



Revisión del

**PLAN**

**MOVILIDAD**

**URBANA**

**SOSTENIBLE**

**ZARAGOZA**



**RESULTADOS PROCESO PARTICIPATIVO.  
FASE DE DIAGNÓSTICO**

**Junio 2017**



# PROCESO PARTICIPATIVO

- OBJETIVOS Y ALCANCE
- METODOLOGÍA
- ENTIDADES PARTICIPANTES





## Objetivo general

- ❖ Recopilar información sobre el sistema de movilidad actual de Zaragoza desde la perspectiva de cada participante, consolidar un formato de participación constructivo y copartícipe con la administración local y acercar realidades particulares para enriquecer el Diagnóstico general.

## Objetivos específicos

- ❖ Conocer en profundidad los condicionantes a la movilidad local, los problemas y conflictos actuales y las potencialidades con el fin de poder intervenir sobre la situación.
- ❖ Conocer la percepción-explicación causal de los problemas, estableciendo las alternativas a aplicar para solucionarlos.
- ❖ Priorizar, en base a la importancia otorgada por la ciudadanía, los problemas y conflictos detectados en torno a la movilidad.
- ❖ Captar las necesidades y demanda social en relación al sistema de movilidad.
- ❖ Identificar acciones/estrategias a desarrollar para alcanzar una movilidad sostenible en Zaragoza y su área de influencia.

## Alcance

- ❖ Alimentar y completar el diagnóstico técnico del PMUS.





# METODOLOGÍA

## Herramientas de participación



HERRAMIENTA DE PARTICIPACIÓN	FECHA	LUGAR
Jornada de presentación: Proceso Participativo	11/05/2017 (18h)	Centro de Historias
Taller 1: Movilidad en transporte público	17/05/2017 (10h)	Centro Cívico La Almozara
Taller 2: Movilidad peatonal y Movilidad ciclista	18/05/2017 (10h)	Centro Cívico Estación del Norte
Taller 3: Transporte de mercancías	17/05/2017 (18h)	Centro Cívico La Almozara
Taller 4: Movilidad a centros de atracción, movilidad en vehículo privado y estacionamiento	18/05/2017 (18h)	Centro Cívico Estación del Norte
Solicitud de Informe Escrito	Hasta el 26/05/2017	<a href="mailto:planmovilidad@zaragoza.es">planmovilidad@zaragoza.es</a>

ACCESIBILIDAD

TRANSPORTE PÚBLICO

TRANSPORTE MERCANCÍAS

BICI

COCHES

PEATÓN



## Jornada de participación

# METODOLOGÍA

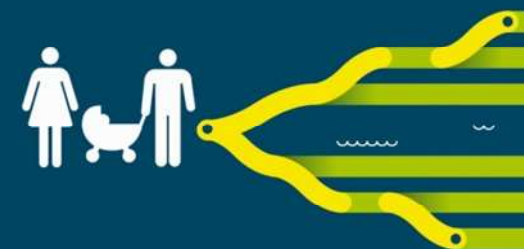
### Programa:

1. Bienvenida a las entidades asistentes, a cargo de Teresa Artigas, Concejala Delegada de Medio Ambiente y Movilidad.
2. Presentación de los resultados de la fase de prediagnóstico por José Antonio Chanca, Adjunto a Jefe del Servicio de Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Zaragoza.
3. Presentación del proceso participativo por María Jesús Campo, técnico de la consultora que está colaborando en la revisión del PMUS.
4. Ruegos y preguntas
5. Cierre de la jornada e invitación a las futuras sesiones participativas

**Duración:** aproximadamente 90 minutos.

### Cómo se ha convocado:

- ❖ A través de e-mail al listado de entidades.
- ❖ Llamada recordatorio a cada una de las entidades convocadas.





