

## 2. ÁMBITO DE ESTUDIO

### 2.1. MARCO INSTITUCIONAL

Según el Informe Brundland de 1987, se define desarrollo sostenible como “satisfacer las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las próximas generaciones para satisfacer las suyas propias”.

En base a esta definición, el Consejo de Ministros de Transportes de la UE define al transporte accesible como aquel que cumple tres condiciones:

- Permite la satisfacción de las necesidades de acceso y desarrollo de los individuos, de las empresas y de la sociedad de manera segura y consistente con la salud humana y el ecosistema, y que promueve la equidad con y entre generaciones sucesivas.
- Es asequible, opera de forma eficiente, ofrece diferentes opciones de modo de transporte, y constituye la base de una economía competitiva, así como de un desarrollo regional equilibrado.
- Limita las emisiones y los residuos a la capacidad del planeta para absorberlos, limita el consumo de recursos renovables por debajo o al nivel de producción de los mismos, utiliza recursos no-renovables por debajo o al nivel de desarrollo de sustitutos renovables, y minimiza el uso de espacio y la emisión de ruidos.

El transporte (tanto intraurbano como interurbano) es un factor clave en nuestra sociedad, capaz de mejorar nuestra calidad de vida y convirtiéndolo en un símbolo de desarrollo. Pero debemos tener en cuenta que este transporte tiene un gran impacto sobre el medio ambiente, consumiendo combustibles fósiles, emitiendo gases de efecto invernadero y también generando contaminación acústica.

La movilidad sostenible es el modelo de movilidad que permite desplazarse con los mínimos impactos ambientales y territoriales. Así, un modelo sostenible de movilidad implica que los medios de transporte que consumen menos y producen menos emisiones alcancen un mayor protagonismo. Por tanto, las acciones de movilidad urbana sostenible son aquéllas que ayudan a reducir los efectos negativos de la movilidad, mediante el desarrollo de nuevas tecnologías que extiendan la movilidad sostenible, o bien a través de la promoción y asunción de estas prácticas por parte de las autoridades administrativas u otros agentes sociales, buscando el objetivo último de una movilidad sostenible integral.

#### 2.1.1. POLÍTICAS/DIRECTRICES EUROPEAS

La Unión Europea quiere convertirse en una economía inteligente, sostenible e integradora a través de una mayor coordinación de las políticas nacionales y europeas, y que es la razón por lo cual la ESTRATEGIA EUROPA 2020, propuesta por la Comisión Europea (CE) el 3 de marzo de 2010, ha incluido entre sus múltiples objetivos la **movilidad urbana sostenible**.

El transporte urbano se considera un tema relevante ya que afecta a todos y cada uno de los habitantes de una ciudad. La movilidad se ha convertido en una **necesidad cada vez mayor**, segura y cómoda, pero, sin embargo, se le exige que se consuma el menor tiempo posible.

El transporte también es importante porque es un gran consumidor de energía (responsable de aproximadamente una cuarta parte de la energía total consumida en la UE) y un fuerte productor de emisiones de GEI (Gas de efecto invernadero), entre un quinto y un tercio de todas las emisiones, factores que son, hoy en día, temas candentes en la agenda política.

A medida que las ciudades se esfuerzan por ser más autosuficientes en términos de seguridad energética, el sector del transporte debe encontrarse en los primeros puestos en la lista de prioridades debido a su inmenso potencial en la reducción del consumo energético y de emisiones de Gases de efecto invernadero.

Actualmente, a raíz de esta Estrategia Europa 2020, la Comisión Europea está desarrollando una amplia gama de medidas, desde 15 recomendaciones a planes o programas concretos, con el fin de fomentar la movilidad urbana sostenible en el territorio de la Unión Europea.

Las principales recomendaciones en este campo en los últimos años, siguiendo un orden cronológico son:

- 2007: El Libro Verde - Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana.
- 2009: El Plan de Acción de Movilidad Urbana.
- 2011: El Libro blanco - La política europea de transporte.

El Libro Verde “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana – 2007” Estableció las bases para una nueva agenda europea de política de movilidad sostenible (en la que, por ejemplo, se desarrollan iniciativas legislativas de una manera integrada y no fragmentada) e invitó a los interesados a un debate sobre el tipo de apoyo que la UE debería ofrecer, y la mejor forma de proporcionarlo (por ejemplo, la forma de lograr un óptimo valor añadido europeo a través de la promoción efectiva de las mejores prácticas). En paralelo a la publicación del Libro Verde, la Comisión Europea publicó un documento preparatorio denominado “Planes de transporte urbano sostenible - Documento preparatorio en relación con el seguimiento de la estrategia temática sobre el medio ambiente urbano”.

El Plan de Acción de Movilidad Urbana 2009 propuso veinte medidas para estimular y ayudar a las autoridades locales, regionales y nacionales en el logro de sus metas para la movilidad urbana sostenible. Con el Plan de Acción, la Comisión Europea presentó por primera vez un paquete de apoyo integral en el ámbito de la movilidad urbana. Las autoridades locales, regionales y nacionales son libres de utilizar este apoyo y las herramientas ofrecidas. Haciendo esto, dichas autoridades estarán mejor preparadas para afrontar el reto de la movilidad urbana sostenible, lo que facilitará su formulación de políticas. En 2012 se publicó el Plan de Acción de Movilidad Urbana – Situación Actual. Las acciones bajo este informe pretenden apoyar y facilitar los esfuerzos a nivel local, en vez de prescribir un modelo único o soluciones de arriba hacia abajo.

En el libro blanco “La política europea de transporte 2011”, la Comisión Europea adoptó una hoja de ruta de 40 iniciativas concretas para la próxima década con el fin de construir un sistema de transporte competitivo que aumentará la movilidad, eliminará los 16 principales obstáculos en áreas clave e impulsará el crecimiento y el empleo. Algunas de sus iniciativas se centran en la reducción de los coches de combustible convencionales en las ciudades.

La Comisión Europea, además de las recomendaciones mencionadas con anterioridad, también financia varios programas que tienen, de manera directa o indirecta, un impacto importante en el campo de la movilidad sostenible.

Presentamos brevemente los siguientes los programas pertinentes en el ámbito de la movilidad urbana sostenible:

- PROGRAMAS EUROPEOS RELEVANTES
- HORIZONTE 2020
- PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS)
- PLAN - SET
- INICIATIVA - CIUDADES INTELIGENTES
- LIFE

Entre sus muchas áreas de acción, el Programa Horizonte 2020 es una iniciativa europea que también promueve estrategias para lograr un transporte urbano más sostenible, eficiente y limpio, con una mayor calidad en el uso de energía. Este programa incluye algunos de los programas bajo el periodo de programación anterior 2007-2013, tales como el Civitas, Energía Inteligente y 7º Programa Marco. Las áreas de trabajo del programa Horizonte 2020 son las siguientes:

- Transformación del uso de los vehículos convencionales en las áreas urbanas.
- Reducción de los impactos y costes de los transportes de mercancías y los servicios en las áreas urbanas.
- Lucha contra la congestión del tráfico urbano.
- Fortalecimiento de los conocimientos y capacidades de las autoridades locales.
- Demostración y prueba de soluciones innovadoras para un transporte urbano y una movilidad más limpia y mejor.

Los planes de MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE son planes estratégicos que se basan en las prácticas de planificación existentes y que tiene debidamente en cuenta los principios de integración, participación y evaluación para satisfacer las necesidades de movilidad de la gente de hoy y de mañana para una mejor calidad de vida en las ciudades y sus alrededores.

El plan SET establece una política tecnológica energética para Europa. Es un plan estratégico para acelerar el desarrollo y despliegue de tecnologías rentables de baja emisión de carbono. El plan comprende medidas relacionadas con la planificación, la ejecución, los recursos y la cooperación internacional en el campo de la tecnología energética.

La iniciativa SMART CITIES tiene como objetivo mejorar la eficiencia energética y acelerar la implementación de las energías renovables en las grandes ciudades, yendo incluso más allá de los niveles previstos en la política energética y de cambio climático de la UE. Esta iniciativa apoyará las ciudades y regiones que tomen medidas pioneras en el avance hacia una reducción radical de las emisiones de gases de efecto invernadero mediante el uso sostenible y la producción de energía. Ello hará que las ciudades implicadas se sitúen a la vanguardia del desarrollo de la economía baja en carbono.

El programa LIFE es el instrumento de financiación de la UE en materia de medio ambiente. El objetivo general es contribuir a la implementación, actualización y desarrollo de la política medioambiental de la UE y de la legislación mediante la cofinanciación de proyectos piloto o de proyectos demostrativos con valor añadido europeo.

Otros Programas de Cooperación europeos que tienen como objetivo promover iniciativas conjuntas a nivel local / regional en el campo de la movilidad sostenible, como es el caso del Programa Interreg Europa 2014-2020, los programas de cooperación transfronteriza, o los programas transnacionales, entre otros. Todos estos programas y recomendaciones mencionados están en línea con los objetivos de la Comisión Europea, en cuanto a tratar de ir elaborando una estrategia cada vez más definida en el campo de la movilidad urbana sostenible, que permita cumplir con los objetivos propuestos y que vayan marcando el camino hacia la obtención de una normativa de carácter comunitario sobre la temática.

### 2.1.2. POLÍTICAS/DIRECTRICES NACIONALES. EEMS

A nivel nacional, el Consejo de Ministros, con fecha de 30 de abril de 2009, aprobó la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS). Esta estrategia surge como marco de referencia nacional que integra los principios y herramientas de coordinación para orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales que facilitan una movilidad sostenible y baja en carbono.

Los objetivos y directrices de la EEMS se concretan en 48 medidas estructuradas en cinco áreas: territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras; cambio climático y reducción de la dependencia energética; calidad del aire y ruido; seguridad y salud; y gestión de la demanda. Entre las medidas contempladas, se presta especial atención al fomento de una movilidad alternativa al vehículo privado y el uso de los modos más sostenibles, señalando la necesidad de cuidar las implicaciones de la planificación urbanística en la generación de la movilidad.

La EEMS requiere para su implantación de la implicación de todas las administraciones, para lo cual, se contemplan instrumentos de coordinación como: la Red de Ciudades por el Clima, Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible, el Consejo Nacional del clima, la Comisión de Coordinación de las Políticas de Cambio Climático y Mesas Sectoriales, el Observatorio de la Movilidad Metropolitana y distintos Foros de la movilidad existentes.

Los planes más destacables con incidencia en la movilidad son:

- Plan Nacional de la accesibilidad
- PEIT. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. Escenario 2020.
- Plan estratégico de la Seguridad vial. 2011-2020.

El objetivo del Plan de Accesibilidad 2004-2012 es alcanzar la “Accesibilidad Universal” de todos los entornos, productos y servicios para superar las barreras que actualmente discriminan a las personas con discapacidad.

El PEIT aborda la planificación del conjunto de las actuaciones en materia de infraestructuras y transportes que son competencia del Ministerio de Fomento. En su elaboración se ha sido consciente de la necesaria cooperación y concertación con otras Administraciones Territoriales.

La Estrategia de seguridad Vial 2011-2020 integra y alinea todas las actuaciones de la Administración General de Estado que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, con un nuevo enfoque por colectivos y temas clave; promueve e impulsa las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencias en esta materia.

