cercanías y la intermodalidad

Propuesta de trabajo para el futuro

Sería muy interesante actualizar el grado de ejecución de las acciones encomendadas en el Plan y recabar información sobre los proyectos de futuro de todas las Administraciones mediante el contacto con ZAV, CHE, Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón y Ministerio de Fomento, con el fin de establecer una priorización de proyectos, de acuerdo a su coste y tiempo de ejecución basándose en criterios estratégicos. EBRÓPOLIS debe impulsar decididamente estas acciones priorizadas, buscando el compromiso de todos los agentes competentes.

Documento realizado por la Comisión Estratégica “Territorial” de EBRÓPOLIS, Asociación para el Desarrollo Estratégico de Zaragoza y su entorno.

Fotografía original de portada: Paulo Brandao