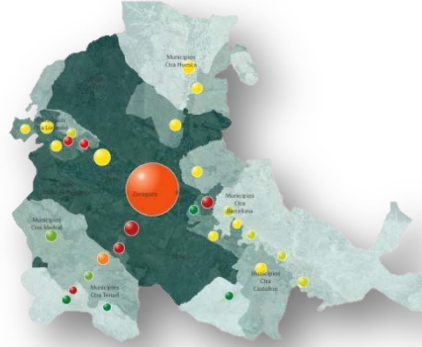
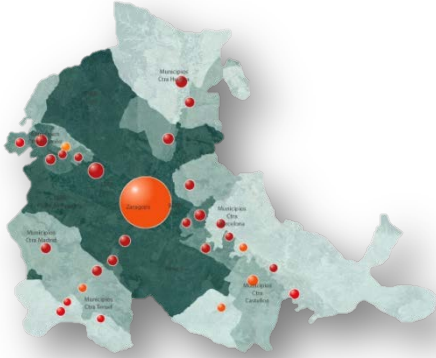




CARACTERIZACIÓN DEL MARCO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO DEL ÁREA DE TRANSPORTE DE ZARAGOZA.



Departamento de
Geografía y
Ordenación del Territorio
Universidad Zaragoza



CARACTERIZACIÓN DEL MARCO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO DEL ÁREA DE TRANSPORTE DE ZARAGOZA

Coordinación: Juan Ortíz Taboada, Ángel Pueyo Campos,
María Sebastián López, y María Zúñiga Antón

GEOT (Grupo de Estudios en Ordenación del Territorio)

CTAZ (CONSORCIO DE TRANSPORTES DEL AREA DE ZARAGOZA)

Dirección del proyecto: María Sebastián López, Ángel Pueyo Campos y María Zúñiga Antón

Colaboración:

Aldo Arranz López
María Pilar Alonso Logroño
Daniel Ballarín Ferrer
José Luis Calvo Palacios
Rafael de Miguel González
Severino Escolano Utrilla
Mariluz Hernández Navarro
Carlos López Escolano
Alberto Lorda Barraguer
Daniel Mora Mur
Raúl Postigo Vidal
José Luis Rubio Gracia
José Antonio Salvador Oliván
Enrique Sánchez Oriz
Celia Salinas Solé
Jorge Solanas Jiménez
Fernando Tricas Lamana
Sergio Valdivielso Pardos

Elaboración de la memoria técnica: GEOT (Grupo de Estudios en Ordenación del Territorio).

Zaragoza 2015.



ÍNDICE

1.	Contextualización	3
1.1.	El transporte metropolitano: la oferta de movilidad en espacios geográficos <i>flexidimensionales</i>	3
2.	Reflexión para la definición de las unidades funcionales de transporte	7
2.1.	Condicionantes territoriales, urbanísticos y sociales para el diseño del modelo de transporte metropolitano en zaragoza	7
2.2.	El plan intermodal de transporte urbano del área metropolitana de Zaragoza: una propuesta de movilidad sostenible	8
2.3.	Actuaciones desarrolladas del Plan Intermodal de Transporte del área metropolitana de Zaragoza	10
3.	Caracterización Sociodemográfica	13
3.1.	Modelo cartográfico	15
3.2.	Explotación demográfica	18
3.2.1.	Campos referidos a corredores de transporte (Nivel 1).....	19
3.1.2.	Campos referidos a municipios (Nivel 2)	23
3.2.3.	Campos referidos a zonas de transporte (Nivel 3)	26
	Cartografía temática N1	31
	Cartografía temática N2	37
	Cartografía temática N3	39
	Reflexiones finales	41
4.	Trabajo de campo	44
4.1.	Encuestas	44
4.2.	Resultados	55
	Nuez de Ebro.....	55
	Villamayor,	58
	La Joyosa	61



Alfajarín.....	65
Pastriz,	69
La Puebla de Alfindén	73
Villanueva de Gállego.....	77
Pinseque	82
San Mateo de Gállego.....	86
Zuera	90
Jaulín	95
Fuentes de Ebro	97
Torres de Berrellén	101
Villafranca de Ebro	112
Cadrete	116
Mediana de Aragón	122
Mozota.....	124
Osera de Ebro	127
Alagón,.....	136
Pina de Ebro	142
La Muela	146
Sobradriel.....	153
Figueruelas,	158
El Burgo de Ebro	162
Botorrita	168
María de Huerva	172
Utebo,	178
Análisis DAFO	188
5. Breves reflexiones.....	189
5.1. Recomposición de la accesibilidad en transporte público y propuestas de futuro para la red metropolitana	189
Referencias bibliográficas	192
6. Indicaciones técnicas del sistema de información geográfica elaborado	196



1. Contextualización

1.1. El transporte metropolitano: la oferta de movilidad en espacios geográficos *flexidimensionales*

El crecimiento urbano, la periurbanización, y las transformaciones de los ritmos de vida cotidiana (Bailly y Heurgon, 2001) tienen consecuencias sobre la movilidad en los entornos metropolitanos. Los desplazamientos son más numerosos, más largos, y a la vez más alejados que hace un cuarto de siglo. Hoy, el transporte se ha convertido en el núcleo las transformaciones metropolitanas de las sociedades occidentales contemporáneas (Kaufmann et al., 2004). De hecho, el modelo de movilidad es cada vez más complejo, no sólo en el tiempo, sino también en el espacio (Orfeuill, 2010; Di Méo, 2014), ya que a los movimientos diarios domicilio-trabajo se añaden otras actividades cotidianas (compras, ocio, actividades deportivas, desplazamientos escolares, atención a familiares, etc.), dualidad residencial (Calvo et al., 2008), etc., en las que la dimensión digital se superponen a la física.

Pero al mismo tiempo, estas sociedades tienen que modificar sus modos de desplazamiento para conseguir un modelo de transporte que responda a los nuevos retos de una sociedad *post-carbono* (Theys, 2011), en un escenario de previsible aumento en el precio de las energías fósiles, cambios medioambientales derivados del modelo insostenible de consumo, una ciudadanía que reivindica la movilidad sostenible y fluida, y un espacio geográfico que incorpora la dimensión digital como vector de enlace entre el mundo local y el espacio global (Brocard et al., 2009; Di Méo, 2014). La actividades socioeconómicas actuales se superponen simultáneamente en el espacio (Pacione, 2003) y en el tiempo (Tan y Klaasen, 2007), modificando y reestructurando no sólo al espacio geográfico, sino al modo de vida y a la manera de interaccionar de los ciudadanos (Tan y Klaasen, 2007; Novák y Sýkora, 2007; Tabaka, 2009).

Esto implica que hay que analizar con una visión diferente la movilidad, considerando sus múltiples dimensiones, escalas y temporalidades que interactúan simultáneamente sobre el ciudadano. Y con estas consideraciones, desde este grupo de trabajo se plantea que en las sociedades contemporáneas el espacio geográfico funciona de forma *flexidimensional*, agrupando escalas físicas y digitales diferentes, distintas dimensiones y valoraciones. Bajo este nuevo planteamiento del espacio se puede responder a muchos de los paradigmas y contradicciones entre global-local, corpóreo-societal, físico-digital, ideológico-material, etc. Por ello, en este análisis del transporte metropolitano se va a trabajar desde la *flexidimensionalidad* del espacio geográfico, tanto en el análisis como en algunas propuestas.

En este contexto, el modelo de transporte público ha de ofrecer nuevos modos que se adapten a las necesidades del ciudadano (Kaufmann et al., 2004; Raulin, 2014), y de un espacio geográfico *flexidimensional* que estructura las decisiones, las esferas de la actividad, y las maneras para escoger y gestionar la movilidad de actividades, servicios, mercancías y personas. Esto explicaría que los individuos y las actividades están permanentemente afectados por cambios de escala en los modelos de elección, y en las dimensiones de un entorno en el que se hibridan los espacios físicos, inmateriales y digitales.



Este modelo espacial, en que prima la compresión espacio-tiempo (Kaufmann et al., 2004), es una evolución de la categorización de los espacios de flujos planteados por Castells en la década de los 90, que tomaba en consideración los modelos de geometría variable (Borja y Castells, 1997). La *flexidimensionalidad* reorganiza las escalas, los tiempos, las dimensiones, y supone cambios estructurantes para el transporte metropolitano. En el caso de ciudades como Zaragoza –con un modelo periurbano escasamente poblado para el tamaño de la ciudad central (Calvo y Pueyo, 2007)- su modelo se ha de plantear hacia un proyecto de *ciudad-región funcional* (Precedo, 2004; Gallo et al., 2010), con las complicaciones para el diseño de un modelo de transportes que facilite equitativamente la movilidad de actividades, servicios, productos y personas. Para ello, se hace necesario la conciliación de decisiones en todas las escalas (nacionales-regionales-metropolitanas y municipales) en planificación, implantación de las actividades, modos y tipologías de asentamientos residenciales, provisión de servicios y políticas de integración y valoración social.

En un espacio geográfico *flexidimensional* de estas características, las políticas de transporte han de reflexionar en qué medida influyen en su diseño distintos factores (Kaufmann et al., 2004; Calvo et al., 2011) como:

Las improntas socioeconómicas, culturales, medioambientales o digitales, con dimensiones ideológicas y vivenciales. Los diseños y las políticas territoriales son esenciales para poder comprender en qué medida la planificación del transporte ha de ser previa al desarrollo de muchas actividades. Por otra parte, los modelos ideológicos y culturales van a marcar también los modos de desplazamiento. Si a esto se le añade la percepción que tiene la sociedad de su territorio, se puede plantear que con las mismas políticas de movilidad los resultados puedan llegar a ser antagónicos.

La diversidad social (Pacione, 2003) considerando los factores demográficos (estructura o género), socioeconómicos (estatus social, nivel de renta, formación, actividad profesional), sociológicos (modelo cultural, procedencia, ideología, etnia o valores espirituales) y digitales (analfabeto, migrante o nativo). Todos ellos generan modos asimétricos de uso del transporte, e incluso desigualdades en la opción y acceso, a pesar de buscar la equidad, la eficiencia y la calidad en la provisión del servicio. En un futuro no muy lejano, las brechas digitales en unos modelos *sociogeográficos* complejos pueden generar distintas dimensiones en el uso del transporte.

Los modos de vida, que parte de los dos presupuestos anteriores, y que pueden engendrar dinámicas muy diversas difíciles de gestionar en modelos de transporte clásicos. En cierta medida, los espacios con fuerte segregación sociocultural suponen también una segmentación y discriminación en el modo de desplazamiento.

Los modelos de gobernanza, con nuevas formas de cooperación apoyadas en las redes sociales y en la dimensión digital, en los que se integren ciudadanos, asociaciones, grupos políticos, gestores de transporte, empresarios, y administraciones públicas. La gobernanza ha de procurar consensos que impulsen un modelo de transporte que favorezca la movilidad sostenible, ofrezca instrumentos rápidos y eficaces para la propuesta de actuaciones, genere procesos participativos que fomenten la información, educación y concienciación de la ciudadanía, priorice un adecuado acceso y proximidad a los servicios y equipamientos minimizando los desplazamientos (sanitarios, universitarios, colegios, centros comerciales y administrativos, deportivos, turísticos, culturales, zonas verdes, etc.), y una intermodalidad natural entre los modos de transporte



Parte de estos factores se tienen en consideración desde los organismos europeos, que están promoviendo un nuevo modelo de movilidad urbana medioambientalmente sostenible (Commission Européenne, 2011), y obligando a los poderes públicos a apoyar iniciativas (Henson y Essex, 2003) que respondan a estas nuevas disposiciones europeas. Además, la Gran Recesión en España (Pueyo y Hernández, 2013) ha puesto en tela de juicio el modelo de transporte basado exclusivamente en el vehículo privado, así como un crecimiento urbano de baja densidad y escasamente estructurado en torno a los espacios urbanos ya consolidados (Gallo et al., 2010). Esto supone que para una parte de la población, que anteriormente no valoraba como una posibilidad el transporte colectivo, empieza al considerarlo como una opción en su modelo de decisión residencial (Elía et al., 2013). No obstante, como plantea Kaufmann et al. (2004), inspirándose en los planteamiento de Levy (2000) el concepto de movilidad se podría reconceptualizar como *motilidad* en función de cómo un individuo, grupo o actividad hacen suya la forma de movilidad para el desarrollo de sus actividades y proyectos, y definir su potencialidad para posicionarse y relacionarse del espacio. En ese sentido, habría que tener en cuenta factores como (Kaufmann et al., 2004):

La accesibilidad como noción de servicio, teniendo en consideración las condiciones de movilidad, horarios, tiempos, precios, servicios, etc. a los cuales se pueden ofrecer el transporte.

Las competencias como cualidades de los distintos actores para poder obtener la máxima eficiencia del modelo de transportes (capacidad organizativa, manejo de los sistemas digitales para la obtención de información, gestión del tiempo, posibilidades de reacción ante los cambios).

La apropiación e interiorización de las potencialidades del sistema por parte de los usuarios, de forma que se generen nuevas estrategias, valores, actitudes y hábitos en el uso del espacio metropolitano junto

Por ello, el espacio metropolitano, y en particular el de Zaragoza, necesita un modelo de movilidad inteligente con modos de transporte sostenibles en favor de la economía, del bienestar de sus habitantes y de la calidad medioambiental. Sobre todo, porque están emergiendo nuevas cuencas de vida como la *bi-residencialidad* o la pendularidad de media larga distancia (Calvo y Pueyo, 2007). Por ello, y para que el modelo sea verdaderamente sostenible, se ha de caracterizar por:

Considerar las distintas dimensiones de la sostenibilidad procurando una igualdad social y económica, una mejora de la calidad de vida de la comunidad, y una protección medioambiental.

Diseñar y ubicar los servicios básicos para que sean fácilmente accesibles mediante un sistema de transporte en común. En su organización y planificación se han de minimizar los desplazamientos intraurbanos a los espacios productivos, recreativos al aire libre, las zonas verdes, los equipamientos y los servicios públicos más especializados.

Dimensionar los crecimientos en función de las necesidades (Castellet y D'Acunto, 2006), y teniendo en consideración los modos de transporte más sostenibles y sociales.

Como enuncia Escalona (1989), en el mundo desarrollado no interesa tanto la oferta de transportes como la satisfacción de la demanda actual como futura, y la evaluación de los flujos o corrientes, sus condicionantes socioeconómicos, y los efectos que estas



actuaciones tienen en el espacio y en las actividades. Los actores sociales y las formas metropolitanas modelizan flujos, accesibilidades espaciales y temporalidades (Marzloff, 2005) Y bajo estos presupuestos los sistemas de transporte son claves en la estructura socioeconómica de las metrópolis: vertebran los espacios urbanizados y reflejan los desequilibrios que existen. El transporte urbano se adapta al sistema urbano, al poblamiento y a las actividades socioeconómicas, consolidando y dinamizando el modelo de organización territorial (Calvo et al., 1997; Nogales et al., 2002).

Ante este reto, las áreas metropolitanas están invirtiendo una parte importante de sus presupuestos en el desarrollo de sistemas transporte y de redes telemáticas de comunicación para acercar los espacios de relación, demanda, consumo, equipamientos y servicios a los puntos de producción, oferta y residencia: es el reto social para desarrollar un espacio urbano de calidad, que se adapta a las necesidades de los grupos y de los individuos. Pero, lamentablemente en muchos entorno metropolitanos, por encima de las utopías sociales, interesa la rentabilidad económica del mercado, la disponibilidad de mano de obra cualificada, el acceso a los equipamientos y servicios productivos, a los centros de investigación o a los espacios empresariales (Comisión Europea, 2001; OECD, 2002), y se abren luchas entre distintos niveles de administraciones, gobiernos sociales y grupos de decisión (Calvo et al., 2011), discriminando y excluyendo muchos espacios urbanos y grupos sociales.



2. Reflexión para la definición de las unidades funcionales de transporte

2.1. Condicionantes territoriales, urbanísticos y sociales para el diseño del modelo de transporte metropolitano en zaragoza

Como se ha expuesto anteriormente, un modelo de transporte es particularmente sensible al modelo socioterritorial y a su planificación urbanística. Así, el área metropolitana de Zaragoza se caracteriza por la concentración de su población en la capital, con una corona próxima urbanizada y con una fuerte impronta de población joven; y una orla más alejada, mayoritariamente rural, que tiende al envejecimiento con riesgo de regresión. Casi el noventa por ciento de los habitantes del área metropolitana viven en la ciudad central. Esto, en cierta medida, se explica por su amplio término municipal, y sus posibilidades de suelo urbano, que le ha permitido una expansión dentro de sus límites administrativos, aunque en el periodo expansivo de la economía española el crecimiento de la periferia de Zaragoza fue porcentualmente mayor.

Zaragoza, a pesar de contar desde 2007 con un plan general de ordenación urbana restrictivo, ha contradicho muchos de los objetivos que proponían mantener su modo de vida, el transporte colectivo, la mezcla de usos, la complejidad social, y la potenciación de los espacio de relación. *Además, en su área metropolitana, la falta de control por parte de los servicios provinciales de urbanismo, y las connivencias entre especuladores, políticos, gestores y técnicos, fomentaron un modelo expansionista que supuso la recalificación de grandes superficies de terreno en los municipios mejor comunicados con la ciudad central* (Calvo et al., 2011). Nunca se valoraron los efectos sobre la movilidad y la accesibilidad a la capital aragonesa, en donde se seguían concentrando las actividades estructurantes y de decisión en la metrópoli. Ni se aplicaron mecanismos para la articulación de los servicios e infraestructuras generales de transporte, o la aplicación de los instrumentos de gestión supramunicipal (Dirección General, Subdirecciones Provinciales y Consejo de Urbanismo) que limitasen los proyectos de urbanización cuando no contasen con planes de transporte y movilidad.

Estas últimas décadas supusieron una expansión inmobiliaria sin precedentes, y una propuesta de crecimiento urbano sin límite aparente en la propia capital aragonesa (Parque Goya I y II, Santa Isabel, Miralbuena, Valdespartera, Rosales del Canal, Parque Venecia, La Azucarera, Arcosur, etc), y en las orlas metropolitanas contiguas a la ciudad consolidada (La Muela, Cuarte, María de Huerva, Cadrete, Pinseque, San Mateo de Gállego, etc.). Nunca se tuvo en consideración una crisis y unos problemas estructurales que se arrastraban de décadas anteriores, y que supondrían el desplome del sistema financiero de las administraciones públicas (Borja, 2011; Calvo et al., 2011; Pueyo y Hernández, 2013).

Desde hace más de medio siglo, muchos de los habitantes del área de Zaragoza tienen pautas de comportamiento generadas en la ciudad central de la que proceden, y continúan utilizando sus equipamientos y servicios. Por ello, este modelo urbano concentrado y concéntrico favoreció dentro de la ciudad el uso del transporte público en detrimento del vehículo privado, y obvió toda consideración de un mallado metropolitano imposibilitando modelos de geometría variable policéntricos. No



obstante, la expansión de la ciudad y la implantación de áreas de actividad en el área metropolitana, sobre todo desde la década de los setenta del siglo pasado, y la instalaciones de grandes multinacionales como *General Motors*, *BSH*, *Pikolín*, *Saica* o *Inditex*, han conllevado cambios en los modos de desplazamiento. Así, se pasa de una ciudad, que a finales del siglo XX, realizaba a pie un treinta por ciento de los desplazamientos, a que en 2007 supongan el 16 %. El uso del transporte público sigue siendo mayoritario, con más del cincuenta y seis por ciento, mientras que el uso del vehículo privado (un 26,8%) es el más bajo de las ciudades españolas (OMM, 2013). Esto contrasta con la movilidad metropolitana muy vinculada al uso del vehículo privado por las facilidades de acceso a la ciudad central.

Este modelo de urbanismo, por toda la tributación asociada a estos desarrollos desde los finales de los noventa hasta el 2008, supuso la entrada de importantes ingresos y plusvalías para las arcas municipales procedentes del porcentaje de suelo que la ley le permitía. Pero la desaparición de estos recursos financieros -en el actual escenario de Gran Recesión más restrictivo y sin las alegrías presupuestarias anteriores- hipotecaron el mantenimiento económico de una red de transporte, que hubo de desarrollarse en una proporción muy superior a las posibilidades financieras de los municipios y del Consorcio (Elía et al., 2013). Además, el Consorcio de Transportes fue creado, a finales de 2006, mediante un convenio de colaboración interadministrativa, y con mucha posterioridad a los procesos de urbanización y desarrollo metropolitanos. Así, cuando se inicia su actividad, a las devastadoras restricciones presupuestarias impuestas por el Gobierno Central, se unieron los conflictos políticos entre la ciudad y la región, y un marco jurídico y administrativo que no le permite el desarrollo de acciones a las que se supediten las administraciones locales.

En el fondo, Zaragoza, responde al mismo modelo de crecimiento de muchas de las áreas metropolitanas españolas, con la contradicción de propuestas territoriales en las que se propugnaba la regeneración de los espacios centrales y de los barrios tradicionales, y modelos de transporte público que no podía hacer la competencia al desarrollo de la movilidad mediante el vehículo privado (Gueyffier y Comte, 2008). En muy pocas de ellas se han desarrollado programas como los *Transport Assessment* del Reino Unido (TSO, 2007), que sirven para una planificación integral del modelo de transporte, anticipándose a los desarrollos urbanísticos, y proponen actuaciones que han de ser financiadas por los agentes privados en las áreas de interés u *opportunity areas*, siguiendo la regulación estipulada en el *National Planning Policy Framework* NPPF (2012).

2.2. El plan intermodal de transporte urbano del área metropolitana de Zaragoza: una propuesta de movilidad sostenible

En este contexto, el plan intermodal de transporte urbano del área metropolitana ha de dar repuesta a los principales problemas de movilidad que se presentan en Zaragoza y su entorno. El modelo de expansión urbano, y la intensificación de las actividades y movilidad metropolitanas, conllevaron un aumento de la congestión. Además, el aumento de la motorización y el incremento en la emisión de contaminantes obligan a repensar el modelo de transporte para responder a los objetivos de sostenibilidad y de reducción de gases de efecto invernadero propuestos por la Unión Europea (Commission Européenne, 2011).

Por todo ello, el plan propone mantener e incrementar la participación del transporte colectivo y del individual no contaminante, para orientar la ciudad y su área de



influencia hacia escenarios de sostenibilidad (VV.AA., 2006). El plan abarca Zaragoza capital y 29 municipios del área metropolitana. Está organizado en torno a seis ejes, siguiendo las principales carreteras –corredores- de acceso. El área tiene una cierta heterogeneidad, pues la configuración y densidad en el continuo urbano de la capital poco tiene que ver con sus barrios rurales, y con la mayoría de los núcleos urbanos diseminados por el área metropolitana. La organización de los asentamientos y actividades se han ubicado de acuerdo a la red de carreteras, y la población se vive en el municipio central, donde se ubica casi el 90 %, con tendencia a seguir creciendo por una oferta de suelo urbano para más de cincuenta mil viviendas. Por otra parte, el eje más representativo es el Oeste con la mayor de las poblaciones del área metropolitana –Utebo-, e importantes asentamientos industriales y logísticos que, partiendo en el sur desde la Plataforma Logística de Zaragoza –Plaza-, llegan hasta la planta automovilística de *General Motors España* en Figueruelas.

En líneas generales, es un espacio que crece en conjunto, y que ha de tener un tratamiento como proceso, atendiendo a sus problemas comunes: transporte, agua, vertidos, residuos, infraestructuras, etc. y siempre desde un planteamiento de geometría variable policéntrica que evite dispersiones innecesarias, que minimice desplazamientos y permita transporte público.

Para ello, era importante considerar mediante un análisis DAFO (Figura 1), y bajo los principios de la *flexidimensionalidad* del espacio geográfico un primer diagnóstico que ayudase a enfocar las políticas territoriales. Por lo que se realizaron entrevistas en profundidad, análisis territoriales y cotejo de fuentes estadísticas que han permitido radiografiar la situación del área metropolitana para el diseño de actuaciones.

Teniendo en consideración tanto este diagnóstico, como los principios del Primer Plan Intermodal de Transportes (Ayuntamiento de Zaragoza, 2006) en el área metropolitana de Zaragoza, se trabajó en un plan con propuestas territoriales que implicarán a todas las administraciones, y que permitieran, a semejanza del “*Plan Dedos*” de Copenhague, la continuidad de los espacios verdes y la vida en grupo, sin la dispersión territorial a la que nos está llevando el urbanismo de la década pasada. Igualmente, era necesario superar, sin las contradicciones internas, la excesiva autonomía municipal que es absolutamente incompatible con los objetivos de la Nueva Zaragoza Real. Por ello, antes de abordar con propuestas específicas la movilidad global y la reorganización territorial de la red de transportes (VV.AA., 2006) se marcaron objetivos estructurantes como:

Facilitar los desplazamientos a pie, protegiéndolos de otros tráficos, estableciendo itinerarios en forma de red, y favoreciendo la accesibilidad al transporte público colectivo.

Abordar la red de transporte colectivo desde una perspectiva integradora, tomando como elemento básico la red ferroviaria para articular la movilidad metropolitana, y de forma que el ciudadano percibiese un sistema único de movilidad y transportes que dé respuesta a una estructura territorial de geometría variable policéntrica para todo el área metropolitana de Zaragoza.

Garantizar la accesibilidad de todos los ciudadanos del área de Zaragoza, y la compatibilidad de los usos del suelo con la dotación de servicios e infraestructuras de transporte. Se quería proponer un modelo de movilidad guiado por el principio de la mejora de la calidad de vida y revitalización de los espacios urbanos, en el que la



movilidad peatonal constituyese la base y favoreciese el crecimiento de otros medios no motorizados emergentes.

2.3. Actuaciones desarrolladas del Plan Intermodal de Transporte del área metropolitana de Zaragoza

No obstante, la *Gran Recesión* (Pueyo y Hernández, 2013) en la que se encuentra sumida España ha obligado a que se replanteasen algunos de los objetivos con criterios e indicadores menos ambiciosos y más restrictivos. Atendiendo a los distintos modos de transporte se han realizado actuaciones con importantes repercusiones territoriales, y que dentro de este contexto de espacio geográfico *flexidimensional* están suponiendo cambios en los modelos de desplazamiento individual y colectivo, transformaciones en la percepción del tiempo, e interacciones entre modos de transporte y actividades. Se pueden reseñar las siguientes intervenciones en el modelo de transporte metropolitano:

Red de cercanías. La línea C-1, operada por *Renfe Operadora*, es la primera y única línea de Cercanías de la ciudad de Zaragoza. Fue inaugurada en el 2008. Se aprovecharon las vías ya existentes y se crearon nuevas estaciones en Casetas, Utebo, Zaragoza-Portillo, Zaragoza-Goya y en Miraflores. Tras un inicio mediocre, y con la inauguración de la estación de Zaragoza-Goya se empieza a consolidar con el tranvía como modo intermodal.

Red de transporte Interurbano en autobús. Durante los años 2009-2010, el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ) ha llevado a cabo una reordenación de la red interurbana, modificando horarios y recorridos, con lo que se ha conseguido un aumento en más de doscientos cincuenta mil viajeros. Esto se ha facilitado por la creación de un billete único que permite los usos del transporte urbano de la ciudad de Zaragoza. Esta iniciativa se enmarca dentro de la iniciativa de integración tarifaria en el área metropolitana de Zaragoza para facilitar la movilidad sostenible y pública.

Red de tranvía. En el 2011 se inaugura la primera fase del tranvía (Valdespartera-Gran Vía), y durante su primer año dio servicio a 11 millones de viajeros. En el año 2013, se pone en marcha la segunda fase, aumentando el uso diario en más de cincuenta mil personas, y superando los veintiséis millones en el 2014. Actualmente, se están realizando estudios previos para poner en marcha la segunda línea. Claramente se ha apostado por este modo de transporte desechándose la propuesta de creación de una línea de metro. El Tranvía de Zaragoza ha sido el único proyecto de alta capacidad realizado en España que ha merecido la calificación de excelente según un análisis realizado por Carmona (2015) entre 18 proyectos españoles. Red de transporte intraurbano en autobús. Actualmente se está reorganizando toda la red de autobuses públicos de la ciudad de Zaragoza, con el objetivo de reducir kilómetros, líneas y costes, intentando que la red de autobuses se complemente con el Tranvía y premiando el transbordo. El desarrollo del PIT, ha supuesto que actualmente la ciudad disponga de más de 20 km de carril bus, ocho más que en los inicios de 2006. La nueva concesión a la empresa Urbanos de Zaragoza quiere apoyarse en la innovación y mejora tecnológica. Mediante la información digital pretende una mejor gestión de la flota y ofrecer servicios en tiempo real a los residentes. Como servicios se puede destacar la oferta de treinta y cinco líneas diurnas, siete nocturnas, tres programas turísticos, un bibliobús y un servicio a demanda para personas de movilidad reducida severa. Con esta nueva configuración se mantiene el esquema básico de la red aunque su longitud se reduce en un 16% al pasar de 721 a 593 kilómetros, y se estima que, en total, los autobuses recorrerán más de diecisiete millones de kilómetros



anuales, un 15% menos que en la actualidad. Esto supone una reducción en el número de viajeros de un veinticinco por ciento que se trasvasarán al tranvía. Se calcula que la red del autobús urbano será capaz de absorber una demanda de noventa millones de viajeros por año que, junto a los treinta millones del tranvía, sumarán los ciento veinte millones de usuarios que necesitará el sistema para ser viable, con una ratio de cinco viajeros por kilómetro.

Intercambiadores de autobús. En el año 2007 se inaugura la Estación Central Autobuses, iniciándose el modelo intermodal de transportes con la alta velocidad (AVE), el ferrocarril de cercanías y la red de transporte público de la ciudad de Zaragoza (autobús, taxi y bicicleta). Además, entre los años 2010 y 2011 se han inaugurado los intercambiadores para los autobuses interurbanos de Plaza Emperador Carlos V (Sur) y Valle de Broto (Norte), potenciando los servicios de intermodalidad y una mayor conectividad de los espacios metropolitanos con distintas áreas de la ciudad de Zaragoza.

Red de aparcamientos. Para disminuir el tráfico de vehículos privados en 2011 y 2013 se ponen en marcha dos aparcamiento de disuasión, coincidiendo con la apertura de la línea de Tranvía. Se han construido cuatro nuevos aparcamientos subterráneos, han implantado puntos de recarga para vehículos eléctricos, y espacios de estacionamiento regulado. Como novedad, se han desarrollado distintas aplicaciones digitales para la gestión de los pagos a través de dispositivos móviles (*Zaragoza ApParca*), o para optimizar la gestión de los espacios para el vehículo privado el control de las plazas de estacionamiento en calle o en parquin (*Zaragoza Estaciona*).

Red ciclista. A partir de 2008, con la elaboración de una Ordenanza Municipal de Circulación de Peatones y Ciclistas en 2009, y al año siguiente del Plan Director de la Bicicleta, se produce una revolución en su uso. Esto se debe a la ampliación y construcción de una red ciclista con más de 190 km de carril-bici segregado, y su potenciación como modo prioritario en “*zonas de velocidad 30*” o “*vías pacificadas*”. En los últimos años hay un esfuerzo por parte del Consorcio de Transporte por extender la red a toda el área metropolitana, y convertirla en una referencia para la movilidad cotidiana y las actividades de ocio y salud. Según el Observatorio de la Bicicleta de Zaragoza, se estima que el número de usos oscila entre sesenta y setenta mil al día, lo que supone que casi el 7,4% de los desplazamientos por motivos laborales. Sin embargo, la últimas sentencias judiciales -al prohibir la posibilidad de circular por las aceras, vías peatonales y andadores, y teniendo que eliminar algunos tramos de carril bici que se situaban sobre las aceras- han supuesto el desplazamiento a la calzada de los usuarios de la bicicleta, y enfrentarse a unos conductores que los ven como invasores de su espacio, con el consiguiente descenso en el número de usuarios.

Red de bicicletas públicas. También en 2008, se puso en marcha el servicio “*Bizi*”, un servicio público mediante concesión privada de alquiler de bicicletas. El servicio cuenta con 130 estaciones, 1.300 bicicletas, más de 34.000 abonados, y es utilizado diariamente por más diez mil usuarios. Es uno de los servicios públicos españoles con mayores usos de bicicleta y día tiene, lo que indica la alta rotación y demanda del servicio.

Red peatonal. Desde el año 2009 se crean nuevos itinerarios peatonales seguros, tanto en vías urbanas como interurbanas, muchos de ellos como complemento de la red de transporte colectivo, y se iniciase la peatonalización de toda la zona histórica que atraviesa la red de tranvías. Igualmente, se está debatiendo en qué medida hay que potenciar la proximidad a los equipamientos básicos a los residentes, y cómo se ha de fomentar entre la ciudadanía este modo sostenible de movilidad. Con ello, se pretende fomentar la movilidad sostenible y medioambiental, favoreciendo que la calle



vuelva a convertirse en un entorno seguro y acogedor. En ese sentido, desde hace unos años se están fomentando actuaciones como *camino escolar*, que es el itinerario seguro que pueden seguir los niños en su trayecto de ida y vuelta al centro educativo, posibilitando que lo lleguen a recorrer de forma más autónoma.

Integración tarifaria. La constitución en el 2006 del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ), formado por DGA, DPZ y treinta ayuntamientos del área Metropolitana de Zaragoza ha favorecido la integración tarifaria. Así, en el 2009 se crea la tarjeta *Interbus*, como billete único para todo el transporte colectivo del área metropolitana de Zaragoza, lo que supone que se haya incrementado en más de tres millones de viajeros para todos los sistemas de transporte colectivo.

Todas estas actuaciones han supuesto un cambio en los modelos de accesibilidad y conectividad. Si se analiza la accesibilidad de población al transporte de alta capacidad en Zaragoza, se observa satisfactoriamente como las diferentes modalidades de transporte público -autobús, tranvía y cercanías- se complementan para conformar una red densa y próxima al ciudadano (Figura 2). La combinación de todos los modos de transporte público -autobús, tranvía y cercanías- supone que a 150 metros el 92,6 % de la población dispone de una parada. Esto deriva en una cobertura y accesibilidad muy alta. Excelente para una ciudad de más de medio millón de habitantes, y que se complementa con unas frecuencias que no sobrepasan como esperas medias de diez-doce minutos. Más deficitaria es la situación en el área metropolitana, derivada de las carencias anteriores de periodos anteriores, así como por unos desarrollos urbanos que nunca tuvieron en consideración una visión supramunicipal.

Esta red de transporte público, dentro de la ciudad de Zaragoza, conecta satisfactoriamente a los equipamientos estructurantes. Es destacable que casi el 90% de los equipamientos sanitarios de relevancia quedan cubiertos a menos de 150 metros de una parada de transporte, así como a los equipamientos servicios administrativos y los turístico-culturales que tienen una parada a menos de 500 metros. Igualmente, hay una buena accesibilidad a los equipamientos universitarios, los cuales son totalmente accesibles a 300 metros (Figura 2).

Como contrapunto a los altos valores de cobertura en la ciudad, es conveniente recalcar que sus partes más periféricas -en barrios como el Actur, Picarral, Las Fuentes o el barrio Oliver- pueden presentar valores de accesibilidad más bajo. Del mismo modo, estas carencias son más importantes en los municipios del entorno, especialmente cuando se trata de movilidades hacia los servicios especializados, por lo que habrían de modificarse los itinerarios y las paradas para ofrecer una mejor disponibilidad para estos ciudadanos.



3. Caracterización Sociodemográfica

El estudio de la población facilita el análisis y la explicación de los procesos socioeconómico. Por ello, una correcta valoración e interpretación de la evolución y distribución de los efectivos demográficos puede mostrar tendencias en la organización territorial, de tal manera que, como ocurre en este proyecto, la población se puede convertir en una variable explicativa de los procesos espaciales. Aunque, a su vez, se trata de una variable explicada, ya que- por ejemplo- las actividades económicas o la construcción de infraestructuras influyen en la distribución y dinámica de la población.

La población española y por ende la población de Zaragoza, han experimentado en los últimos decenios profundos cambios que han afectado a todos los rasgos que la definen, cuyas causas y consecuencias son los complejos procesos de cambios sociales y económicos que han conducido a España hacia la convergencia con la mayoría de países europeos occidentales. De ahí, que el interés por nuestra demografía, se haya ido acrecentando hasta nuestros días y exista un mayor conocimiento sobre la misma, especialmente a nivel general y regional.

Trabajos como éste, que abordan la caracterización sociodemográfica del área metropolitana de la ciudad de Zaragoza, deben enfrentarse a los problemas derivados de su escala, ya que, con frecuencia la información de la ciudad aparece desagregada en distritos o secciones censales que no siempre responde a patrones de comportamiento espacial. No obstante, la utilización de micro escalas (manzanas o portales), cómo es el caso, puede resultar más operativas para conocer la composición socio-demográfica, los hábitos de consumo y la orientación en la prestación de servicios públicos. Desde el Grupo de Investigación GEOT, se vienen desarrollando análisis (Rabanaque et al, 2014) que corroboran que un aumento de la escala (portales) multiplica la heterogeneidad de la distribución espacial de los fenómenos sociales, y permite obtener nuevas conclusiones socio-territoriales (Singleton & Longley, 2009). Habitualmente, los estudios geodemográficos están excesivamente condicionados por los límites administrativos y, en algunas ocasiones, no guardan relación con la estructura real de los asentamientos (Tittle & T. Rotolo, 2010). La población no suele ubicarse uniformemente a lo largo de un distrito, sección censal o incluso manzana, por lo que hay que superar el rígido marco de los lindes administrativos (Muguruza & Santos, 1989). Este problema es más evidente cuando se cartografía la distribución de la población mediante mapas de coropletas, asumiendo un valor constante a lo largo de toda la unidad administrativa definida. De este modo, la representación cartográfica de los datos no se ajusta a la realidad, sino que se ve muy influida por la forma en que los microdatos han sido agregados. Para minimizar sus efectos hay que realizar procedimientos de agregación o desagregación de unidades territoriales que tengan en cuenta el nivel de autocorrelación espacial local (Santos & García, 2008), y saber cuál es la manera más adecuada de representarlos (Krigier & Wood, 2011). Por todo ello, este trabajo ha sido abordado mediante un análisis multiescalar de la información sociodemográfica.

De este modo, uno de los pasos decisivos en el proceso cartográfico llevado a cabo, consiste en la preparación y digitalización de las bases espaciales, es decir, el proceso de modelización gráfica del territorio (Zúñiga, 2009). Nos gustaría señalar que, es muy importante disponer de una buena base espacial puesto que en sí, contiene información valiosa acerca de la localización de los elementos geográficos y su distribución en el territorio. Estas bases espaciales, serán el contenedor sobre el que



se alojará toda la información temática de relevancia. Las bases espaciales elaboradas para la caracterización sociodemográfica del Área de Transporte del Consorcio de Zaragoza están conformadas por información en tres niveles de desagregación (Tabla 1).

Tabla 1. Niveles de agregación espacial para el análisis sociodemográficos establecidos en función de la escala.