Por otro lado, La Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, estableció que las ciudades que quisieran recibir subvenciones estatales (Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas) para el transporte público, debían de tener un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

En cuanto al vehículo más sostenible, la bicicleta, la normativa nacional está frenando los impulsos y esfuerzos que se realizan desde el ámbito local. Existe un compromiso por parte del Ministerio del Interior de aprobar el nuevo Reglamento General de Circulación antes de diciembre de 2018.

La Mesa Nacional de la Bicicleta ha redactado el documento Directrices para un Plan Nacional de la Bicicleta con el que pretende poner en marcha un proceso que tenga por misión definir la política que debería impulsar el Gobierno español, a fin de promover un uso seguro cómodo y atractivo de la bicicleta como parte primordial de una política de transporte integral y sostenible.

### 2.1.3. POLÍTICA AUTONÓMICA DE MOVILIDAD

La Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón, EOTA, tiene por finalidad determinar el modelo de ordenación y desarrollo territorial sostenible de la Comunidad Autónoma de Aragón, las estrategias para alcanzarlo y los indicadores para el seguimiento de la evolución de la estructura territorial y su aproximación al modelo establecido, con objeto de orientar las actuaciones sectoriales, dotándolas de coherencia y de las referencias necesarias para que se desarrollen de acuerdo con los objetivos y estrategias contenidos en el título preliminar de dicha ley, conformando una acción de gobierno coordinada y eficiente.

Como eje de desarrollo territorial se analiza la Movilidad y Accesibilidad, concretamente de Zaragoza establece en relación con la movilidad de las personas:

La capital regional tiene unas características de tamaño y complejidad en la movilidad de sus habitantes que requiere un tratamiento especial. Es la única población en la que se plantea el modo de transporte ferroviario (tren de cercanías, tranvía o metro). Además, la movilidad de Zaragoza está muy relacionada con la movilidad en el entorno metropolitano y también con el resto de Aragón, de España e incluso internacional, a través del aeropuerto. Desde el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza se promueve la revisión del Plan de Movilidad Sostenible aprobado en 2006.

Tras la puesta en marcha del servicio de cercanías de Zaragoza para el transporte metropolitano, la inauguración de la estación de Goya en Zaragoza (que tiene una relación intermodal con el tranvía, del que dista apenas 100 metros) ha mejorado sensiblemente la explotación de esta línea.

La movilidad interurbana o entre asentamientos es casi exclusivamente motorizada. Hoy por hoy, el modo de transporte por carretera, merced a las infraestructuras viarias asociadas, con sus diferentes características de diseño, en función de su categoría, es el único que garantiza la accesibilidad universal al territorio mediante el vehículo privado. Todos los asentamientos aragoneses están interconectados por la red viaria; sin embargo, ello no garantiza una movilidad de calidad, ni la deseable accesibilidad entre los múltiples nodos que generan dicha movilidad.

Dentro de la movilidad interurbana, reviste un interés especial la que tiene lugar en el entorno metropolitano de Zaragoza. Se caracteriza por una alta movilidad entre la capital y los asentamientos del entorno metropolitano y también entre los distintos núcleos de población del espacio metropolitano.

En relación con el transporte de viajeros por ferrocarril, existe una escasa oferta de infraestructura ferroviaria, lo que lleva asociada una oferta de servicios inadecuada y una escasa utilización de los servicios disponibles.

En las relaciones interurbanas con el contexto territorial de Aragón cobra una mayor importancia el transporte ferroviario y, en particular, los desplazamientos hacia Madrid y Barcelona, con los servicios ofertados con el AVE.

El transporte aéreo, sobre todo mediante la utilización de líneas regulares de bajo coste, ha supuesto un incremento notable de este tipo de transporte. Sin embargo, la supresión de buena parte de las subvenciones que disfrutaban estas líneas ha supuesto una caída importante del número de viajeros en los últimos años.

Las soluciones previstas para la intermodalidad o el intercambio entre los principales modos de transporte inciden notablemente en la movilidad de las personas.

Es preciso prever aparcamientos, sobre todo en el entorno de los equipamientos de carácter supramunicipal, además de los diferentes puntos de interés, sobre todo de carácter comercial o turístico. Las instalaciones de intercambio modal entre peatones y vehículos públicos (autobuses) son fundamentalmente las estaciones de autobuses, las paradas de autobuses (urbanos e interurbanos) y las paradas de taxi.

En los casos de Zaragoza la estación de autobuses se ubica en el mismo lugar que la estación de ferrocarril, lo que favorece la intermodalidad. Las estaciones de autobuses y las líneas de transporte urbano deben estar bien conectadas para que los viajeros que llegan o salen de la ciudad puedan utilizar, sin dificultad añadida, el cambio en el modo de transporte. El aeropuerto de Zaragoza dispone de una línea de transporte urbano que conecta con el centro de la ciudad y la estación intermodal de Delicias. La frecuencia es cada media hora, a excepción de los domingos que es horaria. Pero no tiene conexión ferroviaria de cercanías ni de metro ligero.

En relación con la movilidad de mercancías, establece que la mayor dificultad estriba en efectuar las operaciones de carga y descarga, sobre todo en la ciudad de Zaragoza, debido a la escasez de aparcamientos acondicionados para este menester.

También es preciso tener en cuenta, en el diseño urbano, cómo acceder con mercancías a determinadas zonas de uso peatonal o a aquellos espacios de asentamientos pequeños o ciudades medias en los que no es posible el acceso con un modo motorizado por su elevada pendiente o porque el acceso se realiza a través de escaleras.

La movilidad de las mercancías en el ámbito interurbano se realiza principalmente mediante el transporte por carretera.

La participación del transporte ferroviario en el transporte de mercancías en el interior de la Comunidad autónoma es muy reducida.

La existencia en Zaragoza de plataformas logísticas como Plaza o la Ciudad del Transporte hace que las mercancías puedan centralizarse en los almacenes reguladores allí situados y pueda procederse a su reparto.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

Con respecto al transporte de mercancías por vía aérea, hay que destacar el incremento creciente del transporte de mercancías en el aeropuerto de Zaragoza, que se sitúa en la tercera posición de los aeropuertos españoles por volumen de carga. La interconexión y dependencia del aeropuerto con las instalaciones de la plataforma logística PLAZA son básicas para el mantenimiento del tráfico de mercancías.

Las debilidades resultantes de la ciudad de Zaragoza en el diagnóstico son en relación con la movilidad general y urbana:

- La mayor parte de los modos de transporte motorizados utilizados para desplazar a personas y mercancías consumen energía no renovable que, además, hay que importar desde el exterior de Aragón.
- Todavía existe un gran predominio del tráfico motorizado en las ciudades medias y en Zaragoza, que penaliza el tráfico peatonal.
- Falta de respeto a la normativa de la nueva movilidad no motorizada con bicicleta en Zaragoza, que provoca conflictos con el tráfico peatonal.
- Disminución del número de servicios y proximidad de las paradas de los autobuses a los alojamientos, en las líneas coincidentes con el itinerario del tranvía de Zaragoza.
- Pendiente de desarrollar la relación este-oeste en el tráfico motorizado de Zaragoza (tranvía) que penaliza la relación con el centro a los habitantes de estas zonas.
- Mala conexión de transporte público con el aeropuerto de Zaragoza.

En relación con la Intermodalidad:

- Mínima oferta de transporte público en el aeropuerto de Zaragoza. Pero el reducido número de pasajeros transportados tampoco permite un sistema de explotación rentable.
- Excesiva distancia de la Estación de Delicias a otros centros de atracción de Zaragoza. Los trenes de media distancia procedentes de Teruel no acceden hasta la estación de Delicias.

En relación con la Movilidad de mercancías la dificultad de acceso del transporte de mercancías (motorizado y no motorizado) a los cascos antiguos.

Como fortalezas de la Movilidad urbana de personas destaca:

- Plan de movilidad sostenible del espacio metropolitano de Zaragoza en el que se contemplan medidas que fomentan la movilidad urbana no motorizada con la instalación de carriles bici.
- Puesta en servicio de una línea de tranvía norte-sur que mejora la movilidad ciudadana.
- Puesta en servicio las calles 30.
- Sistema de aparcamientos regulados en las áreas centrales de Zaragoza.
- Programa de eliminación de barreras arquitectónicas en las aceras de Zaragoza.
- Instalación de paneles indicativos y sistemas de información de la frecuencia de las líneas de autobuses (Zaragoza).

- Existencia de un órgano de gestión y coordinación como es el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza.

Por ello establece que es la Revisión del Plan de movilidad sostenible del área metropolitana de Zaragoza como la gran oportunidad para corregir los problemas mencionados con el objetivo general de facilitar las condiciones de movilidad y accesibilidad de las personas y bienes, en relación con la actividad económica, los equipamientos, la información y el conocimiento, en un marco de sostenibilidad económica, social y medioambiental.

El **PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020** se articula en torno a seis Áreas de Acción, que a su vez se desarrollan a través de objetivos estratégicos y de actuaciones que, por considerarse prioritarias, se incluirán en cada uno de los Planes de Acción que se elaborarán cada dos años y que posibilitarán la consecución del Objetivo Global de REDUCIR EN UN 40% A LO LARGO DE LA PRÓXIMA DÉCADA LA TASA DE FALLECIDOS por cada millón de aragoneses.

Las Áreas de Acción son:

1. Infraestructuras más seguras.
2. Educación, formación y sensibilización de los usuarios.
3. Seguridad de los vehículos.
4. Movilidad sostenible, accesible y segura.
5. Atención a las víctimas.
6. Coordinación, información, estudios y datos de siniestralidad.

Las **DIRECTRICES METROPOLITANAS DE MOVILIDAD DE ZARAGOZA (DMM\_Z)**, elaboradas por el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, (en el que participan tanto la administración autonómica como la local) constituyen el instrumento supramunicipal de planificación de la movilidad en Zaragoza y su entorno, fijando las orientaciones, los criterios, los objetivos temporales y las propuestas estratégicas dirigidas a estructurar un sistema de movilidad y transporte público colectivo de alcance metropolitano, multimodal e integrado.

Según se recoge en la propia Memoria de las DMM\_Z (Tomo I. Contexto, Diagnóstico, Delimitación y Objetivos. Pág. 94), éstas “constituyen un instrumento de planificación de la movilidad en el área de Zaragoza, considerando la red estructurante de todo el ámbito metropolitano, para establecer las orientaciones, los criterios, los objetivos temporales, y las propuestas operativas y estratégicas que enmarcan el sistema de movilidad en el ámbito”. Bajo esta consideración, su “enfoque o misión dar respuesta a una demanda creciente y más diversa de movilidad metropolitana, contribuyendo a una estructuración territorial más policéntrica y un hábitat urbano que potencie su impronta de calidad”.

Es decir, se abordan en las DMM\_Z cuestiones básicas para la potenciación del sistema de transporte desde una visión metropolitana, como es el caso del sistema tarifario, el diseño de la red metropolitana de transporte (con niveles de servicio suficientes: transporte público accesible, eficiente y sostenible medioambientalmente y económicamente) y las condiciones de intermodalidad (coordinación e integración funcional de los diferentes modos). Además, las DMM\_Z abordan medidas para la coordinación entre urbanismo y movilidad (fundamental para orientar el sistema de movilidad futuro) y proponen actuaciones que impulsan la movilidad metropolitana en modos no motorizados (itinerarios peatonales y red metropolitana de carriles bicicleta), así como

integración de los corredores de autobús y del transporte urbano de alta capacidad con la red de cercanías ferroviarias mediante un sistema tren-tram.