## Jornada de participación

### Participantes

- Número de entidades convocadas: 87
- Número de personas participantes: 32
- Número de entidades: 29
  - Comité Empresa AVANZA (CUT)
  - Estación Central de Autobuses
  - AETIVA
  - ADIF
  - AEGAZ
  - AA.VV. Manuel Viola Delicias
  - Colegio Arquitectos Aragón
  - DGA-SAS (Participación Ciudadana)
  - FABZ
  - Asoc. Provincial Taxi
  - CTE. Empresa Tranvías
  - CCOO Aragón
  - Fundación Educatrafic
  - La Veloz
  - Universidad de Zaragoza
  - Colectivo Pedalea



- Unión de Consumidores (UCA)
- FETRAZ
- Cámara de Zaragoza
- Correos y Telégrafos
- Colegio Oficial de Ingenieros Civiles
- AUVE
- Tranvías de Zaragoza
- Z+M
- INDIGO
- Avanza Zaragoza
- Unión Vecina Cesaraugusta
- RENFE



## METODOLOGÍA

## Solicitud de Informe Escrito

**Contenido:** informe escrito sobre la problemática y preocupaciones de los aspectos de la movilidad de su interés, así como de la importancia que les confieren, sus causas, consecuencias y posibles vías de solución que prevén.

**Medio:** envío por correo electrónico [planmovilidad@zaragoza.es](mailto:planmovilidad@zaragoza.es)

### Participantes:

- Número de entidades: 13
  - Estación Central de Autobuses
  - AETIVA
  - TRADIME
  - POR RAIL
  - LA VELOZ
  - Colegio de Arquitectos de Zaragoza
  - Servicio Aragonés de Salud
  - UGT
  - UPTA
  - FABZ
  - AA.VV. Manuel Viola Delicias
  - Unión Vecina Cesaraugusta





## Talleres temáticos

# METODOLOGÍA

**Organización:** Los talleres se han organizado en torno a cuatro grandes áreas temáticas, con el objetivo de tratar de abarcar en su integridad el conjunto de problemáticas, impactos y disfuncionalidades del sistema de movilidad actual.

**Duración:** Tras dejar aproximadamente 10 minutos de cortesía...

- Taller 1: 140 minutos.
- Taller 2: 140 minutos.
- Taller 3: 130 minutos
- Taller 4: 120 minutos

### Programa:

- Bienvenida y agradecimiento a las entidades asistentes.
- Presentación del proceso participativo, situación actual, fase de diagnóstico.
- Presentación de la dinámica del taller.
- Presentación de las personas asistentes.
- Trabajo colaborativo en pequeños grupos y plenario de puesta en común de las aportaciones realizadas.
- Cierre del taller e invitación a futuras sesiones participativas.