NIVEL	ENTIDADES		Nº DE ELEMENTOS
	ENTORNO DE ZARAGOZA	ZARAGOZA CAPITAL	
Nivel 1	Corredores	Núcleo urbano	12 elementos
Nivel 2	Municipios	Distritos y Barrios Rurales	58 elementos
Nivel 3	Zonas de transporte	Zonas de transporte	430 elementos

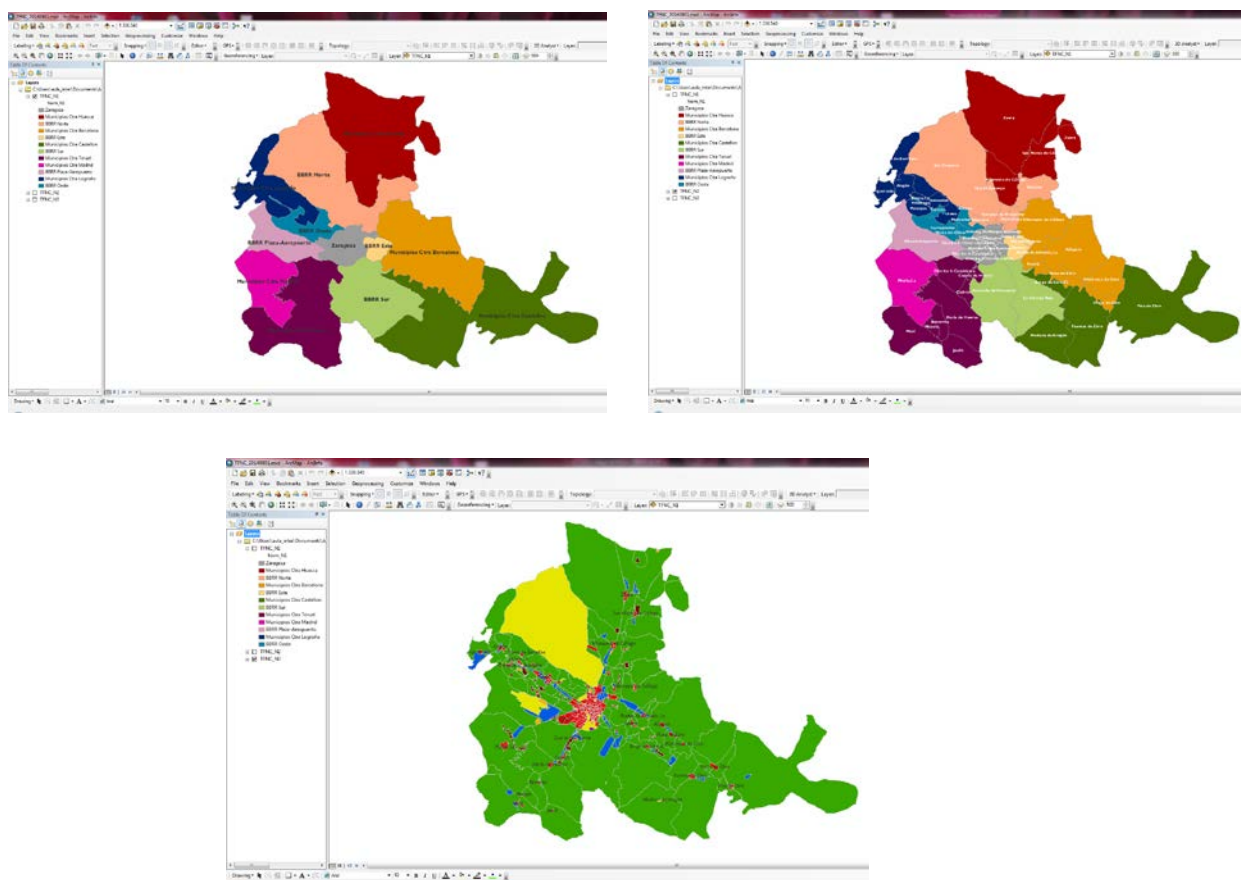


Figura1: Diferentes escalas de desagregación de la información.



3.1. Modelo cartográfico

El modelo cartográfico aplicado ha sido desarrollado conforme al proceso cartográfico (figura 2) definido por Zúñiga (2009).

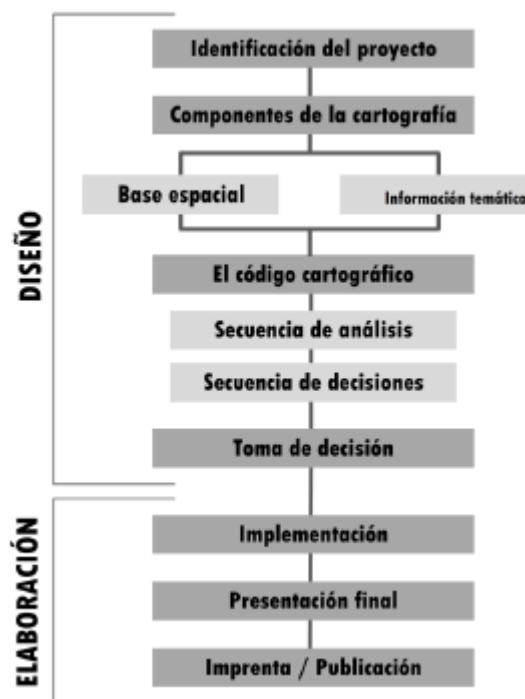


Figura 2: Proceso cartográfico.

El primer paso es identificar el proyecto que se va a realizar, o lo que es lo mismo establecer el mensaje que se quiere transmitir con los mapas que se van a elaborar, puesto que sino, de lo contrario, se puede emitir un mensaje confuso.

Junto con el mensaje que se quiere transmitir también hay que tener en cuenta las variables tiempo y el usuario final.

El resultado final será consecuencia de una combinación de factores entre los cuales la propia concepción del problema es tan sólo uno de ellos y se encuentra mediatizado por las prioridades técnicas asignadas a la presentación, el grado de percepción del problema por parte del geógrafo y por la subsiguiente carga visual con la que represente las variables (Pueyo Campos, 1993).

Este trabajo está orientado a la elaboración de una cartografía temática en formato digital (entregas en formato .mpk de ArcGis)¹, no obstante la variable color ha sido probada detalladamente para obtener buenos resultados en la impresión de la misma.

Además, durante esta primera etapa, se ha especificado el soporte SIG sobre el que se va a realizar dicha cartografía: ArcGis 10.3, puesto que nos ofrece un módulo de simbología que permite realizar una cartografía temática avanzada y conforme a los objetivos establecidos.

¹ Los documentos de mapa (.mpk) y los archivos de capa son contenedores que hacen referencia a datos que pueden residir en el disco local, la red de área local o la geodatabase corporativa de ArcSDE. Estas herramientas permiten consolidar todos los recursos de datos en una sola ubicación de carpeta o archivo comprimido, facilitando la tarea de organizar y transferencia de datos y mapas con otras personas.



Dentro del proceso de codificación cartográfica el proyecto se ha planteado conforme al uso de las **trayectorias cartográficas desarrolladas** por Zúñiga (2009) (Figura 3).

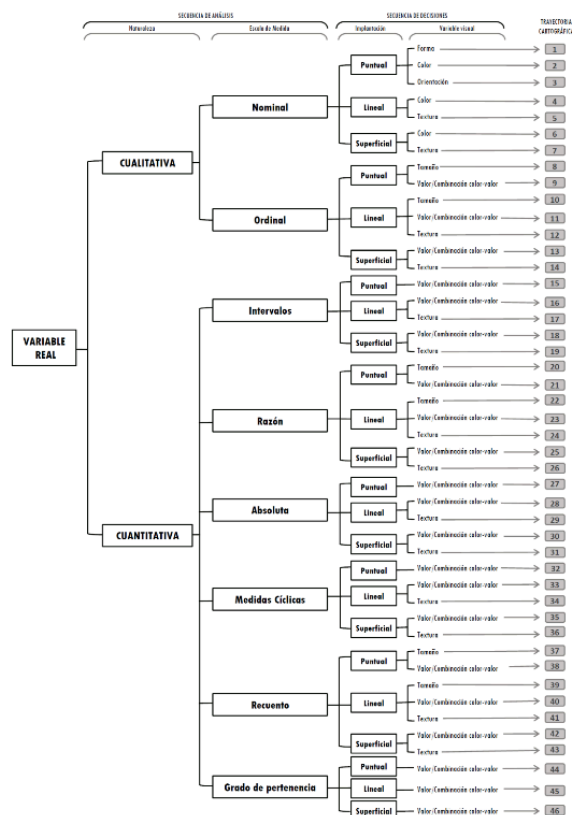


Figura 3: Trayectorias cartográficas (Zúñiga, 2009).

Cada una de estas trayectorias generan mapas de una sola variable pero en algunos casos se permite la combinación de varias llegando a generar composiciones cartográficas más complejas y también con mayor potencial. Las más utilizadas dentro del campo de la demografía son las trayectorias número 6, 18, 20, 22, 23, 25, 27, 30, 37, 39 y 40.

En este proyecto las trayectorias utilizadas pueden sintetizarse en:

- 15 (Cuantitativa, intervalos, puntual, valor).
- 18 (Cuantitativa, intervalos, superficial, valor) edad media de la población.
- 20/37 (Cuantitativa, razón/recuento, puntual, tamaño) población total.
- 25 (Cuantitativa, razón, superficial, valor) densidades.
- 27 (Cuantitativa, absoluta, puntual, valor) ejemplo: variaciones población
- 30 (Cuantitativa, absoluta, superficial, valor)

Pero en la mayoría de los casos no lo harán de manera individual sino en forma de combinaciones de estas trayectorias cartográficas simples, principalmente la combinación B, J y en menor medida la E y F.

Antes de escoger la trayectoria cartográfica para representar una variable hay que tener en cuenta los datos con los que trabaja puesto que la representación de cifras absolutas no es la misma que la de cifras relativas. En el primer caso, la visualización más adecuada es a través de la variable tamaño, sobre una implantación puntual, aunque hay algunos casos en los que se encuentra representada mediante



implantación superficial. Mientras que en la representación de variables relativas es más correcto utilizarlas sobre el tono de la implantación puntual.

Llegados a este punto, nos gustaría señalar que para la gran mayoría de la cartografía temática elaborada en este proyecto se ha seleccionado el **dimensionamiento volumétrico** (Calvo & Pueyo, 1993) Esta solución cartográfica se aplica especialmente a objetos puntuales circulares, que se convierten en esferas figuradas en el plano con la transformación.

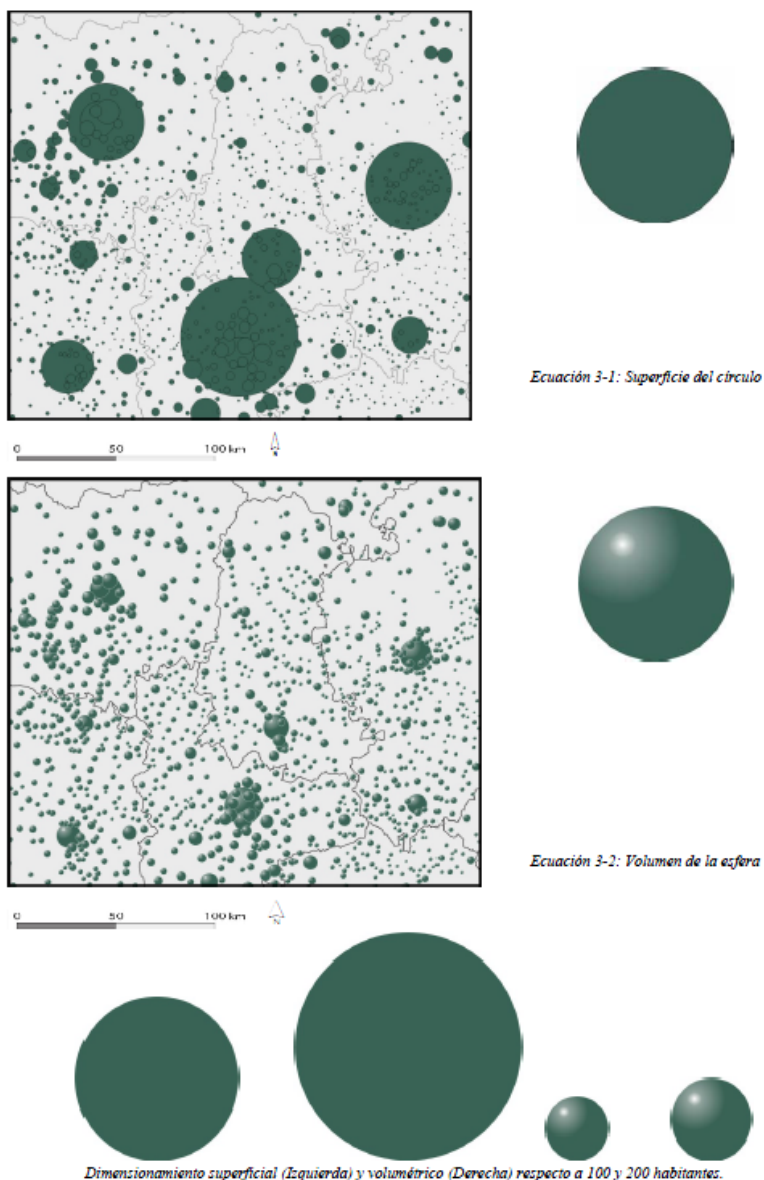


Figura 4: Comparación entre el dimensionamiento de elementos puntuales mediante cálculos proporcionales a lasuperficie y al volumen (Zúñiga, 2009).

La principal ventaja del uso del volumen en el escalado por tamaño reside en la forma de establecer las dimensiones de los símbolos. La graduación respecto a la superficie



utiliza la raíz cuadrada mientras que el dimensionamiento respecto al volumen utiliza la raíz cúbica, por lo tanto, el rango de tamaños se reduce permitiendo representar una amplitud mayor de datos con menos superficie de papel utilizada.

El empleo del volumen como recurso cartográfico es válido y en ocasiones, como ésta, se torna necesario para representar correctamente determinadas distribuciones de asentamientos cuyas cifras sean muy contrastadas. No obstante el lector debe ser consciente de las consecuencias de la utilización del mismo: visualmente las entidades de menor envergadura se ven potenciadas mientras que los tamaños con los que se representan los asentamientos con mayores efectivos demográficos quedan suavizados, en ocasiones en exceso. La cartografía volumétrica tiene ventajas de representación y también estéticas, sin embargo su uso no está extendido por dos razones principales: El proceso de creación de cartografía es más complejo y para la mayoría de usuarios les resulta más complicado de decodificar (Dent, 1999).

3.2. Explotación demográfica

La población ha sido asignada con métodos estadísticos simples en función de la superficie que presenta cada entidad de polígono, siempre teniendo en cuenta la población total de cada sección censal.

Si por ejemplo la sección censal incluye un solo uso en el que exista población, la asignación es directa. Por otra parte, si existen varios polígonos, se sigue el siguiente procedimiento:

- Año 2012: para conservar la estructura de población, se obtiene la población desagregada del INE por unidad de sección censal. En el caso de que corresponda con una sola sección censal, se asigna de manera directa. Sin embargo cuando existen varias secciones censales se hace por superficie. Por ejemplo en Alagón, el núcleo urbano está dividido en cuatro secciones y el INE ofrece la información desagregada por sexo y edad para el núcleo y para el diseminado. Para ajustar la información demográfica a la base espacial se realiza lo siguiente:
 - Se obtiene la población del diseminado y se reparte en función de la superficie que representa cada uno respecto a la superficie total del espacio libre del municipio.
 - Si existieran urbanizaciones dentro de los límites del municipio (no es el caso de Alagón), se asignaría la población correspondiente del INE.
 - En un siguiente paso, se asigna la población de la sección censal restándole la población que ya ha sido asignado al espacio libre correspondiente a cada sección. En el caso de que existieran urbanizaciones (punto anterior), también habría que restar esa población al total de la sección censal.
- Año 2013: mediante las fichas del IAEST se obtiene la población del espacio libre ("diseminado" en dichas fichas) y en caso de que hubiera alguna urbanización o diseminado que esté registrado se asigna de manera directa. La población que falta para completar la sección censal, es la que se asigna al residencial continuo².

² Para los datos de 2013 los grupos de edad están más desagregados, marcando el punto de inflexión en el grupo de 100 y más años.



3.2.1. Campos referidos a corredores de transporte (Nivel 1)

Derivada de la clase de entidad Nivel 3 y conforme a los criterios establecidos por los técnicos del CTAZ se ha generado dos nuevas clases de entidad denominada Nivel 1 y Nivel 2, que son generalizaciones de la capa Nivel 3 (zonas de transporte)³.

Una vez generada la capa, se han ejecutado una serie de geo-algoritmos SIG para obtener la información temática para cada uno de los corredores (Tabla 2).

Tabla 2. Descripción de los campos referidos a corredores de transporte

CAMPO	TIPO	LONGITUD	DESCRIPCIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN
Corredor	Texto	5	Código correspondiente al corredor.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
Nom_Corred	Texto	254	Nombre del corredor.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
HA_	Doble		Superficie en hectáreas del polígono.	-
Total	Doble		Población total	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t0_4	Doble		Población total masculina	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t5_9	Doble		Población total femenina	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t10_14	Doble		Total de población entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t15_19	Doble		Total de población entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t20_24	Doble		Total de población entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t25_29	Doble		Total de población entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t30_34	Doble		Total de población entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t35_39	Doble		Total de población entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza

3 Dicha información queda recogida en la capa Nivel 3 en los campos Corredores y Nom_Corred.



t40_44	Doble		Total de población entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t45_49	Doble		Total de población entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t50_54	Doble		Total de población entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t55_59	Doble		Total de población entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t60_64	Doble		Total de población entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t65_69	Doble		Total de población entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t70_74	Doble		Total de población entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t75_79	Doble		Total de población entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t80_84	Doble		Total de población entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
tmas85	Doble		Total de población entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
htot	Doble		Total de población entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h0_4	Doble		Total de población de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h5_9	Doble		Población masculina entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h10_14	Doble		Población masculina entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h15_19	Doble		Población masculina entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h20_24	Doble		Población masculina entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h25_29	Doble		Población masculina entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza



h30_34	Doble		Población masculina entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h35_39	Doble		Población masculina entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h40_44	Doble		Población masculina entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h45_49	Doble		Población masculina entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h50_54	Doble		Población masculina entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h55_59	Doble		Población masculina entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h60_64	Doble		Población masculina entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h65_69	Doble		Población masculina entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h70_74	Doble		Población masculina entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h75_79	Doble		Población masculina entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h80_84	Doble		Población masculina entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
hmas85	Doble		Población masculina entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
mtot	Doble		Población masculina de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m0_4	Doble		Población femenina entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m5_9	Doble		Población femenina entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m10_14	Doble		Población femenina entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m15_19	Doble		Población femenina entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza



m20_24	Doble		Población femenina entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m25_29	Doble		Población femenina entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m30_34	Doble		Población femenina entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m35_39	Doble		Población femenina entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m40_44	Doble		Población femenina entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m45_49	Doble		Población femenina entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m50_54	Doble		Población femenina entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m55_59	Doble		Población femenina entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m60_64	Doble		Población femenina entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m65_69	Doble		Población femenina entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m70_74	Doble		Población femenina entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m75_79	Doble		Población femenina entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m80_84	Doble		Población femenina entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
mmas85	Doble		Población femenina de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza



3.1.2. Campos referidos a municipios (Nivel 2)

La clase de entidad Nivel 2 incluye los 29 municipios a los que el CTAZ presta servicio. El municipio 30 que corresponde con Zaragoza ha sido clasificado en función de si es un barrio rural o no. La información alfanumérica que se incluye en esta capa queda reflejada en la Tabla 3.

Tabla 3. Descripción de los campos referidos a municipios

CAMPO	TIPO	LONGITUD	DESCRIPCIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN
NOMBRE_MUN	Texto	5	Nombre del municipio.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
Observaciones	Texto	300	Breve descripción de las modificaciones geométricas y temáticas que se han llevado a cabo.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
HA_	Doble		Superficie en hectáreas del polígono.	-
Total	Doble		Población total	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t0_4	Doble		Población total masculina	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t5_9	Doble		Población total femenina	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t10_14	Doble		Total de población entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t15_19	Doble		Total de población entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t20_24	Doble		Total de población entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t25_29	Doble		Total de población entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t30_34	Doble		Total de población entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t35_39	Doble		Total de población entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t40_44	Doble		Total de población entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t45_49	Doble		Total de población entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t50_54	Doble		Total de población entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t55_59	Doble		Total de población entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza



t60_64	Doble		Total de población entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t65_69	Doble		Total de población entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t70_74	Doble		Total de población entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t75_79	Doble		Total de población entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t80_84	Doble		Total de población entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
tmas85	Doble		Total de población entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
htot	Doble		Total de población entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h0_4	Doble		Total de población de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h5_9	Doble		Población masculina entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h10_14	Doble		Población masculina entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h15_19	Doble		Población masculina entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h20_24	Doble		Población masculina entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h25_29	Doble		Población masculina entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h30_34	Doble		Población masculina entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h35_39	Doble		Población masculina entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h40_44	Doble		Población masculina entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h45_49	Doble		Población masculina entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h50_54	Doble		Población masculina entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h55_59	Doble		Población masculina entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h60_64	Doble		Población masculina entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h65_69	Doble		Población masculina entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h70_74	Doble		Población masculina entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza



h75_79	Doble		Población masculina entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h80_84	Doble		Población masculina entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
hmas85	Doble		Población masculina entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
mtot	Doble		Población masculina de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m0_4	Doble		Población femenina entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m5_9	Doble		Población femenina entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m10_14	Doble		Población femenina entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m15_19	Doble		Población femenina entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m20_24	Doble		Población femenina entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m25_29	Doble		Población femenina entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m30_34	Doble		Población femenina entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m35_39	Doble		Población femenina entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m40_44	Doble		Población femenina entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m45_49	Doble		Población femenina entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m50_54	Doble		Población femenina entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m55_59	Doble		Población femenina entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m60_64	Doble		Población femenina entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m65_69	Doble		Población femenina entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m70_74	Doble		Población femenina entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m75_79	Doble		Población femenina entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m80_84	Doble		Población femenina entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
mmas85	Doble		Población femenina de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza



3.2.3. Campos referidos a zonas de transporte (Nivel 3)

La clase de entidad de zonas de transporte incluye toda el área a la que presta servicio el CTAZ, que ha sido dividida municipio a municipio en función de los usos del suelo y la funcionalidad de cada zona, siempre atendiendo a las indicaciones realizadas por el equipo técnico del CTAZ. La información alfanumérica que recoge esta capa queda reflejada en la Tabla 4.

Tabla 4. Descripción de los campos referidos a zonas de transporte

CAMPO	TIPO	LONGITUD	DESCRIPCIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN
CPRO	Texto	2	Código correspondiente a la provincia.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
CMUN	Texto	3	Código correspondiente al municipio.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
CDIS	Texto	2	Código correspondiente al distrito.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
CSEC	Texto	3	Código correspondiente a la sección censal.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
CMUNUNICO	Entero largo		Concatenación de los códigos de provincia y municipio.	
NOMBRE_MUN	Texto	50	Nombre oficial del municipio	Instituto Nacional de Estadística (INE)
Nomb_corre	Texto	30	Nombre del corredor	GEOT
Nomb_BBRR	Texto	30	Nombre del barrio rural	GEOT
CUSO	Texto	5	Código específico del uso. RE (urbano continuo); RD (urbano discontinuo); EQ (equipamiento); CO (comercial); OT (otros); IN (industrial); EL (espacio libre).	Establecido por CTAZ y GEOT
USO	Texto	20	Uso del espacio. Urbano continuo; urbano discontinuo; equipamiento; comercial; otros; industrial; espacio	Establecido por CTAZ y GEOT



			libre.	
COD_INDIVI	Texto	50	Concatenación de los códigos de provincia, municipio, distrito, sección y uso.	
ESTADO	Texto	20	Especifica si el espacio está construido (consolidado) o no (no consolidado).	Establecido por CTAZ
POB	Entero corto		Número de habitantes	INE - Padrón Ayuntamiento de Zaragoza
HA_	Doble		Superficie en hectáreas del polígono.	
PORC_SUP	Doble		Porcentaje de superficie respecto al total de la superficie del municipio.	
MODIFICADO	Entero corto		Se especifica 0 si no hay modificaciones; y 1 si hay alguna modificación.	
OBSERVACIONES	Texto	300	Breve descripción de las modificaciones geométricas y temáticas que se han llevado a cabo.	
Corredor	Texto	5		Establecido por CTAZ y GEOT
BBRR	Texto	5		Establecido por CTAZ y GEOT
Total	Doble		Población total	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t0_4	Doble		Población total masculina	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t5_9	Doble		Población total femenina	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t10_14	Doble		Total de población entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t15_19	Doble		Total de población entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t20_24	Doble		Total de población entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza



t25_29	Doble		Total de población entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t30_34	Doble		Total de población entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t35_39	Doble		Total de población entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t40_44	Doble		Total de población entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t45_49	Doble		Total de población entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t50_54	Doble		Total de población entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t55_59	Doble		Total de población entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t60_64	Doble		Total de población entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t65_69	Doble		Total de población entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t70_74	Doble		Total de población entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t75_79	Doble		Total de población entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t80_84	Doble		Total de población entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
tmas85	Doble		Total de población entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
htot	Doble		Total de población entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h0_4	Doble		Total de población de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h5_9	Doble		Población masculina entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h10_14	Doble		Población masculina entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza



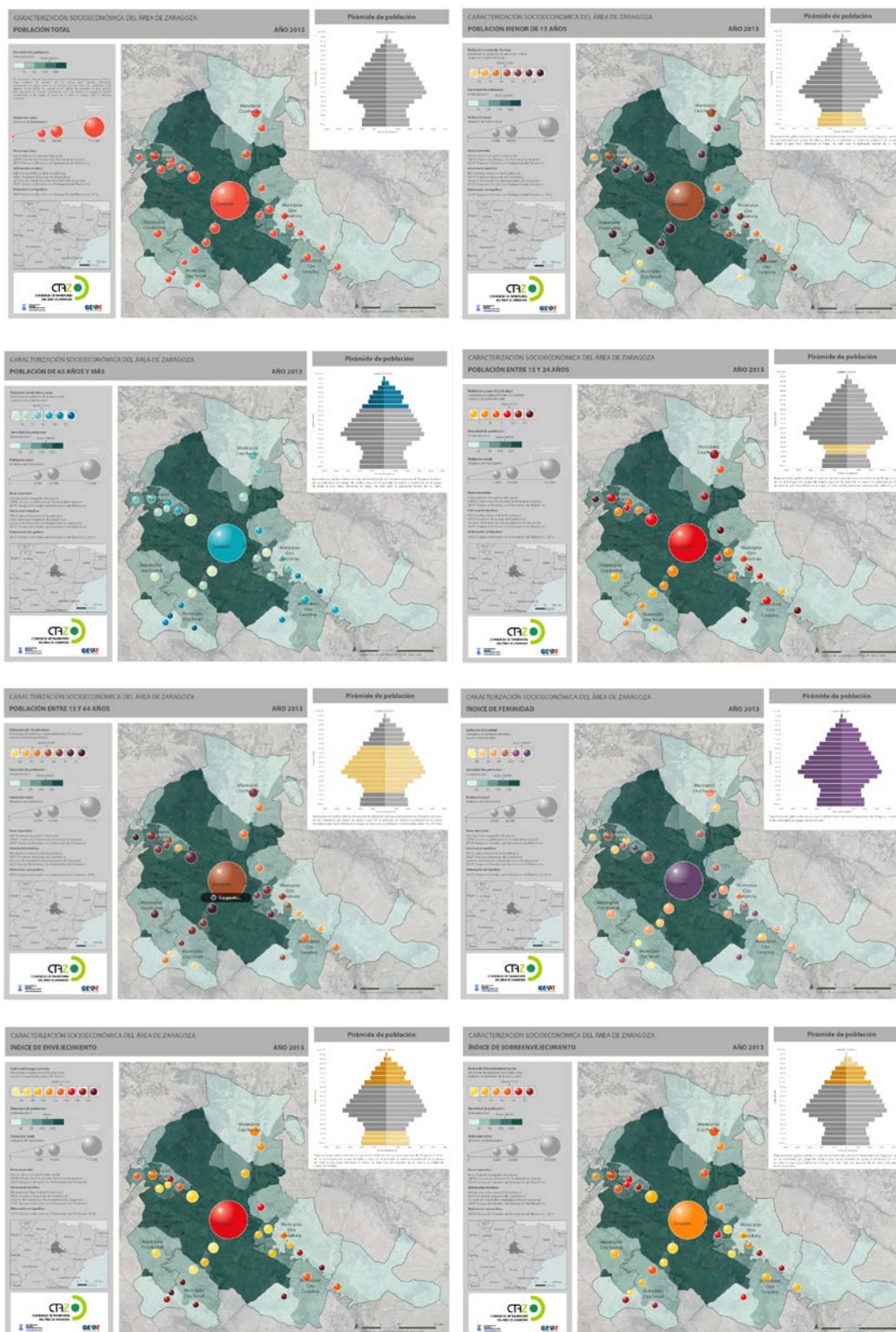
h15_19	Doble		Población masculina entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h20_24	Doble		Población masculina entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h25_29	Doble		Población masculina entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h30_34	Doble		Población masculina entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h35_39	Doble		Población masculina entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h40_44	Doble		Población masculina entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h45_49	Doble		Población masculina entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h50_54	Doble		Población masculina entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h55_59	Doble		Población masculina entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h60_64	Doble		Población masculina entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h65_69	Doble		Población masculina entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h70_74	Doble		Población masculina entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h75_79	Doble		Población masculina entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h80_84	Doble		Población masculina entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
hmas85	Doble		Población masculina entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
mtot	Doble		Población masculina de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m0_4	Doble		Población femenina entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza



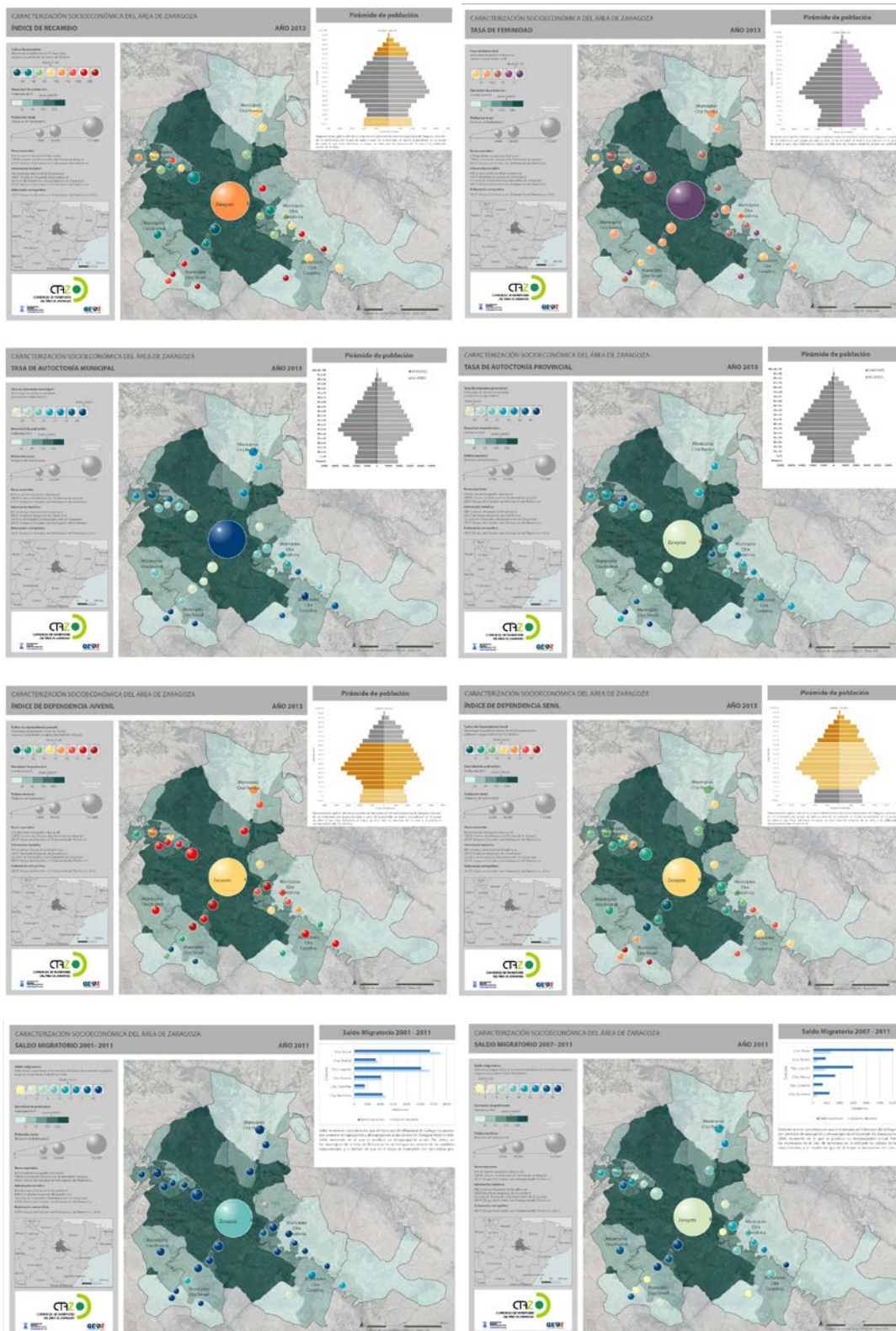
m5_9	Doble		Población femenina entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m10_14	Doble		Población femenina entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m15_19	Doble		Población femenina entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m20_24	Doble		Población femenina entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m25_29	Doble		Población femenina entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m30_34	Doble		Población femenina entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m35_39	Doble		Población femenina entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m40_44	Doble		Población femenina entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m45_49	Doble		Población femenina entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m50_54	Doble		Población femenina entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m55_59	Doble		Población femenina entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m60_64	Doble		Población femenina entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m65_69	Doble		Población femenina entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m70_74	Doble		Población femenina entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m75_79	Doble		Población femenina entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m80_84	Doble		Población femenina entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
mmas85	Doble		Población femenina de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza



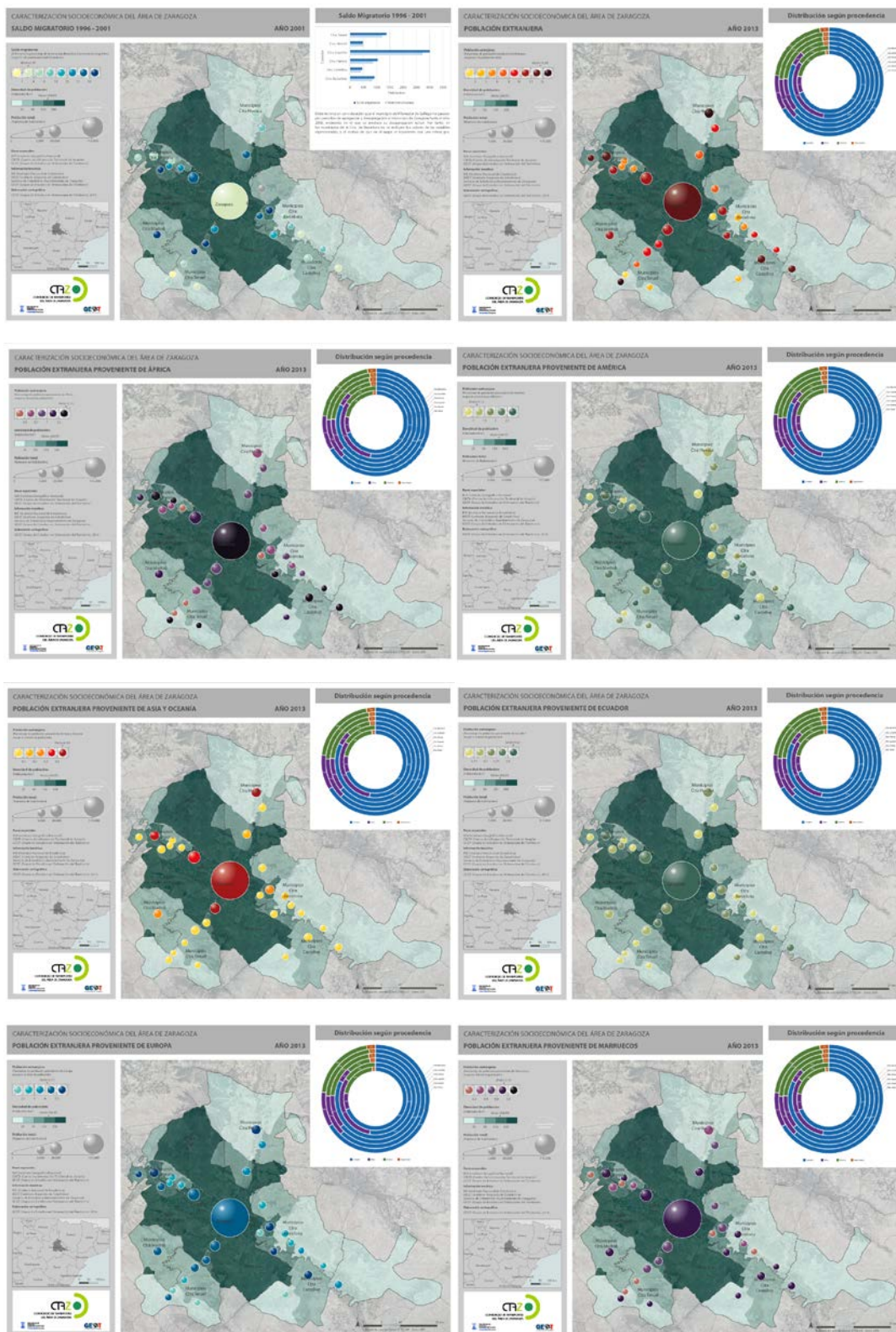
Cartografía temática N1



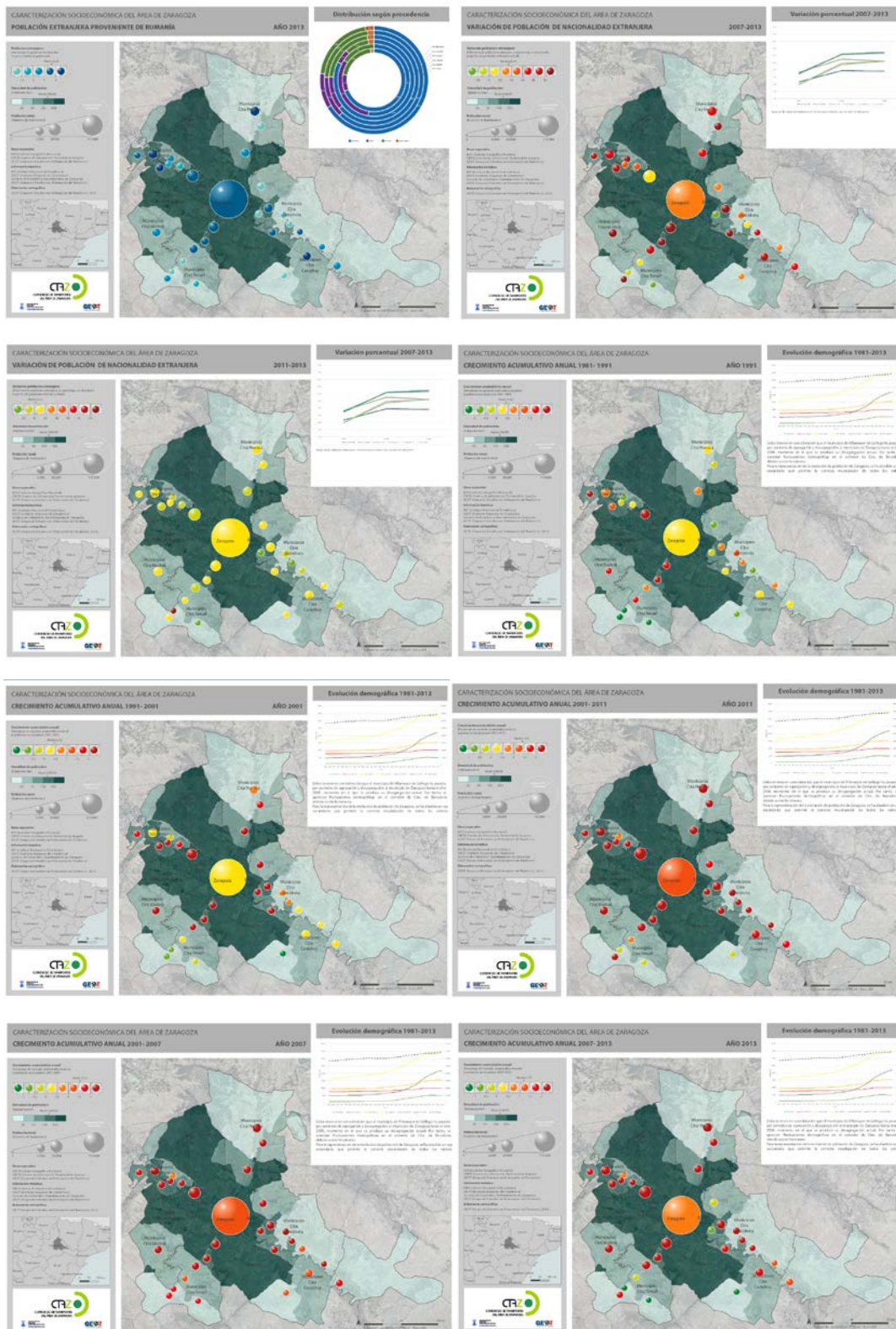
CARACTERIZACIÓN DEL MARCO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO DEL ÁREA DE TRANSPORTE DE ZARAGOZA.



CARACTERIZACIÓN DEL MARCO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO DEL ÁREA DE TRANSPORTE DE ZARAGOZA.