Las Conclusiones de la diagnosis del sistema actual de movilidad y transporte público, recogidas en dichas Directrices (Tomo I. Contexto, Diagnosis, Delimitación y Objetivos. Pág. 83), identifican las principales disfunciones del sistema de transporte público del ámbito del CTAZ, clasificadas en los siguientes ámbitos:

- Sistema organizativo del Transporte Público
- Sistema de billeteaje y tarifas
- Sistemas de control y comunicación con el pasaje
- Equipamiento de las paradas de transporte público
- Financiación del sistema de transporte público
- Intermodalidad e integración de las redes de transporte público”

Por lo que se contemplan 8 ejes de actuación, con el horizonte temporal del año 2022 (Tomo I. Contexto, Diagnosis, Delimitación y Objetivos. Pág. 92 y 93):

1. Transporte público colectivo: construir un transporte público atractivo, eficiente y equilibrado.
2. Intermodalidad e integración: alcanzar una coordinación efectiva de los sistemas de movilidad, a partir de la integración de las redes de transporte público.
3. Movilidad no motorizada: concebir una movilidad no motorizada como instrumento y fin de un entorno más saludable y mejor convivencia entre colectivos de movilidad.
4. Movilidad motorizada privada: apostar por una movilidad privada motorizada en evolución tecnológica y partícipe del proceso de reducción de sus externalidades.
5. Smart Mobility: considerar las nuevas tecnologías de la información como base de la eclosión de la “Smart Mobility”.
6. Transporte de mercancías y logística: generar ideas para el impulso del Sistema Logístico del Área de Zaragoza.
7. Urbanismo y movilidad: poner en valor la coordinación del urbanismo, la localización de actividades y el sistema de movilidad en el Área de Zaragoza.
8. Promoción económica y sectorial: contemplar el sector de la movilidad como sector tractor de la economía de Zaragoza y Aragón.

Se considera destacable la fragmentación del ámbito competencial en el área del CTAZ, Ayuntamiento de Zaragoza, Gobierno de Aragón y Ministerio de Fomento como titulares de los servicios de transporte, siendo el Ayuntamiento competente de los servicios de carácter local (tranvía, bizi y autobús urbano).

En relación con la movilidad ciclista, actualmente se está redactando el Plan Estratégico de la Bicicleta.

## 2.1.4. POLÍTICA LOCAL

La **Estrategia Zaragoza 2020 en elaboración** plantea un marco estratégico general para orientar y estructurar los proyectos estratégicos de la ciudad y su entorno entre 2011 y 2020. Este marco da continuidad al trabajo ya realizado desde 1994, manteniendo los principios generales de participación, consenso, colaboración público-privada y sostenibilidad.

Esta estrategia se sustenta en una Visión de Zaragoza en 2020 como espacio equilibrado con su entorno, apoyándose en unos valores propios fundamentados en la creatividad, atraktividad y conectividad y se articula en una serie de ejes estratégicos y dimensiones transversales (Ciudad de los Ciudadanos, Ciudad de Alianzas, Ciudad Innovadora, Ciudad-Territorio y Ciudad-Global, Ciudad Sostenible y Ciudad Comunicativa).

En el eje Ciudad Sostenible, la dimensión 5.4. MOVILIDAD SOSTENIBLE, Zaragoza profundizará en una estrategia de gestión sostenible de la movilidad, con los objetivos de contribuir a la reducción de la contaminación, a la generación de nuevos espacios urbanos ciudadanos y a la promoción del acceso igualitario de todos los grupos sociales. Lo cual se traducirá en la introducción de medidas de carácter sostenible con actuaciones ligadas al tráfico, el transporte público, el diseño de nuevos vehículos, el tren de cercanías como sistema de interconexión con el entorno, la intermodalidad, etc.

En la Estrategia 2006 se establecía el objetivo desarrollar acciones que contribuyeran a favorecer la movilidad interna en Zaragoza y su entorno como establecer y mejorar las infraestructuras, equipamientos e instrumentos que potencien la eficiente intercomunicación de municipios y núcleos del espacio funcional de Zaragoza y por otro lado mejorar el sistema de transporte.

En el **Plan de Movilidad Sostenible - Plan Intermodal de Transportes de Zaragoza y su entorno de 2006-2014**, y aprobado en 2008, como instrumento principal de planificación de las estrategias de movilidad del área de Zaragoza, se establecen dos horizontes de planificación, 2010 y 2015.

Ya en la Asamblea General del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, en sesión celebrada el 18 de marzo de 2013, se aprobó dar inicio al proceso de revisión del Plan de Movilidad Urbana en cumplimiento de sus estatutos. El proceso de revisión se estructuró en dos fases principales de desarrollo, a los efectos de escalar el alcance del mismo y el grado de implicación de las Administraciones involucradas. El Consorcio de Transportes asumió la iniciativa de la primera fase consistente en la elaboración de las explicadas Directrices Metropolitanas de Movilidad de Zaragoza DMM\_Z centradas, de manera prioritaria, en plasmar todas aquellas acciones que, por su interés metropolitano, se identifiquen como necesarias para materializar este sistema de movilidad y transporte público colectivo de alcance metropolitano, multimodal e integrado. Una vez consensuadas las estrategias metropolitanas mediante la aprobación de las DMM\_Z, en una segunda fase corresponde a los ayuntamientos y al resto de administraciones consorciadas el despliegue de sus competencias plasmadas en sus correspondientes Planes de Movilidad Urbana y Planes de Explotación y Servicios, entre otros.

Para dar respuesta a ello y en cumplimiento de la revisión quinquenal, el Ayuntamiento de Zaragoza, impulsado desde el Servicio de Movilidad Urbana, comienza esta Revisión.

Como primera aproximación se analiza la ejecución de las principales propuestas planteadas en el PMUS y su situación a día de hoy:

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

PROPUESTAS	ÁMBITO ZONAL	PERIODIFICACION	REALIZADA
<b>1. Red peatonal</b>			
<b>A.- Programa de restricción de acceso a las zonas del centro urbano</b>			
a.- Proyectos y Estudios	Zaragoza	2006-2008	
b.- Urbanización de la zona de preferencia peatonal y residentes	Zaragoza	2008-2010	NO
c.- Sistema de Cierre	Zaragoza	2010	NO
<b>B.- Programa de creación de áreas ambientales ("zonas 30")</b>			
a.- Plaza del Carmen	Zaragoza	2011	NO
b.- Centro Madre Sacramento	Zaragoza	2012	NO
c.- San Pablo	Zaragoza	2010	NO
d.- Plaza de los Sitios	Zaragoza	2011	ESTUDIO
e.- León XIII	Zaragoza	2012	ESTUDIO
f.- San Miguel	Zaragoza	2010	SI
<b>C.- Programa de itinerarios peatonales en Zaragoza</b>			
a.- Actur	Zaragoza	2008-2015	SI
b.- Av. Cataluña	Zaragoza	2008-2015	EN ESTUDIO
c.- Las Fuentes	Zaragoza	2008-2015	EN ESTUDIO
d.- Cesar Alierta - Constitución	Zaragoza	2008-2015	EN ESTUDIO
e.- Sagasta - Av. América	Zaragoza	2008-2015	EN MARCHA
f.- Isabel la Católica - Gran Vía	Zaragoza	2008-2015	SI
g.- Gómez Laguna - Valencia	Zaragoza	2008-2015	EN ESTUDIO
h.- César Augusto	Zaragoza	2008-2015	EN ESTUDIO
i.- Av. Madrid	Zaragoza	2008-2015	EN ESTUDIO
j.- Conde Aranda - Coso	Zaragoza	2007	EN ESTUDIO
k.- Independencia	Zaragoza	2007	EN ESTUDIO
l.- Pamplona	Zaragoza	2007	EN ESTUDIO
<b>D.- Programa de itinerarios peatonales de apoyo intermodal</b>			
a.- Utebo	Utebo	2007	EN ESTUDIO
b.- Casetas	Zaragoza	2007	EN ESTUDIO
c.- La Cartuja	Zaragoza	2007	EN ESTUDIO
d.- Alagón	Alagón	2010	EN ESTUDIO
e.- Pedrola	Pedrola	2010	EN ESTUDIO
f.- Muel - Aráñales	Muel	2015	EN ESTUDIO
g.- María de Huerva	María de Huerva	2015	EN ESTUDIO
<b>E.- Programa de vías interurbanas</b>			
a.- Desde Casablanca hasta Muel, paralela a la Ctra. de Teruel	Eje Sur	< 2013	EN ESTUDIO
b.- Vía alternativa a la Ctra. De Castellón, hasta el cruce con la A-222	Eje Este M.D.	< 2013	EN ESTUDIO
c.- Vía alternativa a la A-129 hasta el cruce con la A-1104	Eje Nordeste	< 2013	EN ESTUDIO
d.- Vía alternativa a la autovía de Huesca, hasta conectar con la antigua carretera	Eje Norte	< 2013	EN ESTUDIO
e.- Vía alternativa a la autovía de Logroño por el Canal Imperial hasta Grisén	Eje Oeste	< 2013	EN ESTUDIO
f.- Vía alternativa a la autovía de Madrid, hasta el cruce con la A-1101	Eje Suroeste	< 2013	EN ESTUDIO
<b>PROPUESTAS</b>	<b>ÁMBITO ZONAL</b>	<b>PERIODIFICACIÓN</b>	<b>REALIZADA</b>
<b>2. Red ferroviaria de Cercanías.</b>			
<b>A.- Programa de puesta en marcha de la línea La Cartuja - Alagón</b>			

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

a.- Construcción de nuevas estaciones en Portillo (sub.), Goya (sub.) y Utebo	Zaragoza-Utebo	2007-2008	SI
b.- Adaptación o rehabilitación de las estaciones de La Cartuja, Miraflores, Casetas, La Joyosa y Alagón	Zaragoza, La Joyosa y Alagón	2007-2008	EN EJECUCIÓN
c.- Adquisición de material móvil	Zara y Oeste	2008	-
<b>B.- Programa de ampliación de la línea La Cartuja - Alagón</b>			
a.- Construcción de nueva estación sub. en Tenor Fleeta	Zaragoza	2010	EN ESTUDIO
b.- Rehabilitación de las estaciones de Cabañas de Ebro y Pedrola	Eje Oeste	2009-2010	EN ESTUDIO
c.- Construcción de la estación de Las Fuentes y rehabilitación de Cogullada	Zaragoza	2015	EN ESTUDIO
<b>C.- Programa de puesta en marcha de la línea Delicias - María de Huerva</b>			
a.- Construcción de nuevas estaciones en Plaza y Alta Velocidad	Zaragoza	2009-2010	EN EJECUCIÓN
b.- Construcción de la nueva estación de Cuarte	Cuarte	< 2015	EN ESTUDIO
c.- Rehabilitación de las estaciones de Cadrete y María de Huerva	Cadrete y María de Huerva	< 2015	EN ESTUDIO
d.- Adquisición de material móvil	Eje Sur y Zaragoza	< 2015	EN ESTUDIO
<b>C.- Programa de construcción de la línea Delicias - Miraflores</b>			
a.- Túnel artificial Delicias - Portillo	Zaragoza	2007-2008	SI
<b>PROPUESTAS</b>	<b>ÁMBITO ZONAL</b>	<b>PERIODIFICACIÓN</b>	<b>REALIZADA</b>
<b>3. Red de tranvía - metro ligero.</b>			
<b>A.- Programa de nuevas líneas de tranvía - metro ligero</b>			
a.- Actur - Romareda	Zaragoza	2010	SI
b.- Delicias - Las Fuentes	Zaragoza	2015	EN ESTUDIO
c.- Torrero - La Jota	Zaragoza	2015	EN ESTUDIO
d.- Prolongación de la línea (N-S) a Parque Goya	Zaragoza	< 2015	SI
e.- Prolongación de la línea (N-S) hasta Casablanca	Zaragoza	< 2015	SI
f.- Prolongación de la línea (N-S) desde Casablanca hasta Vasdespartera	Zaragoza	< 2015	SI
<b>PROPUESTAS</b>	<b>ÁMBITO ZONAL</b>	<b>PERIODIFICACIÓN</b>	<b>REALIZADA</b>
<b>4. Terminales urbanas.</b>			
<b>A.- Programa de estaciones de intercambio urbano - interurbano</b>			
a.- Estación Central de Autobuses de Zaragoza	Zaragoza	En ejecución	SI
<b>B.- Programa de terminales de intercambio urbano - suburbano y comarcal</b>			
a.- Terminal urbana Norte	Zaragoza	2008	SI
b.- Terminal urbana Este (margen izquierda)	Zaragoza	2008	EN ESTUDIO
c.- Terminal urbana Este (margen derecha)	Zaragoza	2008	EN ESTUDIO
d.- Terminal urbana Sur	Zaragoza	2008	SI
e.- Terminal urbana Oeste-Suroeste	Zaragoza	2008	EN ESTUDIO
<b>PROPUESTAS</b>	<b>ÁMBITO ZONAL</b>	<b>PERIODIFICACIÓN</b>	<b>REALIZADA</b>
<b>5. Red de autobuses.</b>			
<b>A.- Reordenación de las redes de autobuses</b>			
a.- Reordenación de la red de autobuses	Todo el ámbito	2008-2010-2015	EN REVISIÓN