### Dinámica grupal:

RECOGIDA DE  
INFORMACIÓN

PUESTA EN COMÚN

DEBATE

PRIORIZACIÓN

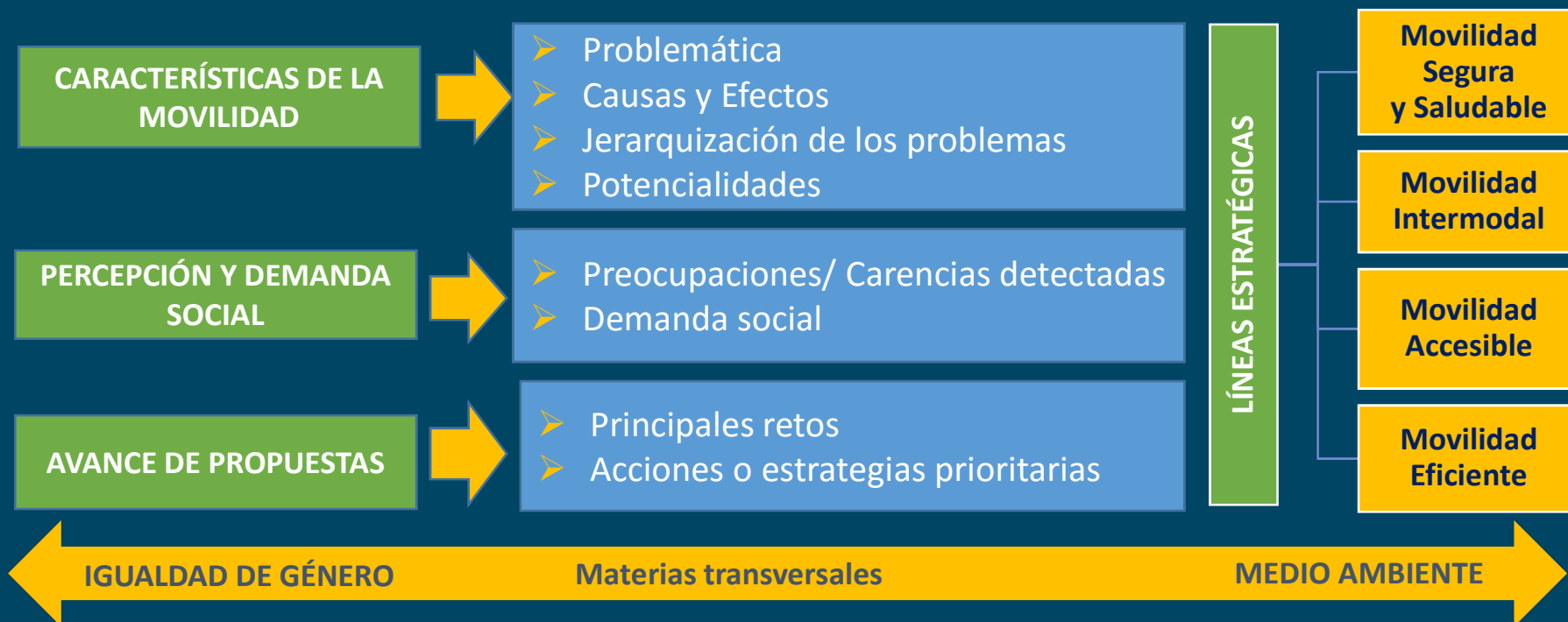




## Talleres temáticos

# METODOLOGÍA

### Contenido:



### Cómo se ha convocado:

- ❖ Jornada de presentación del proceso participativo.
- ❖ A través de e-mail al listado de entidades.
- ❖ Llamada recordatorio a cada una de las entidades convocadas.



# TALLER 1. TRANSPORTE PÚBLICO

## Participantes

- Número de entidades convocadas: 50
- Número de personas participantes: 23
- Número de entidades: 21
  - Consorcio de Transporte del Área de Zaragoza-CTAZ
  - Universidad de Zaragoza
  - Asociación Empresarial de transportes Interurbano de Viajeros en Autobús en Aragón-AETIVA
  - Interurbanos de Viajeros en Autobús en Aragón- AETIVA
  - Asociación Provincial del Taxi
  - Estación Central de Autobuses
  - Tranvías de Zaragoza
  - CTE. Empresa AVANZA
  - CTE. AUZSA
  - CTE. Empresa Tranvía
  - Unión de Consumidores Aragón-UCA
  - BIZI Zaragoza
  - APATZ
  - ADIF-Zaragoza
  - AVANZA Zaragoza
  - FABZ
  - A.V.V. Tío Jorge Arrabal
  - A.V.V. Puente Santiago Actur
  - U.V. Cesaraugus
  - CERMI Aragón





## TALLER 2. MOVILIDAD PEATONAL Y MOVILIDAD CICLISTA

### Participantes

- Número de entidades convocadas: 35
- Número de personas participantes: 13
- Número de entidades: 12
  - Colectivo Bielas Salvajes
  - Colectivo Pedalea
  - Asoc. Acera Peatonal
  - AVANZA Zaragoza
  - CTE. Empresa Tranvia
  - Bici Zaragoza
  - Universidad de Zaragoza
  - Colegio de Ingenieros Civiles
  - FABZ
  - U.V. Cesaraugusta
  - La Veloz





## TALLER 3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

### Participantes

- Número de entidades convocadas: 28
- Número de personas participantes: 8
- Número de entidades: 7
  - Federación de Empresas de Transporte de Mercancías de Zaragoza-FTRAZ
  - Cámara de Comercio de Zaragoza
  - Correos y Telégrafos
  - La Veloz
  - POP RAIL
  - Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza-FABZ
  - Universidad de Zaragoza