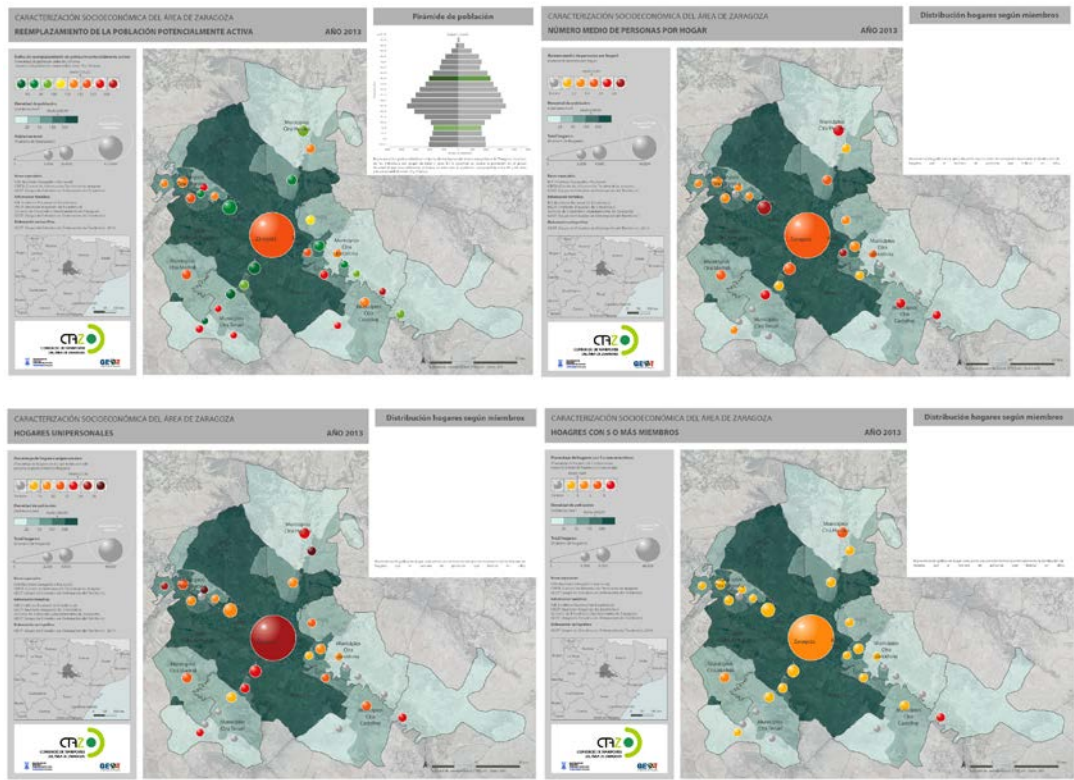


CARACTERIZACIÓN DEL MARCO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO DEL ÁREA DE TRANSPORTE DE ZARAGOZA.



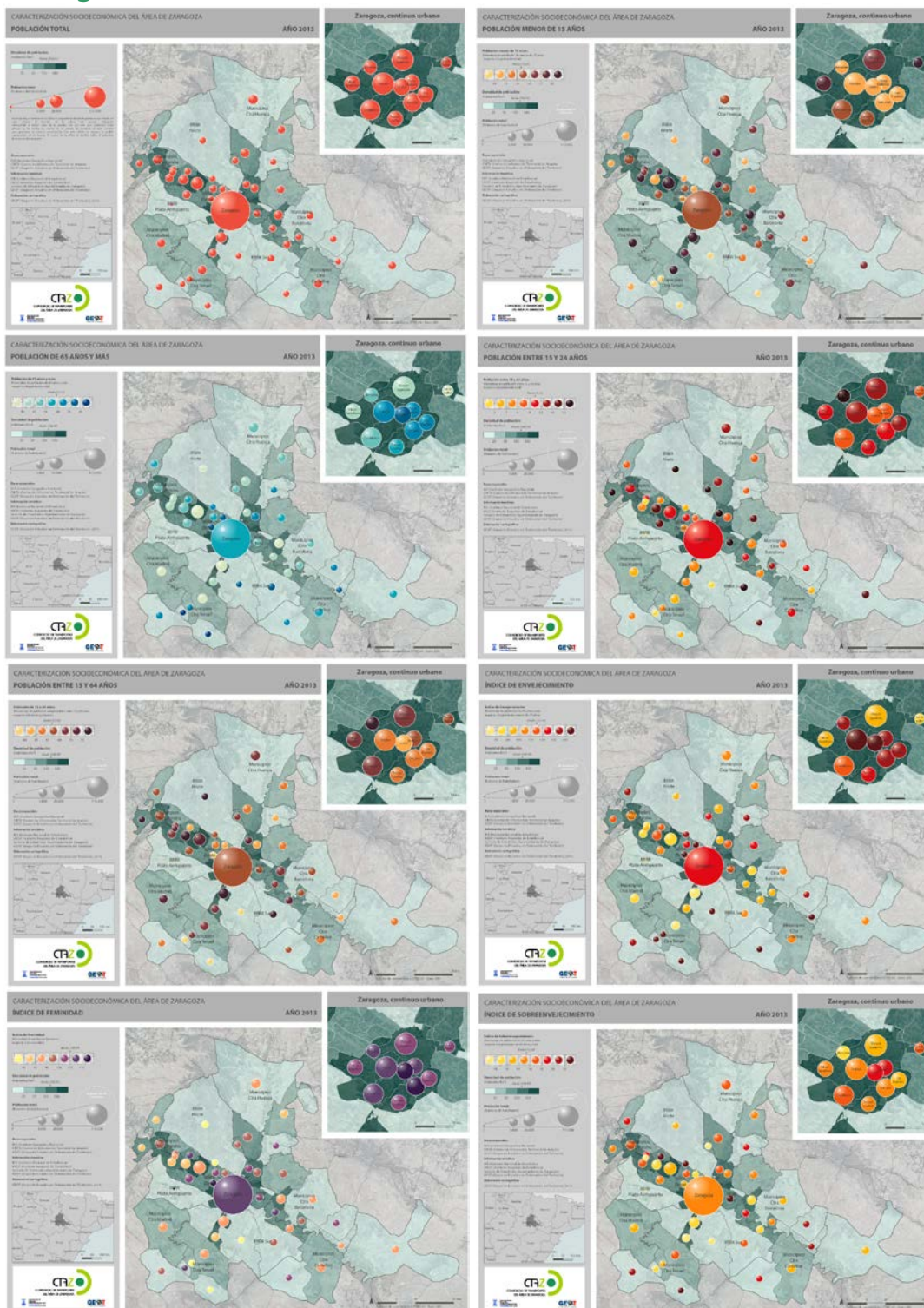


CARACTERIZACIÓN DEL MARCO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO DEL ÁREA DE TRANSPORTE DE ZARAGOZA.

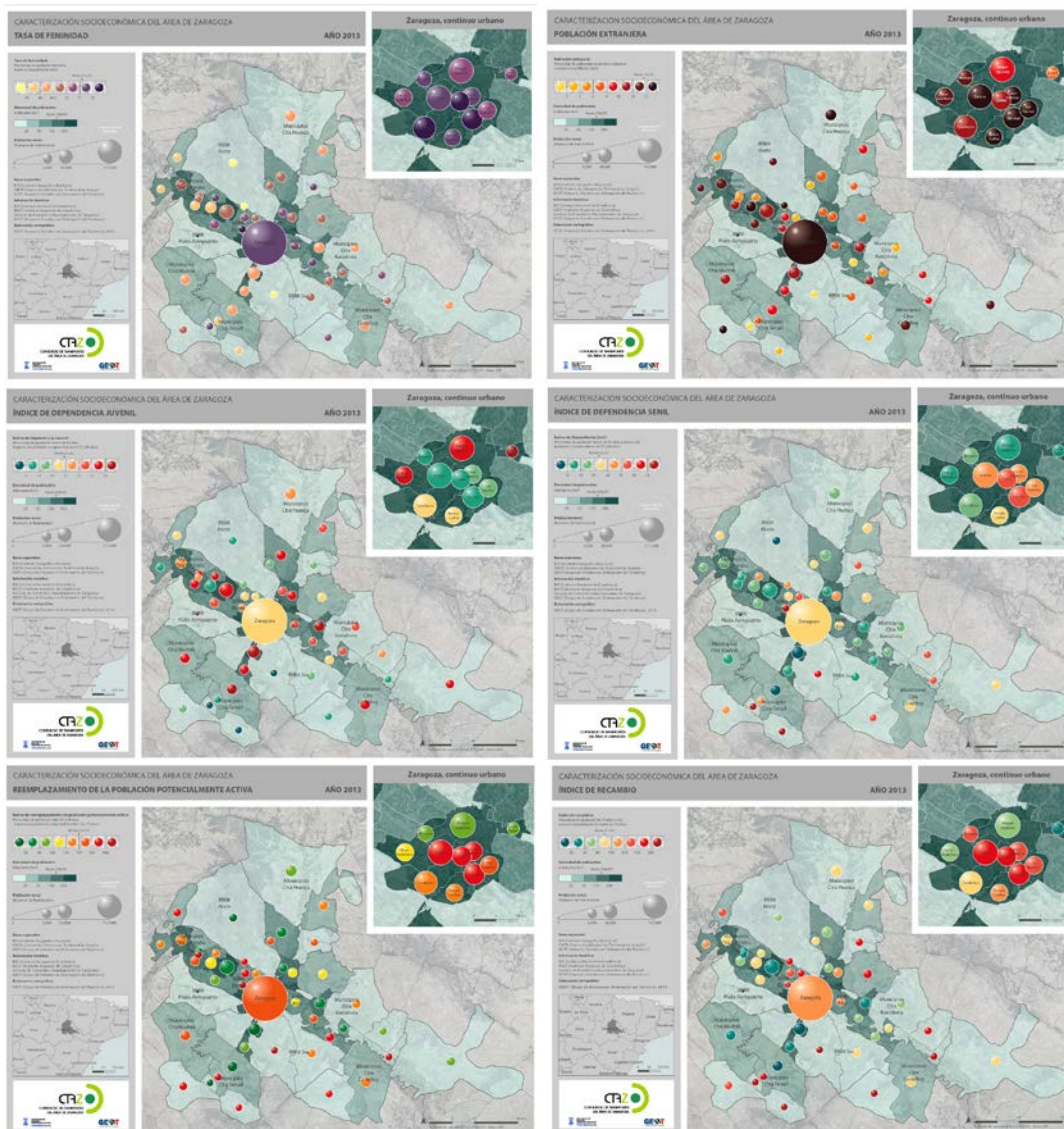




Cartografía temática N2

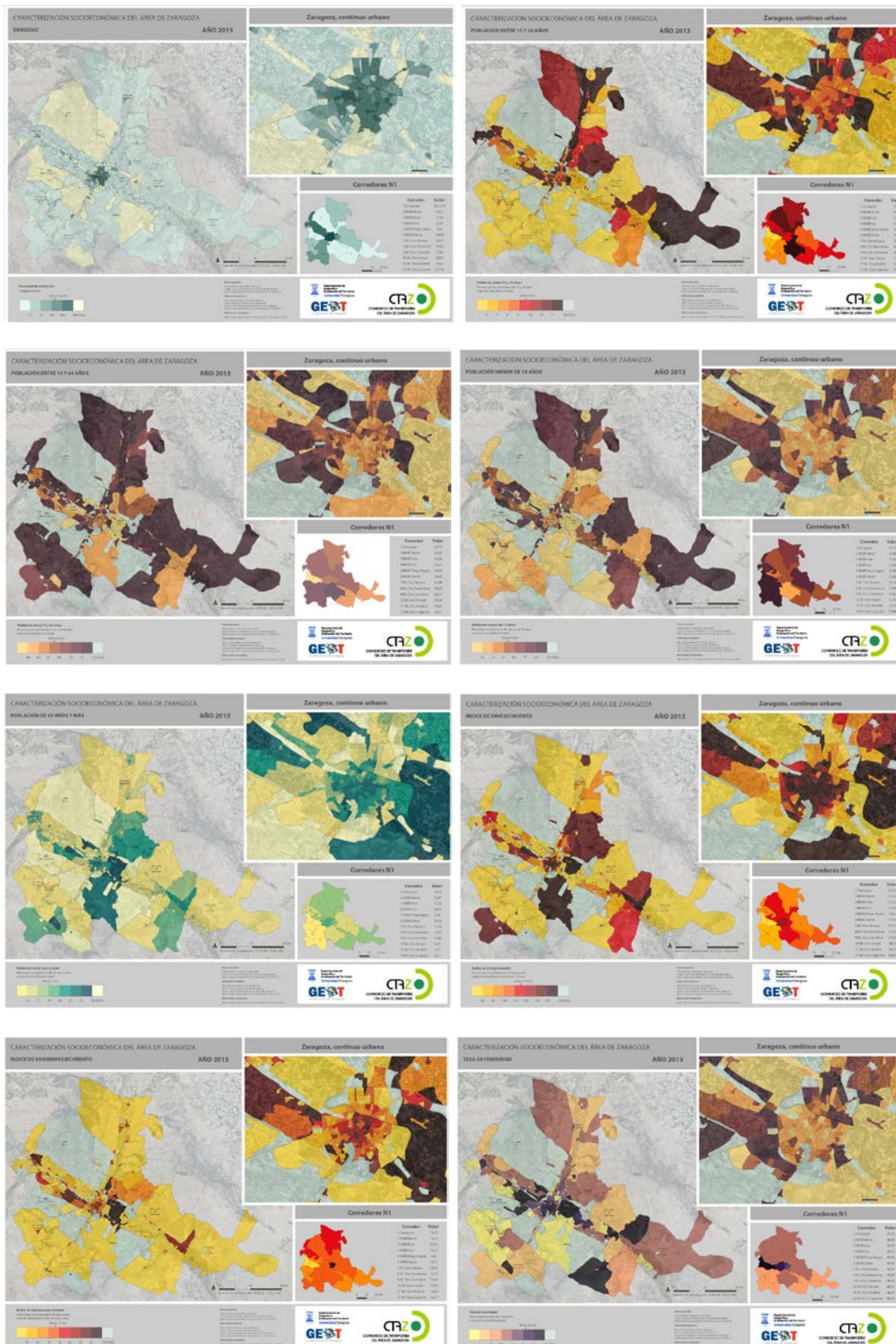


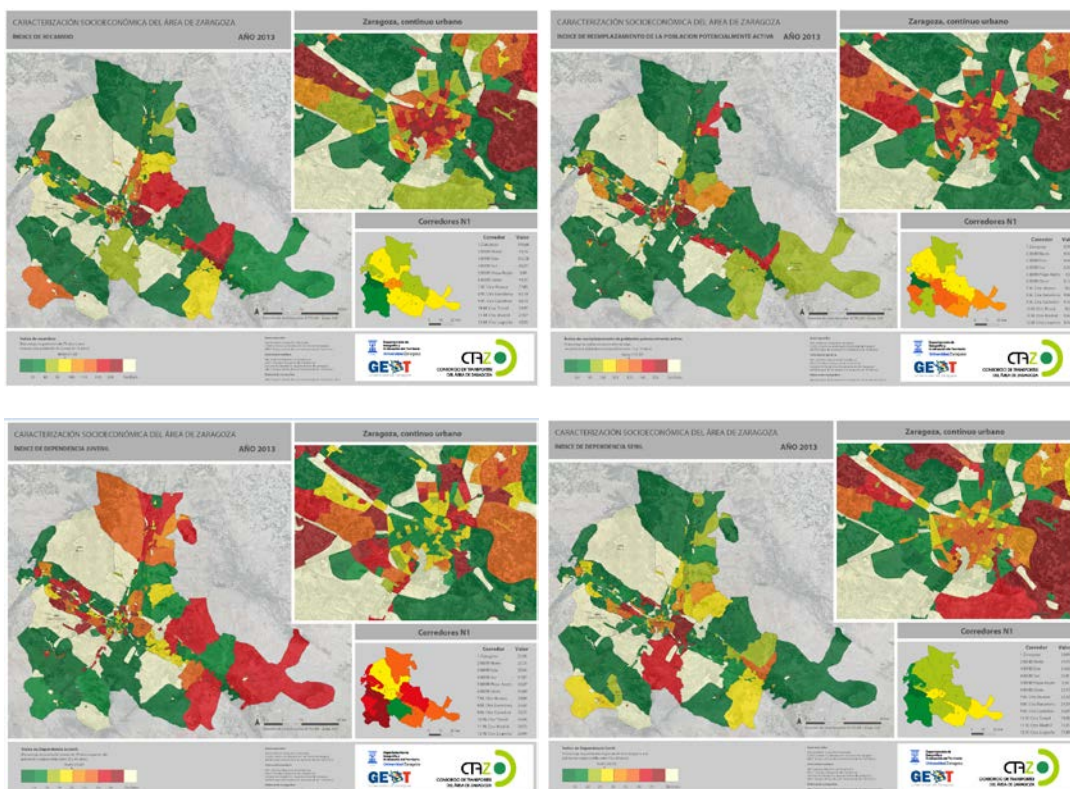
CARACTERIZACIÓN DEL MARCO TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO DEL ÁREA DE TRANSPORTE DE ZARAGOZA.





Cartografía temática N3







Reflexiones finales

- **La estrategia de Zaragoza, que es la de Aragón, consiste en aprovechar sus buenas comunicaciones y su posición central** para captar mercado y oportunidades más allá de lo que sus propios recursos demográficos sugerirían, **introduciendo una valoración nodal del espacio** que explica su crecimiento en el centro.
- **Desde ella se difundan los efectos** que propicia con su tamaño, situación y buenas comunicaciones. **La evolución reciente de los municipios de su entorno es prueba de la externalización de sus efectos positivos** y de la **necesidad de encauzar este crecimiento** con una perspectiva común: la Nueva Zaragoza Real
- Desde sus orígenes Zaragoza ha sido un espacio encrucijada desde múltiples perspectivas, no obstante **debe prestar una atención especial a su planificación metropolitana** para que ésta no estrangule lo que la situación viene propiciando.
- Hay que **adecuar situación y planificación voluntarista** para que la máxima del “*Think globally, act locally*” **desarrolle nuevas funciones, nuevos modos de relación y comunicación**, que creen **nuevas formas de transporte**, adelantándose en su concepción y ejecución.
- **Zaragoza está difundiendo en su entorno las posibilidades de crecimiento** que su posición en el conjunto nacional le proporciona y que la alta velocidad puede consolidar con las actuaciones asociadas a las que se ha hecho referencia. Mantiene el ritmo en el conjunto nacional, pero **sus municipios del entorno crecen a una velocidad mucho mayor** y se nutren, mayoritariamente, de jóvenes que encontraron más facilidades para conseguir vivienda fuera de la capital.
- **Esta nueva Zaragoza se conforma con los municipios de su entorno.** Y aunque **mantiene su papel estructurante**, algunas de las **nuevas transformaciones se localizan en otros municipios.**
- Muchos de los habitantes del área de Zaragoza tienen pautas de comportamiento generadas en la Zaragoza de la que proceden, y **continúan utilizando los equipamientos y servicios de la ciudad central**, lo que **constituye un espacio policéntrico de geometría variable** y una fuente continuada de generación de viajes.
- Prácticamente todos se ubican dentro de la Z40, y la mayoría dentro de la Z30.
- El peso de ZGZ se verá reforzado gracias a que la oferta inmobiliaria actual es más competitiva.
- El modelo de transporte se verá obligado a pivotar sobre los equipamientos estructurantes y la demanda residencial.
- Hay que asegurar que la población de todo AZ y especialmente de las orlas más alejadas llegue a ZGZ = movilidad garantizada por buena conectividad intermodal.



- Condiciones:
 - Que exista coordinación entre el sistema metropolitano y el transporte de altas prestaciones intraurbano
 - Los sistemas intermodales serán eficientes
 - Las líneas metropolitanas servirán como sistemas de altas prestaciones intraurbanas
 - Las líneas de altas prestaciones se coordinarán con Ayto. de Zaragoza.
 - Que el sistema de transporte se ajuste a la distribución de los equipamientos estructurantes porque no existe previsión de descentralización
- Es por lo tanto **un espacio que crece en conjunto, que ha de tener un tratamiento como proceso, atendiendo a sus problemas comunes: transporte, agua, vertidos, residuos, infraestructuras, etc.. buscando un planteamiento policéntrico de geometría variable que evite dispersiones innecesarias, que minimice desplazamientos y permita transporte público.**
- **Al tiempo ha de ir centrándose en la elaboración de sistemas generales mediante redes consensuadas**, en las que se impliquen todas las administraciones y que **permitan**, a semejanza del “Plan Dedos” de Copenhague, **la continuidad de los espacios verdes y la vida en grupo sin la dispersión territorial** a la que nos está llevando el urbanismo de la década pasada, y sin las contradicciones internas a la que nos está conduciendo la excesiva autonomía municipal que es absolutamente incompatible con lo que la Nueva Zaragoza Real necesita.
- **El consorcio metropolitano de transporte ayudará a soldar el conjunto en la escala de la nueva ciudad y es un ejemplo de buenas prácticas.**
- 1981-2001= Crecimiento de la primera y segunda orla + estancamiento de ZGZ
- 2001-2009 = Crecimiento del Área Metropolitana en su conjunto (ZGZ por migración exterior + Orlas por migración interna del propio área)
- 2009-2013 = Crecimiento intenso en orla más próxima a capital. ZGZ se mantiene (la crisis desactiva los costes residenciales en la ciudad + presencia de población extranjera).
 - La población más mayor se concentra en:
 - Barrios consolidados de ZGZ
 - Municipios menos afectados por proceso de urbanización
- Relación con espacios más feminizados.
- Población envejecida = áreas potenciales de incremento de demanda de transporte público.



- Si no cambia la estructura demográfica serán áreas potencialmente regresivas a medio plazo = problema en orla más alejada aunque no en la ciudad.
- La llegada de población de origen extranjero es una de las variables que más ha contribuido al crecimiento de ZGZ y de los municipios rurales de las orlas más alejadas.
- 2010 = proceso de estancamiento y pérdida de población extranjera lo que supone una ralentización del proceso demográfico en el escenario 2020.
- Europa = Mayoritariamente de Rumanía con un peso muy similar en todo AZ.
- África = ZGZ + municipios rurales con actividad agropecuaria.
- Asia y América = ZGZ + municipios de carácter más urbano.



4. Trabajo de campo

4.1. Encuestas

Se realizó tratamiento de datos en gabinete previo a la salida de campo, para poder tener una visión previa del estado de los municipios. Los temas analizados fueron:

- Salud
 - Hospitales
 - Hospitales psiquiátricos
 - Centros de especialidades
 - Centros de salud
 - Consultorio
 - Farmacias
- Educación
 - Guarderías
 - Centros de Educación Infantil
 - CEIP
 - IES
 - Formación Profesional
 - Colegios concertados
 - Centros Universitarios
 - Centros de investigación
- Servicios
 - Supermercados (Pensar en redes locales como IFA o Aro Rojo)
 - Centros comerciales (el Alcampo o poco más)
 - Entidades financieras
- Espacios naturales
 - Espacios naturales y seminaturales
 - LICs y ZEPAS
- Sociales IASS Instituto Aragonés de la Juventud
 - Albergues
 - Casas de acogida
 - Centros sociales, ocupacionales
 - Residencias
 - Residencia de ancianos
 - Centro de mayores
 - Asistencia social
 - Casa de juventud
 - Viviendas tuteladas
- Turísticos. Información base Gobierno de Aragón. Catálogo de patrimonio BIC SIPCA Monumentos nacionales UNESCO
 - Recursos patrimoniales Material.... Y pensar en el inmaterial...Recursos turísticos. Fiestas, tradición oral...
- Estaciones y paradas
 - Paradas de autobús CTAZ
 - Puntos de intermodalidad paradas CTAZ
 - Intercambiadores
- Deportivos
 - Centros deportivos municipales. Cargar previamente los del Gobierno de Aragón.



- Complejo polideportivo
- Polideportivo cubierto
- Pabellón deportivo
- Otros
- Culturales.
 - Bibliotecas
 - Museos. Pedir la lista a Raúl.
 - Teatros
 - Cines
 - Salas de música
 - Librerías
 - Juntas municipales
 - Centros cívicos
- Espacios naturales
 - Parques
- Productivos
 - Polígonos Industriales. Comparar con los datos que tenemos.
 - Zonas Logísticas
 - Centros de negocios
 - Centros administrativos
- Niveles de motorización a preguntar en el municipio
 - Vehículos censados y tipologías.
- Actividades económicas

Empleos por sectores

Primario	
Secundario	
Terciario	

Desempleo por sectores

Primario	
Secundario	
Terciario	

Desempleo por edades (< 25 años)

--



(25-45 años)

(> 45 años)

Desempleo por sexos (mujeres)

(hombres)

Datos económicos Carlos y Ángel

Renta municipal La Caixa,

Transferencias-inversiones externas (DGA, Dip) Ministerio de EC.

Deuda municipal (Total y hab. Emp.) Ministerio de EC.



Las encuestas se han montado en google y se han realizado de manera presencialmente a todos los municipios y las Juntas Municipales

PROPUESTA DE FICHA DE ANÁLISIS-ENTREVISA PARA EL CATZ

Investigación sobre recursos a través de técnicos, alcaldes, empresarios y líderes de opinión

CÓDIGO	
--------	--

Fecha	Lugar	
Nombre		
Organismo o empresa		
Puesto		
Observaciones		
Dirección		
Tfno.:	Fax:	E-mail



¿CUÁL CREE QUE SON LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DE SU MUNICIPIO?
Valorar de 0 a 3 (0 sin problemas, 1 mínimo, 2 medio, 3 alto)

Despoblación	
Envejecimiento de la población	
Desempleo	
Abandono la actividad económica	
Falta de iniciativa privada	
Falta de mano de obra	
Infraestructuras - accesibilidad	
Falta de formación y preparación	
Malas telecomunicaciones	
Falta de servicios	
Otros	

¿QUÉ VALORACIÓN LE MERECEN LOS SIGUIENTES ASPECTOS DEL MUNICIPIO?

	Muy def.	Deficiente	Regular	Bueno	Muy bue
Transporte público interurb.					



Conexiones de datos móviles 4G					
Red de fibra óptica					
Servicios sanitarios					
Servicios educativos					
Servicios asistenciales					
Servicios comerciales proximidad					
Instalaciones deportivas					
Actividades culturales					
Espacios verdes					
Alcantarillado / abastecim/dep					
Recogida de residuos/reciclaje					
Limpieza					
Alumbrado público					
Estado general de las calles					
Caminos rurales – pistas					
Carreteras					
Imagen general municipio					



¿ES USTED OPTIMISTA RESPECTO AL FUTURO DE SU MUNICIPIO?

Sí, totalmente	
Sí, aunque debieran cambiar las siguientes cuestiones	
No, en absoluto. ¿Por qué?	

INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS PÚBLICOS

Infraestructuras viarias

Dificultades de acceso –infraestructuras viarias- (¿con qué pueblos?)

Estado de conservación de las carreteras que comunican el municipio (¿con qué pueblos?)

Necesidades de accesibilidad viaria (¿hacia dónde y por qué?)



Necesidades de transporte público (¿hacia dónde y por qué?)

Transporte público, tipología sugerida

SECTOR SECUNDARIO

Modelo de desplazamiento a las zonas de actividad industrial

Aspectos que determinan la actividad industrial en el municipio

Positivos	
Negativos	

Medidas a desarrollar para aumentar el asentamiento de industrias en la zona



SECTOR TERCIARIO

Modelo de desplazamiento a las zonas de interés turístico y patrimonial

¿Qué tipo de servicio al turista cree que tendría más futuro en el municipio?

Oficinas de turismo	
Alquiler de casas rurales	
Restauración	
Pequeños hoteles familiares	
Albergues	
Campings	
Alquiler de vehículos	
Guías turísticas	
Comercios de artesanía	
Actividades tradicionales	
Otros	

MEDIO AMBIENTE /PATRIMONIO

Patrimonio de interés para proteger / promocionar



Áreas naturales de interés para proteger / promocionar

Valoración del municipio

Diagnóstico general para el municipio / zona

Debilidades

Fortalezas

Proyectos de desarrollo que se han cursado, planteado, solicitado o están en fase de ejecución



Fluidez en las Relaciones entre municipio-comarca-provincia-Comunidad Autónoma

Perspectiva municipal de las posibles actuaciones y/o subvenciones por parte de organismos públicos / orientación de los mismos

Canales de acceso participación ciudadana

Página web	
Red social	
Buzón de sugerencias	
Departamento o servicio	
Otros, precisar	

Valoración de la participación ciudadana

En las actividades habituales por el municipio	
Integrado en todos los proyecto actuales	
En las decisiones extraordinarias	
Sin desarrollar, pero con interés en considerar la participación ciudadana	



4.2. Resultados

Nuez de Ebro, reunidos en el despacho de la señora alcaldesa doña Dora Miguel Abuelo el día **11 de diciembre de 2014** desde las 8:45 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

Nuez de Ebro es un municipio de tamaño medio-bajo del área metropolitana de Zaragoza compuesto por un único núcleo aunque con dos partes bien diferenciadas (casco urbano consolidado y zona de segundas residencias) que en el momento de la encuesta está sobre los **850 habitantes empadronados**, con picos de población estacional que no llegan a sobrepasar los 1000, preferentemente en época estival. Mantiene su identidad y modos de vida eminentemente rurales pero sus habitantes en las dos últimas décadas han pasado de estar especializados en el sector agrario a ser mano de obra no especializada en el sector industrial ante el desarrollo de los polígonos que se han implantado en este tiempo en el eje de la N-II desde Zaragoza.

Aunque oficialmente en el I.N.E. aparezca un núcleo de población urbanísticamente se diferencia el casco urbano y la urbanización El Sisallar tanto por el estilo de construcción como por el modo de vida de sus habitantes. La urbanización es un conjunto de amplias parcelas con vivienda unifamiliar, jardín y piscina cuyo génesis está en los años setenta al estilo de otras en los alrededores de Zaragoza. Actualmente una parte de sus habitantes han pasado de utilizarla como vivienda de segunda residencia a usarla como primera vivienda. Por su parte el casco urbano se extiende en una extensión mucho más reducida de terreno en torno al vial de acceso desde la carretera que actúa a modo de arteria principal con calles en paralelo que finalizan en forma de abanico en la plaza del Ayuntamiento. La zona urbanizada alcanza por el sur hasta la autopista de peaje AP-2.

En los últimos quince años y pese a la dinámica general del entorno de Zaragoza, no se da en Nuez de Ebro ningún proceso de expansión urbanística. En la figura de planeamiento vigente se reserva suelo a oeste (Borao) y este (Suser) de lo actualmente urbanizado como urbanizable no delimitado y con una densidad de construcción máxima de 25 viviendas por hectárea en ambos espacios.

Existen tres zonas urbanizadas al sur de la autopista en dirección al río Ebro consideradas en PGOU como “agrupaciones de viviendas ilegales con cierta entidad” que responden a los topónimos de La Fuen, Contiendas y Tozaletes.

Pese a mantenerse e incluso a repuntar ligeramente la población en los últimos años, aún con la incidencia de la crisis económica, y ser una población relativamente joven, existe cierto temor desde la corporación municipal ante su falta de cualificación e iniciativa para el autoempleo ya que la población que ha quedado en situación de desempleo mayoritariamente está entre 25 y 35 años y su anterior empleo estaba relacionado con la construcción o como peones de fábrica. Preocupa a medio plazo ya que hasta ahora habían trabajado y permanecido en el pueblo por el fácil acceso al mercado laboral en los polígonos y construcciones del entorno. En el periodo 2001-2015 merced al periodo inicial de bonanza económica y pleno empleo la población más joven y la llegada del extrejanjero, permanece y se reproduce en el municipio y de ahí el crecimiento del 46,3% en este periodo, pasando de 581 a 850 habitantes.



Actualmente la edad media es de 42,2 años y el 16,25% de los empadronados tienen menos de quince años, mientras que el 13,16% tienen setenta años o más.

Se está produciendo aunque tímidamente una vuelta a las explotaciones agrarias tradicionales de la familia de la población desempleada. En el propio término municipal no se genera apenas empleo, existen pequeños comercios dedicados a servicios de primera necesidad, dos granjas ganaderas de engorde de porcino la una y de gallinas ponedoras la otra. Como actividad industrial hay un pequeño taller de tratamiento de aluminio que ocupa la única zona catalogada de este uso en PGOU. El resto del empleo (la gran mayoría) es exógeno y en buena parte se localiza en La Puebla de Alfandén, Alfajarín y Zaragoza.

La prestación de servicios sanitarios, asistenciales y educativos es considerada tanto por la corporación como por los habitantes suficiente en cuanto a dotación y equipamientos y muy buena en cuanto a instalaciones deportivas y actividades culturales. El centro de Salud presta atención primaria de lunes a viernes en servicio de medicina general en el edificio del Ayuntamiento, no hay servicio de pediatría, que se presta en Alfajarín y es incompatible con los horarios de transporte público. El servicio asistencial de base se presta con la Mancomunidad Central de Zaragoza y la DPZ, mientras que la educación primaria se imparte en el CRA La Sabina.

El equipamiento deportivo está centralizado en la zona más oriental del casco urbano y es de nueva construcción. Un coqueto complejo polideportivo con piscina al aire libre, campo de fútbol, pista polideportiva y pabellón de deportes cubierto. El equipamiento cultural se concentra en el edificio del Ayuntamiento con Biblioteca, sala de exposiciones, bar-casino y hogar de la tercera edad, y un pabellón multiusos en la calle paralela.

Los servicios que peor notan reciben por parte de la población son el transporte público (se demandan mayor número de servicios), los servicios comerciales de proximidad, la limpieza de calles y la eficiencia del abastecimiento de agua de boca penalizada por continuas pérdidas en la red de distribución por la obsolescencia de sus materiales (fibrocemento) al igual que en el saneamiento donde hay problemas de dimensionamiento de los colectores y de avenidas de pluviales de aguas procedentes del barranco de Alfajarín. El saneamiento cuenta desde fecha reciente con depuración de aguas residuales junto a Villafranca y Alfajarín. Otro punto que pudiera generar disfunciones en cuanto a la prestación de servicios pero pasado de puntillas desde el punto de vista de la alcaldesa es la carencia de acceso a internet de alta velocidad y el discreto servicio de ADSL que tienen sus habitantes.

La percepción del transporte público es totalmente distinta entre la corporación municipal y los habitantes ya que pese a demandar estos últimos más servicios diarios que cubran todas las franjas horarias apenas hacen uso de los existentes y los costes del déficit del servicio revierten a las arcas municipales lo que a juicio de la edil es causa justificada para no forzar la petición popular ante la empresa concesionaria. Los servicios que mayor demandan tienen son los dos primeros de la mañana para acudir a hacer gestiones a Zaragoza. El desplazamiento a los polígonos industriales del corredor de la N-II es mayoritariamente en vehículo particular.

El equipo encuestador percibe ante esta falta de sintonía un problema de fondo que enraíza en la falta de cultura de uso del transporte público por parte de ambos. Actualmente el Ayuntamiento no tiene una partida presupuestaria asignada a sufragar este déficit pero ya se plantea incluirla en los presupuestos del año entrante. Cada mes se invierte de media una horquilla que va de **los 150 a los 200 €**. Desde la alcaldía se hace escasa o nula mención a la intermodalidad en Zaragoza (uso de



intercambiadores, autobuses urbanos, tranvía, aparcamientos disuasorios...) pero si menciona la incomodidad de los mismos si quiere hacerse una gestión rápida en la ciudad. Si se muestra una enérgica repulsa a utilizar un 0,2 del IBI para financiar los servicios del transporte público.

Para mejorar la movilidad no se hace ninguna referencia explícita al transporte público, si que se menciona la necesidad de que a medio plazo se ejecute el desdoblamiento de la N-II y que hasta ese momento se liberalice el tramo de la AP-2 para vehículos pesados. La corporación municipal es partidaria de hacer mejoras en el servicio de transporte público (sin especificar ninguna en concreto) siempre y cuando no conlleven coste, evidenciando una vez más que el gasto o inversión en esta materia no se considera un tema prioritario ya que se considera que existen otras necesidades a cubrir con el presupuesto municipal.

Los municipios con los que se mantiene relación para actividades industriales son La Puebla de Alfindén, Alfajarín y Zaragoza a los que se acude en vehículo particular. Igual modo de transporte para relación comercial con La Puebla de Alfindén y Zaragoza, siendo habitual el estacionamiento del vehículo en Santa Isabel o entorno de Avenida Cataluña para hacer uso del transporte público de la capital.

Como espacio natural a destacar la presa de Pina al sur y la ribera del Ebro con su huerta. Conjunto histórico en casco urbano con el edificio del Ayuntamiento y plaza.



Villamayor, reunidos en el despacho del señor alcalde don José Luis Montero el día **11 de diciembre de 2014** desde las 10:30 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

El municipio de **Villamayor** se escindió del de Zaragoza en 2006, en que pasa de ser un barrio rural a municipio independiente, no sin una buena dosis de polémica y contestación social que actualmente está ya superada y desde el Ayuntamiento se ve como un paso necesario que ha contribuido al bienestar general y a incrementar el nivel de vida de sus habitantes.

Actualmente Villamayor está formado por un único núcleo de población que en la realidad son tres y existe petición al INE para que así sean recogidos de cara al año que viene en la próxima revisión del padrón. Se distingue entre casco urbano consolidado de Villamayor, Flores Aznar y El Saso, el segundo se trata de un grupo de viviendas en forma de barriada ubicado en la carretera A-129, antes de llegar a Santa Isabel en torno al eje carretero, y el tercero un diseminado de viviendas, en buena parte todavía ilegales, próximas a Montañana y que mantienen vínculos de prestación de servicios más con este último núcleo que con la propia cabecera municipal. Son entre los tres **2.850 habitantes** con unos 2500 en el casco urbano consolidado, entre 40 y 50 en Flores Aznar y sobre 200 – 250 en la zona de El Saso. Todavía hay un buen número de habitantes que no están empadronados en Villamayor y que se estima desde la alcaldía que serían unos 200.

Villamayor dada su proximidad a Zaragoza y pese a su nueva figura administrativa sigue funcionando como un barrio rural de la gran urbe. Prácticamente la totalidad de sus habitantes trabajan en Zaragoza (un 80% o más en palabras del alcalde) en la mayoría en el sector de los servicios y de la industria donde además de de en la capital se desplazan a diario a los polígonos del eje de la N-II entre Malpica, La Puebla de Alfindén y Alfajarín. Existe no obstante una clara identificación de la población con su municipio de residencia y se valora muy positivamente la calidad de vida y de los servicios que disfrutan en Villamayor. El principal atractivo del municipio reside en su proximidad a Zaragoza y a los polígonos industriales de Malpica y La Puebla de Alfindén y en los niveles ofertados en cuanto a prestación de servicios y modo de vida basado en la tranquilidad.

Al ser un barrio rural perteneciente a Zaragoza en la génesis del proceso de expansión urbanística en el área metropolitana, tal fenómeno no se lleva a cabo en Villamayor y ello tiene como parte positiva un planeamiento urbanístico ordenado en casco urbano sin intereses especuladores de la mano de nuevas promociones inmobiliarias y cierta estabilidad demográfica. En el lado negativo un cierto envejecimiento de la población por falta de llegada de población joven y sensación de oportunidad perdida para haber crecido en población ante la buena dotación de servicios y equipamientos.

Actualmente la actividad económica endógena es estática y no muy productiva, el sector agrario es testimonial con un ligerísimo repunte por efecto de la crisis y en buena parte impulsado por el propio ayuntamiento y el alquiler de sus tierras de secano en el monte. Industria no hay, y el sector servicios se ciñe a pequeño comercio de proximidad y primera necesidad. Hay una tienda de multiservicio, y próximamente se va a instalar un supermercado de la cadena DIA.



Se destaca que desde el ayuntamiento se quiere fomentar el autoempleo y el teletrabajo y que existen algunas iniciativas locales que están funcionando bien de la mano de las nuevas tecnologías (empresa de servicios informáticos). Los centros de referencia para efectuar compras de supermercado son Mercadona y Eroski, ambos en Santa Isabel.

Con respecto a infraestructuras y servicios, se perciben ligeras disfunciones en el abastecimiento de agua por los problemas de contaminación de las aguas del Gállego (lindano) y la obsolescencia de la red de distribución, en cuanto al saneamiento no hay depuración de aguas en las viviendas en diseminado lo que podría estar afectando las aguas subterráneas. Existe déficit de acceso a internet al carecerse del servicio de banda ancha tanto en red fija como en móvil. La principal reclamación en cuanto a infraestructuras es la mejora de la travesía, en concreto el tramo de acceso desde Santa Isabel. Por su parte el Ayuntamiento ha acometido la mejora de caminos rurales en conexión a La Puebla de Alfindén y a Malpica y dar así acceso a los polígonos industriales del eje de la N-II, también ha creado una vía perimetral para maquinaria agrícola y así evitar su paso por la travesía.

Una mejora sustancial en accesibilidad a Villamayor es el acceso directo desde la ronda norte que se construyó en 2009 y que ha evitado un gran rodeo para acceder al casco urbano desde la A-2 facilitando así mismo la incorporación a la misma desde el casco urbano.