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

urbanos			
b.- Reordenación de la red de autobuses suburbanos y comarcales	Todo el ámbito	2008	SI
<b>B.- Programa de carriles bus de uso urbano</b>			
a.- Actuaciones en 61 tramos urbanos	Zaragoza	2007-2010	EN ESTUDIO
<b>C.- Programa de red de carriles bus de uso suburbano y comarcal</b>			
a.- Actuaciones en 8 tramos urbanos de acceso a la ciudad	Zaragoza	2007-2010	EN ESTUDIO
<b>PROPUESTAS</b>	<b>ÁMBITO ZONAL</b>	<b>PERIODIFICACIÓN</b>	<b>REALIZADA</b>
<b>6. Red de aparcamientos.</b>			
<b>A.- Programa de aparcamientos subterráneos para residentes</b>			
a.- Creación de una sociedad municipal de aparcamiento	Zaragoza	2007	NO
b.- Construcción de 44.000 plazas de aparcamiento subterráneo o en altura	Zaragoza	2006-2021	NO
<b>A'.- Programa de reducción de plazas de aparcamiento ESRO y ESRE sobre el viario a medida que se construyen las subterráneas</b>	Zaragoza	2006-2021	
<b>B.- Programa de aparcamientos de disuasión en la red de Cercanías.</b>			
a.- Utebo	Utebo	2007	EN ESTUDIO
b.- Casetas	Zaragoza	2007-2015	EN ESTUDIO
c.- La Joyosa	La Joyosa	2007-2015	EN ESTUDIO
d.- Alagón	Alagón	2010	EN ESTUDIO
e.- Cabañas de Ebro	Cabañas de Ebro	2010-2015	EN ESTUDIO
f.- Pedrola	Pedrola	2010-2015	EN ESTUDIO
g.- Cuarte	Cuarte	2015	EN ESTUDIO
h.- Cadrete	Cadrete	2015	EN ESTUDIO
i.- María de Huerva	María de Huerva	2015	EN ESTUDIO
j.- Cogullada	Zaragoza	2015	EN ESTUDIO
k.- Las Fuentes	Zaragoza	2015	EN ESTUDIO
<b>C.- Programa de aparcamientos de disuasión en la red de autobuses</b>			
a.- N-232 junto a Casetas	Zaragoza	2008	EN ESTUDIO
b.- Autovía A-23 junto a San Gregorio	Zaragoza	2008	EN ESTUDIO
<b>D.- Programa de aparcamientos de apoyo a la red peatonal</b>			
a.- Aparcamientos del entorno al Segundo cinturón de la ciudad	Zaragoza	2007-2015	NO
<b>E.- Programa de aparcamientos de disuasión en la red tranvía - metro ligero</b>			
a.- Actuaciones en superficie en las cabeceras de las líneas	Zaragoza	2010-2015	SI
<b>F.- Programa de aparcamientos para bicicletas</b>			
a.- En estaciones y paradas de la red de transporte público	Todo el ámbito	2006-2015	EN EJECUCIÓN
b.- En edificios de uso terciario	Todo el ámbito	2006-2015	EN EJECUCIÓN
c.- En los bordes de áreas peatonales	Todo el ámbito	2006-2015	EN EJECUCIÓN
<b>G.- Programa de aparcamientos para motocicletas</b>			
a.- En estaciones y paradas de la red de transporte público	Todo el ámbito	2006-2010	EN EJECUCIÓN
b.- En edificios de uso terciario	Todo el ámbito	2006-2015	EN EJECUCIÓN
c.- En los bordes de áreas peatonales	Todo el ámbito	2006-2015	NO

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

PROPUESTAS	ÁMBITO ZONAL	PERIODIFICACIÓN	REALIZADA
<b>7. Integración Tarifaria.</b>			
<b>A.- Programa de definición sistema tarifario común</b>	Todo el ámbito	2007	EN ESTUDIO
<b>B.- Programa de implantación del sistema tarifario común</b>	Todo el ámbito	2007-2008	EN ESTUDIO
PROPUESTAS	ÁMBITO ZONAL	PERIODIFICACIÓN	REALIZADA
<b>8. Red de vías para bicicletas.</b>			
<b>A.- Programa de vías urbanas</b>			
a.- Diferentes actuaciones urbanas en Zaragoza	Zaragoza	2006-20015	SI
<b>B.- Programa de vías interurbanas</b>			
a.- Desde Casablanca hasta Muel, paralela a la Ctra. de Teruel	Todo el ámbito	< 2013	EN ESTUDIO
b.- Vía alternativa a la Ctra. De Castellón, hasta el cruce con la A-222	Todo el ámbito	< 2013	EN ESTUDIO
c.- Vía alternativa a la A-129 hasta el cruce con la A-1104	Todo el ámbito	< 2013	EN ESTUDIO
d.- Vía alternativa a la autovía de Huesca, hasta conectar con la antigua carretera	Todo el ámbito	< 2013	EN ESTUDIO
e.- Vía alternativa a la autovía de Logroño por el Canal Imperial hasta Grisén	Todo el ámbito	< 2013	EN ESTUDIO
f.- Vía alternativa a la autovía de Madrid, hasta el cruce con la A-1101	Todo el ámbito	< 2013	EN ESTUDIO
<b>C.- Programa de vías de apoyo intermodal</b>			
a.- Utebo	Utebo	2007	EN ESTUDIO
b.- Casetas	Zaragoza	2007	EN ESTUDIO
c.- La Cartuja	Zaragoza	2007	EN ESTUDIO
d.- Alagón	Alagón	2010	EN ESTUDIO
e.- Pedrola	Pedrola	2010	EN ESTUDIO
f.- Muel	Muel	2015	EN ESTUDIO
g.- María de Huerva	María de Huerva	2015	EN ESTUDIO
PROPUESTAS	ÁMBITO ZONAL	PERIODIFICACION	REALIZADA
<b>9. Calidad del servicio: información y atención al usuario</b>			
<b>A.- Programa de identidad del sistema de transporte</b>			
a.- Manual de identidad	Todo el ámbito	2007	EN ESTUDIO
b.- Identificación de autobuses	Todo el ámbito	2007-2011	EN ESTUDIO
c.- Subprograma de identificación de paradas	Todo el ámbito	2007-2010	EN ESTUDIO
<b>B.- Programa de información y atención al usuario</b>			
a.- Guías del sistema	Todo el ámbito	2007 y 2012	EN ESTUDIO
b.- Planos generales, zonales y locales	Todo el ámbito	2007-2010	EN ESTUDIO
c.- Sistemas de comunicación, de información y atención al cliente	Todo el ámbito	2007 y 2009	EN ESTUDIO
d.- Sistemas electrónicos de información	Todo el ámbito	2007 y 2012	EN ESTUDIO
<b>C.- Programa de protección de paradas</b>			
<b>D.- Programa de accesibilidad a paradas</b>			
a.- Empalme Nuez de Ebro	Eje Este (margen izquierda)	2007-2011	EN ESTUDIO
b.- Empalme Villafranca de Ebro	Eje Este (margen izquierda)	2007-2011	EN ESTUDIO
c.- Empalme Osera de Ebro	Eje Este (margen izquierda)	2007-2011	EN ESTUDIO

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

d.- Empalme Pina de Ebro	Eje Este (margen izquierda)	2007-2011	EN ESTUDIO
e.- Urbanización El Condado (Alfajarín)	Eje Este (margen izquierda)	2007-2011	EN ESTUDIO
f.- Empalme Mozota	Eje Sur	2007-2011	EN ESTUDIO
g.- Empalme Botorrita	Eje Sur	2007-2011	EN ESTUDIO
h.- Burgo de Ebro - Polígono "La Noria"	Eje Este (margen derecha)	2007-2011	EN ESTUDIO
i.- Empalme Pinseque	Eje Oeste	2007-2011	EN ESTUDIO
j.- N-330 km 485,050	Eje Sur	2007-2011	EN ESTUDIO
k.- N-330 km 489,400	Eje Sur	2007-2011	EN ESTUDIO
<b>PROPUESTAS</b>	<b>ÁMBITO ZONAL</b>	<b>PERIODIFICACION</b>	<b>REALIZADA</b>
<b>10. Red de servicios a la demanda</b>			
<b>A.- Programa de implantación del Servicio a la Demanda</b>			
a.- Implementación de 27 rutas	Todo el ámbito	2007-2009	EN ESTUDIO

Por tanto, se pone de manifiesto que los principales proyectos ejecutados han sido la puesta en servicio de la Línea 1 de tranvía y el estudio de la línea 2; la política de promoción de la bicicleta como modo de transporte, la creación de una red de vías ciclables destinada al transporte y no al ocio, en la que se incluyan medidas como la pacificación del tráfico en todas las calles secundarias de la ciudad, y el servicio Bizi en la ciudad y la creación de la estación intermodal de delicias con la llegada del Ave.

En este documento se estudiará, de manera más concreta, la comparativa con el entonces diagnóstico del PMUS en los grandes temas.

En lo que respecta a la política de fomento de la bicicleta, entre las medidas que el Ayuntamiento puso en marcha, cabe destacar la redacción del Plan Director de la Bicicleta y la aprobación de una Ordenanza que favorecía la promoción de este vehículo, esta última totalmente desvirtuada tras las sentencias judiciales.