# TALLER 4. MOV. CENTROS ATRACTORES/VEH. PRIVADO/ ESTACIONAMIENTO

## Participantes

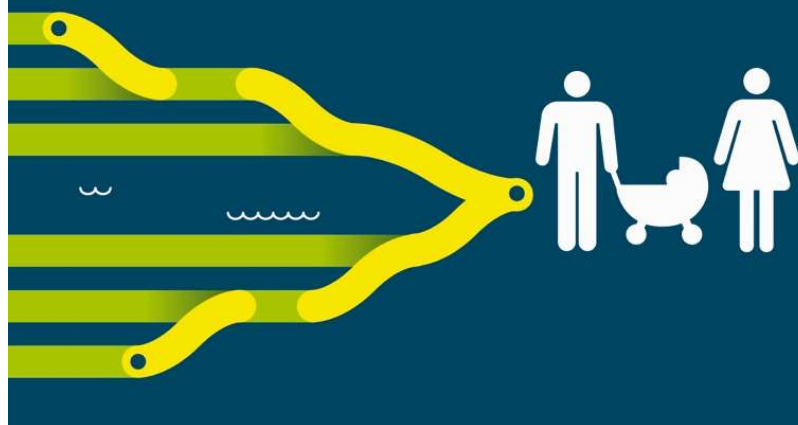
- Número de entidades convocadas: 43
- Número de personas participantes: 11
- Número de entidades: 8
  - Estación Central de Autobuses de Zaragoza
  - Z+M
  - INDIGO
  - UGT Aragón
  - Asociación de Profesional de Empresarios de Garajes y Aparcamientos de la Provincia de Zaragoza-AEGAZ
  - Asoc. de usuarios de vehículos electrónicos
  - Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza-FABZ
  - Colectivo Bielas Salvajes





# SÍNTESIS DE LOS RESULTADOS

- PROBLEMÁTICA
- ACCIONES/ESTRATEGIAS PRIORIZADAS
- CONCLUSIONES FINALES





## PROBLEMÁTICA

### SEGURA Y SALUDABLE

- Malas conexiones entre barrios mediante el T.P., vías ciclistas o a pie, con protagonismo principal de las vías para vehículos a motor.
- Normativa: normativa desactualizada y falta de ordenación específica por zonas (T.M.), carencia de seguridad normativa, desconocimiento de la normativa y falta de colaboración por parte de los/as agentes de movilidad municipales.
- Falta de protección y seguridad vial en determinadas zonas de la trama urbana (intersecciones, paso de peatones, paradas de bus, carril bici, tiempos semafóricos insuficientes, etc.).
- Hábitos sociales que priman el uso de modos de transporte hacia los centros atractores que garanticen el “puerta a puerta” en el menor tiempo posible (el coche privado).
- La ausencia de carriles bici hace que se circule por zonas indebidas y peligrosas.
- La percepción de que la circulación en bici no es segura penaliza su utilización entre la ciudadanía.
- Dificultad de acceso seguro en el entorno de los colegios debido a que los vehículos motorizados privados están en doble fila.
- Desconocimiento en temas de priorización de la vía pública en todos/as los/as usuarios/as. Ello genera peligrosidad, accidentalidad, mala convivencia y conflictos.
- Señalización confusa.
- Falta de control sobre los vehículos que circulan por las calles de acceso restringido.



## Talleres temáticos

### PROBLEMÁTICA

#### INTERMODAL

- La dispersión competencial e institucional en la gestión de los modos de transporte penaliza mayores avances en la coordinación tarifaria, de trayecto, de descuentos, de información, de títulos únicos. Falta coordinación entre los diferentes organismos competentes en movilidad.
- No hay una planificación integral de la movilidad.
- Solapamientos de servicios, tiempos de recorrido inadecuados, ausencia de integración tarifaria, faltan intercambiadores atractivos y fáciles de usar. La red de bus urbano no logra una adecuada intermodalidad ni con el tranvía ni con el cercanías.
- Dificultad de movilidad del taxi y del autobús, debido a la prioridad semafórica del tranvía.
- La Línea 1 de Cercanías apenas tiene incidencia en el modelo de transporte y no dispone de frecuencias atractivas.
- Inexistencia de itinerarios peatonales de apoyo intermodal.
- Falta integrar la bici con los demás modos de transporte.
- Inexistencia de Plataformas Urbanas de Distribución.
- Carencia de zonas multifuncionales (carril bus, parada de taxis, zonas azul y naranja, etc.).
- Inexistencia de aparcamientos disuasorios a las afueras de la ciudad con conexión con el T.P.
- Falta de integración de los distintos tipos de aparcamientos y de programas de rotación de aparcamientos.
- Escasas zonas para el estacionamiento de camiones y algunas cuentan con mala accesibilidad.