Los equipamientos deportivos, culturales, sanitarios y educativos están a la altura de un barrio de Zaragoza ya que muchos de ellos datan de su pertenencia a aquel municipio. Hay colegio de nueva construcción con más de 200 alumnos matriculados en la zona de desarrollo urbanístico al norte del casco urbano, centro de salud con 4 médicos de familia y 1 pediatra que es además referencia para Perdiguera, Leciñena, Farlete y Monegrillo en prestación del servicio de pediatría. El equipamiento cultural lo componen una casa de cultura, dos centros cívicos (con ludoteca, espacio-bebé, biblioteca, hogar del jubilado y escuela de música), y el deportivo está formado por piscinas al aire libre, pabellón cubierto y campo de fútbol. Hay un especial cuidado a las zonas verdes, está el parque de las Generaciones en el entorno del centro de salud y el Parque Grande en la zona de la ermita con una superficie aproximada de cuatro hectáreas y con especies adaptadas para ahorrar agua en su mantenimiento.

El Ayuntamiento de Villamayor está haciendo y ha hecho ímprobos esfuerzos en mantener y mejorar la dotación existente, consiguiéndolo hasta el momento pese al alto coste que supone. Es de destacar la excelente dotación de servicios sociales con tres trabajadoras sociales, una educadora social y tres auxiliares de hogar. Han desarrollado el proyecto de cocina solidaria Entreplatos. Hay una residencia de ancianos de la Fundación Virgen del Pueyo junto a un colegio de la misma titularidad para personas discapacitadas y el conjunto de viviendas de Aldeas Infantiles S.O.S.

El transporte público es reminiscencia en cuanto a uso y número de servicios de su pasado como barrio rural de Zaragoza pero asumido ahora con coste a las arcas municipales. Hay por lo tanto necesidad y uso continuado del autobús como modo de transporte para desplazarse a Zaragoza pero no para el acceso al puesto de trabajo. Actualmente se están ofertando 34 servicios diarios de lunes a viernes mas el búho-bus, de los cuales están subvencionados la mitad, originando un coste entre los dos servicios de **12.000 € al mes**, cantidad considerada como excesiva por parte del edil. Cree que es necesario proponer otra gestión encaminada hacia servicios compartidos y recorte de kilómetros en las líneas. En modo alguno es partidario del recargo en el IBI ya que el transporte público ya está incluido en otras partidas.



Cara al futuro existe un proyecto municipal para donar el edificio del caserón de la Duquesa de Híjar como futura sede comarcal de la Delimitación Central de Zaragoza y así dotar de uso a un edificio emblemático y atraer al municipio cierto dinamismo de la mano de la actividad administrativa que pudiese generar.

El ayuntamiento favorece la gobernanza y los procesos de participación poniendo a disposición de sus ciudadanos herramientas como una app para sugerencias y denuncias y la activa participación en redes sociales.

La app denominada Línea Verde es una aplicación gratuita para móvil para comunicar incidencias en el equipamiento, consultas medioambientales, adjuntar fotos, etc, llegando inmediatamente al correo electrónico del ayuntamiento

Se quiere potenciar el espacio de huerta y el espacio de estepa y monte como atractivo turístico ante el gran mercado que es Zaragoza. Se hace un uso continuado por parte de cicloturistas durante los fines de semana pero hasta el momento no se obtiene rendimiento alguno de esta actividad que se ve como factible para obtener rédito a corto-medio plazo.



La Joyosa, reunidos en el despacho del señor alcalde don José García Santabárbara el día **11 de diciembre de 2014** desde las 13:00 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

El municipio de **La Joyosa** está situado en el corredor de la carretera de Logroño (A-68) entre Sobradriel, Torres de Berrellén y Pinseque, a 20 kilómetros del centro de Zaragoza.

Tal como hoy los conocemos, la población y el término municipal de La Joyosa, tienen su origen en las Fincas La Joyosa y Marlofa, enclaves agrícolas que dieron lugar a dos elementales núcleos de población integrado por el conjunto "noble" integrado por el palacio o casa del Señor y la iglesia, y las viviendas de los labradores que con formas de agrupación en hilera conforman las respectivas poblaciones.

El Instituto Nacional de Colonización, a partir de 19747, tras la realización de diversas actuaciones de acondicionamiento, enajenó las tierras a favor de los antiguos labradores (que pasaron a convertirse en "colonos"), en número de 120 sin que se aumentase dicho número con colonos procedentes de otros lugares.

En el momento actual, está formado por dos núcleos de población (Marlofa y La Joyosa) y ha sido uno de los exponentes de rápido crecimiento ante la búsqueda de suelo económico y de una supuesta mejora en la calidad de vida por parte de antiguos habitantes de Zaragoza. En el periodo 2001-2015 pasa de 430 habitantes a 1040, un crecimiento del 141,8% Transcurrido algo más de una década desde la génesis del proceso y mitigado éste casi en su totalidad por efecto de la crisis inmobiliaria, sus secuelas se dibujan en el caserío de ambos núcleos, en los caminos opuestos que han experimentado servicios y crecimiento demográfico y en la sensación de desarraigo de buena parte de sus nuevos habitantes que pretenden vivir con los mismos niveles de prestación de servicios y privacidad a como lo hacían en la capital en un entorno y unos modos de vida mal que les pese rurales.

En la fecha de la encuesta La Joyosa cuenta con **1.040 habitantes** empadronados distribuidos en cifras similares (sobre los 500) en los dos núcleos de población. Desde el Ayuntamiento se está consiguiendo un alta paulatina en el número de empadronados, basado en la concienciación para obtener mayores y mejores servicios. La edad media es de 38,2 años, con un 20% de población inferior a 15 años y tan sólo un 8,9% de empadronados con edad igual o superior a 70 años.

Las nuevas viviendas atienden al patrón de unifamiliares adosados de dos y tres plantas y en menor medida a unifamiliar aislado siempre con una porción de terreno ajardinado. Existe un número considerable de viviendas vacías procedentes de promociones inmobiliarias que no llegaron a venderse y que en algunos casos se ha optado por sacarlas a la venta por algo menos del 50% de su precio de partida, en otros permanecen cerradas a la espera alcanzar un precio óptimo de venta y en el peor de los casos han sido expoliadas.

En el PGOU se planteó un crecimiento inalcanzable de la zona urbanizada y que actualmente deja los terrenos próximos al casco urbano en un incierto futuro. El suelo urbanizable delimitado abarcaba por el este una orla que comunicaba con Sobradriel denominada Malaño y propiedad del grupo inmobiliario Fadesa y que se subdividió en tres planes parciales. Por el oeste recibió el nombre de Plan La Joyosa y abrazaba en forma de media luna a Marlofa y La Joyosa siendo propiedad del grupo inversor



catalán Hicsa Xaniaba. Ambas planteaban cesión para equipamientos y una densidad de viviendas variable por hectárea y que suponían 1.711 en Malaño 1, 556 en Malaño 2 y 555 en Malaño3, 315 en Joyosa y 483 en Sector 2. Actualmente el PGOU mantiene una reserva de suelo para unas 3600 viviendas. La quiebra de Fadesa y la crisis económica dieron al traste con el ambicioso proyecto de Malaño. El sector de Joyosa está aprobado definitivamente en 2010 pero el grupo inversor ha desistido por inviabilidad económica. De lo planificado únicamente se llevó a cabo el sector 1 con la construcción de la urbanización La Joya a la entrada de Marlofa (88 viviendas). Los desarrollos urbanísticos completados, se corresponden a las unidades de ejecución sobre suelo urbano no consolidado, en la orla más próxima a los cascos urbanos de Marlofa y La Joyosa construyéndose unas 225 viviendas

La actividad económica endógena es prácticamente inexistente, el mayor oferente de empleo es la estación de servicio o *truck-stop* a pie de la A-68 que fue abierta a principios de la década por BP, ocupa directamente a más de diez personas del municipio entre la estación de servicio y el restaurante anexo. En número de empleados le sigue la secadora-deshidratadora de alfalfa de Hermanos Márquez, ubicada entre la vía del ferrocarril y la autopista en dirección a Torres. El resto de la actividad se divide en pequeños comerciantes, agricultores (forrajes y fruta sin hueso) y ganaderos (granjas de engorde porcino y de Ternasco de Aragón).

La práctica totalidad del empleo de los habitantes de La Joyosa se realiza fuera del municipio, preferentemente en los polígonos industriales del eje de la A-68 o en Zaragoza. En el municipio se planificaron en el ambicioso PGOU vigente dos polígonos industriales junto a la autovía y ninguno de los dos ha pasado del papel a siquiera un proyecto.

El comercio local es bastante escaso, apenas un multiservicio en cada núcleo con productos básicos de subsistencia, dos pequeños negocios de hostelería y dos peluquerías. La ausencia de comercio redunda en la imagen mental de ciudad dormitorio de La Joyosa con sus habitantes.

La prestación de servicios es bastante ajustada pero considerada por el alcalde por encima de las posibilidades municipales si no hay mayor aporte económico en forma de ingresos en años venideros. Existe una notable oferta de equipamientos deportivos, asistenciales y educativos. El médico de cabecera pasa consulta a diario pero no hay servicio de pediatría, prestándose en el centro de salud de Casetas.

Hay un colegio público de infantil y primaria con 107 alumnos matriculados con servicio de comedor y una guardería pública con 23 alumnos. Esto dos centros son el ámbito (junto a las piscinas en verano) de reunión y cohesión social más importantes del municipio. La educación secundaria se imparte en el instituto de Utebo.

Los equipamientos deportivos quizá exceden en tamaño a la población atendida y a la demanda que de ellos se realiza, muy focalizada en el periodo estival ya que se construyeron pensando en un crecimiento demográfico mayor. Su ubicación estratégica entre ambos núcleos de población alberga un amplio espacio al aire libre con piscina de verano, pistas polideportivas, pistas de pádel y pabellón cubierto.

El servicio asistencial de base, con sede en el Ayuntamiento, se presta mediante convenio con la comarca de la Ribera Alta del Ebro y Diputación Provincial de Zaragoza. En el casco urbano de La Joyosa se localiza la residencia privada de ancianos Nuestra Señora del Puig, con 34 plazas concertadas con el IASS.



En el momento actual, los cascos urbanos de Pinseque, La Joyosa y Torres de Berrellén y Utebo tienen déficit de depuración que va a subsanarse con la construcción por parte del I.A.A. de una depuradora en este último municipio. En La Joyosa además existe el problema de falta de cota en la urbanización La Joya (frente a la estación de servicio) que requiere de bombeo para evacuar las aguas residuales hasta el colector general.

Se ha inaugurado en diciembre de 2014 un centro social polivalente en la antigua casa de juventud, con el fin de crear un tejido social que aglutine a los antiguos habitantes muy involucrados en el día a día con los nuevos habitantes, algo hasta la fecha inexistente o muy superficial en el municipio. Este equipamiento vendrá a suplir las carencias en equipamientos y servicios culturales aunque desde la corporación no se sabe bien que contenidos y actividades darle al nuevo equipamiento con el presupuesto disponible, en principio abre dos días a la semana de manera provisional.

La existencia de algunas urbanizaciones que no finalizaron bien o de acuerdo al PGOU su proceso de urbanización y cesión de viales así como algunas calidades en infraestructuras básicas como el saneamiento están también perjudicando en la actualidad los presupuestos municipales en detrimento de otras prestaciones como podría ser el transporte público.

Existe una cultura de uso masificado y continuado del vehículo particular, se utiliza para acudir a los puestos de trabajo y para realizar compras y percepción de aquellos servicios que no pueden recibirse en La Joyosa. El centro comercial Alcampo de Utebo es la referencia como espacio de ocio y compras de gran tamaño antes de acceder a Zaragoza. Otro centro creciente en uso es Alagón (capital comarcal) para algunos servicios comerciales o de ocio y en menor medida Casetas. El uso de transporte público viene condicionado según el edil por la escasa oferta y elevado coste que tiene el servicio actual. La Joyosa cuenta con tres servicios diarios a Zaragoza y otros cinco que van hasta Casetas donde hay autobús cada media hora a la capital. Este transbordo junto a la escasa oferta penaliza en tiempo de manera decisiva frente al vehículo particular, pese a todo Casetas es el lugar de partida para aquellos que se desplazan en transporte público hacia Zaragoza. El coste mensual de este servicio para las arcas municipales es de unos **1.000 €** (12.000€ anuales) que supone al año el 1,55% de presupuesto.

Se reclama desde el Ayuntamiento la posibilidad de prolongar el autobús de Villarrapa (dependiente del Ayuntamiento de Zaragoza) hasta La Joyosa para obtener algún servicio diario más (actualmente algunos habitantes se desplazan hasta allí en coche). El alcalde habla de la necesidad de aunar dentro del Consorcio a los autobuses urbanos de Zaragoza para que puedan dar servicio a las localidades de fuera de Zaragoza asumiendo ese coste los municipios implicados.

Ante el hipotético caso de una prolongación del servicio de cercanías ferroviarias hasta Alagón, el Alcalde muestra su escepticismo y alude a la necesidad de recuperar la estación desmantelada de La Joyosa-Torres, aunque no duda que sería la solución ideal a los problemas de movilidad para esta zona. Actualmente no es conocedor de nadie de La Joyosa que haga uso de este servicio desde Casetas.

En materia de movilidad se está realizando el paso subterráneo peatonal en Marlofa para pasar hacia la zona de la estación de servicio y la urbanización La Joya y se han repasado y pavimentado buena parte de los caminos rurales que unen con los núcleos de población más cercanos. Se comenta la necesidad de dar prioridad a la conexión interna al corredor Casetas – Sobradriel – Torres – La Joyosa y Alagón por un viario



interior que evitase la autovía y agilizase los desplazamientos internos en vehículo particular o para un hipotético autobús interno.

Como elemento del patrimonio medioambiental a destacar por parte de la corporación municipal, se menciona el humedal de la fuente El Juncal, junto a la urbanización La Joya.



Alfajarín, reunidos en el despacho del señor alcalde don Francisco Verge Salvador el día **12 de diciembre de 2014** desde las 8:30 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

Alfajarín está situado a 22 kilómetros de Zaragoza en el corredor de la carretera N-II, a continuación de los polígonos industriales de Malpica y La Puebla de Alfindén. Está integrado por tres núcleos de población, el casco urbano de Alfajarín, la urbanización El Condado que data de los años setenta y el conjunto de casas y terrenos de Los Huertos que se hallan en suelo no urbanizable.

La dinámica demográfica de Alfajarín como la de la mayoría de municipios del entorno de Zaragoza, ha sido positiva desde principios del siglo XXI, si bien este crecimiento ha sido algo más ordenado y sostenido que en otros municipios tanto desde el punto de vista de número de habitantes como de expansión de su casco urbano.

Hay **2.250** habitantes empadronados en el momento de la encuesta, de los que 1900 viven en Alfajarín, 200 en El Condado y 150 en Los Huertos. La población real o estacional en el municipio puede llegar a los tres mil habitantes, sobre todo en verano, cuando las urbanizaciones llenan sus viviendas. En el casco urbano puede haber unas doscientas personas que viviendo en él no se encuentren empadronadas según estimación del alcalde. El crecimiento demográfico en el periodo 2001-2015 ha sido del 45,34%, con el 16,4% de su población con edad menor a 15 años y un 12,7% de sus empadronados con edad igual o superior a 70 años. La edad media es de 41,6 años, dos por debajo de la media regional.

La figura de planeamiento vigente data de 1988. En el ya se recoge la zona de expansión que obedece al Plan Parcial de Las Eras que delimitaba una zona de desarrollo urbanístico al sur del casco urbano. No se ha crecido fuera de esta delimitación durante el periodo 2001-2015, dibujándose un modelo compacto de casco urbano muy útil para la prestación de servicios y reducción de costes. Las zonas clasificadas en este documento de crecimiento urbanizable no delimitado están en una amplia franja al oeste del casco urbano en dirección a La Puebla entre autopista y carretera, en el espacio del antiguo casino Montesblancos y en la margen opuesta a la urbanización El Condado. No hay gran espacio para expansión urbanística al estar buena parte del territorio municipal catalogado como no urbanizable de especial protección (LIC, ZEPA o huerta).

El casco urbano presenta una morfología alargada en disposición de planos paralelos de viarios en torno a la travesía, vial de comunicación principal. Delimitan el espacio urbanizado la autopista por el norte y el escarpe del castillo y la zona de huerta por el sur, zona de expansión urbanística mediante el Plan Parcial de Las Eras. El estado general de las calles requiere de actuaciones tendentes a consolidar y homogeneizar los estados de pavimentación, supresión de tendidos eléctricos o eliminación de barreras arquitectónicas

La urbanización El Condado, está alejada del casco urbano en unos tres kilómetros, funcionalmente está más próxima al casco de Nuez de Ebro pero administrativamente pertenece a Alfajarín. Data de principios de los años 70 como una urbanización de segunda residencia para clases pudientes de la sociedad zaragozana, asociada a usos y actividades de ocio como el Casino o los polígonos de tiro. Hay muy poca relación con el casco urbano tanto comercial como social.



El abastecimiento de agua a Alfajarín y polígonos industriales está correctamente dotado en cuanto a cantidad, capacidad de regulación y calidad, pero penalizado por los materiales obsoletos de su red de distribución, se van sustituyendo por fases con cargo a subvenciones. El saneamiento cuenta con depuración mancomunada con los municipios de Nuez y Villafranca.

La zona de Los Huertos obedece al modelo de urbanización ilegal de ocio y recreo, que proliferó en fincas agrícolas como casetas auxiliares para herramientas y aperos y que acabó convirtiéndose en vivienda secundaria. No hay ningún tipo de servicio ni infraestructura, estando en ZEPA y en suelo no urbanizable de especial protección.

Desempleo y actividad económica son los principales problemas del municipio, en los últimos años se han cerrado empresas en los polígonos y también comercio en el pueblo, a lo que se añade falta de iniciativa privada por parte de la población desempleada.

Los equipamientos, servicios prestados y estado de las instalaciones existentes cubren la práctica totalidad de necesidades elementales de sus habitantes si bien hay alguna disfunción o carencia a subsanar a corto plazo. A destacar positivamente el equipamiento sanitario, que cuenta con urgencias las 24 horas al ser centro de referencia para el resto de municipios del corredor, además de los servicios de medicina general y de pediatría.

La educación primaria se imparte en un antiguo colegio (C.E.I.P. Brianda de Luna) cuyas dependencias están bastante obsoletas y se reclama un nuevo centro desde el Ayuntamiento y la AMPA que permita una mayor diversidad de actividades y servicios a los escolares. Hay un centro municipal de educación infantil hasta tres años con gran aceptación por parte de los habitantes de Alfajarín, está ubicado en la zona de expansión de Las Eras, junto al complejo polideportivo.

Las instalaciones deportivas son suficientes en cuanto número, deportes practicables y funcionalidad si bien se reclama la construcción de un campo de fútbol de hierba artificial para uso intensivo de las categorías base y reducción de costes de mantenimiento.

Los equipamientos culturales son excesivamente básicos y requerirían para determinadas actividades y usos de un nuevo espacio, hay un pabellón multiusos para actividades colectivas de tipo lúdico, una biblioteca y sala de exposiciones en el Ayuntamiento.

Los servicios asistenciales de Alfajarín están localizados en el edificio Ben-Alfaje en Plaza de España, hay un centro de convivencia de la tercera edad y la oficina del servicio social de base. Hay una residencia de ancianos de iniciativa y gestión privada denominada Virgen del Puig con capacidad de 65 camas.

El estado de los caminos rurales y pistas no favorece la movilidad de la población y es objetivo de la corporación municipal su adecuación y en la medida de lo posible su asfaltado siendo además una acción a priorizar el camino que comunica Alfajarín con La Alfranca como mejora en la accesibilidad a este punto de interés turístico y ambiental.

El comercio atiende los servicios básicos de alimentación sin haber ningún tipo de comercio especializado ni una gran variedad en la oferta de productos. Los multiservicio-mini supermercados son de las cadenas Eroski y Simply y próximamente



se abrirá un DIA. Para el resto de compras la población se desplaza a Zaragoza y en menor medida a La Puebla de Alfindén y al Mercadona de Santa Isabel.

Con respecto al servicio de transporte público se percibe la mejoría en el mismo desde la entrada en funcionamiento del CTAZ. En la actualidad hay 14 servicios diarios, 10 del consorcio y 4 de Ágreda Automóvil procedentes de Lérida. El Ayuntamiento aporta 12.000 € al año (0,62 % del presupuesto anual), cantidad entendida como adecuada dada la mejora en la calidad del servicio ofertado a la población. La mejora en el servicio coincide con incremento en el número de viajeros y reducción de desplazamiento en vehículo particular bien en desplazamiento directo a Zaragoza o bien como lanzadera hasta La Puebla de Alfindén o Santa Isabel. El servicio se comparte con La Puebla de Alfindén, Nuez, Villafranca y Osera con diferentes frecuencias y servicios para cada municipio. Los usuarios de Alfajarín están presentando quejas en el Ayuntamiento por ser continuos los retrasos en los horarios, en especial en la franja de servicios matutinos.

No hay predisposición a ceder el 0,2 % de IBI para financiar este servicio. Se reclama al CTAZ mayor rigor en los horarios ya que a menudo se incurre en impuntualidad de algún tramo (especialmente los de la mañana. No existe servicio en los polígonos industriales del corredor, lo que impide a la población acudir al trabajo en transporte público, aunque esta carencia no se ve como una pega o lacra. Tampoco hay servicio a la urbanización El Condado, haciendo uso del de Nuez de Ebro. Se reclama más espacio para carritos de bebés a bordo del autobús ya que sólo puede subir uno y no se puede llevar el carrito plegado, esta petición se comparte con La Puebla de Alfindén.

El grueso de la actividad económica local se centra en los polígonos industriales de El Saco y de El Borao, emplazados al este del casco urbano en la N-II, tras la salida de la autopista de peaje, punto estratégico de carácter logístico sobre el que pivota el núcleo económico local. Son polígonos especializados en servicio al mundo del camión y de servicios al profesional de la carretera, aquí se encuentra el complejo hostelero Rausán que es el principal oferente de empleo de Alfajarín. Por tamaño de negocio y número de empleados destacan Saica Pack (cartonajes) y Transportes Jiménez,. El resto de empresas son de tamaño PYME y pese a los avatares de la crisis están logrando sobrevivir.

El sector agrícola de Alfajarín fue en su momento la principal actividad económica y social y es ahora una actividad concentrada en unos pocos propietarios y muy mecanizada. El Ayuntamiento plantea como reivindicación histórica, una concentración parcelaria que incentive esta actividad y haga más competitivas las fincas, mejor los caminos y modernice el sistema de regadío en la huerta.

Desde la perspectiva municipal se pretende impulsar a corto plazo el potencial natural existente en Alfajarín, su cercanía al río Ebro y sus sotos, al espacio La Alfranca (cuyo camino se quiere mejorar y señalizar) y sobre todo el paisaje estepario al que se espera de forma jurídica con la tramitación del P.O.R.N. de los Monegros Occidentales. Se propone como futuro centro de interpretación las antiguas instalaciones del Casino Montesblancos. La parte norte del municipio está catalogada como LIC, bajo el nombre de Montes de Alfajarín, y la más próxima al río como ZEPA galachos de La Alfranca, Cartuja, El Burgo y Pastriz.

Como inmuebles que constituyen un patrimonio a poner en valor está el castillo de Alfajarín "La Portaza", la iglesia de San Miguel Arcángel y la Casa de la Baronía



El futuro desde el municipio se mira con optimismo ya que no existe deuda en las arcas del Ayuntamiento, la oferta de servicios es buena, se valora muy positivamente su renta de situación, hay suelo industrial disponible y la comunicación viaria es excelente.



Pastriz, reunidos en el despacho del señor alcalde don José Miguel Ezquerro y su secretaria el día **12 de diciembre de 2014** desde las 11:00 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

Pastriz está situado a 15 kilómetros de Zaragoza en un “fondo de saco” entre la carretera que comunica con Movera - Santa Isabel y el río Ebro. Esta particular situación geográfica condiciona la prestación de transporte público y por ello este municipio tiene una casuística particular en relación al resto de municipios que componen el CTAZ.

El municipio está compuesto por un único núcleo de población y viviendas en diseminado que dibujan un numeroso conjunto de urbanizaciones sobre suelo no urbanizable. El I.N.E. refleja un segundo núcleo de población (sin población empadronada) propiedad del Gobierno de Aragón que es la Finca de La Alfranca, con un rico patrimonio histórico-artístico, y utilizada como centro de recuperación de animales y centro de educación ambiental del Departamento de Agricultura y Medio Ambiente.

Empadronados hay **1.352 habitantes** de los cuales 1.268 lo están en el casco urbano y 84 en diseminado. Esta cifra oficial difiere con la cifra estimada por el Ayuntamiento de población estacional o máxima que estaría sobre los 2.500 habitantes. La población estacional se da sobre todo en verano y en las urbanizaciones ilegales en dirección al río Ebro, lo que genera disfunciones y conflictos en el uso y ocupación de caminos rurales, vertidos, uso de pozos de agua para riego o consumo humano, talas y podas etc,etc.. En casco urbano hay también población (se va reduciendo aunque muy lentamente, actualmente unos 100) que viviendo en Pastriz sigue empadronada en Zaragoza para conservar determinados servicios como la tarjeta ciudadana, colegios, centros médicos o tarjeta BIZI.

En Pastriz el crecimiento demográfico comienza a principios de los noventa y en líneas generales ha sido más dilatado en el tiempo y progresivo que en otros municipios del entorno más próximo a Zaragoza. Así en 1991 había 750 habitantes empadronados y se pasa a 1.083 diez años después (44% de crecimiento). En el siglo XXI incrementó en más de 300 habitantes durante el periodo 2001-2015 (24,8% de crecimiento) la cifra del padrón, generando entre ambos periodos una nueva realidad social en el pueblo con alguna disfunción generada ante divergencias entre modos de vida tradicionales o urbanos.

Al ser el asentamiento de nuevos habitantes prolongado en el tiempo las posibles fricciones o desavenencias llegan ya superadas o muy mitigadas al momento actual. Este crecimiento más prolongado y menos intenso tiene también como consecuencia una edad media ligeramente superior al del resto de municipios del ámbito metropolitano de Zaragoza.

En el momento actual, la edad media de la población de Pastriz es de 42,2 años, sensiblemente superior a la de los municipios más próximos a Zaragoza, con el 16% de empadronados con edad inferior a 15 años y un 9,9% de personas con edad igual o superior a los 70 años.

El PGOU de 2002 (adaptación de las anteriores normas subsidiarias) mantiene una reserva de suelo urbanizable delimitado denominados S1 y S2 y una tercera parcela de mayor tamaño fuera de casco urbano en dirección a La Puebla catalogada como



urbanizable no delimitado. El caso de Pastriz supone en cuanto a casco urbano un modelo de desarrollo urbanístico controlado y sostenible combinando nuevos viarios y servicios con viviendas en altura y adosados unifamiliares. La zona S2 pasa en 2008 de un sistema de cooperación bajo tutela de una empresa municipal urbanística que liquida su actividad a un sistema de actuación indirecta de compensación, manteniendo 157 viviendas a construir en esa delimitación.

Las viviendas de diseminado y que actualmente carecen de cualquier servicio, están sobre suelo calificado como No urbanizable genérico y se pretende ir incorporándolas al suelo urbano conforme vayan urbanizándose siempre y cuando sea por iniciativa privada y aquellas que no estén sobre espacio catalogado por alguna legislación medio ambiental (LIC, ZEPA o Espacio Natural Protegido). En el PGOU se recogen las urbanizaciones de Las Mejanas (34 viviendas con parcela), Espardinas-La Altura (111 parcelas con vivienda) y El Pedregal (27 parcelas con vivienda) como las más factibles de urbanizar, quedando las de Anadetas (11) y Fornaz (18) a estudiar su viabilidad por encontrarse en ZEPA.

Los servicios y equipamientos tienen en la mayoría de los casos un sobredimensionamiento con respecto al volumen de población, ya que están planteados para prestar a un número mayor de habitantes consecuente con lo planificado en el PGOU que estimaba un crecimiento sensiblemente superior al real. En la parte positiva, la población actual goza de un excelente centro de salud, una zona deportiva con equipamientos, accesos y servicios de última generación, una sede de ayuntamiento nueva, una guardería y un colegio públicos recientemente construidos y un centro polivalente de tres plantas para actividades culturales que se complementa con un espacio joven ubicado en las antiguas escuelas.

El abastecimiento de agua cuenta con una red totalmente renovada que proporciona y distribuye agua de calidad. El saneamiento de agua vierte a la depuradora de La Cartuja en Zaragoza.

En la parte negativa de equipamientos, servicios e infraestructuras su mantenimiento es difícilmente asumible a medio plazo con los ingresos actuales del Ayuntamiento lo que genera ciertas dudas con respecto a su continuidad si no es a cambio de endeudamiento.

Los servicios no atendidos en Pastriz afectan a determinadas prestaciones de sanidad y nivel secundario de educación. Pediatría y extracciones de sangre se prestan en el centro de salud de Santa Isabel. Estos dos servicios junto a la falta de frecuencias del autobús obligan a desplazarse en vehículo particular a grupos sociales que no tienen fácil acceso a este medio de locomoción (niños y ancianos). En educación secundaria, los alumnos de Pastriz se desplazan al I.E.S. Itaca de Santa Isabel.

El comercio local abastece de productos alimenticios de primera necesidad. No está muy desarrollado ante la cercanía a Zaragoza y la tradición de desplazarse hasta allí para abastecerse de cualquier tipo de productos, siendo los supermercados de referencia el Eroski y el Mercadona de Santa Isabel. Para el resto de compras especializadas el desplazamiento es a Zaragoza.

La bolsa de empleo local es muy reducida, siendo los servicios el principal oferente. Hay un pequeño polígono industrial en la carretera que conduce a Movera denominado Las Viñazas con escasa y decreciente actividad, apenas media docena de talleres y pequeñas empresas. El infradimensionamiento de la vía de comunicación que le da acceso es un factor condicionante para vehículos pesados y



determinante para el tránsito de mercancía. Sería conveniente una salida hacia el norte que le comunicara con el polígono Malpica-Alfindén y la N-II y así aprovechar su excelente renta de situación. La idea de la corporación municipal sería poder atraer al polígono a un tipo de empresas relacionadas con la artesanía y la gestión de productos alimenticios ecológicos de calidad.

Por todo ello más del 90% de la población activa que trabaja de Pastriz, lo hace fuera de su municipio, preferentemente en Zaragoza o La Puebla de Alfindén y se desplazan mayoritariamente en vehículo particular.

Dos son los déficits o carencia fundamentales de Pastriz; las comunicaciones viarias y el transporte público. La carretera a la que antes se aludía en el polígono, que comunica Pastriz con Zaragoza es propiedad de Diputación Provincial y su nomenclatura es CV-314. Actualmente es la vía provincial con mayor intensidad media diaria de vehículos (más de 5000) y tiene el inconveniente de poseer una calzada de cinco metros de ancho en sus siete kilómetros de longitud lo que limita la movilidad y tránsito de vehículos por la misma y supone un riesgo para peatones, ciclistas y circulación de vehículos de anchura superior a los dos metros como autobuses o maquinaria agrícola. Paralelamente el polígono industrial emplazado a un kilómetro de la entrada del pueblo, en la margen derecha de la carretera, ve limitado su desarrollo ante la difícil maniobrabilidad de los camiones en esta vía de comunicación.

A las limitaciones establecidas por el eje carretero se une un servicio insuficiente de transporte público pese a la demanda de la población por contar con mayor número de servicios diarios. Actualmente hay seis por jornada laboral directos a Zaragoza, cifra que incrementa en dos a lo ofertado hasta la fecha y que ha supuesto un incremento del 35% de viajeros desde su puesta en funcionamiento. No obstante es totalmente insuficiente para las demandas de la población en materia de movilidad, especialmente para aquellos que trabajan en Zaragoza hasta las 15:00 y apenas tienen 30 minutos para llegar al autobús o, por el contrario, esperar en la capital hasta las 20:00.

Desde la corporación municipal se insiste en que si no hay un buen servicio de transporte público no hay posibilidad de crecimiento social ni económico. El gasto en este servicio se ve como una inversión y anualmente se consignan 25.000 € para sufragarlo estando de acuerdo en que se activase de manera coordinada el recargo del 0,2 % del IBI para sufragar los costes del transporte público en los municipios del área metropolitana de Zaragoza.

Como medidas tendentes a mejorar el servicio se plantea la necesidad perentoria de prolongar el servicio desde Movera hasta Pastriz, si no en todos los viajes si en al menos el doble de servicios de los actuales. Para ello se exige que el Consorcio sea una entidad con capacidad decisoria supramunicipal y que pueda entrar a operar en Zaragoza para que se pueda vencer la negativa del consistorio zaragozano y del barrio rural de Movera a esta prolongación. Se aduce desde estos últimos que la prolongación del servicio conllevaría una sobresaturación del mismo que iría en perjuicio de la movilidad de los habitantes de este barrio rural. Años atrás se optó por un servicio lanzadera hasta Movera pero los viajeros anuales se redujeron a la mitad y se incrementó el coste para las arcas municipales desechándose su continuidad.

La movilidad de la población de Pastriz incrementaría sustancialmente con la mejora de la pista que comunica con La Puebla de Alfindén ya que abriría una nueva vía de acceso al municipio desde la N-II. Esta vía se antoja fundamental para el desarrollo de Pastriz.



Desde el Ayuntamiento se pretende dar valor al entorno de Pastriz y que se valore a la hora residir allí como una etiqueta de calidad ambiental y diferenciar así el producto inmobiliario de Pastriz con el resto de la oferta del entorno de Zaragoza. Es necesario fomentar la participación ciudadana ya que hoy no es masiva ni coordinada ni se interesa mucho por participar en las decisiones ordinarias ni extraordinarias de la vida municipal.

Cara al futuro la perspectiva de desarrollo y crecimiento está directamente relacionada con la mejora de lo anteriormente descrito. Desde la corporación municipal se ensalza el nivel de de vida existente, la prestación de servicios de calidad, la cercanía a un entorno natural que permite el desarrollo de actividades de ocio y educación y la proximidad a Zaragoza.

Como elementos patrimoniales a destacar en el casco urbano la ermita de Santa Ana y la iglesia parroquial de San Pedro y el Palacio de Barón de Guía Real. En La Alfranca el Palacio (que fue residencia del general Palafox) y el convento de San Vicente de Paul.



La Puebla de Alfindén, reunidos en el despacho de la señora alcaldesa doña NÚRIA Sánchez Lloris el día **12 de diciembre de 2014** desde las 13:00 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

La Puebla de Alfindén es uno de los municipios que mayor transformación social y urbanística ha experimentado desde principios del siglo XXI. En los últimos catorce años ha multiplicado casi por tres sus habitantes sin que ello haya supuesto una ocupación masiva de terreno (pese a lo planificado en su figura de planeamiento) ni una merma en la calidad de vida ni en la prestación de servicios, al contrario estos se han incrementado y han posicionado al municipio en unos elevados estándares de calidad de vida.

Constituido en un único núcleo de población y con un término municipal relativamente pequeño, la expansión del inicial polígono industrial de Malpica en Zaragoza hacia el Este, conllevó la creación de tres polígonos industriales en el municipio de La Puebla y la creación de numerosos puestos de trabajo y oferta de suelo residencial a menor coste que en la capital, lo que a la postre fue fundamental para atraer nuevos vecinos en este periodo de tiempo, población que en buena parte ya estaba trabajando en estos polígonos industriales pero que residía en Zaragoza.

En el momento de la encuesta están empadronados **5.980 habitantes**, si bien se estima desde el Ayuntamiento que la población real ronda los 7.000 habitantes y se están haciendo esfuerzos para conseguir que esa población se empadrene en La Puebla. La integración de los nuevos habitantes con la población local ha sido progresiva y no exenta de pequeños conflictos de identidad que a día de hoy se están reconduciendo a favor de la convivencia y la armonía entre la mayoría de los habitantes aunque todavía se deba fortalecer la identificación con el pueblo y lo que significa vivir en él. El crecimiento en el periodo 2001-2015 ha sido del 160,5%.

La Puebla es una población muy joven, con una edad media de 34 años y más de 1300 niños por debajo de 15 años que constituyen casi una cuarta parte de la población total empadronada (23%). Un colectivo demográfico con unas necesidades específicas en cuanto a transporte público, servicios sanitarios, deportivos, educativos, de ocio y de comercio. Los mayores de 70 años suponen apenas el 5,3% del total de empadronados.

La crisis económica ha afectado de manera más gravosa al grupo de edad comprendido entre los 35 y 45 años con perfil laboral de peón no especializado. A fecha de la encuesta hay 420 desempleados en el municipio, si bien en el presente año han conseguido encontrar trabajo 120 personas que estaban en esta situación que a juicio de la alcaldesa es una excelente noticia e indicador de que se está produciendo una leve recuperación.

El sector industrial es el motor económico del municipio. Hay tres polígonos industriales, el de La Puebla de Alfindén, el de La Ermita y el de BTV, los dos primeros municipales y el tercero privado. Engloban a unas 400 empresas generalmente de tamaño PYME con acceso a transporte público el de La Puebla y La Ermita y muy cerca el de BTV. Los trabajadores de los polígonos que no son de La Puebla acuden mayoritariamente a sus puestos de trabajo en vehículo particular.

El conglomerado industrial se extiende a ambos lados de la N-II antes del casco urbano en dirección a Barcelona, estando en su margen izquierda el polígono Malpica-



La Puebla y en la derecha el de BTV. A la salida del casco urbano, en la margen izquierda está el polígono La Ermita de reciente construcción.

El tejido asociativo empresarial se concentra en la Asociación de Empresarios y Propietarios de Polígonos Industriales de La Puebla. Cuenta con página web propia y engloba a unos 130 pequeños y medianos empresarios que de manera aunada buscan el crecimiento y al mejora en los servicios a las empresas asociadas. Ofertan cursos de formación y bolsa de empleo.

Reseñable es la ascensión en los últimos años del sector servicios, el pequeño comercio local ha incrementado sus instalaciones de la mano de autónomos y emprendedores que están enriqueciendo la oferta comercial y evitando desplazamientos a otros núcleos de población a sus habitantes. Negocios como ferreterías, zapaterías, servicios informáticos o textil y artículos de bebés han tenido una buena acogida en el pueblo, además de una notable presencia de negocios de hostelería y restauración. A este servicio de proximidad se le une la presencia de los supermercados Eroski y un DIA.

El sector agrario en La Puebla está representado casi en su totalidad por la agricultura, actividad que está viviendo un ligero repunte en puesta en funcionamiento de nuevas explotaciones por parte de habitantes con dificultad para acceder de nuevo al mercado laboral y que en cierta medida está incentivando un sector envejecido tanto por la edad de sus propietarios como por las infraestructuras y modos de cultivo y explotación. Hay unas 650 hectáreas de gran valor productivo situadas en la terraza baja del Ebro y dominadas por la acequia de Urdán.

El Ayuntamiento organiza anualmente una feria orientada al comercio y a la Industria local con cursos, talleres de escaparatismo, intercambio con empresas extranjeras, con un alto grado de aceptación y participación por parte del círculo empresarial de La Puebla.

El desarrollo urbanístico que ha posibilitado el crecimiento demográfico se ha concentrado dentro del espacio urbanizado del casco urbano, rellenándose aquellas parcelas sin uso con viviendas en altura o pequeños adosados con lo que no ha existido un consumo excesivo de suelo.

El Planeamiento Urbanístico vigente está adaptando el exceso de suelo planificado a la realidad actual, su aprobación definitiva (2005) vive tres años de desarrollo inmobiliarios que se paralizan con el inicio de la crisis económica e imposibilitó el desarrollo allí reflejado. Se han desarrollado en este tiempo dos de las cuatro unidades de ejecución en suelo urbano no consolidado en la zona al sur de la travesía. Allí se han construido los dos colegios y viviendas de protección oficial y libres en altura (en especial UE3, quedando menos desarrolladas la UE4 y UE5). La zona UE1 está a la salida del casco urbano en la margen izquierda de la N-II donde se han construido unas 50 viviendas de adosados y dúplex.

El PGOU vigente contempla tres zonas de desarrollo urbano y expansión en suelo urbanizable delimitado en la franja sur de la carretera nacional II. Son la SR2 (a la entrada) y las SR1 y SR3 a la salida. En SR2 se pensaron en 2007 construir 400 viviendas de tipo adosados y dúplex sin desarrollo alguno en la actualidad. Los Planes Parciales de SR1 y SR3 aprobados en pleno en 2008 no han tenido desarrollo alguno e incluso se ha planteado desde el colegio de geólogos la viabilidad de estos terrenos ante la aparición de dolinas. Se planteaban un máximo de 885 viviendas en el primero y de 1.645 en el segundo.



El resto de suelo planificado como urbanizable no delimitado contempla dos grandes zonas que abrazan por el norte y el sur al resto de espacios urbanos. Esta delimitación es la que se está tramitando desafectar para devolver a su estado original de no urbanizable genérico.