## 2.2. MARCO GEOGRÁFICO

### 2.2.1. APROXIMACIÓN REGIONAL

Zaragoza, como centro geográfico y de encuentro del hexágono formado por Madrid, Valencia, Barcelona, Toulouse, Bordeaux y Bilbao, es un punto neurálgico en el sudeste europeo. Está emplazada en el centro de un área que, en un radio de 350 kilómetros, reúne el 60% de la población española y el 80% de su PIB. Su ubicación, equidistante de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao, la convierte en una pieza clave en el sistema urbano español, un privilegiado cruce de caminos entre el Centro peninsular, el corredor mediterráneo y el Norte-Cantábrico, siendo un centro neurálgico de comunicaciones entre Madrid-Barcelona y Valencia-Bilbao y centro funcional de comercio, industria, servicios y administración para la región.

Zaragoza es capital y centro político-administrativo de la Comunidad Autónoma de Aragón. Cuenta con una superficie total de 47.720,25 kilómetros cuadrados, el 9'44% del territorio nacional. Como establece el instituto aragonés de estadística, el término municipal tiene 973,28 kilómetros cuadrados y es, por tanto, uno de los más grandes de España. Con una población de 661.108 habitantes es la quinta ciudad más poblada de España y concentra algo más del 50% de la población de Aragón.

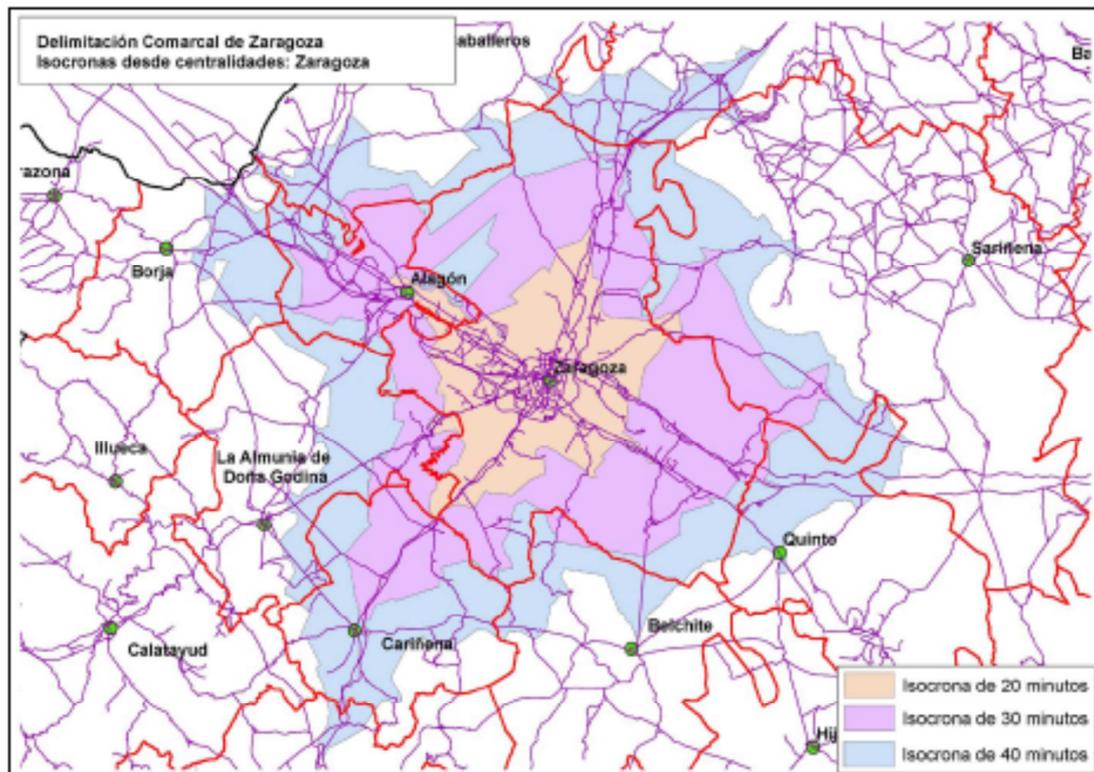
En relación con su delimitación comarcal, éste es el único espacio aragonés que no se ha constituido en comarca por la presencia de la capital regional que configura en su entorno un área funcional con características peculiares como es el espacio metropolitano de Zaragoza.

Recientemente los alcaldes de los 21 municipios del entorno de Zaragoza que formarán la futura Comarca Central, la número 33 y la única que queda pendiente de constituir, han firmado un acuerdo político para impulsar la norma de Creación de comarca. Estos Ayuntamientos son: Zuera, San Mateo de Gállego, Villanueva de Gállego, La Puebla de Alfindén, Pastriz, Alfajarín, Nuez de Ebro, Villafranca de Ebro, Villamayor de Gállego, Osera de Ebro, El Burgo de Ebro, Fuentes de Ebro, Mediana de Aragón, Cuarte de Huerva, Cadrete, María de Huerva, Botorrita, Mozota, Jaulín, Utebo y Zaragoza.

El Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas en España, que tiene como objetivo fundamental dar a conocer de forma territorializada, la situación en que se encuentran las zonas urbanas españolas con relación a una serie de parámetros como población, vivienda, servicios, infraestructuras o planeamiento urbanístico, establece el Área Urbana de Zaragoza como Gran Área Urbana constituida por 15 municipios, Zaragoza, Utebo Cuarte, Zuera, La Puebla de Alfindén, María de Huerva, Villanova, fuentes, Cadrete, San Mateo, Villamayor, Burgo de Ebro, Alfajarín, Pastriz y Leciñena.

Pero hay que tener en cuenta que como explica la EOTA, Zaragoza no solo polariza directamente con la denominada Delimitación comarcal de Zaragoza, sino que su influencia alcanza prácticamente toda la Comarca de la Ribera Alta del Ebro y zonas de Valdejalón, Campo de Cariñena y Los Monegros. También se puede distinguir una influencia más difusa de Zaragoza en torno a una corona que se sitúa aproximadamente entre 40 y 60 Km. de distancia a la capital y que afecta a un buen número de capitales comarcales. Estas poblaciones disponen de buenas dotaciones de equipamientos y servicios, pero su proximidad a Zaragoza las limita a no poder ejercer una influencia supra comarcal, reservada a capitales comarcales más periféricas. Es el caso de Borja, La Almunia de Doña Godina, Cariñena, Belchite y Quinto.

Imagen: Isócronas desde Zaragoza



Fuente: Estrategia de Ordenación del Territorio de Aragón.

Si se toma como referencia el tiempo de acceso a Zaragoza, la influencia de la capital regional afecta, sobre todo, a asentamientos de las comarcas de la Ribera Alta del Ebro y Los Monegros. En este caso, a pesar de que los tiempos de acceso a las respectivas capitales comarcales son inferiores (excepto en los casos de Leciñena, Perdiguera y La Muela), la centralidad de Zaragoza ocasiona que, para muchos equipamientos y servicios, se prefiera acudir a la capital regional, aun a costa de emplear más tiempo en el recorrido.

Concretamente en relación con la movilidad, 30 municipios son los que conforman a nivel administrativo el CONSORCIO DE TRANSPORTES DEL ÁREA DE ZARAGOZA que forman parte de 5 comarcas diferentes: Zaragoza (con la totalidad de sus 21 municipios), Ribera Alta del Ebro (6 municipios, Figueruelas, Alagón, Pinseque, Torres de Berrellén, La Joyosa y Sobradriel), Valdejalón (1 municipio, la Muela), Campo de Cariñena (1 municipio, Muel) y Ribera Baja del Ebro (1 municipio, Pina de Ebro).

## 2.2.2. ENTORNO NATURAL

El municipio de Zaragoza, localizado aproximadamente en el centro de la Comunidad Autónoma de Aragón y del Valle del Ebro, presenta elementos naturales propios a esta ubicación. Así, destacan dos grandes tipos de unidades naturales: la fluvial, compuesta por el sistema fluvial, sus sotos, terrazas fluviales y huertas; y el secano, conformado por los espacios más elevados que forman parte del sistema de muelas y sierras del interior del Valle del Ebro.

De este modo, en la primera unidad cabe destacar el papel del río Ebro como eje vertebrador del municipio en sentido oeste-este, aproximadamente. En sentido norte-sur, sus afluentes Gállego (margen izquierda) y Huerva (margen derecha), terminan de componer este paisaje dominado por los cauces fluviales, sus bosques de ribera, zonas de inundación, y cultivos en regadío que forman las tradicionales huertas zaragozanas. Un cuarto elemento, como es el Canal Imperial de Aragón, forma parte de este paisaje agrícola.

Por su parte, los espacios que no se benefician de la influencia de los ríos se enmarcan en cuatro cuadrantes situados en los espacios de interfluvio. Su paisaje semiárido contrasta fuertemente con el verde de las huertas, y su uso tradicional ha sido para “monte” para el ganado, así como para el cultivo de secano en los espacios más favorables (vales). Además, esta gran extensión de escaso valor agrícola es aprovechado por otros usos especiales como el militar (en el Monte de San Gregorio y en la Base Aérea, anteriormente también en Valdespartera), así como recientemente industrial y de servicios logísticos (PlaZa, PTR, etc.).

Zaragoza ha mantenido un esfuerzo continuo, no siempre fructuoso, para aprovechar la posibilidad de integración de la huerta, de los ríos y de los espacios naturales de su entorno con el sistema urbano, a fin de propiciar un equilibrio o simbiosis con las actividades desarrolladas urbanas, el uso ciudadano y la función ambiental de estos espacios.

El término municipal de Zaragoza contiene diferentes espacios naturales de gran valor ecológico y ambiental. Destaca la Reserva Natural Dirigida de los Sotos y Galachos del Ebro. Zaragoza también cuenta con diferentes espacios húmedos catalogados en el Inventario de Humedales Singulares de Aragón (Decreto 204/2010, de 2 de noviembre, del Gobierno de Aragón):

- Galacho de La Cartuja, incluido en la Red Natura 2000.
- Galacho de Juslibol, incluido en la Red Natura 2000.
- La Sulfúrica (Salada de Mediana), incluido en la Red Natura 2000.
- Balsa de Larralde.
- Balsa del Ojo del Cura.
- Balsa Ojo del Fraile.

Otros espacios naturales catalogados son los compuestos por los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA). Los LIC presentes en el término municipal de Zaragoza son:

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

- ES2430152 Reserva Natural de Los Galachos de La Alfranca de Pastriz, La Cartuja y El Burgo de Ebro.
- ES2430077 Bajo Gállego.
- ES2430080 El Castellar.
- ES2430081 Sotos y mejanas del Ebro.
- ES2430091 Planas y Estepas de la margen derecha del Ebro.

Por su parte, las ZEPA que se enmarcan en Zaragoza son:

- ES0000138 Galachos de La Alfranca de Pastriz, La Cartuja y El Burgo de Ebro.
- ES0000293 Montes de Zuera, Castejón de Valdejasa y El Castellar.
- ES0000300 Río Huerva y Las Planas.
- ES0000136 Estepas de Belchite – El Planerón – La Lomaza.

Estos espacios naturales se complementan con otros, que aún no protegidos o catalogados, son también de especial interés ambiental y ciudadano, como el Soto de Cantalobos, las arboledas del río Ebro, los Pinares de Venecia, así como los diferentes parques urbanos y espacios seminaturales.

### 2.2.3. INFRAESTRUCTURAS

El sistema de infraestructuras presente en la ciudad de Zaragoza es muy complejo, caracterizado por el papel de la ciudad como nodo de conexión de infraestructuras en el nordeste español.

Así, está configurado por diferentes modos de transporte, destacando los terrestres, conformados por la red de carreteras y la red ferroviaria. Estos se complementan con el transporte aéreo, gracias al aeropuerto de Zaragoza.