## Talleres temáticos

### PROBLEMÁTICA

#### ACCESIBLE

- Barrios saturados que no tienen suficiente oferta de T.P. Barrios nuevos con problemas de accesibilidad a equipamientos. El T.P. no llega a los polígonos industriales.
- Falta de accesibilidad en el T.P. para colectivos sensibles: PMR, Mujeres , niños/as, etc. Horarios y frecuencias ajustadas que impiden la accesibilidad de PMR.
- No existe una red de calles peatonales interconectadas. Las zonas peatonales están aisladas y mal distribuidas. Ocupación de aceras por motos, terrazas, mupis. Aún persisten barreras urbanísticas para personas con discapacidad.
- Infraestructura ciclista insuficiente y escaso mantenimiento. Escasa oferta de bicicletas públicas y de plazas de parking para bicis seguras y techadas.
- Problemas de accesos y faltan zonas de c/d de mercancías. Indisciplina en la c/d de mercancías. Falta de control de acceso a las zonas de c/d. Horarios rígidos.
- Falta de acceso a algunos parkings subterráneos del centro. Problemas de aparcamiento en superficie en zonas céntricas frente a la baja ocupación de los parking subterráneos.
- Aparcamientos para las PMR insuficientes, inadecuadas (falta de acceso) y no respetadas.
- La ausencia de acreditación del personal sanitario de atención domiciliaria para poder aparcar en determinadas zonas conlleva multas a los conductores cuando estacionan en las zonas de c/d.



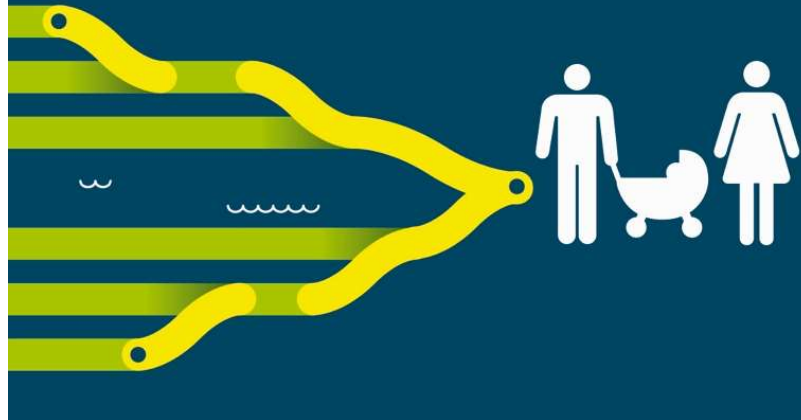
## PROBLEMÁTICA

### EFICIENTE

- T.P.: Flotas integradas por vehículos contaminantes. Falta infraestructura adecuada y eficiente.
- T.M.: Horarios rígidos, poco adaptados a las nuevas necesidades y horarios comerciales. Ausencia de coordinación entre proveedores y comerciantes.
- Carencia de datos y estudios sobre la DUM en Zaragoza.
- Falta una gestión eficiente en la DUM.
- Existencia de vehículos de DUM muy contaminantes. Dificultad de las empresas de este sector para realizar el reparto de última milla con vehículos eléctricos porque requiere una gran inversión.
- Lenta adopción de los vehículos eléctricos e insuficientes opciones de recarga rápida.
- Excesiva burocracia en la obtención de licencias de c/d de mercancías.
- Escasa aplicación de las NNTT en la gestión e información sobre la movilidad.



# ACCIONES/ESTRATEGIAS PRIORIZADAS





## TALLER 1. Transporte Público

### ACCIONES/ESTRATEGIAS PRIORIZADAS

<p><b>SEGURA Y SALUDABLE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Promocionar la red de suministro de combustibles y energías menos contaminantes.</li> <li>➤ Mejorar intersecciones, señalización, frecuencias y tiempos de viaje del T.P.</li> <li>➤ Dar prioridad al T.P. en las intersecciones.</li> <li>➤ Desarrollar campañas de información y concienciación en favor del uso del T.P.</li> </ul>
<p><b>INTERMODAL</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Eliminar solapamientos en los servicios.</li> <li>➤ Definir un sistema tarifario común.</li> <li>➤ Reordenar las líneas de autobús urbano e interurbano.</li> <li>➤ Informar a la ciudadanía de las alternativas al vehículo privado.</li> <li>➤ Crear sistemas de información intermodal.</li> </ul>
<p><b>ACCESIBLE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Disponer de una red de T.P. accesible. Transbordos fáciles, cómodos, rápidos y agradables.</li> <li>➤ Mejorar la accesibilidad de las PMR en marquesinas, paradas, estaciones, acceso al interior del bus. Adaptar las frecuencias.</li> <li>➤ Mejorar los accesos a los polígonos industriales, así como la señalización externa e interna.</li> <li>➤ Aumentar el nº de autobuses lanzadera para cubrir largas distancias en la ciudad con un simple trasbordo, y que lleguen a los polígonos industriales.</li> <li>➤ Crear un corredor transversal que de servicio al conjunto de la ciudad.</li> <li>➤ Adaptar la movilidad a los patrones y usos de los diferentes colectivos: mujeres, menores, personas mayores, PMR, etc.</li> </ul>
<p><b>EFICIENTE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Promover e incentivar la sustitución progresiva de las flotas, tanto públicas como privadas, con vehículos limpios.</li> </ul>