Igualmente hay una reserva de suelo para uso industrial donde no se ha llevado a cabo ningún proceso de urbanización. Se trata de la zona denominada

La dotación de infraestructuras y equipamientos es notable en cuanto a número, calidad del servicio y funcionalidad. Las demandas en cuanto a mejora y ampliación son la existencia de centro de urgencias sanitarias con servicio las 24 horas (ahora el centro está en Alfajarín y no se hace uso de él) y la construcción de un instituto de enseñanza secundaria que atienda enseñanza de ESO y Bachilleratos ya que actualmente hay una sección de ESO del I.E.S. Itaca de Zaragoza. Recientemente se ha aprobado el estudio de detalle de la parcela destinada a este fin, que se emplazará en el sector residencial SR-2 del PGOU, a la entrada del casco urbano en dirección a Barcelona y frente a la gasolinera.

Hay dos colegios de enseñanza infantil y primaria de reciente construcción en la zona de expansión urbanística al sur del casco urbano tradicional. También una guardería infantil próxima al Ayuntamiento. Estas instalaciones junto a una ludoteca municipal atienden a la masa de población que más peso tiene en la demografía local, la infantil..

En 2006 se construyó el nuevo centro de salud donde la principal demanda es la mejora del servicio de pediatría que está habitualmente saturado, al igual que el servicio de matrona.

Los equipamientos culturales y deportivos se han ido adaptando con acierto al crecimiento demográfico dando una cobertura de calidad notable. En el ámbito cultural hay un espacio cultural con escuela de adultos, un salón de actos, biblioteca y un centro cívico. Los equipamientos deportivos se centran en el complejo al norte del casco urbano y en los dos colegios. Constan campo de fútbol, pista de atletismo, pabellón polideportivo, gimnasio y pistas de tenis.

Las infraestructuras de abastecimiento de agua son óptimas, se van renovando por fases los materiales de mayor antigüedad en la red de distribución y hay una excelente capacidad de regulación. El saneamiento de agua se realiza a través de un colector de uso compartido con Pastriz (dentro de la zona 7a del Plan de Depuración) en la depuradora de La Cartuja.

El servicio de transporte público es satisfactorio en cuanto al número de servicios (19 diarios) pero no así en cuanto a cumplimiento de horarios por parte de la empresa concesionaria en especial a primera hora de la mañana en sentido Zaragoza, generando un severo contratiempo a usuarios que utilizan este medio para acceder a sus puestos de trabajo. Se reclama también mayor capacidad para carritos de bebé ya que en horas punta hay saturación. La tercera petición de mejora es la existencia de algún servicio más en la banda horaria de tarde los sábados. El coste anual del servicio para las arcas municipales es de 45.000 € considerado como óptimo por parte del Ayuntamiento que a su vez es proclive a reservar el 0,2 % del IBI para financiar el transporte público siempre y cuando ello suponga una mejora del servicio. En La Puebla de Alfindén existe cultura de uso del transporte público y se incrementa el número de usuarios año tras año.

El Ayuntamiento ha coordinado acciones en materia de mejora de la movilidad en el casco urbano como las rotondas de acceso desde Zaragoza, la vía perimetral al sur y



la conexión a La Alfranca. Se reclama con insistencia la desafección de la antigua travesía de la N-II para que pase a ser gestionada directamente por el Ayuntamiento.

Destaca el Ayuntamiento la elevada participación social de la población en forma de asociaciones, clubes deportivos, colegios... colaboran activamente en la organización de eventos y se coordinan con el Ayuntamiento para planificar actividades en el municipio.

En materia de Medioambiente y patrimonio cultural a destacar no se hace especial hincapié por parte de la corporación, refiriéndose muy vagamente al Centro de Interpretación de La Alfranca y a los Ojos de Matamala.



Villanueva de Gállego, reunidos en el despacho del señor alcalde don Jesús Gayán el día **15 de diciembre de 2014** desde las 13:30 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

Villanueva de Gállego se encuentra en el corredor de la A-23 siendo el primer municipio entre Zaragoza y Huesca, a 14 kilómetros de la capital. Como la práctica totalidad de los municipios que integran el CTAZ ha crecido considerablemente en número de habitantes desde 2001 pero quizá menos de lo que por su privilegiado emplazamiento se pudiese esperar sobre todo comparado con el municipio inmediatamente más al norte (Zuera) quien ha crecido al doble de habitantes en el mismo periodo.

En el momento de la encuesta había 4.680 habitantes empadronados en los dos núcleos que forman el municipio, estando 4.630 en Villanueva y sólo 50 en El Comercio que es un pequeño núcleo ubicado en el camino a San Juan de Mozarrifar cuyo origen está en la actividad papelera de finales del siglo XIX. La población real estimada por el Ayuntamiento en Villanueva es de 5.000 habitantes, la diferencia casi 500 son habitantes aún no empadronados en el municipio que mantienen servicios en otros municipios, preferentemente en Zaragoza.

Además de su ubicación geográfica, tres han sido los hitos que han favorecido el desarrollo económico y social de Villanueva y su transformación de pueblo eminentemente agrícola a elemento funcional del área metropolitana de Zaragoza. El primero la conexión con Zaragoza a través de la autovía A-23 en 1991, el segundo la creación de los polígonos industriales de San Miguel y de San Isidro a finales de esa década y el tercer y más reciente la instalación de la primera universidad privada de Aragón, la Universidad San Jorge.

De este modo el crecimiento demográfico de Villanueva comienza en la década de los noventa de la centuria pasada de la mano de la mejora en su accesibilidad con Zaragoza. Entre 1991 y 2001 crece un 38% pasando de 2.483 a 3.426. En el mismo periodo, Zuera, donde la autovía llega en diciembre de 1998, crece sólo un 6%. En el periodo 2001-2015 el crecimiento se estabiliza en esos valores (36%) hasta alcanzar los 4.680 habitantes actuales. Es este periodo donde podría esperarse un crecimiento mayor en Villanueva y donde Zuera, desde que tiene autovía, crece por encima de esta pese a estar más alejado. Actualmente la edad media es de 39,7 años, cuatro por debajo de la media regional, con un 18,7% de población menor de 15 años y un 11,26% con edad igual o superior a 70 años.

El casco urbano de Villanueva está delimitado por la vía del tren al sur, atravesado por la antigua travesía de la N-330 como eje vertebrador y una zona de expansión al norte de esta infraestructura hasta la variante de la misma. El crecimiento urbano es desigual en cuanto a ocupación de los espacios programados en el PGOU, que pretendía el cierre urbano de este anillo, dibujando un espacio urbanizado en forma de gota de agua que ha quedado un tanto deslavazada y trufada de discontinuidades.

La comentada zona de expansión en la margen izquierda de la travesía en sentido Zuera, se ha ido urbanizando dejando un gran hueco central correspondiente al polígono industrial San Isidro (a dismantelar con el tiempo) en la antigua carretera de Castejón y a sus terrenos anexos al oeste. Igualmente queda sin urbanizar todo el corredor que une el casco urbano con la zona de la Universidad San Jorge pasando por el antiguo espacio deportivo. Las nuevas zonas urbanizadas corresponden a



viviendas con tres alturas, unifamiliares adosados dúplex que en algunos casos conforman urbanizaciones semicerradas. La dotación de espacios públicos se ha hecho en forma de jardines y zonas verdes de caro coste de mantenimiento.

El PGOU de 2005 previó un crecimiento de Villanueva hasta los 33.843 habitantes y 11.281 viviendas, con 12 sectores de actuación en suelo urbanizable delimitado tanto en uso industrial como residencial y 25 unidades de ejecución en lo calificado como suelo urbano no consolidado.

De los 12 sectores se redactaron tres planes parciales que se aprobaron definitivamente pero ninguno de ellos se ha llevado a cabo. El P.P. del sector 17 “Las Eras”, redactado en 2008 y ubicado entre la variante de la N-330 y el polígono San Isidro promovía 1763 viviendas de bajo + 3 alturas de la mano de la Sociedad de Desarrollo Urbanístico de Villanueva, Aragón Urbana y Promociones BBKU, una filial de Bruesa. El P.P. del sector 19 o de Los Huertos (en la margen derecha) planteaba en 2008 menor densidad de viviendas (349) en el entorno del final de la travesía y la vía del ferrocarril bajo la promoción de la Sociedad Residencial Villanueva. Por último y el más ambicioso, el correspondiente la creación de un nuevo núcleo de población en la Balsa de Fornillé frente a la urbanización El Zorongo. Promovía a través de Inurasa (filial de Bruesa) la construcción de 1.980 viviendas y un campo de golf, en una permuta con el Ayuntamiento por la construcción de la ciudad deportiva e inmuebles relacionados con la Universidad San Jorge.

Las unidades de ejecución apenas se han desarrollado, de ahí la no continuidad del espacio urbano en Villanueva, su finalidad era la de dar continuidad y homogeneidad a los viarios para dar salida a los suelos urbanizables delimitados de S-16, 17 Y 18. Se han realizado actuaciones en las UE 8 (polígono La Sarda), 13 (Calle Lorenzo Pardo) y 21 (Avda. Castejón de Valdejasa).

En 2015 hay una clara intención mezclada con imperiosa necesidad para en forma de modificaciones puntuales adaptar ese exceso de suelo a la realidad actual.

La actividad económica que mayor riqueza y puestos de trabajo genera en el municipio es la industria. En sus cuatro polígonos, especialmente en el de San Miguel, hay grandes empresas como Herald de Aragón, Sabeco, grupo Safa Galénica o Cárnicas Gállego y también un nutrido grupo de empresas de tamaño PYME que ocupan a una parte muy importante de la mano de obra local.

El polígono industrial de San Miguel está emplazado en el margen derecho de la A-23 en sentido Zaragoza, frente a la Universidad San Jorge. Urbanizado en tres fases cuenta con 112 parcelas de las que están ocupadas más del 70%. Es un foco de atracción de trabajadores tanto de Zaragoza ciudad como de todo el eje del Gállego. Pese a haber cerca una parada de transporte público el modo de transporte mayoritario es el vehículo particular.

La zona primigenia de actividad industrial ha ido perdiendo representatividad. Hoy se conoce con el nombre de Sector 1 o de La Sarda y está en la antigua N-330. Cuenta con estación de servicio, negocios de restauración y 33 parcelas ocupadas en apenas 12, se ha ampliado con la Unidad de Ejecución 8. El polígono de San Isidro ha quedado englobado en el casco urbano, en lo que antaño era la salida hacia Castejón de Valdejasa. Algunas empresas de este polígono han pasado al de San Miguel como en el caso de Cárnicas Gallego, cuenta con baja ocupación en sus 32 parcelas.

Por último el polígono aeronáutico que se diseña en 2006 con la intención de convertirse en un vivero de empresas relacionadas con el sector de la aviación y por



iniciativa de Suelo y Vivienda de Aragón. Cuenta con las instalaciones de la parte del proyecto correspondientes al aeródromo, tres hangares y una pista de 900 metros lineales en el k.m. 1,6 de la carretera a Castejón. Los accesos son precarios y no se ha finalizado su proceso de urbanización. Se preveía una inversión de 20 millones de € que la crisis dejó aparcada hasta el momento sin visos de retomarse. Hoy tiene un uso reducido a avionetas de recreo y cursos de pilotos tras quebrar las empresas que en su día allí se instalaron (CAG y Tecnam). La única empresa instalada es López & Obiol Aviación, dedicada a la construcción de autogiros.

Desde alcaldía mencionan, como actividad económica en avance y relacionada con la industria, la de reciclaje, los residuos de demolición y la chatarra.

El sector servicios ha vivido avances y retrocesos en los últimos años. En 2012 se ha instalado Mercadona que es referencia comercial para Villanueva y municipios del corredor como Zuera, Gurrea, Las Pedrosas e incluso Almudévar, y que ha generado numerosos puestos de trabajo. También se mantiene una residencia municipal para ancianos pero ha cerrado en el mismo periodo de tiempo un emblemático restaurante como es el complejo hostelero Sella.

La agricultura se mantiene como una actividad minoritaria que sobrevive en seco gracias a las subvenciones de la PAC y en regadío está monopolizada por el cultivo de la alfalfa para exportación que suele pasar en su totalidad por la única deshidratadora que hay en el municipio ubicada en el barrio El Comercio. Si se está produciendo una reactivación del interés por este sector por parte de la población joven con dificultad para acceder al mercado laboral. Es un sector muy mecanizado que apenas genera puestos de trabajo y muy concentrado en unos pocos agricultores que necesitan grandes fincas para hacer rentable la actividad.

El comercio local ha notado negativamente la implantación de Mercadona ya que ha fagocitado en los dos últimos años buena parte del tejido comercial, no obstante continúa habiendo oferta suficiente para los bienes de primera necesidad. Es un comercio más básico de lo que de su tamaño demográfico podría esperarse aunque los hábitos de compra por parte de sus habitantes están más relacionados con Zaragoza que con Villanueva.

El comercio se distribuye en torno al eje de la travesía de la antigua N-330 (Avenida Gómez Acebo) y es bastante escaso por no decir nulo en las nuevas zonas residenciales. La mayor oferta comercial la ostenta el sector hostelero, seguido de pequeños comercios de alimentación, peluquería y estética, agencias bancarias, taller mecánico y estación de servicio.

La dotación de infraestructuras y equipamientos es sobresaliente en el ámbito deportivo (titularidad municipal y gestión compartida con la Universidad) y cultural, suficiente en el asistencial y regular en el acceso en banda ancha a internet y en servicio sanitario y educativo donde se adolece de servicio de urgencias médicas (el centro de referencia es Zuera) y de un centro sanitario moderno, amplio y funcional. Se reclama insistentemente la construcción de un instituto de enseñanza secundaria para evitar el desplazamiento diario a Zuera, actualmente hay una sección en el ámbito del espacio deportivo. El colegio pintor Pradilla tiene casi 500 niños matriculados en sus nuevas instalaciones de la calle Pirineos. Por su parte la sección del instituto cuenta con casi 200 que están ubicados temporalmente en un edificio anexo al complejo polideportivo.

El abastecimiento de agua ha tenido recientemente problemas de contaminación por lindano al poseer su captación en el río Gállego. Durante los meses de septiembre y



octubre de 2014 hubo cortes intermitentes en tanto en cuanto no se garantizaba la salubridad del líquido. El saneamiento de aguas residuales cuenta en casco urbano y polígonos con depuración.

La Universidad San Jorge, gestionada por la Fundación San Valero, se instala en 2005 en los terrenos anexos a la autovía A-23 como el primer campus privado de Aragón, ofertando carreras y disciplinas universitarias no impartidas hasta el momento en Aragón. Para Villanueva de Gállego supone el contar con un centro de investigación de referencia y con un número elevado de estudiantes de fuera de Aragón viviendo en su casco urbano y haciendo uso de sus servicios y viviendas. El mercado de alquiler está al alza en Villanueva, sobre todo entre los estudiantes del sur de Francia que acuden a estudiar fisioterapia y otras disciplinas al campus.

Las instalaciones deportivas ubicadas frente a la Universidad San Jorge son de las que pueden denominarse estructurantes dentro del territorio metropolitano. Probablemente sea el equipamiento deportivo de mayor calidad del entorno de Zaragoza por instalaciones, equipamiento de las mismas y servicios ofertados. Es un equipamiento de iniciativa, gestión y propiedad municipal que se construyó en febrero de 2008. Cuenta con 2 piscinas climatizadas cubiertas, 3 piscinas exteriores, campo de voley-playa, 6 pistas de padel, 3 pistas de tenis, 2 campos de fútbol, 7 de césped artificial, pista polideportiva exterior, pabellón polideportivo, frontón cubierto, balneario urbano, sala de actividades, sala polivalente, sala ciclo-indoor, gimnasio y una gran zona de aparcamiento. Una instalación que claramente excede al tamaño actual de Villanueva y que está pensada también para dar servicio tanto a un mayor número de habitantes del que ahora vive en Villanueva como a la comunidad del campus universitario San Jorge. Anualmente la Universidad inscribe a todos sus alumnos en el complejo polideportivo abonando una cuota anual lo que permite mantener mínimamente el elevado nivel de servicios y prestaciones (unos 1700-1800 abonos universitarios).

La actividad cultural es numerosa, muy participada y vivida por la población villanovense. Las instalaciones no cuentan con ningún espacio emblemático pero si albergan una gran diversidad de actos, entidades y exposiciones de cierto nivel. Anualmente el Ayuntamiento organiza el premio internacional de pintura en honor a su villanovense más ilustre, Francisco Pradilla que en 2015 vivirá su XXVIII edición. Hay una pequeña casa de cultura, sala de exposiciones, cine y centro cívico y próximamente se pone en marcha una emisora de radio en un antiguo depósito de agua, El Tinajón.

El transporte público cuenta con servicio de autobús del consorcio con 17 servicios diarios a los que hay que sumar 14 servicios más procedentes de la línea regular de Alosa que une Huesca con Zaragoza. 12 servicios se comparten con Zuera y 5 con San Mateo de Gállego. El número de servicios es por tanto suficiente y a ello se le suma un uso creciente del servicio. La inversión anual es de 40.000 € considerada como adecuada y necesaria por la corporación municipal pero no son partidarios de destinar partida alguna del IBI para sufragar el mantenimiento de este servicio. Se detecta un déficit del servicio en la ausencia de paradas en los polígonos industriales, en especial en el de San Miguel, donde sólo hace una en la rotonda, circunstancia apenas tenida en cuenta por la corporación municipal al considerar cubierto este desplazamiento por los vehículos particulares. Tampoco hay conexión posible con el núcleo de El Comercio, ubicado en la carretera local que une con San Juan de Mozarrifar, los pocos habitantes allí empadronados no tienen acceso a este servicio público.



Cabe destacarse que desde el consistorio apenas se hace referencia a la existencia de la línea de ferrocarril y su estación ubicada en el casco histórico. Actualmente sólo hay parada facultativa en los trenes regionales que hacen el servicio en la línea de Zaragoza a Canfranc por Huesca. Si se menciona que existió un proyecto de acercar este servicio mediante un nuevo apeadero a la Universidad de San Jorge.

Zaragoza y Zuera y por este orden son los destinos de los habitantes de Villanueva para actividad laboral, educación, comercio-compras y ocio. Es una población con hábito de vida urbano y con predisposición a desplazarse diariamente en vehículo particular a Zaragoza.

Los caminos rurales deberían mejorarse para facilitar la movilidad de la población hacia la zona de monte o la conexión con San Juan de Mozarrifar como alternativa a la autovía y conexión del núcleo de El Comercio.

En el ámbito de la promoción e imagen exterior Villanueva de Gállego organiza una feria generalista en mayo y otra de artesanía en octubre y un concurso de pintura que suma ya veinticinco ediciones. Cuenta también con elementos patrimoniales inmuebles a destacar como la torre mudéjar y espacios naturales como los montes de Zuera o las riberas del río Gállego que albergan antiguas edificaciones de gran valor etnográfico, las populares torres zaragozanas con diferentes grados de conservación y estado como las torres del Hospitalico, la de Guallart o la de Lindar.

Cara al futuro el Ayuntamiento se marca como tarea el mantenimiento de los niveles de calidad de vida y la adaptación del PGOU a la realidad económica y social actual, favorecer los equipamientos y servicios relacionados con la población joven así como las mejoras oportunas en la gestión que minimicen los efectos de la deuda contraída y que está limitando las acciones a emprender.



Pinseque, reunidos en el despacho del señor alcalde don Juan Luis Melús el día **16 de diciembre de 2014** desde las 9:30 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

Pinseque está a 24 kilómetros de Zaragoza, ubicado en el corredor industrial y de servicios de la autovía A-68 y a tan sólo 10 kilómetros de la factoría de General Motors España. Como todos los municipios de este corredor se ha caracterizado por un elevado dinamismo en los últimos quince años que ha implicado considerables modificaciones en su morfología urbana, incremento notable de su población, elevado consumo de terreno residencial, déficit de servicios, en especial de transporte público y de saneamiento, y falta de integración de sus nuevos habitantes en los modos de vida y costumbres del municipio.

Desde 2001 la población empadronada pasa de 1.800 habitantes a **3.700** en el momento de realizarse esta encuesta y el número de núcleos de población pasa de uno a tres y prácticamente triplicándose la superficie urbanizada sumándose la expansión del casco urbano (2.600 habitantes) y la creación de los residenciales de Lago Azul (245 habitantes) y de Prados del Rey (769). La estimación municipal es que ante el déficit de servicios hay buena parte de la población que no está empadronada lo cual redunda en su contra, se evalúa en unos 5.000 los habitantes reales de Pinseque.

El municipio de Pinseque mantiene hasta 1991 una población en torno a los 1.100-1.300 habitantes de hábitos y costumbres marcadamente agrícolas. Desde esta fecha y hasta 2001 crece un 33% su padrón consecuencia de los incipientes desarrollos urbanísticos en casco urbano y las dos urbanizaciones. Desde 2001 a 2015 con el desarrollo íntegro de los nuevos espacios urbanizados, el crecimiento es del 103%. Actualmente es una población joven con una edad media de 37 años y el 20,5% de esa población con menos de 15 años y tan sólo el 8,3% con edad igual o superior a 70 años.

La dispersión espacial, tamaño, lejanía al casco urbano y pésimos accesos de las urbanizaciones de Lago Azul y Prados del Rey, cuyos orígenes están en la iniciativa privada y en la sociedad municipal de urbanismo, los hacen partir en inferioridad de condiciones de cara a la recepción y acceso a servicios e infraestructuras y condicionan sobremanera a la movilidad en transporte público, amén de otras circunstancias como insostenibilidad ambiental (consumo de agua, gasto energético), cohesión social o contaminación por vertidos.

El Planeamiento Urbanístico vigente es un PGOU aprobado en 2001, revisado en 2006 y que procede de una homologación de las normas subsidiarias municipales de 1985. Dichas Normas Municipales en las que se apoyaron los desarrollos urbanísticos de la actualidad, recogían tres tipos de suelo, suelo urbano, suelo apto para urbanizar y suelo no urbanizable. De este modo en 1992 se autoriza sobre terrenos agrícolas, baldíos por la aparición de surgencias y simas, la construcción de un campo de golf y su club social. En noviembre de 1994 se recalifica a suelo apto para urbanizar los terrenos anexos a este para usos residenciales complementarios. Es este el origen de la urbanización Prados del Rey. Unos meses después, febrero de 1995, se aprueba la delimitación del subsector 1 del polígono 41 que será el origen de la segunda urbanización, Lago Azul.



Por el contrario, para las tres unidades de ejecución del casco urbano apenas se han realizado desarrollos, dejando al casco urbano con una morfología lineal poco apta para la movilidad y prestación de servicios, escasamente compacto y de mala accesibilidad hacia algunos espacios como el barrio de las Planillas, que poseía un plan parcial de desarrollo desde 1985

Además de ello se reservan cinco bolsas de suelo urbanizable no delimitado entorno al casco urbano y una de gran tamaño anexa a Lago Azul. En total más de 75 hectáreas con densidades bajas de construcción que no superan las 30 viviendas por hectárea, bajando a 9 para el sector 41.

A todo ello debe sumarse la cantidad de viviendas ilegales cuya problemática se recoge en el PGOU pero apenas se le da relevancia. Afecta a la zona de Los Viñales, que posee un Plan Parcial desde 2000 del que no se ha ejecutado obra alguna, y a construcciones en el entorno de Lago Azul.

En la revisión del PGOU de 2006 se plantea dar continuidad al casco urbano hacia el este para enlazar con las zonas residenciales de Prados del Rey y Viñales, dejando al campo de Golf como “elemento generador de un entorno singular y un paisaje adecuado para el desarrollo residencial de calidad” urbanizando entre casco urbano y campo de golf en detrimento de lo proyectado en el espacio no urbanizable anexo a Lago Azul. En esa revisión se habla de un crecimiento hasta 18.000 habitantes para 2015, para nada cercano a la realidad.

A día de hoy, el principal problema del consistorio de Pinseque es la dotación de infraestructuras y servicios y su mantenimiento a tan vasto terreno urbanizado. Tal dotación conlleva un coste inasumible para un Ayuntamiento de este tamaño. A día de hoy afecta déficit en cuanto a servicio sanitario de pediatría, ya que hasta febrero de 2015 no ha habido pediatra en el consultorio. Actualmente pasa consulta un día a la semana, lo que no viene a paliar el déficit de un servicio demandado por más de 700 niños empadronados por debajo de 14 años. La corporación lamenta que 200 de esos 700 niños mantienen su tarjeta sanitaria fuera de Pinseque y ello impide medidas de fuerza ante la consejería de sanidad.

Otros problemas en prestación de servicios y equipamientos afectan a pavimentación y mantenimiento de una gran superficie de viales, saneamiento sin depuración en casco urbano y urbanizaciones, pistas deportivas al aire libre y carencia de todo tipo de servicios municipales (sociales, culturales o deportivos) en las urbanizaciones que se suman a los ya referidos de mantenimiento de pistas y caminos de acceso.

El déficit es superlativo en cuanto a transporte público ya que a la escasez de servicios diarios (sólo tres directos a Zaragoza) se le suma que no hay servicio a las urbanizaciones con lo que el descontento de la corporación municipal y los ciudadanos con este servicio se ha convertido ya en hastío y falta total de conciencia de uso de esta modalidad de transporte. La inversión municipal destinada a transporte público es bastante modesta 5.000 € anuales pero considerada excesiva ante el pésimo servicio recibido, muestra el alcalde también su enérgica repulsa a utilizar cualquier detracción del IBI para financiar este servicio en las actuales condiciones.

Desde el empalme de la A-68 hay doce servicios diarios en dirección a Zaragoza, cuatro entre las siete y las 9 y media, uno a medio día, cuatro entre las tres menos cuarto y las cuatro menos cuarto, uno más a media tarde y dos a última hora de la tarde. En sentido inverso otros doce en frecuencia y banda horaria muy similar. Esta parada no se utiliza por parte de la población, funcionando como una parada facultativa en los trenes regionales. Es extremadamente difícil trabajar en Zaragoza y



acudir en transporte público desde Pinseque, e imposible para funcionarios y empleados de banca que comiencen su jornada laboral a las 8 y finalicen a las 3 ya que los horarios propuestos dificultan la llegada a tiempo al trabajo e imposibilitan el regreso.

La movilidad en vehículo particular desde las urbanizaciones está también penalizada por sinuosos trazado y calzadas infradimensionadas además de mal acceso a la autovía. Es contradictorio que estén contruidos los enlaces desde la autovía A-68, ya que Pinseque cuenta con tres enlaces elevados, el propio de Pinseque, el de La Joyosa y el de Sobradriel. Los dos últimos sólo llegan hasta el polígono industrial pero no se ha desarrollado carretera con el dimensionamiento adecuado para dar servicio al campo de golf y a Prados del Rey. De este modo los usuarios siguen teniendo que conectar a través del casco urbano de Pinseque o a través del polígono industrial Los Leones. El acceso desde Prados del Rey a Casetas se realiza a través de un camino local. Los caminos rurales de acceso a ambas urbanizaciones están asfaltados pero son sinuosos, estrechos, sin señalización vertical ni horizontal y con cruces peligrosos con escasa visibilidad, además de compartir calzada con vehículos agrícolas. Sería interesante el mejorar el camino rural que comunica hacia el sur con Garrapinillos a través de Lago Azul y las urbanizaciones (ya en Zaragoza) de Torre Medina y Clavería.

Es de destacar la mejora en el acceso desde la autovía que se realizó en 2008 que evitó un peligroso giro para acceder al casco urbano desde el carril izquierdo de la autovía en dirección a Logroño.

La movilidad en casco urbano, consecuencia de su morfología, y dado el escaso desarrollo armónico del suelo, es bastante mejorable. Prácticamente todo el tráfico de entrada y salida se vuelca sobre un único vial de cuatro metros de calzada con numerosos cruces y pequeñas aceras.

Existe la tendencia en cuanto a movilidad de desplazarse en vehículo particular hasta Casetas y allí hacer uso de los servicios de transporte público que oferta el Ayuntamiento de Zaragoza. Sería una opción vista con buenos ojos desde la corporación municipal que se dotase de un servicio de lanzadera con este núcleo para paliar así el acuciante déficit de transporte que padece el municipio de Pinseque.

Las dotaciones de equipamientos culturales, deportivos y educativos son suficientes para la población del casco urbano ya que hay casa de cultura, biblioteca, casino y espacio joven como servicios culturales y piscinas, dos pabellones y campo de fútbol como servicios deportivos. En cuanto a equipamientos educativos hay colegio público y guardería pública municipal, en educación secundaria el instituto asignado es el de Casetas. La iniciativa privada ha promovido cuatro residencias de ancianos en Pinseque lo que en cierta medida está contribuyendo también a ofertar puestos de trabajo relacionados con la asistencia geriátrica.

El abastecimiento de agua de boca es óptimo en cuanto a calidad del agua, capacidad de regulación y estado de la red de distribución (se va renovando en casco urbano la más antigua, el resto es nueva). En saneamiento hay déficit de depuración ya que no está terminada la depuradora de Utebo prevista en el PESD del Gobierno de Aragón y que es donde se conectará el colector del casco urbano de Pinseque. En las urbanizaciones hay red de saneamiento propia con vertido directo y se prevee que en un futuro se conecten a la red el casco urbano de Pinseque cuando éste ya vierta sus aguas residuales a la depuradora de Utebo. Igualmente los polígonos industriales no tienen depuradora.



En cuanto a comercio de proximidad hay poca oferta, cuenta con un pequeño Eroski multiservicio, panadería y ni siquiera hay pescadería. Salvo los productos de primera necesidad alimenticia el resto de compras se realizan en el centro comercial Alcampo de Utebo o en el comercio existente en Casetas. El desplazamiento a grandes superficies comerciales en Zaragoza está minimizando los desplazamientos anteriores a favor de Puerto Venecia.

La actividad económica en Pinseque se basa en el sector industrial con tres polígonos industriales (Las Vías, Los Leones y Parque Tecnológico) ubicados al pie de la A-68 en su margen derecha en sentido a Zaragoza y adonde no llega el transporte público. En estos polígonos el 20% de los trabajadores son locales según fuentes municipales, las principales empresas son Nortec, Verkos, Puma y Ágreda Automóvil. Los trabajadores proceden además del propio Pinseque de Zaragoza, y resto de municipios del corredor, acudiendo todos en vehículo particular.

El sector servicios está representado por el escaso comercio del pueblo y las residencias de ancianos y también hay empresas especializadas en servicios deportivos como el karting, el campo de golf o el club hípico. Es un sector que está experimentando un moderado ascenso en cuanto a actividad y oferta de trabajo.

El término municipal de Pinseque es en su mayoría tierra de regadío merced a su proximidad al canal Imperial de Aragón y a la red de acequias y canales que permiten la irrigación de las fincas agrícolas. Pese a ello la agricultura es una actividad muy marginal concentrada en pocos propietarios y altamente mecanizada. El cultivo dominante es el de forrajeras (con una deshidratadora) y en segundo lugar el de cereal, muy de lejos el cultivo de frutales. La actividad ganadera cuenta una granja avícola con actividad creciente y orientada a productos de calidad en base a gallinas camperas.

Con todo lo descrito, la cohesión social en Pinseque se realiza a través de las actividades relacionadas con la población infantil y en el ámbito escolar, del AMPA y de las actividades deportivas. Aquella persona o familia fuera de estos círculos o bien es de edad más avanzada y residente tradicional de Pinseque o bien reside en las urbanizaciones en donde establecer un tejido social cohesionado es imposible por el modo de vida de puertas hacia adentro, la falta de equipamientos y servicios y el uso masivo de vehículo particular.

Dentro del patrimonio inmobiliario a destacar, se cita la torre de la iglesia y el conjunto arquitectónico de la plaza del Ayuntamiento con el palacio.



San Mateo de Gállego, reunidos en el despacho de la señora alcaldesa doña Teresa Solanas Rubio el día **16 de diciembre de 2014** desde las 11:30 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

San Mateo de Gállego está situado en el eje de la carretera autonómica A-123 que une el barrio zaragozano de Santa Isabel con los barrios rurales de Montañana y Peñaflor y se prolonga hacia el norte, remontando el curso del río Gállego por su margen izquierda, hasta la citada localidad para finalizar en Zuera. Ha estado vinculada históricamente tanto demográficamente como para la prestación de servicios y equipamientos con el municipio de Zuera y tras la apertura del puente carretero sobre el Gállego en la carretera A-1106 se incrementan los lazos comerciales y sociales con Villanueva de Gállego. San Mateo dista unos 25 kilómetros de Zaragoza, 9 de Zuera y 11 de Villanueva de Gállego.

Como la gran mayoría de municipios que conforman la corona metropolitana de Zaragoza, desde el año 2001 ha ido ganando población, contando en la actualidad con novecientos habitantes más que al principio del siglo lo que supone un crecimiento de aproximadamente algo más de un tercio de su población (40%). El aumento se fundamenta por un lado en la llegada de población procedente de Zaragoza ante nuevos desarrollos urbanísticos y por otro en la legalización de una parte importante de suelo no urbano pero que contaba con una elevada densidad de construcciones que ha favorecido el empadronamiento en el municipio de una pequeña parte de sus habitantes.

Dentro del contexto geográfico en que se encuentra San Mateo, entre Zuera y Villanueva de Gállego y por su más discreta accesibilidad, es evidente que el crecimiento demográfico y urbano ha sido más atenuado que en los casos anteriores, pero ofrece otros atractivos desde el punto de vista de la calidad de vida, entorno natural y cercanía a centros de servicios e industriales que le hacen ser visto desde otra perspectiva a la hora de analizar su realidad social, económica y urbanística.

San Mateo de Gállego lo conforman tres unidades poblacionales, el casco urbano, la urbanización El Saso y un conjunto de viviendas denominadas Las Peñetas al norte de El Saso lindando con el término de Zuera.. En la actualidad hay 3100 habitantes empadronados de los que 2450 viven en el casco urbano y 600 están empadronados en la urbanización El Saso y tan sólo 50 en Las Peñetas. Es una población relativamente mayor comparado con la edad media del resto del periurbano zaragozano, unos cinco años más envejecida que la media de municipios que componen este espacio metropolitano. El 16% de la población tiene menos de 15 años. Y el 12,4 % está por encima de los 70 años de edad.

El fenómeno de expansión urbanística en este municipio quedó bastante mitigado si se compara con otros del entorno de Zaragoza ya que se ciñó a nuevas construcciones dentro del casco urbano y a la legalización de parte del conjunto del espacio construido de El Saso (unas 600 viviendas).

En su figura de planeamiento que data de 2003 se pretendía homogeneizar el casco urbano, cerrándolo en su límite norte y oeste con doce unidades de ejecución y 600 viviendas libres a construir. De estas doce unidades de ejecución únicamente se han urbanizado y parcialmente construido la 4, 5a y 5b en el entorno del cementerio, quedando sin actuación el resto, mientras que la U.E. 12 se ha destinado a equipamientos educativos. Para la zona de urbanización ilegal de Las Peñetas se



plantea un plan parcial que no llega a desarrollarse, mientras que para El Saso se realiza sólo hasta el vial 9 de los 18 de que consta.

El Plan Parcial del sector El Saboyal surge tras la aceptación en 2002 de un proyecto de convenio urbanístico, liderado por un grupo promotor madrileño (Promociones Aragonesas San Mateo S.L.) que había adquirido los derechos de esos suelos a un grupo de inversores escindido del proyecto de la mega-urbanización Villanueva de Gállego, en el cual se recogía el acuerdo municipal para adaptar las normas subsidiarias entonces vigentes para que en el futuro PGOU se clasificara ese terreno como suelo urbanizable no delimitado, que permitiese el desarrollo de una actividad deportiva como el golf que actuase a modo de reclamo de otras como la residencial, industrial o comercial.

De este modo se da inicio al ambicioso proyecto de construcción de 3000 viviendas y campo de golf en un nuevo núcleo de población al pie de la A-1106, al sur del casco urbano. Una vez elaborado el Plan Parcial, aprobado en 2004, la empresa madrileña vende sus derechos a Fadesa. En 2006 el producto a la venta se denomina Las Dehesas de San Mateo y cuenta con todos los permisos oportunos ambientales y urbanísticos. Comienza en 2007 a ejecutarse la obra y en paralelo Martinsa compra Fadesa. Sólo un año y medio después en verano de 2008 entra en quiebra su promotor, el grupo Martinsa-Fadesa y se paralizan las obras. Tras la liquidación de la empresa en 2008 se habían vendido ya unas 400 viviendas y ya no se reanuda el proyecto de construcción de viviendas y de urbanización del suelo. A día de hoy todavía quedan unos 80 compradores de viviendas pendientes de la devolución del capital aportado. La reaunación de las obras exigiría la constitución de una junta de compensación.

La integración de los nuevos habitantes en San Mateo, salvo alguna excepción, ha sido bastante buena y rápida y hay un tejido asociativo importante favorecido por la morfología compacta y accesible de su casco urbano y la buena dotación de servicios culturales, deportivos y educativos. La población estacional calculada para San Mateo y El Saso es de unos 4500 habitantes, principalmente en los fines de semana de los meses estivales ya que en El Saso apenas se ha empadronado un 20% de los propietarios de las viviendas. El PGOU recoge en su memoria justificativa una previsión máxima de crecimiento de 14.500 habitantes.

La morfología del casco urbano atiende a un desarrollo lineal en torno a la travesía de la A-123 como eje vertebrador. La parte más antigua del casco urbano está entre la acequia Camarena y el río Gállego, en un nivel de terraza inferior al resto del casco urbano en la margen derecha de la carretera. Las zonas de expansión urbanística han ido complementando el espacio urbano al este de la acequia Camarena y la carretera y el cementerio.

El nivel de infraestructuras y equipamientos es adecuado para el tamaño de la población si bien su coste de mantenimiento condiciona a corto plazo su mantenimiento, mejora y dado el caso su ampliación. Ante el crecimiento esperado se dotó de algunos servicios y equipamientos (en especial deportivos, instalación escolar y centro de salud) para una población superior a la actual de San Mateo. La corporación considera y evalúa como muy buenos o buenos los servicios culturales, educativos, deportivos y asistenciales existentes.

Las infraestructuras viarias intersectan en la rotonda de acceso sur al casco urbano y a los polígonos industriales. Son la anteriormente mencionada A-123 y la A-1106 que se prolongó en 2006 con un nuevo puente sobre el río Gállego para conectar Leciñena con la N-330 a través de San Mateo sin tener que llegar a realizar el bucle en Zuera.



Los equipamientos deportivos y educativos comparten ubicación en una zona intermedia entre el casco urbano y El Saso con el fin de una mayor accesibilidad y dando de esta manera una acertada continuidad al tejido urbano. Hay un complejo polideportivo de reciente construcción con pabellón cubierto, piscinas, pistas de pádel, multideporte y frontón, una guardería municipal y un colegio de educación infantil y primaria que alberga 300 estudiantes en tres vías. La educación secundaria se imparte en Zuera.

El centro de salud de reciente construcción (2008) presta servicio de medicina general, pediatría (todos los días de la semana) matrona (un día a la semana), enfermería (adultos todos los días e infantil un día) y trabajadora social. Las urgencias médicas se atienden en el ambulatorio de Zuera.

En relación a los servicios asistenciales hay un organismo autónomo de servicios sociales que coordina y dirige las actividades y servicios a ofertar desde el nuevo centro social municipal. Hay una residencia de ancianos privada con 26 plazas, una residencia de disminuidos psíquicos y se plantea construir a futuro para paliar la demanda actual un centro de día de la tercera edad, actualmente sólo hay un pequeño hogar del jubilado en la tercera planta del centro social.

Los Equipamientos culturales albergan gran cantidad de actividades y dan cabida a múltiples asociaciones. Hay una escuela de educación de adultos en las antiguas escuelas, biblioteca y sala de exposiciones en el Ayuntamiento, casa de juventud y espacio de ocio en el centro cultural ubicado junto al nuevo colegio y una pequeña plaza de toros. Desde la corporación se transmite el deseo de contar a corto plazo con un pabellón polivalente que libere de actividad socio-cultural al pabellón deportivo. En febrero de 2015 se ha elegido la propuesta técnica para su construcción y su ubicación en una zona de huerta próxima a la acequia Camarena. Se ejecutará vía subvención en cinco fases de la que se tiene partida para la primera. Del mismo modo se acondicionará el antiguo matadero como emisora de radio.

La calidad del servicio es mejorable en el abastecimiento de agua (déficit de regulación en momentos puntuales de máxima demanda), el saneamiento y depuración (depuradora en Zuera dentro del PESD) por su elevado coste de mantenimiento y el alumbrado público por no estar produciéndose la mejora en servicio y prestación tras el cambio de luminarias.

Se estima que hay un déficit en cuanto al acceso a internet de banda ancha tanto en red fija como en móvil, en la dotación de espacios verdes urbanos, en la pavimentación de las calles y en el estado y conservación de caminos rurales y pistas tras la inacabada concentración parcelaria. La ampliación de la superficie urbana con la urbanización de El Saso ha incrementado notablemente el coste de la factura eléctrica y el mantenimiento de viales.