La **red viaria** estatal está compuesta por las carreteras de titularidad estatal que atraviesan el término municipal de Zaragoza. Estas son, dentro de sus diferentes denominaciones por tramos:

- A-2, AP2 y N-2, N-2a (Madrid-Zaragoza-Barcelona).
- A-23 y N-330 (Sagunto-Teruel-Zaragoza-Huesca-Francia).
- A-68, AP-68 y N-232 (Bilbao-Logroño-Zaragoza-Alcañiz-Vinaroz).
- N-125 (enlace entre la ciudad de Zaragoza y el aeropuerto).
- Z-32 (enlace entre A-68 y AP-68 en Monzalbarba).
- Z-40 (ronda de circunvalación que conecta todas las anteriores, excepto la Z32).

La mayor parte de este conjunto son vías de gran capacidad (autovías, autopistas o vías desdobladas), y configuran una red de interés estratégico estatal, por su carácter de paso entre Madrid, Cataluña, zona de Levante, el norte y Francia; así como de distribución regional (Aragón y Valle del Ebro) y metropolitana.

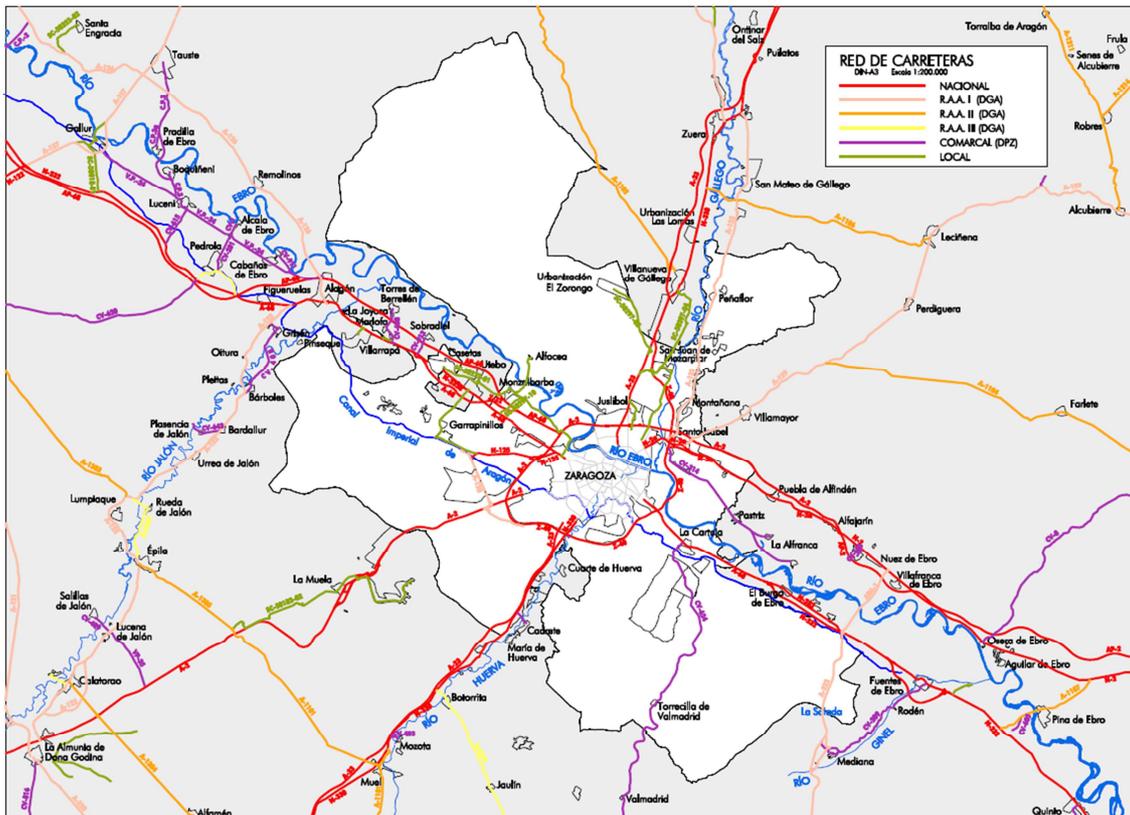


REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

Por su parte, la red viaria autonómica, gestionada por la Comunidad Autónoma de Aragón en el término municipal de Zaragoza está compuesta por las siguientes vías:

- A-120 (Aeropuerto-PlaZa-Feria de Muestras-enlace Z-40 en Arcosur). IMD 6360, 6,9% pesados (2015).
- A-123 (Zaragoza en Santa Isabel-Montañana-Peñaflor-San Mateo de Gállego-Zuera).
- A-129 (Zaragoza en Santa Isabel-Villamayor de Gállego-Sariñena-Monzón). IMD 7044, 7,4% pesados (2015).

Gráfico 2.1. Red de carreteras



Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

La relación de las CARRETERAS INTERREGIONALES Y ACCESOS A LA CIUDAD es:

- 3.1. CUARTO CINTURÓN
- 3.2. ACCESO NORTE
- 3.3. “BY-PASS” NORTE-SUR
- 3.4. ACCESO ESTE
- 3.5. ACCESO OESTE
- 3.6. AUTOVÍA DE VALENCIA
- 3.7. CARRETERA DEL AEROPUERTO
- 3.8. OTROS ACCESOS ARTERIALES A LA CIUDAD
  - a) Variante de la carretera de Barcelona (N-II) en Santa Isabel
  - b) Conexión de la variante de Casetas con la A-68

Las VÍAS DE COMUNICACIÓN METROPOLITANAS consideradas son:

- a. Carretera de unión entre las de Huesca y San Mateo.
- b. Variante de Montañana-Peñaflor-San Mateo y conexión de San Gregorio con el acceso norte del cuarto cinturón.
- c. Carreteras Villamayor-Malpica y variante de Villamayor-Santa Isabel.
- d. Nuevo acceso a Malpica desde la A-2.
- e. Acceso a Movera desde la variante de la carretera de Barcelona (N-II) en Santa Isabel.
- f. Actuaciones en los corredores metropolitanos concertadas con la Diputación General de Aragón.
- g. Carretera de Monzalbarba al aeropuerto.
- h. Acceso norte a San Juan de Mozarrifar.
- i. Accesos al hospital Royo Villanova.

El **sistema ferroviario** que atraviesa el término municipal de Zaragoza pertenece en su totalidad a ADIF, con una gestión de la zona integrada en el Área territorial operativa Noreste de ADIF. Zaragoza es un importante nudo para el tráfico ferroviario de pasajeros y mercancías a escala estatal. Las líneas que atraviesan el término municipal son:

- Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa.
- Línea convencional Madrid-Zaragoza-Caspe-Tarragona-Barcelona
- Línea convencional Zaragoza-Castejón de Ebro-Pamplona-Altsasua-Irún, con desviaciones a Logroño, Bilbao, Vitoria, Burgos, etc.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

- Línea convencional Zaragoza-Tardienta-Monzón-Lleida-Barcelona, con desviación a Huesca y Canfranc.
- Línea convencional Zaragoza-Teruel-Sagunto-Valencia.
- Variante sur ferroviaria, en Alta Velocidad y en vía convencional.
- Ramales de servicio ferroviario a diferentes instalaciones y equipamientos, como la terminal de contenedores Zaragoza-PlaZa, accesos a la estación de mercancías Zaragoza-Arrabal, a la Academia General Militar, o a la Papelera de Montañana.

Las instalaciones ferroviarias del municipio para viajeros tienen su centro en la estación intermodal Zaragoza-Delicias, donde convergen todos los servicios ferroviarios de la ciudad (Alta Velocidad, Larga Distancia, Media Distancia y Cercanías). Las estaciones de Portillo, Goya, Miraflores y Casetas son las otras estaciones actualmente operativas, con servicios de Cercanías y Media Distancia. Respecto a las terminales de carga, ADIF dispone de Instalaciones Logísticas Principales en Zaragoza Plaza, Zaragoza Arrabal, Zaragoza Corbera y Casetas.

Por su parte, Zaragoza dispone asimismo de diferentes **instalaciones aéreas**. Destaca su aeropuerto internacional, integrado en la red de AENA. De forma contigua a estas instalaciones se ubica la Base Aérea de Zaragoza, de uso militar. El aeropuerto de Zaragoza, con una terminal de pasajeros de nueva construcción inaugurada en 2008, no es relevante en la actualidad en cuanto al uso de viajeros (419.529 pasajeros en 2016, AENA), si bien es el tercero de España en cuanto al volumen de carga aérea (110.563.692 tn en 2016, AENA), únicamente por detrás de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-el Prat.

Así, los destinos anuales para viajeros con origen/destino Zaragoza son operados por *Ryanair* (Londres-Stansted, Bruselas-Charleroi, Milán-Bérgamo y París-Beauvais –estacional-), *Wizz Air* (Bucarest-Otopeni y Cluj-Napoca), *Air Europa* (Málaga –invernal- y Palma de Mallorca). Adicionalmente, en época estival operan otras rutas desde Zaragoza: *Volotea* (Menorca, Ibiza y Palma de Mallorca), *Vueling* (Tenerife-Sur, Palma de Mallorca). Otros destinos son cubiertos en momentos de demanda puntual, principalmente en puentes y periodos festivos o vacacionales mediante servicios chárter, habitualmente con ciudades europeas y destinos mediterráneos e insulares.

Respecto al tráfico de carga aérea, los principales aeropuertos en conexión con Zaragoza (más de 1.000.000 tn anuales) son: Hamad Int. (Doha), Incheon (Seúl), Al Maktoum Int. (Dubai), Ciudad de México Juárez Int., Moscú Sheremetyevo, Shanghai Pudong, Luxemburgo, Bahrein Int., Abu Dhabi Int., Amsterdam-Schipol, Tianjin y New York J.F.K. Int.

## 2.2.4. CRITERIOS DE DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS DE TRANSPORTE

Para realizar el análisis y caracterización de la movilidad en Zaragoza se ha empleado un modelo zonal que cubre la totalidad del término municipal y considera otros espacios de influencia próxima. Así, se ha partido de la zonificación utilizada por Avanza Zaragoza, compuesta por 184 zonas de transporte.

Mediante trabajo de gabinete esta zonificación ha sido revisada para tratar de incorporar en mejor grado los cambios que se han dado en la ciudad en los últimos años en torno a crecimiento urbano, usos del suelo homogéneos, aumento de población en determinadas áreas, cambios de actividades económicas, etc.

Los criterios que han servido para la delimitación de zonas de movilidad homogénea según usos del suelo y características de la población han sido:

- Asociar las zonas delimitadas a distritos censales, de los que ya se pudieran tener datos estadísticos, así como a las juntas vecinales y municipales.
- Asemejar estas zonas a las ya establecidas en estudios de movilidad realizados anteriormente por el Ayuntamiento de Zaragoza para el ámbito municipal, así como en las Directrices de Movilidad Metropolitana, DMM\_Z para el área Metropolitana, haciendo un análisis de su idoneidad y complementándolas en los casos requeridos.
- Se han empleado vías principales de circulación como elementos de borde y conexión entre zonas.
- Se han considerado la influencia de elementos de la morfología urbanística como elementos de referencia para la zonificación en ajustes topológicos.
- Se han creado nuevas zonas en relación con el uso del suelo.