## TALLER 2. Movilidad Ciclista y Movilidad Peatonal

### ACCIONES/ESTRATEGIAS PRIORIZADAS

<p><b>SEGURA Y SALUDABLE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mejorar la seguridad vial de la personas peatón y ciclista.</li> <li>➤ Habilitar aparcamientos seguros para bicicletas y NNTT para evitar el robo de bicicletas.</li> <li>➤ Crear una Unidad de policía local de bici.</li> <li>➤ Disminuir la emisión de gases contaminantes y reducir el nivel de ruido en el viario urbano.</li> <li>➤ Realizar campaña para fomentar los desplazamientos caminando, en bici o en T.P y campañas de educación y civismo dirigida a todos/as los/as usuarios/as de la vía pública.</li> </ul>
<p><b>INTERMODAL</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mejorar la intermodalidad de la bici con el T.P.</li> <li>➤ Crear aparcamientos bici en paradas de T.P y en parkings privados.</li> <li>➤ Crear itinerarios peatonales de apoyo intermodal.</li> </ul>
<p><b>ACCESIBLE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Desarrollar un urbanismo de proximidad: supermanzanas, caminos escolares...</li> <li>➤ Aumentar el espacio público destinado a peatones y ciclistas, reduciendo el destinado a la circulación motorizada. Implementar políticas activas a favor del T.P., la bicicleta, y el/la peatón.</li> <li>➤ Crear vías ciclables seguras en calzada e itinerarios radiales, que fomente la conectividad entre barrios y el acceso a los polígonos, y de aparcamientos de bicis (seguros y techados).</li> <li>➤ Definir e implementar rutas peatonales seguras y amigables en el centro y en los barrios: frecuencias semafóricas, paso de peatones, minorización de la velocidad, pasos elevados en vías de alta capacidad y/o velocidad,...</li> <li>➤ Mejorar la calidad de los espacios peatonales y la accesibilidad peatonal a paradas y estaciones.</li> </ul>
<p><b>EFICIENTE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Incrementar el uso de bicis de carga y para el transporte de menores.</li> </ul>



## TALLER 3. Transporte de Mercancías

### ACCIONES/ESTRATEGIAS PRIORIZADAS

<p><b>SEGURA Y SALUDABLE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Crear una red de aparcamiento, descanso y descarga de vehículos de grandes dimensiones en el perímetro de la ciudad.</li> <li>➤ Reducir las emisiones en la DUM.</li> <li>➤ Realizar campañas de información, concienciación y educación.</li> </ul>
<p><b>INTERMODAL</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Implantar carriles de uso compartido.</li> <li>➤ Utilizar las zonas azules y naranjas infrautilizadas como zonas de c/d.</li> <li>➤ Implantar Plataformas urbanas de distribución de gestión pública, privada o mixta.</li> <li>➤ Impulsar el uso de la bici para el T.M. en zonas de acceso restringido al tráfico.</li> <li>➤ Integrar el ferrocarril en la cadena de suministro: trayectos de media y larga distancia en ferrocarril y circuitos locales mediante otros medios sostenibles: triciclos de carga, furgonetas eléctricas o híbridas en colaboración con empresas locales.</li> </ul>
<p><b>ACCESIBLE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Adecuar las zonas de c/d y controlarlas para evitar su ocupación por otros/as usuarios/as.</li> <li>➤ Delimitar en el tiempo el uso de esas zonas.</li> <li>➤ Llevar a cabo campaña de concienciación del buen uso de estas zonas.</li> <li>➤ Realizar un estudio y contar con herramientas que midan el uso real que se hace de zonas c/d.</li> <li>➤ Reordenar las zonas 30, los carriles restringidos, zonas de pacificación, etc.</li> </ul>
<p><b>EFICIENTE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Optimizar los horarios de reparto.</li> <li>➤ Implantar, de forma progresiva, vehículos ecológicos, con políticas incentivadoras, apoyos y sensibilización al cambio que ayuden a reducir el sobrecoste asociado.</li> <li>➤ Valorar el empleo de triciclos eléctricos para las dinámicas de comercio y servicios en la ciudad.</li> <li>➤ Aplicar NNTT para el control de la indisciplina en las zonas de c/d.</li> </ul>