El transporte público se considera un servicio que conlleva un coste elevado para el servicio que actualmente se está prestando (7.300 € al mes) aunque valorarían positivamente un recargo en el IBI para financiarlo siempre y cuando sirviese para una notoria mejora en el mismo. Se comparte el servicio con determinados autobuses que hacen el servicio con Villanueva de Gállego habiendo seis servicios diarios hacia la capital y cinco de regreso. Se demanda conexión con Zuera (a modo de lanzadera) y se pretende un leve incremento en el número de servicios diarios y una reestructuración de horarios que permita una mejor movilidad con Zaragoza pero también con Villanueva y Zuera.



Actualmente en dirección a Zaragoza cuenta con tres servicios entre las siete y las nueve y media de la mañana, otro a las dos y cuarto, un quinto a primera hora de la tarde y el último a las 8 y cuarto de la tarde. Estos servicios cruzan el Gállego, paran en Las Lomas del Gállego y en Villanueva de Gállego para llegar en 45 minutos a la parada de Averly. En sentido inverso cinco servicios con sólo uno por la mañana, otro al mediodía, un tercero a las tres y cuarto que viene muy ajustado para quienes trabajan en administración (al igual que el primero en sentido inverso) y dos a última hora de la tarde. Los fines de semana hay cuatro servicios en cada sentido.

El uso que se le da al transporte público ha ido en aumento en los últimos años, pero no se palpa ningún arraigo en el uso del transporte público ya que no se ha hecho nunca un uso continuado ni masivo del mismo entre los habitantes del pueblo. Se valora positivamente la posibilidad de realizar transbordos en Zaragoza con la tarjeta del bus.

El motor económico de San Mateo es la industria, sector que pese a los avatares de la crisis ha podido subsistir en el polígono industrial Río Gállego que está el al sur del casco urbano y que ocupa a buena parte de la población local. Destacan las empresas de Schako, Felesa o colchones Donalit. La mitad de los trabajadores del polígono son locales y el resto de Zaragoza y Zuera, todos acuden al polígono en vehículo particular ya que no hay parada de transporte público en estos centros industriales. El polígono está completo en su primera fase (37 parcelas) y apenas ocupado en su ampliación más cercana al casco urbano. Cuenta con parcelas de mayor tamaño para poder albergar a empresas que demanden mayor cantidad de suelo.

El sector agrario ocupa a poca mano de obra, que ha aglutinado bien en propiedad o alquiler la mayoría de la tierra. Las explotaciones en regadío (una cuarta parte de la superficie cultivable) se dedican al cultivo de cereal y de forrajeras en tareas cuya rentabilidad está condicionada por el tamaño de la explotación y una alta mecanización. Hay una cooperativa agrícola llamada Virgen del Rosario cuya principal actividad es la fabricación junto a otras cinco cooperativas de piensos para animales.

Está repuntando tras la crisis económica la actividad ganadera vinculada a la cría y engorde de ganado porcino y avícola. En 2014 había cinco granjas ganaderas registradas en el municipio.

Por su parte el sector servicios cuenta con tres comercios de proximidad, taller mecánico, un gran bazar oriental, y un buen número de negocios de hostelería. El comercio local, en su totalidad al por menor, está muy condicionado por la presencia de grandes supermercados en las proximidades, tanto en Villanueva (Mercadona) como en Zuera (Eroski, El Árbol o Bon Área) que compiten en otro nivel en cuanto a oferta y precio de los productos. Es una oferta limitada pero complementaria a los servicios ofertados en Zuera lo que redundará en la calidad de vida de sus habitantes, al minimizar la longitud de los desplazamientos para obtener productos y servicios especializados y redundar en una mejor calidad de vida. La oferta se complementa con actividades tradicionales vinculadas a la artesanía y a la elaboración de productos naturales como la miel.

Como elementos de interés natural, la acequia Camarena y el parque lineal de Gállego. Destacar la riqueza natural y paisajística del municipio con espacios fluviales correspondientes a sotos y riberas del bajo Gállego, a zonas de fértil huerta en los primeros niveles de terraza y espacios esteparios englobando hábitats de interés prioritario para especies de fauna singular y amenazada. Como elemento arquitectónico la iglesia de San Mateo Apóstol con su torre de estilo mudéjar y planta cuadrada.



Zuera, reunidos en el despacho del señor alcalde Antonio Bolea Gabaldón el día **16 de diciembre de 2014** desde las 14:00 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

Zuera está situado en el corredor que une mediante la autovía A-23 las ciudades de Zaragoza y Huesca. En este contexto y excluyendo las dos capitales, es el núcleo urbano de mayor tamaño y el que mayor dinamismo social y económico ha experimentado durante la última década. Dista en 28 kilómetros de Zaragoza y en 44 de Huesca, y está conformado por cinco núcleos de población, Zuera, Ontinar de Salz (con categoría de entidad local menor), El Portazgo, Las Galias y la urbanización Las Lomas del Gállego.

En el periodo comprendido entre 2001 y 2015 unas 2.200 personas han incrementado el padrón zufariense, lo que ha permitido pasar de 5.600 habitantes a 7.817. Por entidad de población, hay 2000 nuevos empadronamientos en Zuera núcleo, 100 en Las Lomas y otros 100 en Ontinar de Salz. La población estacional calculada es de unos 9000 habitantes que incluye a la población que utiliza segundas residencias en Las Lomas, Las Galias u Ontinar y a los trabajadores de los polígonos industriales.

Se trata de una población moderadamente joven, con una edad media de 40,8 años y un 15% de la población con edad inferior a 15 años (1.229 niños) e idéntica proporción para la población mayor de 70 años. Desde 2001, el crecimiento de la población ha supuesto un incremento en términos relativos del 38,5%

Zuera en líneas generales ha evolucionado como espacio urbanizado y de prestación de servicios con mayor orden y planificación que Villanueva de Gállego, su vecino más próximo hacia el sur. El nivel de sus infraestructuras y equipamientos y su morfología urbana así lo atestiguan a lo que hay que añadir el alto nivel de integración e identificación de los nuevos habitantes en la vida diaria del municipio.

Urbanísticamente, el casco urbano de Zuera está formado por un núcleo histórico que abarca la zona de las lomas o escarpes, con calles estrechas y en cuesta donde originariamente el tipo de vivienda era en cuevas, y en la segunda terraza del Gállego donde se configuró el trazado viario en cuadrícula con disposición de los viarios en ejes norte-sur (protección viento dominante) y se estableció la zona administrativa, residencial y comercial.

Desde la década de los ochenta, y coincidiendo con la puesta en servicio de la variante de la N-330, se pavimentó, urbanizó y dota de servicios al sector sobre el escarpe y el crecimiento del casco urbano se extiende hacia la zona más próxima al río y hacia el sur, tal y como marcaba el Plan de Ordenación vigente del momento. Es el momento de desarrollo de los polígonos industriales, mientras que las urbanizaciones de Las Galias y Las Lomas planificaron mediante iniciativa privada su desarrollo al margen de actuación municipal.

La construcción de la autovía A-23 supone otro hito urbanístico en Zuera. Algunos espacios, ante las expectativas levantadas, se convierten en proclives a urbanizar y se produce un cambio de usos del suelo relacionado con el proceso generalizado de expansión urbanística en el entorno metropolitano de Zaragoza. En 2003 se aprueba definitivamente la revisión del PGOU y en él se planifican los desarrollos urbanísticos a futuro que engloban tanto el cierre y consolidación del casco urbano con unidades



de ejecución como la creación nuevas zonas urbanas tanto en suelo urbanizable delimitado como no delimitado.

Desde este momento Zuera pasa a tener una gran reserva de suelo urbanizable que que se sustenta dentro del suelo delimitado por la creación del barrio de Zuera Sur y la delimitación de suelos en el entorno de El Portazgo y en la orla exterior de Ontinar de Salz. En cuanto a suelo urbanizable no delimitado se plantea el cierre del casco urbano por la salida de la carretera A-124, una ampliación de Zuera Sur, ampliación de Las Galias y dos grandes superficies en el entorno de las Lomas del Gállego con la creación de un gran complejo residencial-deportivo y comercial denominado Los Aliagares.

En la actualidad ha tenido desarrollo completo Zuera Sur, con casi 800 viviendas de las cuales 600 son colectivas y 200 unifamiliares y una buena parte de todas ellas construidas en régimen de vivienda protegida. Esta actuación ha concentrado a buena parte de los nuevos habitantes de Zuera. No se desarrolla la delimitación de El Portazgo en el entorno de la estación de tren y la carretera A-123 que planteaba una densidad de 20 viv/ha (unas 140 viviendas), tampoco tiene desarrollo el anillo exterior de Ontinar (180 viviendas) que planteaba la misma densidad ni la pretendida continuidad a la trama urbana entre Las Galias y El Portazgo donde se reservaba suelo para unas 200 viviendas unifamiliares. Tampoco se urbanizan las planificaciones de suelo urbanizable no delimitado de los del entorno del casco urbano de Huerta Chica (500 viviendas en la salida de la A-124) ni Zuera Sur II (675 viviendas) ambos con densidad de 25 viv/ha.

Del mismo modo no han llegado a desarrollarse los dos proyectos de suelos urbanizables no delimitados en Las Lomas, uno planteaba 500 viviendas justo al norte de la actual urbanización sobre suelo municipal y la segunda es el macro complejo ocio-residencial y deportivo de Los Aliagares con 1.300 viviendas y centro comercial en la zona al este de la carretera y a ambos lados de la vía del ferrocarril de alta velocidad (por lo que la Comisión Prov. De O.T. emitió informe desfavorable) llegando hasta el río Gállego. El proyecto se completa con un campo de golf al oeste de la A-23. El promotor de este macro complejo era la empresa vasca Proinsa, a través de dos empresas filiales con sede en Aragón que llegaron a un convenio con el Ayuntamiento y llegó a desarrollarse un Plan Parcial de parcelación, superando incluso la declaración de impacto ambiental.

Las infraestructuras viarias del municipio de Zuera las componen la autovía A-23 y la antigua N-330 hoy como vía de servicio de esta, las carreteras autonómicas de primer orden A-124 hacia Erla (por el norte) y A-123 hacia San Mateo (por el sur), la carretera A-1102 que discurre entre los Montes de Zuera en dirección a Castejón de Valdejasa y un buen número de carreteras y caminos propiedad de Confederación Hidrográfica que dan servicio a los antiguos pueblos de colonización como Ontinar de Salz. La red de caminos rurales es muy amplia, como corresponde a tan vasto municipio y cuenta con el apoyo de DPZ para su mantenimiento. El grado de conservación es irregular, pero puede considerarse como aceptable su transitabilidad, son utilizados tanto por agricultores y ganaderos, como por cazadores, ciclistas y excursionistas. Como infraestructura férrea está el ferrocarril Zaragoza-Huesca en vía UIC para alta velocidad y en paralelo la vía de ancho convencional de la línea Zaragoza-Tardienta con una estación en El Portazgo.

Las infraestructuras de abastecimiento de agua garantizan hasta un mes de regulación, gracias a la construcción de una nueva balsa. La red de abastecimiento alterna antiguos materiales que se van sustituyendo y nuevas redes con materiales en pvc o polietileno. La red de saneamiento vierte las aguas fecales a la depuradora



construida en el PESD del Gobierno de Aragón para los municipios de Zuera y San Mateo.

La valoración de los servicios sanitarios, asistenciales y educativos es buena por parte de los ciudadanos y muy buena en cuanto a servicios comerciales de proximidad, instalaciones deportivas y culturales. El dimensionamiento de estas últimas, en especial las deportivas, está planificado para dar servicio no sólo a la población empadronada en el municipio si no también a los trabajadores y directivos de las empresas instaladas en los polígonos industriales para que puedan hacer uso de las mismas en sus horas de asueto. Zuera cuenta con algunos equipamientos de los denominados estructurantes, como la piscina cubierta, el teatro Reina Sofía, el parque lineal o la Escuela de Idiomas.

El Centro de Salud de Zuera está clasificado por el Servicio Aragonés de Salud como centro de atención primaria dentro de la zona Zaragoza 1. Ofrece atención de medicina general, pediatría, urgencias médicas, enfermería, y extracciones. En Ontinar de Salz hay un consultorio local con servicio de medicina general. Se demanda por parte municipal y de los vecinos el dotar al centro de salud de servicio de radiología y ecografías.

La oferta de servicios educativos cuenta con centros públicos y privados en infantil, primaria y secundaria. Hay tres guarderías (dos privadas y una municipal) un colegio público de infantil y primaria (Odón de Buén) y dos privados concertados (san Gabriel y Ntra. Sra. Del Pilar) con enseñanza infantil y primaria ambos y secundaria sólo San Gabriel. Hay un I.E.S. público (Gallicum) que atiende a población de Zuera, Villanueva, San Mateo y Gurrea de Gállego. En Ontinar está el CRA Bajo Gállego-Ontinar. Hay también escuela de adultos y una extensión de la Escuela Oficial de Idiomas que imparte clases de alemán, catalán, chino, francés, inglés e italiano.

El equipamiento cultural lo compone un Cine-Teatro, biblioteca municipal, centro de iniciativas culturales con salas de exposiciones, anfiteatro-plaza de toros y un centro cívico para formación no reglada (música, danza, jota, alfarería...) En Ontinar hay salón de actos, biblioteca y centro de la tercera edad.

Los servicios asistenciales están centralizados en el Centro de S.S. en el Ayuntamiento, gestionado de forma mancomunada con Villanueva y San Mateo. Ofrece servicios de educación para la salud, programas para la tercera edad como comedor social, centro de convivencia, apartamentos tutelados, centro de día, teleasistencia y residencia municipal, así como transporte adaptado a personas con discapacidad. Hay también servicios para la mujer, apoyo a la unidad familiar y préstamo de camas articuladas.

El equipamiento deportivo, es extenso y con capacidad para albergar a numerosas disciplinas deportivas, equipos federados y actividades de mantenimiento físico personal. Hay Pabellón un polideportivo municipal equipado con pista polideportiva gimnasio y sauna. Existe otro pabellón denominado multiusos que era un antiguo frontón cubierto para actividades escolares, patinaje y deporte de base. La zona deportiva municipal del Parque del Gállego es un complejo con piscinas al aire libre, campo de fútbol, pistas polideportivas y circuito de cross. Anexo al mismo está el nuevo complejo polideportivo con dos vasos de piscina cubierta climatizada, gimnasio de última generación, circuito de spa y pista de atletismo al aire libre. Las instalaciones deportivas se complementan con una sala de baile, un rocódromo y varias pistas polideportivas. En Ontinar de Salz hay piscinas municipales, pista de petanca y campo de fútbol. A su vez la urbanización Las Lomas cuenta con



equipamiento deportivo privado en su club social, formado por piscinas, pistas de tenis y pistas polideportivas.

La falta de conexión de datos móviles a banda ancha o conexión a fibra óptica es vista desde los empresarios de los polígonos industriales como un déficit a paliar en un corto plazo de tiempo para evitar pérdida de competitividad en su actividad.

El transporte público cuenta en el momento de la encuesta con 27 servicios diarios, 13 ofertados por el consorcio y 14 por ALOSA en el servicio que une Huesca con Zaragoza. Una oferta más que suficiente para la cabecera municipal si bien existe mayor demanda de servicios de Ontinar de Salz ya que sólo hay dos servicios diarios directos con Zaragoza (línea que viene de Gurrea de Gállego) y obliga al uso de vehículo particular para desplazarse hasta Zuera y hacer uso allí del autobús en un hipotético desplazamiento a Zaragoza. Es más que óptimo el número de servicios para Las Lomas del Gállego. El gasto anual en transporte público para el municipio está valorado en 40.000 € anuales, una cantidad justa para la corporación municipal.

Se valoraría muy positivamente desde la corporación municipal el plantear una línea de cercanías Renfe aprovechando la estación de tren existente. Sería una opción de futuro que permitiría acceder a Zaragoza de forma cómoda y rápida en un transporte público de gran capacidad pero que obligaría a desplazarse a la población hasta la estación de tren en vehículo particular ya que está emplazada a dos kilómetros del casco urbano.

La industria es sin género de dudas el motor económico de Zuera, cuenta con cuatro polígonos y empresas de tamaño grande y mediano que ofertan empleo tanto para la población local como para trabajadores de todo el corredor. Los polígonos son El Campillo (el más antiguo) ubicado en la salida de la carretera A-124, Los Llanos de la Estación (SEPE), y los nuevos de Los Huertos I y Los Huertos II (iniciativa municipal) en el entorno norte de la estación de ferrocarril en dirección a Almudévar. Buena parte de la población zufariense trabaja en sus polígonos industriales, a los que se desplaza en vehículo particular tras una experiencia fallida para poner un servicio de transporte público. Los trabajadores exógenos acuden también en vehículo particular ya que actualmente ningún servicio de autobús público tiene parada en los complejos industriales.

Pese a la magnitud de la crisis económica que azota al país y que obligó al cierre de algunas empresas como Prainsa con 250 empleados despedidos, o a pasar de siete empresas de construcción a tres, durante el último año, 2014, ha descendido el número de desempleados en el municipio y las empresas que están en los polígonos comienzan a remontar y comienzan ya a contratar nuevos trabajadores. El matadero del Grupo Jorge, Coaliment, Coferdroza, Modisprem, cooperativa San Licer o Ide, son algunas de las empresas destacadas por el Ayuntamiento por número de empleados contratados de Zuera. Tras el cierre de Prainsa, el propio Ayuntamiento es la primera empresa en número de empleados en el municipio. El sector servicios también oferta un considerable número de empleos bien en pequeño comercio o en servicios más especializados como la estación de servicio o la planta logística de vehículos de Transfesa junto a la estación ferroviaria.

El sector agrario no ha notado como otros sectores la deriva económica de los últimos años. En agricultura mantiene su rentabilidad al contar con un tercio de sus tierras cultivadas) en regadío (cereal de grano y forrajeras), con alta mecanización y poca mano de obra. El sector ganadero, crece lentamente de la mano de granjas de explotación porcina y aviar, se ha convertido en alternativa económica para aquellos que tienen difícil salida en el mercado laboral, bien como trabajadores o bien



emprendiendo en esta nueva actividad. La cooperativa agraria San Licer aglutina buena parte del sector, con más de 600 socios, entre sus instalaciones del polígono El Campillo cuenta con fábrica de piensos, deshidratadora de alfalfa, secadero de cereales y maquinaria de alquiler para socios.

El sector servicios cuenta con un comercio de oferta variada de pequeño comercio y superficies medias con Día, Bon Area, El Árbol y Eroski. En Zuera puede adquirirse cualquier producto de primera necesidad y acceder a servicios y bienes de naturaleza diversa como servicios financieros, agencias bancarias, electrodomésticos, textil, calzado, bazar, estética, hostelería, informática-electrónica, papelería, venta de vehículos...

El tejido asociativo es el motor de las actividades sociales y deportivas realizadas en Zuera. En total hay 21 asociaciones deportivas y 18 culturales muy involucradas en el día a día municipal y en la organización de cualquier tipo de evento o acto en el que puedan participar.

Zuera es un municipio de una considerable extensión que posee una gran variedad de paisajes, desde las zonas de huerta y vega junto al río Gállego a las zonas de pseudo estepa propias del semi árido pasando por zonas de monte natural mediterráneo. El Ayuntamiento promueve el uso, conocimiento y disfrute de estos espacios naturales con un parque lineal en torno al río Gállego, rutas y paseos guiados por los montes de Zuera (con su pino monumental de Valdenavarro) y la finca El Vedado como ejemplo de paisaje estepario.

El patrimonio histórico artístico a destacar lo comprende la iglesia de San Pedro, la ermita de Ntra. Sra. Del Salz y el Arco de la Mora.

De cara al futuro el bajo nivel de endeudamiento del ayuntamiento, la oferta de trabajo tanto en la industria como en los servicios, la calidad de los servicios ofrecidos, la eficiencia del transporte público, la cercanía a Zaragoza y su privilegiada ubicación constituyen acicates suficientes para encarar con optimismo años venideros.



Jaulín, reunidos en el salón de plenos del Ayuntamiento el día **18 de diciembre de 2014** desde las 10:00 de la mañana con la teniente de alcalde doña Pilar Burdía.

Síntesis de la reunión:

Jaulín es el municipio con menor población del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza. De naturaleza eminentemente rural su realidad es radicalmente distinta a buena parte del resto de municipios del mismo. Está ubicado en la carretera A-2101 un eje que une longitudinalmente Botorrita (empalme con la A-23 en María de Huerva) con Jaulín, Fuendetodos y Azuara. El firme, anchura y trazado de esta carretera es bueno entre Botorrita y Jaulín pero no así desde Jaulín hacia el sur donde el trazado y firme son bastante deficientes. Es una vía muy transitada dado su escaso volumen de tráfico con fines lúdicos los fines de semana para la práctica del ciclismo, de hecho está señalizada como vía preferente en estos días para los ciclistas.

La población está en dinámica regresiva desde la década de los sesenta del siglo pasado que si bien se atenuó en el primer decenio del siglo actual, ha vuelto a valores negativos en el último lustro. En el momento de la encuesta había empadronados **268 habitantes** de los cuales sólo 170 viven todo el año en el pueblo, mientras que en verano pueden alcanzarse los 500 habitantes.

La población actual es un poco más de la mitad de la que había en 1960 y cuarenta menos de los que hubo en 2009. La carencia de una figura legislativa de planificación impidió a este municipio su desarrollo urbanístico en la década (2001-2011) en que crecieron los municipios del área metropolitana, así como el desarrollo de otras actividades y ocupaciones del suelo como la industrial. Al escaso potencial demográfico hay que añadirle que es población envejecida y en su mayoría en edad de jubilación (dependientes) con unas necesidades específicas en cuanto a prestación de servicios y unas pautas de movilidad bastante rígidas.

En el periodo 2001-2015 la población empadronada en Jaulín retrocede un 8,2%, con una edad media actual de 56 años, sólo el 3,7% de sus habitantes tienen menos de 15 años y por el contrario el 33% de los empadronados poseen una edad igual o superior a 70 años. En el curso académico 2014-2015, tan sólo ha habido dos alumnos empadronados en el colegio de Jaulín, motivo que ha originado el traumático cierre de este equipamiento que la corporación municipal espera poder reabrir en cursos siguientes.

La actividad económica dentro del municipio es bastante escasa y se ciñe por orden de importancia al sector agrario con agricultura en secano (trigo y cebada) y ganadería de ovino y porcino. En segundo lugar está el parque eólico que ha proporcionado cinco puestos de trabajo y en tercer lugar la actividad del pequeño comercio (ultramarinos, farmacia y bar) y los tres puestos de trabajo ofertados en una residencia de ancianos. Toda la población en edad laboral vive y trabaja en Jaulín. Hay reservado suelo (13,4 has) para desarrollar un polígono industrial en dirección a Fuendetodos pero no se ha contado con los recursos suficientes para urbanizarlo.

Las infraestructuras básicas de abastecimiento de agua y saneamiento son aceptables para el tamaño del municipio, si bien el saneamiento carece de depuración vertiéndose directamente a un barranco, por su parte el abastecimiento se ha renovado casi por completo. Los equipamientos básicos asistenciales, deportivos (piscina, pista polideportiva y frontón) y culturales (pabellón, salón de actos y casa-museo) están bien dimensionados y destacan por su funcionalidad. El principal déficit



destacado por la corporación municipal es la pésima recepción de señal de telefonía móvil y la mala cobertura de servicio adsl para conexión a internet lo que está lastrando la posibilidad de teletrabajo desde el pueblo e impidiendo determinadas gestiones administrativas tanto al propio Ayuntamiento como a los ciudadanos u otros servicios como los sanitarios. No hay escuela y su instalación está ahora ocupada como aula de música. El servicio sanitario se presta en el Ayuntamiento y pasa consulta tres veces por semana, siendo María de Huerva el ambulatorio de referencia para urgencias médicas, en invierno con mayor población el servicio es insuficiente.

El transporte público cuenta con dos servicios diarios en conexión con Zaragoza, desde la corporación se desearía un tercer servicio pero no hay partida presupuestaria para afrontarlo, las cifras de ocupación son muy bajas y la población cuando tiene que usar transporte público normalmente se desplaza en vehículo particular hasta María de Huerva para desde allí hacer uso del buen número de servicios y frecuencias con que cuenta este municipio.

El supermercado de Mercadona en Cuarte de Huerva es el centro de referencia a la hora de realizar la compra alimenticia y de productos del hogar, el desplazamiento en vehículo particular.

Dentro de áreas naturales de interés en el municipio está el galardonado parque botánico que está a la entrada del casco urbano, el observatorio de aves del camino de la Peñarroya, la zona de escalada y el yacimiento arqueológico de Las Colladas.



Fuentes de Ebro, reunidos en el despacho de la señora alcaldesa doña María Pilar Palacín el día **18 de diciembre de 2014** desde las 10:30 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

Fuentes de Ebro está situado en el corredor de la N-232 en el límite entre la comarca de la Delimitación Central de Zaragoza y la de Ribera Baja del Ebro a 27 kilómetros de Zaragoza. Junto a Utebo, Zuera y Alagón es de los municipios del entorno de Zaragoza que ya poseía cierto peso demográfico antes del fenómeno de expansión urbanística que sucedió a principios del siglo XXI y que ha tenido como efecto desiguales crecimientos en los municipios en cuanto a población, prestación de servicios y en la extensión de las zonas urbanizadas.

En el momento de la encuesta estaban empadronados 4.650 habitantes en Fuentes de Ebro de los que tan sólo 40 habitan en el núcleo de Rodén (a 2,5 kilómetros al sur del casco urbano). Fuentes de Ebro tiene una dinámica demográfica positiva desde 1900 en que contaba con 2.400 habitantes, estabilizándose en unos 3.500 -3.800 habitantes en las tres últimas décadas del siglo XX y creciendo en unos 800 – 1000 habitantes en la última década. Entre 2001 y 2015 aumenta en 760 habitantes, lo que en valores relativos significa un crecimiento del 19,6%. Este crecimiento evidentemente va asociado a una actividad económica consolidada en el tiempo y cuyas raíces están en la actividad agraria, principalmente la agricultura dedicada al cultivo de la cebolla y a la exportación de plantas forrajeras, y en el desarrollo de actividad industrial especializada en el sector de la automoción. No cabría buscar el crecimiento demográfico de Fuentes asociado a desarrollos urbanísticos ni a venta masiva de suelo, aunque se hubiera programado en su momento.

La población tiene una edad media ligeramente superior a la media del periurbano zaragozano, en 2014 era de 41,7 años, muy próxima a la media aragonesa, con un 16,69% de la población por debajo de 15 años y un 18,4% por encima de 70.

El casco urbano de Fuentes de Ebro tiene una disposición en viarios orientados norte-sur con la travesía de la carretera N-232 seccionándolos en sentido oeste-este. La construcción de la carretera a principios del siglo XX supuso la expansión del casco urbano hacia la zona de huerta al norte y la construcción de viviendas colectivas en la época de postguerra. Posteriormente se han desarrollado unidades de ejecución hacia la zona sur del casco urbano con morfología de manzanas regulares como en el polígono Viña del Conde al Suroeste. En torno a la travesía de la N-232 se establece el viario de mayor actividad social y comercial, mientras que la travesía de la carretera CV-812 a Mediana, que corta perpendicularmente a la anterior, tiene un carácter de vía de acceso a los equipamientos educativos, y deportivos, así como al cementerio y al parque del sur del núcleo.

En la carretera a Mediana y a 3 Km de Fuentes está el núcleo de Rodén, un pequeño pueblo de 50 habitantes, construido por regiones devastadas tras la Guerra Civil al encontrarse destruido el asentamiento original. Actualmente no cuenta con servicio de transporte público.

Hay un asentamiento ilegal de viviendas de segunda residencia en un elevado sobre la zona de huerta próximo al polígono industrial de La Corona. A la urbanización se le conoce como “La Calera”, ocupa unas 13 hectáreas sin regulación específica alguna ni previsión hacia una posible legalización o reversión al estado anterior.



Ante el contexto de crisis económica actual un 12% de la población activa está en situación de desempleo, si bien la cifra se ha mitigado en el último año. Hay trabajo en el pueblo y en el corredor lo cual genera cierta tranquilidad en sus habitantes y en el propio Ayuntamiento y además de ello la población es emprendedora y con capacidad para la autoformación. El Ayuntamiento de Fuentes de Ebro ocupa a unos 70 trabajadores en tareas administrativas, educativas y de mantenimiento-conservación, convirtiéndose en la mayor empresa por número de empleados del municipio.

Urbanísticamente Fuentes de Ebro no ha desarrollado nuevos espacios fuera del casco urbano aunque si hubo un intento en 2005 que resulto fallido años después por la falta de iniciativa de sus promotores y no tramitarse correctamente los correspondientes permisos en Inaga y CPOT. El proyecto Residencial & Golf Fuentes Imperial incluía en un terreno entre el cruce de la A-222 y Fuentes de Ebro, un campo de golf de 18 hoyos, una zona comercial y una zona residencial con densidad máxima de 12 viv/ha (unas 1800 viviendas). El promotor era el grupo empresarial navarro Aricam quien se comprometía a construir equipamientos como una casa de cultura, viviendas sociales y equipamientos deportivos de primer nivel como un estadio de fútbol y piscina cubierta.

Las infraestructuras, equipamientos y servicios ofertados a la población en Fuentes de Ebro son satisfactorios y funcionales, no existen grandes instalaciones pero si por algo destacan es por su pragmatismo y equilibrio económico. Hay centro de salud con servicio de urgencias 24 horas, pediatría y médico de familia. En servicios educativos cuenta con guardería infantil, centro de educación infantil y primaria e instituto de secundaria. En materia deportiva hay complejo deportivo, pabellones polideportivo cubierto y multiusos, un campo de fútbol de césped y otro de tierra. Las infraestructuras de abastecimiento de agua y saneamiento son aceptables y se van renovando año a año por sectores y mediante subvención. La depuradora de aguas residuales fue construida recientemente con cargo al PESD del Gobierno de Aragón. Fuente de Ebro posee suministro de gas natural tanto en el polígono como en casco urbano.

Los déficits señalados desde el Ayuntamiento hacen referencia a un centro o casa de cultura que aglutine servicios y permita diversificar actividades culturales y atraer otras que por carencia de espacio no puedan realizarse hoy. Otra mejora deseable y necesaria está relacionada con la velocidad de conexión a internet tanto desde la red fija como móvil.

El déficit histórico en cuanto a infraestructura y que afecta a todo el corredor es la obsolescencia de la vía de comunicación N-232 que se ha convertido en reivindicación por parte de todos los municipios desde hace dos décadas ya que al riesgo en seguridad vial se le añade la pérdida de competitividad económica con otras zonas que poseen autovía y con ello mejoran su potencial accesibilidad desde Zaragoza o desde el propio corredor mediterráneo. Actualmente está desdoblada hasta El Burgo de Ebro y se construyó una circunvalación en 2007, por el sur del casco urbano, con trazado de autovía pero sin desdoblamiento, aliviando el tráfico en la antigua travesía pero sin producirse el ansiado desdoblamiento.

Las infraestructuras viarias se complementan con la vía de ferrocarril Zaragoza-Barcelona por Caspe, que cuenta con parada del servicio de media distancia a escasos metros del casco urbano. La cercanía de la estación de tren supone un importante potencial de cara a una futura implementación de un servicio de cercanías. La alcaldesa no se pronuncia al respecto en la entrevista. La vía de alta velocidad ferroviaria atraviesa por el sur el casco urbano y cruza la zona de huerta para adentrarse en los municipios de Osera y Pina.



El comercio local está fuertemente arraigado entre los habitantes y además de productos alimenticios básicos oferta servicios especializados como joyería, calzado, textil, electrodomésticos, gestoría, papelería, tres supermercados. Abastece tanto a población de Fuentes de Ebro como de municipios cercanos como Mediana de Aragón, Quinto, Gelsa, Pina o Velilla de Ebro, pero también la población local acude en buena parte a comprar a Zaragoza, en especial la banda comprendida entre los treinta y los cincuenta años.

El transporte público ofrece seis expediciones diarias a Zaragoza dentro de la línea que va desde Pina por el propio Fuentes hacia El Burgo y la capital. Desde la entrada en funcionamiento del CTAZ en el Ayuntamiento se percibe un mayor uso por parte de la población y satisfacción con el servicio prestado por parte de la empresa concesionaria (nuevos autobuses, ajuste de frecuencias, puntualidad). No obstante el uso del vehículo particular continúa primando a la hora de desplazarse a Zaragoza, sobre todo en la banda de edad entre los 20 y los 45 años. El coste del servicio es asumido por el Ayuntamiento como una inversión necesaria.

El polígono industrial de Fuentes de Ebro (La Corona) está especializado en automoción y se ubica en la N-232 una vez rebasado el casco urbano en dirección a Castellón. Posee una infraestructura un tanto antigua y está penalizado por unas infraestructuras y equipamientos poco competitivos (pavimentación, antigüedad de las naves, acceso desde la carretera, alumbrado...) pero un tejido industrial consolidado y una muy buena relación entre empresarios y trabajadores, ejemplar según el Ayuntamiento en el momento de la crisis. Cuenta con parada del bus del Consorcio, aunque la población no lo utiliza mucho o no tanto como sería deseable. El suelo industrial de Fuentes de Ebro no se puede ampliar por limitación impuesta desde el Gobierno de Aragón al PGOU, esto pudiera ser una amenaza de futuro. Hay empresas consolidadas y alto grado de identificación entre empresas, sindicatos y trabajadores.

Como actividad creciente destaca la agroindustria, con la empresa de transformación de productos agrarios "Agrinasa" quien elabora aceite de oliva de alta calidad, la distribuidora Fuencampo, dedicada a la comercialización de la Cebolla de Fuentes o la sociedad cooperativa agraria San Miguel que cuenta con unos 600 socios y que comercializa alfalfa, almendra, cereales, semillas y posee una deshidratadora de alfalfa.

La actividad agrícola en regadío queda pendiente de concentración parcelaria. Es esta una actuación sumamente demandada por los propietarios de fincas a fin de rentabilizar sus explotaciones mejorando las comunicaciones y sistemas de regadío y minimizando desplazamientos. Las zonas más próximas al río presentan la típica configuración de parcelas pequeñas de disposición sumamente irregular que condicionan sobre manera la productividad en los mercados de este tradicional espacio de huerta.

Dentro de patrimonio arquitectónico a destacar, el Ayuntamiento menciona la parte de la morería del casco urbano, la iglesia de San Miguel y el yacimiento arqueológico de La Corona. En el medio natural destaca dos ambientes, la ribera del río con la balsa de pescadores y el merendero y la zona de estepa al sur en dirección a Mediana. Hay una ruta educativa denominada los pinos del Calvario, sobre una superficie de 28 hectáreas de pino carrasco plantados por los vecinos del pueblo hace cincuenta años y que actúa hoy como pulmón verde de Fuentes. Dos rutas más completan el conjunto de rutas ofertadas desde el Ayuntamiento, la de las canteras de alabastro y la de Valdepuy



El tejido asociativo está muy vivo y plenamente identificado con el pueblo, hay actividades como la semana la semana del cine y de la imagen (SCIFE) que funciona de manera autónoma desde 1995, la ruta del cine y las tapas con proyección regional, el día de la cebolla y las jornadas gastronómicas “cómete el cerdo” en colaboración con carnicerías y hosteleros del municipio.



Torres de Berrellén, reunidos en el despacho de la señora alcaldesa, doña Mercedes Trébol el **22 de diciembre de 2014** desde las 12:00 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

El municipio de **Torres de Berrellén** está situado en la margen derecha del río Ebro dentro del corredor industrial y de servicios de la autovía A-68. Dista 20 Km de Zaragoza y 10 Km de Alagón, pertenece a la comarca de la Ribera Alta del Ebro.

En el ámbito demográfico, mantiene una estabilidad impropia de los municipios del entorno de Zaragoza, donde en los últimos lustros se ha producido un crecimiento general, y en particular bastante notable en este eje. La razón que explica que Torres fije su población en una horquilla de 1300 a 1.500 habitantes desde hace tres décadas se debe a la falta de suelo urbano disponible. En lapso de tiempo en que se produce el crecimiento en el resto de municipios, Torres de Berrellén carecía de instrumentación jurídica para clasificar nuevo suelo como urbanizable y por ello la morfología urbana y demográfica se mantiene sin cambios en este periodo tan agitado en lo urbanístico para el resto de municipio. Una vez aprobada la nueva figura de planeamiento en 2006 y hasta la actualidad no se urbaniza ningún nuevo espacio .

Se incrementan unos doscientos habitantes en el periodo 2001 – 2015 (8,5% de crecimiento) merced a la llegada de población inmigrante rumana y marroquí y alguna familia procedente de Zaragoza que en ambos casos han gozado de una paulatina pero perfecta aclimatación. Hubo también en este periodo un boom de nacimientos achacable a las medidas de promoción de la natalidad que llevó a cabo el gobierno central en la anterior legislatura, llegando a haber hasta 30 al año cuando la media estaba en unos 7 u 8.

Actualmente 1492 habitantes empadronados, la edad media de la población es de 43,8 años, muy próxima a la media aragonesa y notablemente superior a la mayoría de municipios del CTAZ. El 13,3% de la población tiene menos de quince años y el 14,3 % tienen edad igual o superior a los 70 años.

La figura de planeamiento urbanístico vigente se aprueba definitivamente en diciembre de 2006. En ella se delimitan hasta 16 unidades de ejecución formando una orla en torno al sur del actual casco urbano. El crecimiento en estos nuevos espacios urbanizados permitirían una vez desarrollados al 100% duplicar la población actual del municipio ya que en su conjunto se construirían 550 nuevas viviendas. A largo plazo se delimita un amplio espacio al oeste del casco urbano como suelo urbanizable no delimitado con capacidad para 1300 viviendas previa aprobación de su plan parcial correspondiente.

La dotación de infraestructuras y equipamientos y la prestación de servicios son adecuados para el volumen de población atendida y los recursos económicos del consistorio. Abastecimiento y saneamiento, servicios sanitarios, asistenciales de día para la tercera edad, educativos, deportivos y culturales cumplen con los estándares mínimos de calidad y dimensionamiento. Son deficitarios los servicios de conexión por banda ancha a datos móviles, las zonas verdes urbanas, la fibra óptica para conexiones fijas, los servicios asistenciales de 24 horas para la tercera edad y el comercio.



La única infraestructura viaria de acceso al municipio es la carretera provincial CV-658 procedente de Torres de Berrellén. Una vía con anchura suficiente, señalización horizontal y vertical y firme en muy buen estado de conservación.

La red de abastecimiento se está renovando por secciones y se han colocado contadores digitales para una mejor eficiencia en el consumo de agua. El saneamiento de aguas residuales actualmente es de vertido directo con el consiguiente déficit medioambiental. En un plazo corto de tiempo se conectarán mediante un colector a la depuradora de Utebo, que está próxima a su finalización.

El servicio sanitario se atiende en el consultorio local, donde hay servicio de medicina general y practicante de lunes a viernes en horario de mañana. Las urgencias y la pediatría se prestan en el centro médico de Casetas.

El colegio público Montes del Castelar tiene 143 alumnos matriculados en educación infantil y primaria. Para menores de cuatro años hay una escuela pública de educación infantil, construida en 2011 para atender las necesidades demográficas del momento, en sustitución de las antiguas instalaciones que databan de 1980. La educación secundaria se imparte en el I.E.S. Ángel Briz de Casetas.

Las actividades y servicios culturales carecen de un equipamiento que las centralice. Se prestan en la antigua casa consistorial (hogar de la tercera edad y escuela de adultos), el palacio contiguo al Ayuntamiento (biblioteca) en el edificio de la ludoteca y en el propio Ayuntamiento (Sala de exposiciones). Las distintas asociaciones poseen locales distribuidos por el casco urbano, como la asociación de mujeres o la de socorro. Para eventos que congreguen a gran cantidad de público se ha dejado el antiguo pabellón multiusos para actividades culturales.

El equipamiento específico de la tercera edad es un centro de día en el Palacio del s.XVIII, comparte edificio con la biblioteca. Cuenta con cocina, comedor, sala de actividades, gimnasio y consultorio médico. El servicio se oferta tanto a habitantes de Torres como de municipios limítrofes. Por su parte, ante la imposibilidad de eliminar barreras arquitectónicas por estar en un edificio catalogado, el hogar social de la tercera edad se va a trasladar al edificio de la ludoteca.

El equipamiento deportivo si está centralizado en el complejo polideportivo con piscinas y pistas polideportivas y nuevo pabellón polideportivo. Se ha construido recientemente una pista de pádel y se mantiene un campo de fútbol de césped natural en el otro extremo del casco urbano.

El comercio de Torres de Berrellén es limitado en su oferta. Hay dos tiendas de ultramarinos y dos carnicerías, fuera del ámbito alimenticio caja de ahorros, bar y peluquería. Es un sector en franco retroceso ante la competencia de las grandes superficies comerciales como el Alcampo de Utebo, centro de referencia para toda esta zona. La carencia de comercio especializado se suple en Utebo, Casetas, Zaragoza y Alagón.