Estas zonas permitirán evaluación los factores determinantes de la demanda en relación con:

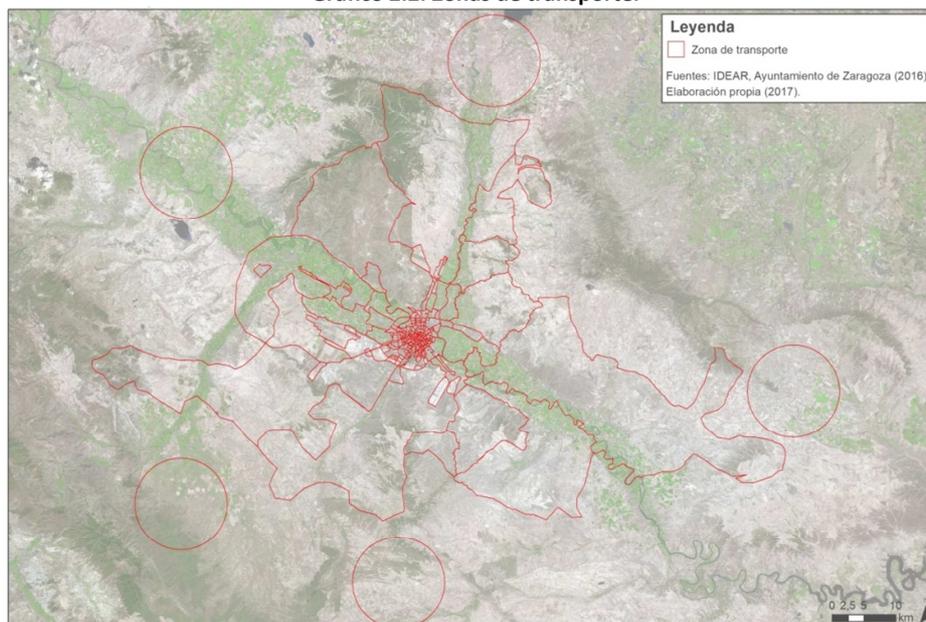
- El grado de equilibrio entre producción y atracción en el conjunto del municipio y por zonas urbanas, de manera que permita conocer de modo genérico el balance de los flujos de entrada/salida de personas a cada zona.
- Mayor o menor dispersión de las zonas urbanas en el territorio, según los cuales variará la longitud de los desplazamientos diarios y según estos la necesidad o no de medios de transporte motorizados para efectuarlos.
- Densidad de las unidades urbanas para análisis de la operatividad de los medios de transporte colectivos y su rentabilidad.
- La distribución por zonas de actividades y tipos de edificación; implicando una mayor necesidad de desplazamiento cuanto mayor es su dispersión y grado de especialización.

Con ello, se ha obtenido una zonificación compuesta por 216 zonas de transporte. Su número y densidad es mayor en los espacios urbanos más complejos, como la ciudad consolidada; y menor y con superficies mayores en aquellos sectores del municipio que alberga uno usos del suelo, población o actividades poco destacables y/u son espacios funcionalmente homogéneos.

## 2.2.5. DELIMITACIÓN ÁMBITO DEL ESTUDIO

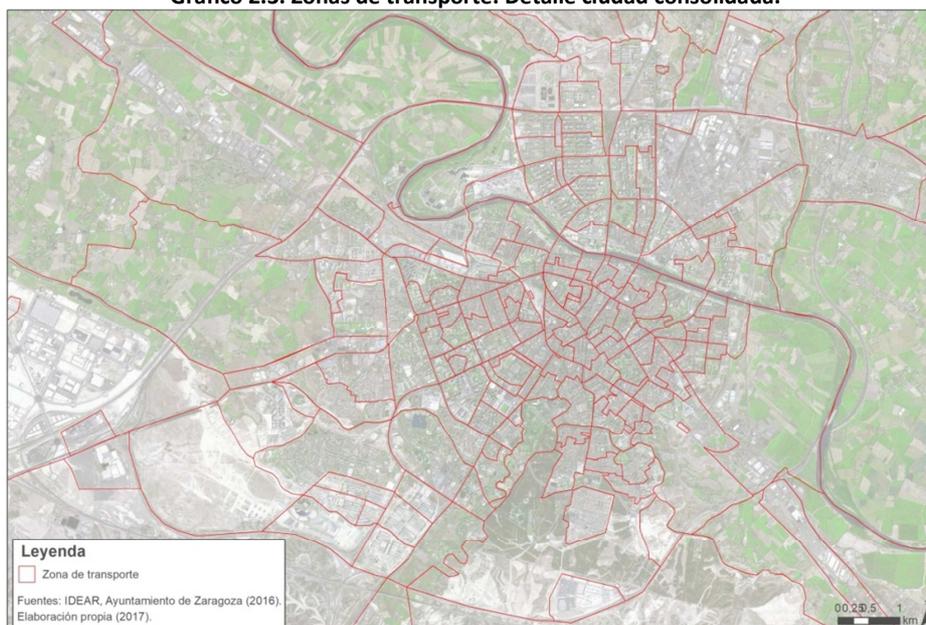
Con ello, se ha obtenido una zonificación compuesta por 216 zonas de transporte. Su número y densidad es mayor en los espacios urbanos más complejos, como la ciudad consolidada; y menor y con superficies mayores en aquellos sectores del municipio que alberga uno usos del suelo, población o actividades poco destacables y/u son espacios funcionalmente homogéneos.

Gráfico 2.2. Zonas de transporte.



Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 2.3. Zonas de transporte. Detalle ciudad consolidada.



Fuente: Elaboración propia

## 2.3. MARCO TEMPORAL

El desarrollo de un PMUS es una forma de planificación que considera el corto, medio y largo plazo, por lo que se deben aportar medidas para estos tres horizontes temporales:

- Medidas a corto plazo: hasta 2 años
- Medidas a medio plazo: de 2 a 4 años
- Medidas a largo plazo: de 4 a 8 años

En fases posteriores al Diagnóstico, para cada una de las medidas propositivas se deberán prever mecanismos de seguimiento anual por medio de indicadores, así como mecanismos de revisión para adaptarse a la evolución de la movilidad de la ciudad. De esta forma, antes de implementar las medidas a medio plazo, se debería evaluar la consistencia de las medidas implantadas en el corto plazo, evaluando las fortalezas y debilidades de las mismas, y lo mismo en el paso del medio al largo plazo.

## 2.4. MARCO MUNICIPAL/INSTITUCIONAL

Para conseguir un resultado satisfactorio, el PMUS debe negociar un consenso partiendo de la base de una amplia concertación entre diferentes actores, fundamentalmente con el Consorcio del Transporte (CTAZ)-Gobierno de Aragón.

### SECTOR PÚBLICO:

#### COMISIÓN EJECUTIVA:

El 27 de enero de 2017 se constituyó la Comisión Ejecutiva y se celebró la primera reunión, en la que se expuso el cronograma de trabajo, así como la propuesta de trabajo en la fase de prediagnóstico, con objeto de recoger las impresiones de los diferentes integrantes sobre la principal cuestión planteada, “las líneas generales de la movilidad actual en el municipio de Zaragoza en sus distintas Áreas”.

Esta comisión está formada por:

- En representación del Ayuntamiento de Zaragoza:
  - Consejero de Urbanismo y Sostenibilidad.
  - Concejala Delegada de Medio Ambiente y Movilidad.
  - Concejala Delegada de Participación, Transparencia, Gobierno Abierto y Policía Local.
  - Consejero de Economía y Cultura y Portavoz del Gobierno.
  - Consejero de Servicios Públicos y Personal.
  - Concejal Delegado de Vivienda y Deporte.
  - Un representante del grupo municipal PP.
  - Un representante del grupo municipal PSOE.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

- Un representante del grupo municipal CIUDADANOS.
- Un representante del grupo municipal CHA.
- En representación del Gobierno de Aragón.
  - Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda
- Además del presidente del CTAZ

### **COMISIÓN TÉCNICA:**

El jueves 26 de enero de 2017 fue constituida la Comisión Técnica del Plan, compuesta por técnicos y técnicas de las áreas relacionadas al mismo, tras la que tuvo lugar su primera Convocatoria. Está compuesta por:

- Director del contrato para la revisión del PMUS de Zaragoza.
- Jefe de Departamento de Planificación y Diseño de la Movilidad Urbana.
- Personal técnico del Servicio de Movilidad Urbana.
- Departamento de Planificación y Desarrollo: Jefe Servicio Ingeniería de Desarrollo Urbano
- Departamento de Conservación y Explotación de Infraestructuras.
- Agencia de Medio Ambiente y Sostenibilidad.
- Policía Local.
- Gerente del CTAZ.
- Jefa de Servicios Sociales Comunitarios.
- Servicio de Presupuestos.
- Jefa de Departamento de Contratación.
- Directora de la Web Municipal.
- Servicio de Participación Ciudadana.
- Ciudad Inteligente
- Ebrópolis
- Oficina Transversalidad de Género

### **ASOCIACIONES VECINALES Y SOCIALES:**

- Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza
- Unión Vecinal Cesaraugusta
- AVV Manuel Viola - Delicias
- AVV Lanuza – Casco Viejo
- Foro Ciudadano por M.S.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

- Disminuidos Físicos de Aragón (DFA)
- STOP Accidentes Aragón
- PEDALEA

#### SECTOR PRIVADO:

- **SEM** Tranvía
- AVANZA Zaragoza
- Asociación Taxi **APATZ**
- AETIVA
- TRADIME
- FETRAZ
- **UPTA** Aragón.

A incorporar en Fases Posteriores:

- Representantes de asociaciones vecinales, consumidores, entidades sociales, asociaciones empresariales, sindicatos, asociaciones comerciantes, ampas, asociaciones jóvenes, asociaciones mayores, colegios profesionales, asociaciones relacionadas con la discapacidad, asociaciones relacionadas con el medio ambiente, asociaciones relacionadas con el sector de la movilidad, como el Foro ciudadano de la movilidad sostenible.
- Representante del Consejo de la Ciudad.
- Empresa concesionaria **Bizi-Zaragoza** (Clear Channel).
- **RENFE** como gestora de la red de cercanías.
- Representantes Grandes Superficies Comerciales.
- Universidad Zaragoza (Rectorado, Cátedra, CPS, Geografía, ...)
- Colegios Profesionales.
- Clusters y empresas privadas de mercancías.

#### CIUDADANOS INDIVIDUALES:

- A través de Consultas Ciudadanas vía telefónica (12.000 válidas) y vía presencial (centros comerciales, hospitales, colegios, a pie de calle, etc.), asistencia a sesiones informativas, aportaciones al Diagnóstico, etc.

## 2.5. MARCO JURÍDICO

El Plan será referente para las administraciones públicas con competencias en transporte urbano y movilidad, y podrá ser reforzado mediante la redacción de nuevas ordenanzas municipales.

### 2.5.1. NORMATIVA REGIONAL

#### **Ley 2/2016, de 28 de enero**

<http://www.boa.aragon.es/cgi-bin/BRSCGI?CMD=VEROBJ&MLKOB=384853633535> LEY 2/2016, de 28 de enero, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad Autónoma de Aragón.

#### **Decreto-Legislativo 1/2014, de 8 de julio**

DECRETO-LEGISLATIVO 1/2014, de 8 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón.

#### **LEY 3/2012, de 8 de marzo. Ley 1/2008, 4 abril**

LEY 1/2008, de 4 de abril, por la que se establecen medidas urgentes para la adaptación del ordenamiento urbanístico a la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo, garantías de sostenibilidad del planeamiento urbanístico e impulso a las políticas activas de vivienda y suelo en la Comunidad Autónoma de Aragón.