## TALLER 4. Movilidad a centros atractores, vehículo privado y estacionamiento

### ACCIONES/ESTRATEGIAS PRIORIZADAS

<p><b>SEGURA Y SALUDABLE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Reducir el tráfico rodado en general y en el centro: p.e. ensanchando aceras, restringiendo accesos, habilitando carriles exclusivos para T.P. o para bicis, peatonalizando calles, etc.</li> <li>➤ Estudiar nuevas zonas de 30 km/h.</li> <li>➤ Fomentar el uso del coche compartido en la empresa.</li> <li>➤ Crear zonas de aparcamiento a las afueras de las supermanzanas.</li> </ul>
<p><b>INTERMODAL</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Crear y adaptar los parking subterráneos para el estacionamiento de las bicis.</li> </ul>
<p><b>ACCESIBLE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Construir aparcamientos disuasorios en las afueras de la ciudad conectados con T.P., vías ciclistas y/o peatonales.</li> <li>➤ Extender el aparcamiento regulado a toda la ciudad y ajustarlos a las necesidades de cada barrio.</li> <li>➤ Potenciar la rotación en los aparcamientos de superficie. Crear zonas de fuerte rotación.</li> <li>➤ Crear aparcamientos económicos en superficie, aprovechando los vacíos urbanos repartidos por la ciudad, mediante acuerdo con propietarios.</li> <li>➤ Habilitar el parking de Valdespartera para estacionamiento de caravanas y autobuses turísticos.</li> <li>➤ Optimizar el uso de plazas reservadas para PMR.</li> <li>➤ Crear un sistema de acreditación para que el personal sanitario de atención domicilia pueda aparcar en determinadas zonas (p.e. carga y descarga).</li> <li>➤ Promover un urbanismo equilibrado que no estimule el uso del automóvil, alejándose de la especialización de usos y permitiendo el desarrollo de usos diversos en el mismo espacio.</li> </ul>
<p><b>EFICIENTE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aprovechar las fuentes de energías alternativas.</li> <li>➤ Disponer de puntos de recarga eléctrica en todos los parkings y dotarlos de NNTT (Apps) para informar a las personas usuarias si están libres esos puntos de recarga.</li> </ul>



# CONCLUSIONES FINALES







## CONCLUSIONES FINALES

1. En términos generales, las opiniones de las personas participantes **están alineadas con los objetivos generales y líneas estratégicas del PMUS**, establecidas en fase de pre-diagnóstico.
2. Prevalece la convicción de que para conseguir una movilidad sostenible es necesario abordar el problema desde tres dimensiones:
  - **Social**: preservar la calidad de vida de la ciudadanía, la igualdad de oportunidades y el acceso a bienes en condiciones de equidad.
  - **Económica**: conjugar los intereses del sector transporte y los costes crecientes que supone
  - **Ambiental**: abordar los problemas de contaminación atmosférica, el ruido y los impactos que se generan.
3. Existe una clara sintonía con la idea de **seguir avanzando en mejorar las condiciones para desplazarse por la ciudad en T.P., andando y en bicicleta, y en reducir la presencia del coche**.
4. En general, se percibe a la **ciudadanía de Zaragoza sensibilizada sobre la necesidad de una movilidad sostenible** y predispuesta a asumir cambios para avanzar en este sentido.
5. La ciudadanía considera importante que la revisión del PMUS tenga en cuenta, como sus principales áreas de acción, los siguientes cuatro pilares básicos: **infraestructura, normativa, gestión de la movilidad y educación, formación y sensibilización de los/as usuarios/as**.
6. La ciudadanía considera que, por la trascendencia de las actuaciones que se contemplan en un PMUS, es fundamental realizar un **planteamiento integral**, con el **mayor consenso, político y ciudadano**, posible, y evitar actuaciones parciales que únicamente pueden parchear de manera débil los grandes retos en materia de movilidad urbana.

Revisión del

**PLAN**

**MOVILIDAD**

**URBANA**

**SOSTENIBLE**

**ZARAGOZA**



PROCESO PARTICIPATIVO.  
FASE DE DIAGNÓSTICO