El transporte público según la corporación municipal ofrece un servicio caro y con poca y mala frecuencia. Hay tres servicios diarios a Zaragoza y cuatro con parada en Casetas. El uso crece muy débilmente y no es por falta de conciencia en su uso ya que pese al mal servicio son (según la corporación) uno de los municipios que más uso hace en proporción del servicio. No hace mención al uso de la tarjeta del consorcio. El Ayuntamiento invierte unos 12.000 € al año en sufragar los gastos derivados del transporte público, cantidad excesiva para el servicio recibido.



La disposición de Torres de Berrellén en un fondo de saco viario no facilita (como ocurría con Pastriz) la prestación del servicio de transporte público. La permeabilidad del casco urbano a través de la mejora y conservación de los caminos rurales que comunican con Sobradiel al este y Alagón al oeste, proporcionarían una espectacular mejora en la movilidad del municipio.

Entre Torres y La Joyosa está la antigua estación de ferrocarril sobre la línea Zaragoza-Castejón, que podría ser una alternativa cercana y eficiente de movilidad de cara a una futura ampliación del servicio de cercanías desde Casetas. No se menciona esta alternativa en la entrevista con la alcaldesa.

El desplazamiento a Zaragoza suele hacerse en vehículo particular, estando muy arraigado el uso del aparcamiento público de plaza de Salamero. Hay también vínculo con Casetas para comercio y ocio y con Alagón para asuntos administrativos, sanitarios (dentista) y comerciales.

La gran mayoría de habitantes de Torres no trabajan en el municipio, lo hacen en la industria del eje de la A-68 y en especial en General Motors donde trabajan sobre cien personas del pueblo. Se desplazan a diario en vehículo particular.

El polígono industrial de Torres, ubicado en la carretera de acceso desde La Joyosa, carece de nombre y está especializado en pequeña industria de automoción auxiliar de General Motors. Según manifiesta la alcaldesa, los empresarios del polígono de Torres apenas contratan personal femenino y es algo a corregir o matizar a corto plazo. Son en su mayoría Pymes en un polígono que actualmente está ocupado en un 60% y cuya gestión es municipal. La empresa de mayor tamaño es Tecmoplas.

La actividad agraria, como en el resto de municipios, se concentra cada vez en menos agricultores. Las explotaciones más rentables están ubicadas sobre regadío que a su vez ocupa casi el 80% de la superficie cultivada en Torres. Cereal de grano, forrajeras y frutales (por este orden) son los cultivos predominantes. La curiosa forma del municipio de Torres, adaptándose a los meandros del Ebro, le proporciona numerosas zonas de huerta pero muy alejadas entre sí. Además de las más próximas al casco urbano, hay zonas de huerta frente a Cabañas, frente a Alagón y en la margen izquierda del río frente al propio Torres donde se encuentran las fincas de Granja de Santa Inés, Santa Pola y Candespina.

Como espacio natural a fomentar o promocionar se cita la ribera del río Ebro y el sendero GR-99 que cuenta en el término municipal con una infraestructura peculiar, el paso de sirga entre orillas que comunica con la ermita de El Castellar. También es de especial interés el tramo en el que desemboca el río Jalón en el Ebro. A nivel patrimonial hay varios edificios catalogados, la iglesia de San Andrés de estilo gótico-renacentista, el antiguo ayuntamiento un típico palacio aragonés de fachada renacentista, el Ayuntamiento actual que es palacio de los Duques de Villahermosa y el palacio contiguo de estilo barroco originario del siglo XVIII.



Cuarte de Huerva, reunidos en el despacho de Felix Bernal Agudo, técnico municipal el día **15 de enero de 2015** desde las 11:00 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

El municipio de **Cuarte de Huerva** está situado a 8 kilómetros del centro de Zaragoza, en el corredor industrial y de servicios paralelo al río Huerva y al trazado de la A-23 al sur de la capital en un continuo donde prácticamente su espacio urbanizado se toca con las últimas viviendas del nuevo barrio zaragozano de Valdespartera o de la Fuente de La Junquera. Cuarte es el municipio que mayor crecimiento de población en términos absolutos y relativos ha experimentado en los últimos doce o trece años, un vertiginoso ritmo de expansión demográfica y urbana que han puesto al municipio como el segundo (excluyendo la capital) en número de habitantes en el área metropolitana de Zaragoza por detrás de Utebo.

En cifras absolutas, Cuarte pasa de 1.900 habitantes en 2001 a **11.750 habitantes** en el momento en que realizamos la encuesta, este crecimiento ha supuesto la creación de un nuevo Cuarte dentro de Cuarte, tanto por morfología urbana como por composición e idiosincrasia de sus habitantes y equipamientos y servicios. Ha sido el municipio español que más crece en la década comprendida entre 2001 y 2011, un 431 % mientras que entre 2001 y 2015 el crecimiento llega hasta el 511% (9.628 habitantes más que al comienzo del periodo). El PGOU vigente pronto quedaría desfasado en su previsión de crecimiento demográfico, para el momento actual estimaba una población de 6000 habitantes, la mitad de la real.

La edad media de la población es diez años inferior a la media aragonesa, estableciéndose en 32,5 años, con un 23% de los empadronados con edad inferior a 15 años y sólo un 3% con 70 años o más, lo que da idea de la necesidad de equipamientos y servicios específicos para la población y el tipo de personas que han llegado en esta década a Cuarte ante el acicate de la proximidad a Zaragoza, suelo industrial con oferta de trabajo y suelo urbano disponible a un coste muy inferior al de la capital. La población estimada real por el consistorio es de unos 13.000 ya que todavía quedan personas sin empadronar y la población real a la que prestan servicios (trabajadores de los polígonos, comercio, urbanizaciones) podría rondar los 20.000 habitantes.

Cuarte de Huerva poseía un conglomerado industrial cuya génesis data de mediados de los años setenta que se establecía en paralelo a la antigua N-330 y que entraba por la antigua vía de acceso al casco urbano hasta las puertas del mismo. El PGOU aprobado en 200 permitió el cambio de clasificación de una parte de suelo industrial por urbano y se trasladó la industria de la entrada del pueblo a nuevos polígonos industriales quedando de ese vestigio industrial las naves más próximas a la carretera. Este cambio es fundamental para entender la nueva morfología urbana de Cuarte, un desplazamiento del centro vital del pueblo para adaptarse a la nueva realidad con una imagen típica de espacio urbano en detrimento de la antigua apariencia de pueblo rural.

Es muy difícil establecer una cohesión social fuerte entre una población mayoritariamente nueva. La similitud de edad entre los recién llegados a Cuarte y las actividades escolares y deportivas están sirviendo de acicate para generar el vínculo necesario de identificación de estos habitantes con los ya existentes y con Cuarte de Huerva. Desde el Ayuntamiento se trata de incentivar la participación ciudadana con todas las vías a su alcance, conscientes de la importancia de generar el sentimiento



de pertenencia a Cuarte y limar conflictos de convivencia con los antiguos habitantes que se sienten desplazados desde su núcleo original.

Cuarte de Huerva tiende a unificar en estos años su tejido urbano con el fin de generar una imagen de continuidad en el espacio urbanizado. En 2000 Cuarte de Huerva contaba con el casco urbano consolidado que comenzaba en el puente sobre el Huerva y se extendía por la zona llana de la margen izquierda del río hasta los primeros escarpes en torno a dos avenidas principales, formando un caserío en torno a las 520 viviendas. La zona escarpada sobre el casco urbano la ocupaba y ocupa la urbanización Amelia, creada en los años setenta como viviendas de segunda residencia y unas 112 construcciones unifamiliares formando un enmarañado conjunto de viarios que se adaptan a la rugosidad del terreno. Al otro lado del Huerva la carretera de acceso desde la N-330 fue la zona de ensanche hacia El Parador del Ciclista (conjunto de viviendas integradas en el polígono industrial Bajo la Venta y la urbanización Britania al pie de la carretera y concebida como un conjunto residencial de alto-standing. Ambas zonas quedaban descolgadas del casco urbano al igual que la zona de Santa Fe que aparecía 800 metros más al sur de la urbanización Britania.

La planificación urbanística tiene como referente el PGOU aprobado en 2000 que trata de paliar esta desconexión de espacios urbanizados priorizando el cierre de la zona comprendida entre Britania y Santa FE y entre la zona de ensanche y el antiguo casco urbano, creando una nueva zona central de referencia que equidistara de entre los nuevos desarrollos y los viejos espacios urbanizados, de ahí la ubicación de equipamientos como el ayuntamiento, auditorio o piscinas cubiertas.

Se ha priorizado en estos años la unión u homogeneización de los espacios urbanizados, a favor del desarrollo del suelo urbanizable delimitado y en detrimento de pequeñas actuaciones de las unidades de ejecución. Todo hace indicar que en el momento actual es más complicado solucionar ya que han quedado zonas a modo de islotes que pueden generar incompatibilidad de usos, dificultar la movilidad o ir en detrimento de la calidad de vida de los habitantes más próximos.

Aquellas zonas de casco urbano con carencias urbanísticas, faltas de integración o que debían pasar de uso industrial a residencial, fueron catalogadas como suelo urbano no consolidado con diferentes unidades de ejecución (UE).

Se delimitan dos UE para suelo industrial que no se han iniciado, una reserva para ampliación del El Polígono y otra entre Bajo la Venta y Maite.

Para uso residencial se delimita un espacio en la Avenida Constitución ya urbanizado y edificado que es actualmente la zona de Ayuntamiento, plaza Bulevar y auditorio (UE 5, 6 y 7) eliminando las naves y solares existentes y conformando un conjunto residencial y de equipamientos con edificios de hasta seis alturas a imagen de barrios residenciales de Zaragoza (zona Vía Hispanidad o Gómez Laguna) con unas 120 viviendas.

La UE 9 no desarrollada tenía como fin conectar el espacio baldío de la trasera de la gasolinera y Santa Fe con 138 viviendas. La UE 10 tampoco se ha iniciado, plantea el cierre de la urbanización Amelia hacia un apéndice del sector 3 (168 viviendas). Cuenta con un plan parcial aprobado definitivamente en 2008 y terrenos adquiridos en propiedad por el grupo Nyesa. El no desarrollo de esta unidad de ejecución condiciona la del sector 3 ya que quedan inconclusos sus accesos. En la zona del campo de fútbol de tierra del Cabecico Redondo se reserva el suelo para construir 40 viviendas de protección oficial sin ejecutarse obra alguna a día de hoy. Las UE 12, 13, 14, 15 y 16 se han desarrollado parcialmente en su urbanización y edificación, tratan de



permeabilizar el entorno de la cantera y el cementerio con el casco urbano con la construcción de unas 160 viviendas. Las UE 17 a 21 pretenden compatibilizar paulatinamente los usos residencial e industrial entre Avda. Constitución, polígono Bajo la Venta-Mazas y el río Huerva (210 viviendas). No se ha realizado actuación alguna.

En la misma línea del anterior y en la margen izquierda del Huerva se establecen cuatro UE de la 22 a 25 con el objetivo de esponjar de naves y viarios de mala accesibilidad este espacio entorno al río y la avenida Constitución (antigua carretera de acceso a Cuarte desde la N-330) construyendo unas 190 viviendas sin ejecución alguna. En el mismo viario, la zona que enlaza N-330 y Avenida Constitución plantea en las UE 26 a 29 la construcción de 160 viviendas en la margen izquierda sentido centro, actuación que permitiría homogeneizar usos en ambas aceras, (residencial unifamiliar en la derecha e industrial en la izquierda). La U.E. 30 actúa sobre un solar utilizado como aparcamiento junto al auditorio y el ayto.

Por último las UE 31, 32 y 33 han tenido una urbanización y edificación parcial, permitirán unificar usos y cerrar espacios baldíos en el entorno del sector 4 y la urbanización Britania, unas 110 viviendas de las que se han construido 17.

Las actuaciones urbanísticas en Cuarte se centran en el suelo urbanizable delimitado que plantea seis sectores uno industrial (polígono Valdeconsejo) y cinco residenciales, ejecutándose obras total o parcialmente en cinco de los seis. La nueva zona urbanizada en dirección a Zaragoza por el monte, dibuja una banda en forma de lengua que comienza en el polígono industrial y finaliza en la urbanización La Junquera (sectores 2 y 1 respectivamente). La Junquera, promovida por el grupo Olmeda y Progea, se urbaniza totalmente y se construyen las casi 500 viviendas planificadas en el Plan Parcial entre colectivas, aterrazadas y unifamiliares en hilera, siendo las dos primeras de protección oficial (276). Se les dota de un buen vial común de acceso desde la N-330 a través de los polígonos Río Huerva y El Polígono pero carece de permeabilidad con el casco urbano al no completarse el desarrollo de las UE 12 a 16, lo que genera cierta sensación de aislamiento con respecto a Cuarte y una mala accesibilidad del transporte público. Hay un grupo de solares reservados para equipamientos y servicios comerciales que no se ha desarrollado, en dos de ellos está cedido el suelo para la construcción por parte de DGA del próximo colegio y del instituto de secundaria.

En el extremo más meridional del municipio de Cuarte, en las inmediaciones del monasterio de Santa Fe, se desarrolla el Plan Parcial del sector 6 "Monasterio" bajo la fórmula de junta de compensación entre seis grandes propietarios, que plantea la urbanización del espacio lindante con Cadrete dando continuidad a su urbanización Murallas de Santa Fe y uniéndola con la de Santa Fe ya en municipio de Cuarte. El Plan posibilitaba la construcción de hasta 500 viviendas en hilera y colectivas. En la actualidad se ha urbanizado totalmente dando esa deseada continuidad y conexión entre viarios pero únicamente se han construido un 30% de las viviendas. La conexión con la carretera se realiza desde la rotonda habilitada en la N-330 para Santa Fe, Cadrete y este sector de Cuarte. Del mismo modo que en La Junquera no se han desarrollado los equipamientos sociales, culturales y comerciales previstos, únicamente se desarrolla un parque y una pista polideportiva, si existe la petición de crear un colegio privado.

A continuación de este espacio, y en dirección hacia el casco urbano de Cuarte y al sur de la urbanización Santa Fe, se extendía un amplio espacio de huerta que actuaba a modo de barrera seminatural entre los espacios urbanizados de este sector. El Plan Parcial 5 El Plano, propone su urbanización dividiéndolo en dos sectores, el 5.1 al



sureste de la urbanización Santa Fe, entre ésta y el río Huerva y el 5.2 en continuidad hacia el norte con el casco urbano de Cuarte y el sector 4. El sector 5.1 promovido por las constructoras Castillo Balduz e Inmuebles Plaza 14, plantea construir 184 viviendas libres y 79 de protección del tipo unifamiliar pareado con jardines interiores y una manzana de vivienda colectiva, con la calle Numancia como eje vertebrador. Este sector está a día de hoy totalmente urbanizado, construido a excepción de la manzana 2 y con el equipamiento del colegio público Foro Romano. Se accede desde la rotonda del camino del Plano.

El sector 5.2 promovido por Iniciativas Urbanísticas Aragonesas S.L. dibuja una forma de silla entre, Britania, Camino del Plano, la urbanización Santa Fe, sector 5.1 y el sector 4. Estructurada en torno a los viarios camino del Plano y calle del Foro Romano ocupa una superficie de 22,2 hectáreas y hasta un máximo construible de 341 viviendas del tipo vivienda unifamiliar pareadas y en hilera en la zona norte y sólo unifamiliar pareada en la sur. Actualmente está urbanizado y construidas las manzanas 8, 9 y 12, un supermercado (Mercadona) junto a N-330 y Britania, una escuela infantil “Las Hablillas” y equipamientos del CEIP Foro Romano. El acceso se realiza por la rotonda de la N-330 para la que se cedió gratuitamente terreno.

El sector 4, denominado Airesol, es una continuación hacia el río Huerva del sector 5.2, con camino del Plano y calle Emperador Augusto como viarios principales. Promovido por Construcciones Castillo Balduz e Inmuebles Plaza 14, ocupa 13,8 hectáreas y una edificabilidad máxima de 400 viviendas y otros usos terciarios y de tipo dotacional privado. En la zona más baja próxima al río viviendas unifamiliares pareadas con jardín interior. En la zona más alta hacia la carretera vivienda colectiva con pequeños bloques de baja altura. Hoy se han construido parcialmente las manzanas 6 y 3, se mantiene un unifamiliar aislado previo al plan parcial en la manzana 4 y los equipamientos de la escuela infantil. Los viarios están completados así como todos sus servicios, también se ha acondicionado el parque de la Cantera en la zona próxima al río.

El sector 3, denominado Montes de Cuarte, supone la urbanización del monte desde la cota 303 hasta la cota, 372 al sureste del casco urbano a continuación de la urbanización Amelia, en una superficie de 34,4 hectáreas y con edificabilidad máxima de 500 viviendas más otros usos terciarios y de tipo dotacional privado, con una baja densidad residencial en esta zona “virgen” (14,5 viv/ha) y la necesidad de aterrazamiento del terreno dada la pendiente, adaptándose en la medida de lo posible a la topografía existente. Las viviendas a construir eran de tipo unifamiliar aterrazada, pareada y en hilera. Los viarios planteados, pretendían una anchura de entre 12 y 8 metros. Este sector no ha llegado a urbanizarse, comenzaron las obras dibujándose las manzanas pero no se ha continuado su urbanización. Es una zona que cuando llegue a construirse estará penalizada por una pésima conectividad con el casco urbano y con la vías de comunicación interurbana.

El Plan Parcial correspondiente al Suelo Urbanizable no Delimitado del sector 7 tanto industrial (prolongación de Valdeconsejo) como residencial (prolongación del sector 3), quedo suspendido por la comisión provincial de O.T. por incapacidad de los viarios de acceso y los sistemas de saneamiento.

Tras el repaso a la actividad inmobiliaria, en el momento actual, infraestructuras y equipamientos han ido creciendo algo por detrás de esa explosión demográfica, no obstante puede considerarse que los niveles actuales de equipamientos y servicios están a un nivel notable en cuanto a cobertura, calidad y funcionalidad sobre todo teniendo en cuenta una expansión tan fuerte en tan corto periodo de tiempo.



Hay un nivel sobresaliente en equipamiento deportivo con algunos equipamientos a considerar como estructurantes. En 2013 se inaugura el complejo deportivo Teresa Perales ubicado en el centro geográfico del pueblo, entre el antiguo casco urbano y la zona de expansión hacia la carretera. Este equipamiento, emblema de Cuarte de Huerva y que ha venido a suplir un grave déficit, cuenta con instalaciones de gran calidad como el gimnasio con zona termal, la piscina cubierta, cuatro pistas de pádel y el campo de fútbol de césped artificial con graderío. El resto de equipamiento deportivo se completa con pabellón polideportivo, piscinas anexas al aire libre, circuito automovilístico y campo de tiro. Hay también pistas polideportivas repartidas por el casco urbano a las que se suman las instalaciones deportivas de los dos colegios públicos.

La dotación de equipamientos culturales cuenta con un auditorio (equipamiento estructurante) equipado con escenario y sistemas de audio y proyección de última generación con un aforo para 2000 personas. Además, Casa de Cultura con biblioteca y salas de estudio y de acceso a internet en planta baja y salas de exposiciones y emisora de radio en la planta superior. La oferta cultural la completan el espacio cultural, la plaza de toros y las aulas de cultura.

Los servicios asistenciales a la tercera edad los integran un hogar de la tercera edad y dos residencias de ancianos para válidos y asistidos que suelen ser ocupadas por ancianos de Zaragoza.

El abastecimiento y saneamiento de agua está garantizado en los parámetros establecidos en la legislación vigente tanto en el suministro de agua de boca como en la correcta depuración de aguas residuales. El agua procede de Zaragoza, con balsas de regulación para atender cualquier posible incidencia de suministro. El Saneamiento se realiza en la depuradora realizada con cargo al PESD del Gobierno de Aragón, de forma mancomunada con Cadrete, María, Mezalocha, Mozota y Botorrita.

La educación infantil de 0 a 3 años cuenta con dos escuelas infantiles municipales de reciente construcción y que gozan de una gran acogida por parte de la población. La oferta la completa una guardería infantil privada.

Son equipamientos y servicios deficitarios o mejorables los sanitarios, la conexión a internet, el comercio y la educación primaria y secundaria. En materia sanitaria no existe un edificio específico para prestar el servicio y se realiza en dependencias del Ayuntamiento (perfectamente equipadas y acondicionadas). Pese a estar bien dotado en cuanto a médicos de familia y pediatras, se producen saturaciones en el servicio de pediatría. Hay también servicio de enfermería, extracciones de sangre, practicante y matrona. Las urgencias médicas no se atienden en Cuarte si no que el centro de referencia está en María de Huerva por lo que no se hace uso del mismo. En Zaragoza el hospital de referencia es el Clínico Universitario y las especialidades médicas se atienden en el Inocencio Jiménez.

En educación infantil hay dos colegios públicos y se está a la espera de la construcción de un tercero, actualmente están saturados los dos existentes el Ramón y Cajal (antiguo) y el Foro Romano (nuevo). No hay Instituto de Educación Secundaria y será necesario en poco más de un lustro por la propia dinámica demográfica, actualmente los alumnos acuden al IES Miguel Catalán de Zaragoza o al Valdespartera. Las ampas de ambos colegios están reivindicando activamente la construcción de un tercer colegio público. El colegio Foro Romano inaugurado en 2007 cuenta con barracones para albergar la demanda de alumnos (8 en primaria y 4 en infantil). Cuarte es el único municipio de Aragón con más de 7000 habitantes que no tiene instituto de enseñanza secundaria. Los suelos destinados al nuevo colegio son



los más cercanos a Zaragoza, en la zona denominada Valdeconsejo-La Junquera II, se está a la espera de financiación para iniciar las obras. La iniciativa privada, por su parte, (cooperativa Anfora) está planteando un tercer colegio vía concierto que contaría con instituto y se emplazaría entre Cuarte y Santa Fe. Las instalaciones dedicadas a la población más joven se complementan con una ludoteca y un espacio joven en la casa de cultura.

El tejido comercial de Cuarte no está a la altura de una población de más de 10.000 habitantes ni por variedad ni por calidad de los mismos. Está muy condicionado por su proximidad a Zaragoza, por la falta de comercio histórico y por la implantación de la superficie comercial Mercadona que actúa de reclamo no sólo para Cuarte, sino para todo el corredor del Huerva. Es muy común que los nuevos habitantes de Cuarte continúen realizando sus compras donde lo hacían en Zaragoza.

La conexión a internet fija se hace por ADSL pero ya se están realizando trabajos de cableado para llegar con fibra a los hogares y empresas. En cuanto a telefonía móvil no hay conexión 4G pero las compañías operadoras están ya sondeando la ubicación de sus repetidores para ofertar este servicio.

El transporte público cuenta con servicios de conexión con Zaragoza cada 30 minutos, con ocupación creciente año a año pero sin obtener unas cifras que permitan ampliar el servicio a frecuencias más bajas. Anualmente el consistorio invierte unos 80.000 € en sufragar el servicio con la empresa concesionaria. A juicio de la corporación es un muy buen servicio que requeriría de mayor ocupación pero no existe la suficiente conciencia de uso de transporte público. La entrada en funcionamiento de la tarjeta del CTAZ ha supuesto un acicate para los usuarios que esperan sirva de impulso a su uso. Hay demandas como mejores frecuencias en horas punta por saturación o mayor espacio para carros de bebés en los autobuses. La propia configuración de recorrido para dar servicio a urbanizaciones, casco urbano y polígonos, está penalizando la duración del trayecto hasta Zaragoza, lo que en opinión de los usuarios lo hace poco atractivo frente al tiempo que tarda el vehículo particular.

La parada de referencia en Zaragoza, para aquellos que utilizan el autobús, es el hospital militar desde donde se accede rápidamente al tranvía y al autobús urbano. Otra movilidad cada vez más extendida es la del desplazamiento en vehículo particular hasta Valdespartera en el entorno del centro de salud o mercado y tomar desde allí el tranvía. No se hace uso del aparcamiento disuasorio.

La principal fuente de ingresos municipal procede del IBI de las industrias de los polígonos y de las viviendas en suelo urbano, no serían partidarios de tomar un 0,2% para sufragar de allí el transporte público.

La principal actividad económica de Cuarte, por volumen de negocio y número de empleados, es la realizada en sus polígonos industriales, que han conformado mediante una irregular ocupación de espacios a lo largo del tiempo uno de los polos industriales de mayor actividad de Aragón, promoviendo unas altas tasas de actividad y ocupación locales y extendiendo su influjo a un gran número de trabajadores que se desplazan a diario desde Zaragoza. Hasta 14 polígonos de diferentes tamaños, equipamientos, servicios y tipo de empresas instaladas, constituyen la oferta de suelo industrial del municipio.

Se extienden desde el viaducto del ferrocarril de alta velocidad, en paralelo a la N-330 y a lo largo de dos kilómetros de longitud y con una anchura media de 300 metros los polígonos de El Tejar, Ralenco I y II, Las Ramblas, Pignatelli, Río Huerva, San Bábil, Alcoz Alto y Bajo, Maite y Bajo la Venta. Constituyen el germen de esta actividad



industrial en Cuarte, un vivero de pequeñas y medianas empresas que ocupan polígonos que en su mayoría son de iniciativa privada y que adolecen de accesos, servicios, equipamientos e instalaciones modernas y competitivas y que subsisten gracias a su magnífica renta de situación y a la inercia generada por la actividad generada años atrás.

La primera expansión industrial de Cuarte se produce con la creación del El Polígono, ubicado en la antigua carretera de acceso en la margen izquierda del río Huerva, frente al cementerio, con un uso mucho más racional del suelo. ya que las naves forman calles en cuadrícula, y unas instalaciones mucho más modernas en sus 17 hectáreas de terreno. En paralelo a él se desarrolla el polígono Mazas como un pequeño apéndice junto al río y la carretera de acceso y los polígonos de la Gasolinera y de Santa Fe, ambos en la N-330 en dirección a Cadrete. Ya en el siglo XXI, Cuarte de Huerva construye y promociona un polígono industrial de última generación, el polígono de Valdeconsejo que se emplaza en una zona elevada sobre el casco urbano y unas instalaciones amplias y dotadas con todo tipo de servicios aunque penalizado por una peor accesibilidad que los viejos polígonos a pie de carretera.

Ante la diversidad espacial de los polígonos industriales, es complicado establecer una compatibilidad en transporte público entre el uso de los ciudadanos y el de los trabajadores sin penalizar excesivamente a frecuencias y duración del viaje. Por ello los trabajadores de los polígonos más próximos a la carretera pueden acudir en autobús (aunque no muchos lo hacen) y los de Valdeconsejo están más abocados al uso del vehículo particular. Estos últimos hacen uso del camino que conduce hasta la Fuente de la Junquera en Zaragoza, pasando por los depósitos municipales, como vía alternativa a la carretera.

El sector servicios es un sector en alza pero que no ha acabado de despegar como se podría esperar para el potencial de la población que atiende. Por un lado el comercio local que como se comentaba antes está muy condicionado por la competencia de Zaragoza y Mercadona. La hostelería es el motor del sector servicios, junto a actividades relacionadas con actividades extraescolares o de ocio como las presentes en los polígonos industriales (fútbol-indoor, bolera...) o de venta de muebles y outlet.

El sector agrario es prácticamente inexistente en Cuarte de Huerva. El reducido tamaño del municipio y la paulatina ocupación de la huerta para usos industriales y residenciales han dejado esta actividad reducida a un pequeño reducto frente a Santa Fe.

Las infraestructuras viarias facilitan una buena movilidad en dirección hacia Zaragoza, pero no un rápido acceso hacia Cuarte de Huerva desde la capital. El problema nace de la disposición de la zona urbanizada e industrial y los accesos desde la calzada opuesta que sólo pueden hacerse por motivos de seguridad vial desde las tres rotondas existentes sobre la N-330, una para la zona industrial, la segunda para el casco urbano y la tercera para Santa Fe. Desde la autovía A-23 un único acceso ubicado frente a la Ciudad Deportiva del Real Zaragoza y que conduce a la carretera nacional, que ralentiza tanto la entrada como la salida a Cuarte de Huerva.

En materia de movilidad por carretera por vías alternativas, se demandó en su momento la mejora del camino que une Cuarte con la Fuente de La Junquera en Zaragoza, se asfaltó pero tiene una calzada estrecha y escasamente señalizada, desde el Ayuntamiento de Zaragoza se rechazó la ampliación en su municipio ya que suponía expropiar numerosas fincas. También se demandó una conexión por este



camino y pasando por el Tiro de Bola hacia la Z-40 para conectar entre las salidas de Valdespartera y Puerto Venecia.

Hay estación de ferrocarril de la línea Zaragoza-Caminreal-Teruel ubicada en el término de Zaragoza, junto a la Ciudad Deportiva del Real Zaragoza. Su lejanía al casco urbano y a los polígonos industriales, junto a los problemas de accesibilidad antes comentados, no la hacen del todo atractiva para quien puede ir en vehículo particular en diez minutos al centro de Zaragoza. No obstante sería una seria opción de transporte público cara a un futuro dado el potencial demográfico de Cuarte, Cadrete y María, siempre y cuando en el caso de Cuarte se dotase de un eficiente sistema de lanzaderas desde el casco urbano. Actualmente está sin uso pese a dotarse en 2008 de andenes y marquesinas.

Desde el Ayuntamiento de Cuarte de Huerva se ve con optimismo el futuro del municipio, el reto es mantener y mejorar los servicios y equipamientos existentes para ofrecer una mejor calidad de vida a sus habitantes lo que obligará a ir adaptando los mismos a la demanda de la coyuntura demográfica.

Desde el punto de vista arquitectónico no hay nada reseñable en cuanto a lo constructivo, tan sólo reseñar las ruinas del castillo de Cuarte y la iglesia de Santa Cruz del siglo XVI y restaurado interiormente en 2012. Medioambientalmente el Huerva ha quedado excesivamente constreñido entre el espacio urbanizado para constituirse en zona de esparcimiento al aire libre. El único espacio virgen es el paisaje estepario de los montes

El tejido asociativo se dispone en torno a las ampas de los colegios, el club de fútbol y sus secciones, asociación vecinal cuarta milla, la asociación cultural Q-arte y la de la tercera edad. Son asociaciones poco participativas en el día a día del Ayuntamiento, si no que más bien se centra en sus propias actividades y en obtener financiación o emplazamiento para desarrollarlas.



Villafranca de Ebro, reunidos en el despacho del señor alcalde don Roberto González el **19 de enero de 2015** desde las 10:00 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

El municipio de **Villafranca de Ebro** está situado en el corredor de la carretera N-II a 32 km de Zaragoza entre los municipios de Nuez de Ebro y Osera de Ebro. Es una localidad eminentemente rural tanto por la morfología del espacio urbanizado como por su estructura sociodemográfica y hábitos de vida de sus habitantes. Está formado por un único núcleo de población. Al otro lado del río Ebro, entre El Burgo y Fuentes de Ebro hay una parcelación ilegal denominada Mejana del Marqués sobre suelo no urbanizable e inundable.

En el momento de la encuesta Villafranca de Ebro tiene 840 personas empadronadas. Desde 2001 se produce un moderado pero sostenido crecimiento de población pasando de 670 habitantes a estos 840 actuales. No se ha generado un crecimiento asociado a desarrollos urbanísticos, ha sido un crecimiento natural producido por la población autóctona joven que se quedó en el municipio ante la disponibilidad de trabajo en la construcción o en los polígonos industriales del corredor. La aportación de población inmigrante nunca rebasó el 10% de la población siendo en su mayoría sudamericanos y rumanos. Sólo se construyó tardíamente un grupo de viviendas unifamiliares a la entrada del casco urbano que no llegaron a venderse y actualmente se destinan al alquiler a bajo precio, albergando a población con escasos recursos que en algunos casos está generando conflictividad vecinal.

El crecimiento demográfico en el periodo 2001-2015 ha sido del 24%, la edad media actual es de 45,4 años, dos años superior a la media aragonesa lo que evidencia síntomas de envejecimiento no preocupantes, pero si a considerar en el plazo de unos diez años vista cara a equipamientos específicos. Cuenta con 119 niños menores de 15 años, que en valores relativos supone el 14,5% de la población total. En el vértice opuesto de la pirámide, 153 personas con 70 años o más que suponen el 18,6 % del total de habitantes empadronados.

El alcalde subraya que ante el ralentizamiento de la actividad económica en el corredor pueda perderse población en el municipio, en especial el relacionado con el grupo de edad de entre 20 y 35 años y con escasa o nula cualificación y formación académica que actualmente están en situación en desempleo y tienen un difícil acceso al mercado laboral.

La dotación en infraestructuras y servicios básicos son suficientes para el tamaño y demanda de la población atendida. El centro de salud es de reciente construcción, en el presta servicio un médico de familia (diario) y un ats (tres veces por semana). No hay servicio de pediatría, obligando a desplazarse hasta Alfajarín para recibir atención médica los niños. Al ser en horario de mañana el trayecto inexorablemente debe realizarse en vehículo particular.

Los servicios asistenciales los presta la mancomunidad de la ribera izquierda del Ebro con servicio de ayuda a domicilio y auxilio en el hogar. En 2002 se inauguró una residencia de ancianos de carácter privado con 68 plazas.

Los equipamientos deportivos y culturales están bien valorados por la población y el consistorio, los culturales se centralizan en la Casa Consistorial y cuentan con una pequeña biblioteca y sala de exposiciones. Los equipamientos deportivos datan de



2003 y están ubicados en una misma parcela lindando con el cementerio. Cuenta con Pabellón polivalente de uso compartido con actividades culturales y un vaso de piscina al aire libre.

Los equipamientos educativos cuentan con guardería infantil pública con diez plazas disponibles y colegio público de infantil y primaria (CRA La Sabina). Actualmente 54 alumnos matriculados en el CRA, distribuidos en cuatro unidades, 1 de educación infantil y 3 de educación primaria. Hay una gran demanda en el corredor para la construcción de un instituto de secundaria que atienda las necesidades educativas de los municipios que lo integran, se espera la construcción de un nuevo instituto en La Puebla de Alfindén, actualmente se utiliza el instituto Río Gállego de Santa Isabel.

Las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento vienen generando severos problemas ya que es una red muy antigua con materiales obsoletos que tienen numerosas fugas que favorecen la disolución de los yesos del subsuelo y provocan colapsos que afectan a la estructura de los edificios. Se está renovando vía subvenciones la red de abastecimiento por sectores, mientras que la de saneamiento no presenta tantos problemas y cuenta con depuradora de aguas residuales mancomunada con Nuez y Alfajarín (PESD). El abastecimiento de agua es mancomunado y procede del canal de Sástago.

En telecomunicaciones no hay servicio de conexión en banda ancha para telefonía móvil ni cableado de red pero esto no es visto en principio por parte de la población ni por parte de la corporación como un freno al desarrollo.

El comercio local es muy escaso con productos alimenticios de primera necesidad, falta pescadería y no hay ningún tipo de comercio especializado. El vínculo comercial más importante es con Zaragoza, en segundo lugar con Fuentes de Ebro tras la apertura de la ARA-A1 y en tercer lugar con La Puebla de Alfindén.

El transporte público oferta seis servicios diarios a Zaragoza del consorcio de transporte y cuatro más que paran en el empalme de la N-II procedentes de Lérida. Es una oferta considerada suficiente por parte de la corporación municipal, en opinión del alcalde el transporte público se ha mejorado. El primero de la mañana lo cogen sobre todo trabajadores y estudiantes, hasta hace poco tenían problemas para volver a Villafranca y se puso a las 12:30 y otro por la tarde. Se ha acogido bien y supone un gasto adicional de casi 3000€. No obstante no hay cultura de uso de transporte público ya que la elevada edad media de la población no favorece por mentalidad el uso del autobús, la población es reticente a usarlo y utiliza siempre que puede el vehículo particular.

En materia de movilidad Villafranca de Ebro está excelentemente comunicado ya que cuenta con la AP-2, N-II, y ARA-A1 que comunica con el eje de la carretera de Castellón a la altura del cruce de Mediana, si bien presenta déficit de accesibilidad desde estas infraestructuras ya que en el nuevo nudo generado tras la construcción de la autopista ARA-A1 no se dio acceso directo desde esta ni se señalizó. En la medida de lo posible se evita el acceso por la N-II ya que es una vía saturada de camiones y con un cruce muy peligroso para incorporarse en dirección a Zaragoza.

Los caminos y pistas que utiliza la población se transitan hacia la zona de huerta y ribera con motivo de faenas y tareas agrícolas pero también son utilizados por numerosos pescadores los fines de semana. No es partidario el alcalde de su señalización con el fin de evitar su saturación y robos en fincas agrícolas.



El PGOU de Villafranca de Ebro, aprobado definitivamente en 2007, sobredimensionó el crecimiento esperado en el municipio ya que preveía hasta 7.000 habitantes y un gran polígono industrial compartido con Osera de Ebro, sobre el que pivotaba a modo de piedra angular, todo el proyecto. Actualmente sería deseable modificar el PGOU para adaptarlo a la realidad sociodemográfica y económica actual.

En la figura de planeamiento se delimitaron doce unidades de ejecución sobre suelo urbano no consolidado alrededor del casco urbano actual. Su función era la de permitir la transición hacia los nuevos desarrollos urbanísticos sobre suelo urbanizable delimitado y no delimitado. Se plantea la construcción de 659 viviendas en unidades de ejecución y 1414 viviendas en dos áreas de suelo urbanizable delimitado, Los Campillos y Los Albares. El crecimiento del suelo urbano se establece entre las vías de comunicación, carretera nacional al norte, Autopista autonómica al oeste y cierra por sur y este la autopista de peaje. En esa media luna que se conforma se planteó el desarrollo urbanístico residencial, quedándose la orla al sur más próxima a la autopista como suelo urbanizable no delimitado “El Álamo”.

En el flanco oriental del municipio se reservan suelos para el desarrollo de un gran polígono industrial. En su momento se planteó la construcción en este sector, por parte del grupo inversor vasco Areus, de un complejo industrial denominado Araebro que ocuparía a unos 4000 trabajadores. Contaría con dos parques eólicos, un coto de caza, una explotación agropecuaria, una planta de vertido de residuos industriales y un área de servicios que incluía un campo de golf, y zonas residenciales y hoteleras. el campo de golf se planeó construir en una zona con muy escasa disponibilidad de agua; la orografía del relieve en el terreno para polígono industrial es muy accidentada y cuenta con vegetación gipsófila (arbustos que crecen en zonas de yeso); el vertedero se quiso ubicar en un lugar con procesos erosivos muy acusados; y la superficie para los parques eólicos era muy reducida para esta infraestructura y requeriría la adaptación de suelo protegido a urbanizable.

La actividad económica es escasa en Villafranca, la principal en orden de importancia es la agricultura y la explotación de su huerta próxima al río Ebro. La mayor parte del suelo cultivado en Villafranca es en regadío tradicional a manta. Los principales cultivos son forrajeras, cereal de grano y hortalizas. El Ayuntamiento explota una finca propia generando uno o dos puestos de trabajo (según temporada) y reinvertiendo los beneficios en gasto público. La agricultura puede ser una salida a la población desempleada, pero hay que lograr la motivación y una mínima formación para que la gente joven se sienta atraída por esta actividad.

Le sigue en orden de importancia la planta de extracción de áridos y una empresa de fabricación de dulces y golosinas. La mayor parte de la población del pueblo que no trabaja en la agricultura o en el hostel Pepa (frente al casco urbano pero ya en término de Alfajarín) lo hacen fuera del municipio en los polígonos del corredor y en Zaragoza como referencia de empleo en servicios, desplazándose siempre en vehículo particular

Se pretende relanzar la idea de construir un polígono industrial frente a Osera de Ebro, quizá no tan grande como en su momento se planificó pero suficiente para garantizar puestos de trabajo para la zona.

El Alcalde también comenta el freno al desarrollo que a su juicio suponen las restricciones impuestas por la delimitación de espacios naturales protegidos, tanto de Red Natura 2000 como de Reserva de los Sotos y Galachos del Ebro, ya que el monte municipal está en LIC y la vegetación de ribera no puede tocarse ni dragar el río para evitar el efecto de las riadas en las fincas agrarias. Hay un importante patrimonio



natural pero no es muy partidario de compatibilizar un uso lúdico-didáctico-recreativo con las tareas agrícolas.

En el casco urbano está el palacio del Marqués de Villafranca de estilo barroco que junto a la iglesia conforma un bello conjunto arquitectónico. El palacio es de propiedad particular, no está abierto al público y preocupa el estado en que se encuentre ya que lleva en esta situación muchos años. Desde el Ayuntamiento se plantea la posibilidad de restaurarlo desde DGA o DPZ y que sea visitable o bien dejarlo para iniciativas privadas relacionadas con un macro complejo hostelero con parador, restaurante y sala de juego.