#### **Ley 24/2003, de 26 diciembre. Texto consolidado**

LEY 24/2003, de 26 de diciembre, de medidas urgentes de política de vivienda protegida.

#### **Decreto 78/2017, de 23 de mayo**

DECRETO 78/2011, de 23 de mayo, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la Norma Técnica de Planeamiento (NOTEPA).

#### **Decreto 78/2017, de 23 de mayo. Corrección de errores**

Corrección de errores del Decreto 78/2017, de 23 de mayo, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la Norma Técnica de Planeamiento (NOTEPA).

#### **Decreto 20/2011, de 8 de febrero. Texto Consolidado**

DECRETO 20/2011, de 8 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se crea el Registro Público de Convenios Urbanísticos, el Registro Aragonés de Patrimonios Públicos de Suelo y el Registro Administrativo de Entidades Colaboradoras y Programas y se aprueba el Reglamento que regula su organización y funcionamiento.

### **Decreto 120/2014, de 22 de julio**

DECRETO 120/2014, de 22 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se regula el Plan Aragonés para el fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas en el período 2014-16.

### **Decreto 52/2002, de 19 de febrero. Texto consolidado**

DECRETO 52/2002, de 19 de febrero, del Gobierno de Aragón por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo parcial de la Ley 5/1999, de 25 de marzo, urbanística, en materia de organización, planeamiento urbanístico y régimen especial de pequeños municipios.

### **ORDEN de 28 de febrero de 2011**

ORDEN de 28 de febrero de 2011, del Consejero de Agricultura y Alimentación, por la que se dispone la publicación de la Circular de las Direcciones Generales de Urbanismo del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes y de Alimentación del Departamento de Agricultura y Alimentación, sobre los criterios de aplicación y coordinación en la tramitación de instrumentos de planeamiento urbanístico que originen el incumplimiento de las distancias mínimas a instalaciones ganaderas establecidas en el Decreto 94/2009, de 26 de mayo, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la revisión de las Directrices sectoriales sobre actividades e instalaciones ganaderas.

### **ORDEN de 3 de febrero de 2010.**

ORDEN de 3 de febrero de 2010, del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se concreta el ámbito subjetivo del régimen urbanístico simplificado regulado en la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón.

### **ORDEN de 15 de enero 2010**

ORDEN de 15 de enero 2010, del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se aprueban las bases generales para la adjudicación de programas de urbanización y las bases particulares tipo.

## 2.5.2. **NORMATIVA MUNICIPAL**

### **TEXTO REFUNDIDO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE DICIEMBRE DE 2007.**

- Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas
- Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición
- Obligatoriedad del uso de medios y soportes electrónicos en la aportación de documentación técnica en determinados procedimientos administrativos de la Gerencia de Urbanismo.

Aprobación definitiva: 24.04.2015

- Ordenanza Municipal Reguladora de Instalaciones y Actividades Publicitarias.

Aprobación definitiva: 25.04.2014

- Instrucciones para la cesión de inmuebles por el Ayuntamiento de Zaragoza

Aprobación definitiva: 05.12.2012

- Ordenanza Municipal reguladora de la instalación de Terrazas de Veladores

Aprobación definitiva: 20.07.2012

- Directrices generales para la utilización de convenios de colaboración en servicios de comprobación documental técnica o sobre el cumplimiento de la normativa aplicable en determinadas actuaciones urbanísticas en el Ayuntamiento de Zaragoza. Publicado:

BOPZ (Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza) nº 29 del 07.02.2012

- Ordenanza Municipal de Medios de Intervención en la Actividad Urbanística (MIAU).

Aprobación definitiva: 05.05.2011

- Ordenanza Municipal de Protección contra Incendios de Zaragoza.

Aprobación definitiva: 23.12.2010

- Ordenanza Municipal de Distancias Mínimas y Zonas Saturadas para Actividades Reguladas en la Ley 11/2005, de Espectáculos Públicos, Actividades Recreativas y Establecimientos Públicos de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Aprobación definitiva: 01.10.2010

- Ordenanza de Fomento a la Rehabilitación (Texto Refundido)

Aprobación definitiva: 25.06.2010

- Ordenanza Municipal de Cementerios de Zaragoza

Aprobación definitiva: 28.05.2010

- Declaración de Zona Saturada "Ñ" (entre Avda. Valencia y calles García Sánchez, Duquesa Villahermosa y Santander)

Aprobación definitiva: 27.02.2009

- Estatutos de la Sociedad Municipal "ZGZ @ Desarrollo Expo, S.A. "  
Aprobación definitiva: 30.09.2008
- RESOLUCIÓN de 20 de junio de 2008, de la Dirección General de Urbanismo, por la que se da publicidad al Acuerdo adoptado por el Consejo de Ordenación del Territorio, en su reunión celebrada el día 6 de junio de 2008, relativo al Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza.  
Aprobación definitiva: 20.06.2008
- Cartel informativo de Obras: Acuerdo de la Gerencia de Urbanismo del 19 de diciembre de 2006.  
Aprobación definitiva: 19.12.2006
- Criterio Interpretativo sobre la Reducción del Ancho de Escaleras para la Instalación de Ascensores en Edificios Existentes Habitados  
Aprobación definitiva: 28.07.2005
- Ordenanza Municipal Reguladora de la Instalación de Terrazas y Veladores (derogada)  
Aprobación definitiva: 26.11.2004
- Ampliación de la Declaración de Zona Saturada "M" (sector de María Moliner)  
Aprobación definitiva: 28.11.2003
- Reglamento de la Gerencia Municipal de Urbanismo  
Aprobación definitiva: 28.11.2003
- Normas Técnicas Municipales para Instalaciones de Alumbrado Público  
Aprobación definitiva: 19.05.2003
- Señalización Obligatoria para Locales con Equipo de Música  
Aprobación definitiva: 20.12.2002
- Ordenanza Municipal reguladora del deber de Conservación de Edificación e Inspección Técnica de Edificios (ITE)  
Aprobación definitiva: 27.09.2002
- Reglamento Municipal de Viviendas Tuteladas  
Aprobación definitiva: 28.09.2001
- Ordenanza para la Protección contra Ruidos y Vibraciones en el Término Municipal de Zaragoza  
Aprobación definitiva: 31.10.2001
- Texto refundido de la Ordenanza municipal de Fomento a la Rehabilitación (DEROGADA)  
Aprobación definitiva: 28.09.2001
- Decreto de Alcaldía sobre la Reserva de Espacio para Minusválidos  
Aprobación definitiva: 11.05.2001
- Decreto de Alcaldía sobre la Reserva de Espacio ante Centros Sanitarios

Aprobación definitiva: 11.05.2001

- Decreto de Alcaldía relativo a la Autorización de Reserva de Espacio para Medios de Difusión.

Aprobación definitiva: 11.05.2001

- Decreto de Alcaldía relativo a la Autorización de Reserva de Espacio para Obras

Aprobación definitiva: 11.05.2001

- Decreto de Alcaldía sobre la Reserva de Espacio para Paradas de Autobús Escolar

Aprobación definitiva: 11.05.2001

- Ordenanza Municipal de Instalaciones de Telecomunicación por Transmisión-Recepción de Ondas Radioeléctricas en el Término Municipal de Zaragoza

Aprobación definitiva: 30.05.2001

- Ordenanza de Supresión de Barreras Arquitectónicas y Urbanísticas del Municipio de Zaragoza

Aprobación definitiva: 28.12.1999

- Declaración de Zona Saturada "N"

Aprobación inicial: 27.07.2000

- Ordenanza reguladora de Actuaciones Urbanísticas comunicadas ante la Administración Municipal (DEROGADA)

Aprobación definitiva: 31.03.2000

- Ordenanza Reguladora de Licencias Urbanísticas de Obras Menores y Elementos Auxiliares (DEROGADA)

Aprobación definitiva: 31.03.2000

- Plan Especial de Protección y Reforma Interior, aplicado a la demarcación del recinto de La Cartuja de la Concepción

Aprobación definitiva: 31.01.2000

- Norma Reguladora de las Ayudas Económicas para la Sustitución de Letreros, Enseñas y Rótulo que supongan degradación de la Calidad del Casco Histórico

Aprobación definitiva: 25.09.1998

- Constitución del Consejo Sectorial de seguimiento del Plan Integral del Barrio Oliver

Aprobación definitiva: 25.09.1998

- Declaración de Zona Saturada "M" (Sector María Moliner)

Aprobación definitiva: 25.04.1997

- Consejo Sectorial de seguimiento del Plan Integral del Casco Histórico

Aprobación definitiva: 22.04.1997

- Declaración de Zonas Saturadas (de la "A" a la "L")

Aprobación definitiva: 29.09.1995

- Normas Subsidiarias y Complementarias de ámbito provincial de Zaragoza  
Aprobación definitiva: 12.04.1991
- Ordenanza para Identificación y Rotulación de Vías y Fincas Urbanas  
Aprobación definitiva: 25.08.1989
- Ordenanzas de Zaragoza para la Construcción, Instalación y Uso de Estacionamientos y Garajes
- Ordenanzas Generales de Edificación  
Aprobación definitiva: 19.11.1973

### 3. ANÁLISIS URBANO

El urbanismo está intrínsecamente relacionado con la movilidad ya que la estructura de la ciudad determina el modo de transporte que sus habitantes deciden utilizar para desplazarse.

Por tanto, el planeamiento urbanístico tiene una gran responsabilidad en la gestación de la demanda urbana de movilidad y condiciona de forma importante las posibles respuestas a la misma, en la medida en que define los modelos territoriales y urbanos, la densidad, la distribución espacial de los usos, etc., principales condicionantes de la demanda de movilidad; localiza y diseña los espacios públicos y la red viaria, favoreciendo explícita o implícitamente a unos o a otros medios de transporte; regula la cantidad y disposición de las plazas de aparcamiento, etc. De ahí que, en la perspectiva de promover medios de transporte alternativos al vehículo privado, sea cada día más urgente introducir en la práctica de la planificación urbanística la reflexión sobre las consecuencias que las decisiones urbanísticas tienen en el ámbito de la movilidad y, por tanto, en el uso del automóvil y sus impactos asociados.

El Plan de Movilidad careció de su integración posterior en el Plan General de Ordenación urbana. El sistema viario es intrínseco con el diseño del planeamiento y siempre ha formado parte de la cultura del planeamiento, pero su tratamiento fue más bien sectorial. En consecuencia actualmente en la revisión del PMUS se realiza un análisis urbano en el que se ha considerado conveniente iniciar mostrando la evolución urbana de la ciudad, posteriormente analizar la ciudad desde los aspectos que se han considerado más importantes y no transversales con la movilidad, cómo medio ambiente y género y concluir con un resumen por junta municipal y vecinal que nos relaciona los datos más relevantes socioeconómicos, de usos del suelo y edificación, dotaciones y movilidad.

#### 3.1. EVOLUCIÓN URBANA DE ZARAGOZA

La evolución urbana de Zaragoza nos permite diagnosticar en líneas generales la herencia recibida y la razón, trascendencia y modelos de actuaciones previas señalando los grandes períodos que han influido en la definición de las pasadas políticas urbanas que han configurado la ciudad actual y así poder establecer cierta prognosis sobre su configuración que afectaría a la movilidad.

Políticas urbanísticas que afectan a la dotación de más espacio para la circulación motorizada y aparcamiento en superficie, a costa de restar espacio al peatón. Supresión del tranvía como medio de transporte colectivo, etc.