Por su parte el tejido asociativo es muy participativo e implicado, trata de colaborar en la medida de lo posible en un pueblo de este tamaño.

No se hace referencia al enorme potencial ambiental y paisajístico del municipio con zonas de huerta, sotos y bosques fluviales, galachos, estepa semiárida, vegetación gipsófila, especies protegidas como el cernícalo primilla...



Cadrete, reunidos en el despacho de la señora alcaldesa, doña Ángeles Campillos el **20 de enero de 2015** desde las 10:00 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

El municipio de **Cadrete** está situado en el tramo bajo del río Huerva. Próximo a Zaragoza en 12 kilómetros forma junto a Cuarte y María un continuo urbano e industrial que desde el año 2000 se ha dibujado de forma y manera distinta en cada uno de estos tres municipios. Los tres comparten casi quince años de cambio continuo y crecimiento demográfico con cambios que han afectado para siempre a su fisonomía y a sus modos de vida.

Cadrete ha doblado la población desde 2001 pasando de 1.780 habitantes a 3.700 en el momento de la encuesta, lo que en términos relativos supone un incremento del 107,4%, cifra que contrasta con el crecimiento de su vecino Cuarte (más cercano a Zaragoza) que multiplica por cinco su población en este periodo y algo inferior al de María de Huerva (más alejado) que triplica su población en este periodo. La edad media es de 38, 5 años y el 18,48% de sus habitantes tienen menos de quince años, frente al 8,37% que tienen 70 años o más.

El punto de partida condiciona esta desigualdad en el crecimiento. Los tres municipios tenían a principios de este periodo un casco urbano pegado al río de características eminentemente rurales y un polígono industrial pegado a la carretera, con numeroso espacio libre para construir, espacios urbanizados inconexos de los cascos urbanos y cifras muy similares de población.

En el caso de Cadrete, el Ayuntamiento acomete a finales del siglo pasado en las Normas Subsidiarias de 1989, un ambicioso, y a la par necesario, proyecto de legalización de las construcciones y urbanizaciones que fuera de suelo urbano salpicaban el término municipal próximo a la ribera del río y al escarpe. Este proceso condicionó la morfología urbana de Cadrete en una forma de construcción horizontal con grandes parcelas y pocas construcciones, a diferencia de Cuarte que optó por un desarrollo urbano de nuevas construcciones en la vertical, sin rémoras urbanísticas pretéritas, o María de Huerva que optó por un intermedio entre ambos reorganizando las parcelas de las urbanizaciones de segunda residencia para darles mayor habitabilidad.

Este modelo de desarrollo urbanístico ha dibujado el casco urbano de Cadrete, que mantiene una fisonomía eminentemente rural junto a un ensanche de característica urbana similar al de Cuarte, y cuatro urbanizaciones (Murallas de Santa Fe, Sisallette y Los Olivares al norte y Las Colinas al sur) que configuran un espacio urbano muy extenso, disperso e inconexo que condiciona negativamente la prestación de servicios (en especial al transporte) y la localización de equipamientos que satisfagan en cercanía a la población y sean a la vez viables económicamente.

El Plan General de Ordenación Urbana de 2003, trata de poner orden en la morfología urbana de Cadrete. Una vez legalizadas las cuatro zonas urbanizadas, el objetivo es organizar el espacio para crear una malla viaria que lo vertebre, organizando el espacio urbanizado en bandas según su tipología (industrial en la banda de la carretera, y residencial hacia el interior), integrando al río Huerva en el espacio habitado como un recurso y no como un obstáculo, acercándolo al ciudadano mediante andadores, puentes y un parque lineal. Del mismo modo reservar suelo para proteger la huerta, la ribera del Huerva y el entorno del castillo, como espacios que



garanticen un espacio habitable y a la par sostenible con la calidad ambiental como elemento diferenciador. Como se verá más adelante, el mallado en la zona de ensanche y de unidades de ejecución ha quedado solucionado pero no así la comunicación longitudinal entre un extremo y otro del espacio urbanizado.

El espacio urbanizado contemplaba sobre suelo urbano no consolidado, una gran banda en la margen derecha del río entre éste y el casco urbano que delimita 13 unidades de ejecución y la construcción de un eficiente mallado viario, un parque lineal y hasta 1.192 viviendas. Actualmente se han construido viviendas en seis de estas unidades y están urbanizadas en su totalidad, con el colegio público y el parque lineal como equipamientos emblemáticos. Se reservan tres unidades de ejecución para consolidar y terminar el cierre de la urbanización Las Colinas y dotarlo de una zona verde, actualmente sólo se ha ejecutado el parque.

El suelo urbanizable delimitado cuenta con el sector 1, del que se aprobó un plan parcial impulsado por Ferrovial Inmobiliaria en 2005. Este sector está entre el límite norte de las unidades de ejecución, la zona deportiva, el río Huerva y la zona de protección de Huerta. Se ha construido el colegio y urbanizado los viarios y las zonas verdes. No se han construido las 331 viviendas unifamiliares adosadas promovidas ni el puente sobre el río.

Dos planes parciales fueron presentados por el mismo promotor (Edificaciones y Sistemas S.A.) en el espacio vacío entre Murallas de Santa Fe y Los Olivares, son los planes parciales de El Olivar (desestimado desde la comisión provincial de O.T. para 145 viviendas) y el de La Corona, inmediatamente al sur del anterior que si fue aprobado pero no se han construido ni viarios, ni ninguna de las 145 viviendas planificadas.

Por último el Plan General dibuja cuatro bolsas de suelo urbanizable no delimitado para futuros desarrollos, dos en el norte, la primera tras la orla industrial y entre Murallas de Santa Fe, El Olivar, La Corona y la zona de protección de huerta. La segunda al sur de El Sisallete. La tercera bolsa de suelo urbanizable no delimitado está en la margen izquierda del río tras la zona industrial del sector II-3. La cuarta y última reserva de esta categoría en la zona trasera del polígono El Plano.

En total el PGOU plantea un desarrollo urbanístico para hasta 8404 viviendas y 25.000 habitantes, y un crecimiento de suelo industrial para albergar a 7500 trabajadores.

La población que se ha empadronado en este periodo en Cadrete atiende a dos causas, aquellos propietarios de viviendas y terrenos legalizados que deciden empadronarse en lo que era su segunda residencia y personas que acuden a nuevas construcciones, tanto en casco urbano como en las urbanizaciones, procedentes de Zaragoza. Las primeras personas son de edad más avanzada ya que esas construcciones datan de la década de los ochenta y los segundos son gente joven de entre 25 y 40 años con niños pequeños. Cadrete tiene una edad media de 38 años, cinco por debajo de la media aragonesa. Actualmente 3.700 habitantes empadronados, de los que 3.300 viven en el casco urbano y 400 en las urbanizaciones, aunque se estima que podría haber unas 700 – 800 personas sin empadronar y viviendo en Cadrete.

La dotación de infraestructuras y equipamientos tiene luces y sombras en cuanto a cobertura y servicio ofertado. Los equipamientos culturales y deportivos (sobre todo estos últimos) tienen una dotación notable, así como los espacios verdes urbanos (conllevan un gran gasto a las arcas municipales en su limpieza y mantenimiento). Son deficitarios los servicios sanitarios y educativos, los primeros por saturación del



servicio de atención primaria y carencia de urgencias médicas y los segundos por falta de un instituto de enseñanza secundaria en el corredor (este problema es común para los tres municipios) si bien el colegio de educación infantil y primaria es nuevo y con excelentes instalaciones. El alumbrado público al poseer Cadrete un espacio urbanizado tan grande supone un elevado coste en su mantenimiento y se están sustituyendo por fases aquellas luminarias más obsoletas y que mayor consumo producen. Paralelamente la conservación de los viales supone también un considerable esfuerzo para el consistorio ante la gran superficie pavimentada que posee y la diversidad de materiales empleados.

Los equipamientos deportivos, concentran buena parte de sus equipamientos, en el espacio comprendido entre el viario de acceso y el puente que comunica con el casco urbano. Allí están el pabellón polideportivo cubierto con su gimnasio, las piscinas municipales al aire libre y dos pistas polideportivas. Se complementan con las instalaciones deportivas del colegio Castillo Qadrit. El resto de instalaciones deportivas se distribuyen en las urbanizaciones en un intento de dotar minimamente de equipamientos públicos a estos espacios. Pistas polideportivas y parques urbanos constituyen los únicos equipamientos municipales a disposición de sus habitantes. De este modo en Santa Fe hay pista polideportiva + skatepar y en El Sisallete las pistas de pádel municipales. En los parques urbanos lineal y de Sisallete y Las Colinas hay sendos circuitos saludables para gente mayor. No hay ningún tipo de instalación deportiva en Los Olivares.

Los equipamientos culturales carecen de un espacio propio para actividades que requieran gran superficie, debiendo celebrarse en el pabellón polideportivo. No obstante la dotación es ajustada, sin grandes alardes ni obsequios a lo superfluo. Hay un Centro socio cultural en el casco antiguo junto al antiguo ayuntamiento con biblioteca, ciberespacio, escuela de música, escuela de adultos y de idiomas. Cercano a ella una ludoteca-espacio joven de reciente construcción. Se complementa con un hogar de la tercera edad, un casino y salas de exposiciones en el Ayuntamiento.

El servicio sanitario se presta en el edificio del Ayuntamiento pero en dependencias totalmente independientes. Hay servicio de medicina general y pediatría cuatro días a la semana desde 2011 (excepto jueves). El centro de salud de referencia con urgencias médicas las 24 horas es el de María de Huerva y las consultas de pediatría se refuerzan los días laborables por la tarde en el consultorio de Cuarte de Huerva. Es un serio contratiempo para el consistorio de Cadrete la diferencia entre población empadronada y cartillas sanitarias, entre ambas hay una diferencia negativa de -1000, lo que incide en contra de la dotación de servicios en el municipio.

Los servicios asistenciales los presta la mancomunidad Ribera Bajo Huerva con ayuda domiciliaria, teleasistencia, comedor a domicilio, programas para extranjeros, vehículo adaptado para minusválidos... El sector privado ha inaugurado recientemente una residencia de ancianos en la urbanización Murallas de Santa Fe con 108 plazas de residencia y 20 de día.

Cadrete posee unas modernas instalaciones educativas públicas tanto para educación infantil de 0 a 3 años como en el Colegio de Infantil y Primaria. Ambas instalaciones se inauguraron entre 2008 y 2011. La guardería oferta hasta 80 plazas de las que se cubren actualmente 66, con comedor y dos patios de recreo. El colegio público Castillo de Qadrit, de una sola vía, acoge a 244 alumnos desde 1º infantil hasta 6º de primaria. Entre su equipamiento destacan, gimnasio, biblioteca, sala multiusos, comedor y huerto urbano. La enseñanza secundaria se imparte en los institutos de Zaragoza de Miguel Catalán y Valdespartera.



En cuanto a las infraestructuras relacionadas con el ciclo del agua hay un servicio de calidad que cumple con los estándares de calidad y salubridad pero pese a ello ambas presentan problemas de fugas en aquellos materiales más antiguos (localizados en el casco antiguo) y en el abastecimiento hay problemas derivados de consumos en verano para riego de jardines y llenado de piscinas que obliga a una mayor capacidad de regulación a lo que hay que sumar el coste eléctrico por impulsar el agua desde Zaragoza.

La depuradora de Cuarte de Huerva, construida por la DGA con cargo al PESD, vino a solucionar un grave problema de vertidos urbanos en la red de saneamiento al río Huerva, tanto del casco urbano de Cadrete como de los polígonos y las urbanizaciones.

El comercio local está y ha estado escasamente dotado, no ha crecido en proporción al tamaño de la población a la que oferta sus productos y a la naturaleza de sus habitantes. Hay una carencia notable de locales comerciales y los pocos que hay tienen un precio muy elevado tanto para la compra como para el alquiler. El comercio actual se ciñe a productos alimenticios de primera necesidad (no hay pescadería) en franca desventaja con la competencia de otros comercios del corredor, en especial el supermercado Mercadona existente en Cuarte de Huerva. La presencia de un mercadillo semanal complementa el comercio local generando un curioso y notable contraste con la morfología urbana de Cadrete y los modos de vida de sus nuevos habitantes.

Las infraestructuras viarias de acceso a Zaragoza, permite una rápida entrada y salida hacia y desde la capital pero no así para llegar a ellas desde Cadrete y para acceder desde éstas a Cadrete. El municipio, cuenta con tres entradas en forma de rotonda desde la antigua carretera nacional desdoblada, una a la altura de Santa Fe, compartida con Cuarte, una central para el casco urbano y una tercera para Las Colinas. Desde la autovía hay una única entrada que comunica con la rotonda de Cadrete Sur (Las Colinas).

El transporte público, ante lo descrito hasta ahora, parte en franca desventaja para prestar un servicio rápido, económico y de calidad. En primer lugar el tamaño del espacio urbanizado, en segundo lugar la considerable separación entre la zona industrial y los nuevos desarrollos urbanísticos, en tercer lugar la carencia de viales que puedan asumir el paso y radios de giro de un autobús urbano y en cuarto lugar la cercanía a Zaragoza. Estos condicionantes y pese al número de servicios ofertados (19 diarios en laborables) hacen que la opinión generalizada no sea muy proclive a su uso ya que el tiempo invertido en llegar a Zaragoza se considera excesivo, las frecuencias no son del agrado de todos los grupos sociales y de edad, hay núcleos de población a los que ni siquiera llega el autobús (Los Olivares) o lo hace en número reducido con respecto al casco urbano (Las Colinas), y el servicio en fines de semana y festivos es insuficiente.

El Ayuntamiento de Cadrete invierte 60.000 € al año en este servicio, cifra que el consistorio ve necesaria pero que debería ir relacionada con una mejora notable del servicio ofertado. El transporte público es visto como uno de los más serios problemas de Cadrete y un freno a su desarrollo.

Los usuarios del transporte público no son sólo habitantes de Cadrete, buena parte de los trabajadores de los polígonos de la carretera utilizan este servicio en horas punta procedentes en su mayoría de Zaragoza. Los habitantes de Cadrete han acogido de buena manera la nueva tarjeta que permite transbordos en el transporte público de la capital. Los desplazamientos en vehículo particular en buena parte de ellos son hasta



Valdespartera (entorno del Centro de Salud pero no en el aparcamiento disuasorio de pago) o en Casablanca (aparcamiento gratuito de la calle Embarcadero) desde donde toman el tranvía para dirigirse al centro de Zaragoza.

En materia de movilidad se reclama desde el Ayuntamiento una mejor comunicación interna dentro del propio Cadrete con sus urbanizaciones (mayor dimensionamiento del viario principal) y con Cuarte y María. Dicha nueva infraestructura permitiría el paso del transporte público y su servicio a todas y cada una de las urbanizaciones, pero ahora mismo no es viable ya que requeriría de expropiaciones y no está contemplado en el PGOU vigente. Como complemento a esta demanda y coincidiendo con Cuarte, sería provechoso una salida de mayor dimensión hacia la Fuente de la Junquera en Zaragoza.

Actualmente la comunicación de un extremo a otro del espacio urbanizado, comienza en Las Colinas por Avenida María de Huerva (camino hacia María sin conexión asfaltada hacia este municipio), sigue por Avenida Corona de Aragón (viario de reciente construcción en la zona de las unidades de ejecución), continúa por calle Santo Cristo y al llegar a la zona del escarpe, se torna en camino infradimensionado paralelo a la huerta para comunicar con Sisallete que mediante puente por la Avenida Santa Fe comunica también con Murallas y Cuarte de Huerva. En la margen izquierda del río Murallas y Los Olivares poseen un camino rural asfaltado por la parte trasera de la zona industrial para llegar a Avenida Zaragoza (vía de acceso tradicional desde N-330 al casco urbano), lo que en la práctica es un freno hacia la conexión viaria entre estas dos urbanizaciones y el centro de Cadrete.

Frente a de la vía de conexión hacia el casco urbano de Cadrete con la N-330, al otro lado de carretera y autovía, ha quedado estrangulada y sin acceso la estación de ferrocarril de Cadrete (denominada así pero en término municipal de Zaragoza). Ésta podría suponer, como ocurre en Cuarte y María, una alternativa muy válida de transporte a futuro con una línea de cercanías que acortaría el tiempo de desplazamiento a la capital. Necesitaría de nuevos y mejores accesos, de aparcamiento amplio y vigilado y de un eficaz servicio de lanzadera en bus o taxi hasta aquí.

La actividad industrial es la principal actividad económica en el municipio. Desarrollan su actividad en los atomizados polígonos industriales de Cadrete todos de propiedad municipal a excepción del de Agrinasa. Albergan a pequeñas y medianas empresas sin una especialización generalizada. Los polígonos tienen numerosas naves vacías y cuentan con infraestructuras antiguas que las hacen poco atractivas frente a la competencia de otros polígonos mucho más modernos y mejor dotados.

La actividad industrial se localiza en margen derecho de la carretera desdoblada N-330 en sentido a Zaragoza. De sur a norte, en límite con María está el polígono El Plano, tras un espacio yermo reservado para ampliación de la superficie industrial, el tejido propiamente industrial comienza por el conglomerado Proalca, San Gregorio, II-3, que continúa hacia el norte tras el viario de acceso al casco urbano y prolongándose en torno a él, el complejo industrial Cadrete (primer espacio de Cadrete), su prolongación hacia el norte mediante unidades de ejecución parcialmente llevadas a cabo, el polígono Subiñas, las naves del Millenium y en el límite con Cuarte – Santa Fe el polígono Agrinasa. Dentro del casco urbano, y fruto del irregular crecimiento y reparto de usos en Cadrete, hay un polígono industrial entre el casco urbano y la urbanización Las Colinas, el polígono Las Eras, cuyos accesos y proximidad a espacios urbanizados limitan su actividad, dejándolo para pequeñas empresas de distribución, logística y almacenaje.



La actividad agraria en Cadrete se ha reducido a su mínima y testimonial expresión. La utilización de los terrenos más fértiles y productivos para uso residencial e industrial han dejado de huerta en regadío apenas 87 hectáreas protegidas como tal en el PGOU, cultivadas por cereal de grano y hortalizas. Este apartado del PGOU como suelo no urbanizable especial de protección de la huerta tradicional es un factor a valorar muy positivamente de cara a la conservación del patrimonio etnológico y el espacio de ecotono que supone la huerta en los hábitats y ecosistemas naturales y en relación con la calidad de vida de sus habitantes. Por el contrario, esta reserva de suelo supone una discontinuidad del espacio urbano con un coste económico muy elevado para la prestación de servicios.

El tejido asociativo es muy activo en Cadrete, como punto fuerte cabe destacar que en Cadrete, pese a existir, no hay una brecha social tan marcada entre sus habitantes como en otros municipios del estudio, pudiendo hablarse de plena integración en el casco urbano (no así en algunas grandes parcelas de urbanizaciones donde se vive de puertas para adentro). De la mano de los equipamientos y actividades deportivas hay infinidad de asociaciones que promueven la participación ciudadana (actividades de running, ciclismo de montaña, gimnasia, paddel...) y que favorecen la relación y el asociacionismo.

Desde el Ayuntamiento también se valora muy positivamente la participación ciudadana y hay numerosos canales de comunicación en redes sociales, con buzón de sugerencias en página web y personal dedicado a fomentar y promover dicha comunicación con sus ciudadanos.

Como elementos naturales y patrimoniales a destacar, se menciona el Castillo de Cadrete que engloba la subida a la Plana de María, una ruta muy demandada que está perfectamente señalizada y visitada por ciclistas y senderistas durante todo el año. También es de interés aunque esté en el municipio de Zaragoza el Monasterio de Santa Fe.

Las figuras de protección medioambiental condicionan los usos y actividades en toda la zona de la plana, pero a su vez son sinónimo de respeto y cuidado a la diversidad biológica y paisajística, a la conservación del espacio y a la puesta en valor de los recursos naturales para sus habitantes. La Red Natura 2000 está presente en con dos zonas superpuestas entre si que atienden a la ZEPA río Huerva y Las Planas y al LIC Planas y estepas de la margen derecha del Ebro.



Mediana de Aragón, reunidos en el despacho de la señor alcalde, don Miguel Ángel Casabona el **20 de enero de 2015** desde las 12:00 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

El municipio de **Mediana de Aragón** está ubicado en el viario de acceso hacia la provincia de Teruel desde la depresión del Ebro a través de las Cuencas Mineras. Es el primer municipio de la A-222 desde el cruce de El Burgo de Ebro en dirección a Belchite y último que pertenece a la Delimitación Central de Zaragoza.

A una distancia de 30 Km de Zaragoza es un municipio eminentemente rural sin atisbo alguno de vida y/o modos urbanos. Su población está en franco retroceso desde la década de los cincuenta del siglo pasado, y pese a haber repuntado ligeramente a principios del siglo XXI como consecuencia de la llegada de población inmigrante, la crisis económica ha propiciado la salida de éstos regresando a los valores de potencial demográfico similares a los de la década de los noventa.

En la actualidad 480 personas están empadronadas de las que tan sólo 300 viven en invierno en el municipio. Tiene una media de edad sensiblemente superior a la media aragonesa, siendo el grupo de edad más representado el de los hombres entre 55 y 59 años. El despoblamiento y el envejecimiento de la población son quizá los principales problemas de cara al futuro para la corporación municipal, máxime cuando no se ven atisbos de mejora que atraigan población y actividad económica al entorno de Mediana. Es el único municipio de los que integran el CTAZ que ha perdido población en el periodo 2001-2015, ha pasado de 485 a 480 (-1,1%). La edad media es de 47,8 años, la población menor de 15 años supone el 8,67% y la de edad mayor o igual a 70 años el 19,02%. En verano la población estacional máxima es de 1000 habitantes lo que da una ligera idea del elevado número de viviendas vacías que hay a lo largo del año.

La figura de planeamiento es asimilable a las Normas Subsidiarias de Ámbito Provincial, que únicamente delimitan el espacio urbanizado y el no urbanizable. En 2011 hubo un intento de otorgar al municipio una Plan General pero fue rechazado por la CPOT por estar sobredimensionado sus expectativas de crecimiento en suelo urbano residencial e industrial.

Las infraestructuras y equipamientos son muy básicos y limitados para la prestación de servicios con estándares de calidad exigibles al siglo XXI. La conexión a internet es bastante lenta ya que el ADSL llega con una velocidad de bajada mínimamente aceptable pero no así de subida lo que condiciona bastante su uso incluso para actividad administrativa en el ayuntamiento o en el consultorio médico (tarjeta sanitaria).

Los equipamientos deportivos son suficientes en número pero algo obsoletos en calidad del servicio hay una piscina pública al aire libre, un modesto pabellón cubierto, un frontón y las instalaciones privadas del club de tiro de Aragón. Son insuficientes los equipamientos socio-culturales ya que no cuentan con una infraestructura donde realizar actividades ni centro de reunión que albergue exposiciones socio-culturales, la mayoría de iniciativas culturales se desarrollan en el destartalado pabellón multiusos y en pequeños locales de las cada vez menos activas asociaciones.

El servicio sanitario se ubica en un consultorio local la asistencia primaria todos los días con urgencias médicas en Fuentes de Ebro a donde no llega el transporte



público. Hay un colegio rural agrupado de educación infantil y primaria que cuenta con instalaciones bastante desfasadas. La educación secundaria se imparte en el Instituto de Fuentes de Ebro.

El comercio local es escaso pero cubre las necesidades diarias de alimentación, hay un multiservicio y tres bares además de farmacia. El resto de comercio local se complementa con mercadillo ambulante una vez por semana de uso muy arraigado en la población. El centro de comercio de referencia es Fuentes de Ebro o el centro comercial de plaza Utrillas en Zaragoza.

La actividad económica es escasa en el municipio y orientada a la actividad agrícola y ganadera y al escaso comercio existente. Apenas hay oferta de trabajo en el municipio y el desempleo existente es de gente que viviendo en Mediana trabaja fuera del municipio. No hay polígono industrial y la población que trabaja fuera lo hace en El Burgo de Ebro, Fuentes de Ebro o mayoritariamente en Zaragoza. No hay prácticamente relación laboral ni de ocio o de prestación de servicios con los municipios al sur.

El transporte público tiene un uso moderado pero continuo en Mediana, principalmente usado por tercera edad y estudiante. El grado de satisfacción no es muy notable por la mala disposición de los horarios que tiene el servicio, dos autobuses en franja matutina con destino a Zaragoza pero prácticamente solapados (uno a las 8:48 procedente de Lécera y otro a las 9:05 procedente de Teruel) y un tercero en franja de tarde con salida a las 15:50 procedente de Azuara. Los tres servicios tienen una duración de viaje de 45 minutos y un coste de 3€ por plaza. En sentido inverso hay cuatro servicios uno de mañana (10:00 horas) y tres de tarde (17:00, 18:30 y 19:30). Consecuencia de estos horarios cualquier gestión a realizar en Zaragoza obliga a permanecer en la franja central del día en la capital hasta mediada la tarde, no pudiéndose efectuar tampoco actividad a primera hora de la mañana en la capital. Los festivos dos servicios hacia Zaragoza con salida a las 14:00 de Mediana y tres en sentido Mediana, dos de mañana muy solapados (franja de las 8-9) y uno a última hora de la tarde.

La red viaria existente cubre las necesidades de desplazamiento de la población, el uso mayoritario del vehículo particular a la hora de realizar la mayoría de desplazamientos se hace por la A-222 o por la carretera provincial CV-209 que en la actualidad se está mejorando en trazado y firme. Los caminos rurales se emplean de manera exclusiva para acceso a fincas rústicas.

Ante esta perspectiva y dada la escasa participación de la ciudadanía en la gobernanza y en los canales de participación existentes, la corporación municipal teme de cara al futuro por un proceso de emigración hacia Zaragoza de la gente más joven ante la falta de oportunidades y laborales y de ocio existentes en Mediana. Se plantea el desarrollo de un polígono industrial en el municipio o el asentamiento de algún tipo de industria que pueda asentar población joven en un futuro no muy lejano. El Ayuntamiento ofrece una nave municipal para acercar a emprendedores a la actividad económica local.

Plantea el Alcalde el freno al desarrollo que a su juicio ha generado en Mediana la restrictiva legislación medioambiental que entre otras actividades ha impedido la colocación de generadores eólicos en suelo municipal. También es contrario a la integración de Mediana en la comarca de Zaragoza ya que al ser una comarca no constituida se han ido perdiendo partidas económicas que otros municipios del entorno y pertenecientes a las comarcas de Campo de Belchite o de Ribera Baja del Ebro si están disfrutando.



Mozota, reunidos en el despacho del señor secretario del Ayuntamiento, don Mariano Garcés Argudo el **22 de enero de 2015** desde las 12:30 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

El municipio de **Mozota** se emplaza a orillas del río Huerva en el corredor de la A-23 entre los municipios de Muel y Botorrita, a 25 Km de Zaragoza. Es el municipio con menor población de los que componen el CTAZ, en el momento de la encuesta sólo están empadronados 122 habitantes y no todos viven durante todo el año en Mozota. El caserío que compone el casco urbano posee un número mucho mayor de viviendas de las que se desprende de esta cifra de población. De las 172 viviendas de uso residencial del municipio, apenas un tercio tienen uso como primera residencia, mientras que el resto son viviendas secundarias de ocupación puntual. En estos momentos de máxima afluencia, el casco urbano de Mozota puede llegar a 600 habitantes.

El pueblo de Mozota vivió a espaldas del boom inmobiliario que afectó y se expandió por la mayoría de los municipios del entorno de Zaragoza durante los dos primeros lustros del siglo XXI. La ausencia de una legislación urbanística que permitiese el desarrollo de promociones inmobiliarias, junto al deseo expreso por parte de la corporación municipal para que eso fuese de tal modo, influyó decisivamente en que el casco urbano continúe manteniendo su morfología primigenia y que no se construyese ninguna edificación destinada a atraer población de Zaragoza. Lejos de incrementar su población, Mozota ha ido sufriendo un progresivo proceso de despoblación desde la década de los cincuenta de la centuria pasada que sólo ha tendido a mitigarse a principios del siglo actual. En el periodo 2001-2015 se ha incrementado el número de empadronados un 7%, que en cifras absolutas supone pasar de 114 a 122 habitantes.

La población mozotina es la más envejecida del estudio, su edad media (59 años) es superior en diecisiete años a la media aragonesa y en muchos más años a la media de municipios del consorcio. Sencillamente no hay desempleo en Mozota porque la mayoría de población está en edad de jubilación o muy próxima a ella, dicho de otra manera, se roza el pleno empleo porque las pocas personas que están en edad laboral trabajan en Mozota, (bar, kartódromo, agricultura, ganadería). La población con edad inferior a 15 años es apenas el 5,26% del total, mientras que aquella con edad igual o superior a 70 años es el 41,22%.

Por figura de planeamiento, Mozota tiene el documento mínimo exigible por la legislación vigente, un Proyecto de Delimitación del Suelo Urbano que data de 1980 y que se mantiene impertérrito hasta hoy. Exclusivamente delimita el suelo urbano y el no urbanizable. Supone un freno al desarrollo de cualquier iniciativa que pueda realizarse a corto-medio plazo en el municipio.

Las infraestructuras viarias de comunicación suponen uno de los principales activos de Mozota. La autovía A-23 llegó en 2006 hasta Mozota acercando la oferta de servicios de la capital a tan solo 15 minutos, la única traba radica en la inexistencia de un acceso directo desde esta infraestructura, lo que obliga a un desplazamiento extra hasta el acceso a Muel. La antigua N-330 desde la que se accede al casco urbano mediante puente sobre el Huerva quedó como vía de servicio, utilizada por los vecinos para desplazarse a María de Huerva o a Muel o para acceder a la A-23.

Los viarios locales de conexión con otras zonas urbanas están escasamente conservados, el que mayor utilización tiene es el que comunica con la urbanización



Montesol en el término municipal de Muel ya que es mejor acceso que el que hay desde su cabecera municipal.

La dotación en infraestructuras y equipamientos es escasa y en general obsoleta, alejada de cualquier atisbo hacia lo superfluo y similar a los que tenía en los años sesenta-setenta. No hay escuela infantil ni colegio de primaria y la población infantil (escasa) que hay en Mozota va a colegios de Zaragoza o María de Huerva por expreso deseo de sus familiares.

El servicio sanitario se presta dos días por semana en atención primaria y las urgencias médicas se atienden en el ambulatorio de María de Huerva. El comercio está limitado a un multiservicio y un bar. Los servicios asistenciales los presta la mancomunidad Ribera del Bajo Huerva y pasan por ser el servicio de mayor calidad poseen los mozotinos, con asistencia domiciliaria, traslados a centro de salud, reparto de comida en la vivienda o teleasistencia.

Como equipamiento cultural hay un bar-casino, un salón de exposiciones en el Ayuntamiento, el hogar de la tercera edad y un pabellón polivalente. Como instalación deportiva hay una pista polideportiva y una zona de gimnasia al aire libre para la tercera edad en el parque en la zona alta del pueblo. Las infraestructuras de abastecimiento de agua y saneamiento son correctas y suficientes, aunque hay cierto déficit de regulación en verano con los consumos de agua procedentes de las zonas de viviendas unifamiliares donde se llenan piscinas y riegan zonas ajardinadas. Mozota está conectada a la depuradora de Cuarte de Huerva mediante un colector construido con cargo al PESD.

La recepción de servicios de internet, TDT o telefonía móvil es escasamente satisfactoria, la recepción de TDT es pobre en algunas zonas y la calidad del servicio de ADSL muy deficiente, la única manera de obtener conexión a internet con un mínimo de calidad es vía satélite.

En infraestructuras y equipamientos prevalece siempre el criterio de sostenibilidad económica y funcionalidad, como ejemplo, en el alumbrado público se ha reducido al 50% el número de puntos de luz encendidos durante la noche.

La morfología urbana y pese a su contenido tamaño atiende a tres zonas bien diferenciadas de caseríos, una el casco urbano tradicional en torno al palacio del Duque de Villahermosa y su iglesia, la segunda es una zona de chalets unifamiliares construidos en los años setenta sin atender a ningún tipo de planificación urbanística y que se agrupan en dos filas de calles paralelas al río Huerva en dirección el norte y un tercer grupo de construcciones constituidas por viviendas-cueva y bodegas en la zona más alta y alejada del río.

El transporte público cuenta con ocho servicios diarios con Zaragoza en líneas que no son del CTAZ de la empresa concesionaria Ágreda Automóvil. Ninguno de los autobuses entra en Mozota y se queda en el empalme de la N-330. En dirección a Zaragoza y María de Huerva hay cuatro entre las 8 y media y las 10 de la mañana y otros cuatro entre 14:30 y 17:30. En sentido inverso hay 10 servicios uno con salida a las 7:30 de la mañana, cinco entre las 12 y las 15:00 y otros cuatro entre las 18:30 y las 19:30. En festivo hay tres en cada sentido. La duración tanto en día laborable como festivo es de 45 minutos. Se entiende que no hay mala disposición de frecuencias ni de servicios pero al no entrar ningún servicio en el pueblo y tener que recorrer a pie 750 metros hasta la rotonda de la N-330, la estructura de edad de Mozota requiere otro tipo de servicio de transporte público y de ahí su nulo uso como medio de transporte.



El futuro y pervivencia de Mozota se basa en ofertar un modo de vida tradicional a quienes busquen paz y quietud en un radio muy cercano a Zaragoza pero a la vez bien comunicado. Es imprescindible el uso del vehículo particular para la recepción de la gran mayoría de servicios que hoy en día se consideran imprescindibles. Pese a ello hay solicitudes de vivienda en el municipio por parte de neorurales que ansían ese estilo de vida, la oferta de vivienda pese al gran número de casas vacías y en mal estado es escasa y no es fácil que se encuentren oferta y demanda ya que se es muy selectivo a la hora de alquilar o vender un inmueble. En la zona de chalets la población suele acudir en fines de semana, festivos y verano quedando vacía el resto del año. Son frecuentes los allanamientos nocturnos en estas viviendas ante la falta de vigilancia y presencia humana.

La práctica totalidad de desplazamientos de la población se producen a Zaragoza en vehículo particular con motivo de, trabajo, visitas médicas, compras u ocio. Es frecuente el compartir vehículo.

El tejido asociativo para lo pequeño que es el pueblo es bastante activo e implicado en el día a día del municipio, mantienen las zonas ajardinadas y la limpieza de las calles, la buena convivencia es un bien a destacar por parte del Ayuntamiento.

Cuenta con un conjunto histórico artístico en el centro de la población que es de propiedad privada y está aceptablemente conservado en su fachada pero bastante deteriorado en su interior y no se puede visitar. En patrimonio natural hay numerosas rutas ciclables en el entorno del río Huerva, rutas senderistas y una notable explotación cinegética que durante el fin de semana y en su conjunto dan cierto tono al habitualmente despoblado casco urbano. El río Huerva permanece intacto en todo su recorrido por el municipio, contando con una de las zonas de soto fluvial mejor conservados del entorno de Zaragoza.



Osera de Ebro, reunidos en el salón de actos el Ayuntamiento con la concejal de transporte y movilidad del Ayuntamiento, doña Carmen Pes el día **23 de enero de 2015** desde las 9:30 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

El municipio de **Osera de Ebro** se ubica en la margen izquierda del río Ebro entre los municipios de Villafranca de Ebro y Pina de Ebro, a unos 35 kilómetros de Zaragoza en el corredor por el que transcurren las infraestructuras viarias de la N-II y la AP-2.

Obedece a un modo de vida rural donde la actividad agrícola ha ido perdiendo relevancia en la actividad económica en detrimento de los servicios orientados hacia la restauración o la atención geriátrica, principales motores económicos en la actualidad y generadores de riqueza y empleo. No se ha producido crecimiento consecuencia del boom inmobiliario y tan sólo se observan un par de promociones de viviendas a la entrada del casco urbano pero de escasa relevancia en el conjunto de lo urbanizado.

La edad media de la población es superior a la media aragonesa, contribuye a magnificar este dato los ancianos usuarios de las dos residencias de ancianos y que generalmente están empadronados en Osera. La población empadronada ronda los 500 habitantes pero de esta cifra deberían eliminarse unos noventa que son ancianos de las residencias y luego quienes están empadronados pero no viven todo el año en Osera. En realidad poco más de 250 habitantes viven habitualmente en el casco urbano y viviendas en diseminado de las urbanizaciones ilegales. En momentos puntuales del año como en verano, la población estacional máxima de Osera de Ebro puede rondar los 1600 habitantes, sobre todo en las zonas de vivienda en diseminado.

Entre 2001 y 2015 la población ha crecido en torno a un 39%, pero son cifras poco significativas por lo anteriormente expuesto. La edad media es de 51,5 años, la más alta del entorno de Zaragoza, al igual que el porcentaje de empadronados con 70 años o más (25,9%), descompensado con respecto al 8,5% con edad menor a 15 años, unos 30-35 niños. Hubo un máximo de población inmigrante en el año 2009, población con escasa cualificación que se asentó en Osera de Ebro para trabajar en el campo o en los polígonos de la carretera de Barcelona. La crisis económica ha reducido a la mitad a este sector de la población, quedando hoy unos 25 ciudadanos mayoritariamente de Europa del este y con una más que aceptable integración con el resto de vecinos.

El PGOU vigente data de enero de 2007. En él se opta por un desarrollo contenido de los espacios a urbanizar, delimitando espacialmente por el oeste del casco urbano actual los usos a futuro de carácter residencial y por el este los industriales, quedando constreñidos por la carretera N-II, por las zonas de protección de los espacios naturales del río Ebro, y por el trazado de la línea del ferrocarril de Alta Velocidad.

Entre sus objetivos está el regularizar la situación de las urbanizaciones ilegales que han ido formando pequeños núcleos de población sin ningún tipo de servicio ni equipamiento, convirtiéndose en asentamientos estables que generan disfunciones en la actividad cotidiana del municipio. Estos espacios el PGOU los clasifica en suelo urbano no consolidado, a fin de facilitar su proceso de integración en la malla urbana, previo cumplimiento de los procesos urbanísticos de gestión marcados en el propio Plan. Son los recintos de El Vedadillo (58 viviendas), Arenal Norte (88 viviendas), Arenal Sur (74 viviendas), La Mezquita (179 viviendas) y por otro lado el núcleo de Aguilar de Ebro (28 viviendas).



También pertenecen a este tipo de suelo los espacios en que se ubican instalaciones hoteleras y de servicios junto a la carretera y que no han sido urbanizadas debidamente como la zona de gasolinera Repsol y Hotel el Mirador del Ebro o la de la estación de servicio y hotel del Portal de Monegros.

Como unidad de ejecución se plantea el cerramiento de la calle Joaquín Costa con una superficie de 6600 metros² justo en la trasera del colegio público. No se ha llevado a cabo actuación alguna de urbanización ni construcción de las 50 viviendas proyectadas.

Con el suelo urbanizable delimitado se pretende establecer una franja urbanizada en la margen derecha de la N-II en sentido Barcelona, que comience en la residencia el Veral, se continúe por la zona la delimitación A9 con capacidad para 148 viviendas, continúa por la zona de servicios de la residencia Las Adelfas, se le suma la delimitación de la zona A10 diseñada para 123 viviendas en la franja al norte del casco urbano entre éste y la carretera y la A-11 con capacidad para 76 viviendas. Por último al este del casco urbano una gran parcela, el sector A-12 con capacidad para 391 viviendas y que sirve de tránsito a los usos industriales.

La dotación de infraestructuras y equipamientos es muy ajustada pero óptima en relación a su tamaño poblacional, si bien se han detectado carencias que deberían subsanarse con actuaciones puntuales a corto-medio plazo.

El abastecimiento de agua de boca es excelente, se eliminó la toma de agua del Ebro y se ha realizado una nueva captación y un depósito de regulación de 1000 metros cúbicos de capacidad, junto a una de las mejora plantas potabilizadoras de Aragón y red de distribución renovada parcialmente. En el sentido inverso, el saneamiento carece de depuración, vertiéndose directamente al río. Por otra parte es necesaria una especial atención a la dinámica de la Val de Osera por su carácter torrencial y su posible afección a infraestructuras o bienes, debiendo dotarse a la red de saneamiento de las medidas necesarias para la canalización y dotación de salida de sus aguas sin interferencias que impidan el desagüe de los caudales de avenida.

Un déficit acusado está en el servicio sanitario ya que pese a haber unos 30 niños en el pueblo no hay pediatra, prestándose esta atención médica en el ambulatorio de Alfajarín. El servicio de transporte público no posibilita el desplazamiento hasta el centro sanitario de referencia, siendo por lo tanto necesario el vehículo particular para garantizar esta indispensable movilidad.

El comercio es otro servicio mejorable puesto que apenas hay tiendas en funcionamiento, careciéndose de carnicería y pescadería (aunque hay servicio ambulante) y existiendo solamente un pequeño local multiservicio. Los comerciantes de Pina de Ebro atienden las demandas cárnicas y de pescado de Osera, acudiendo previa llamada a suministrar el género.

El servicio de ADSL aunque de momento no suscita muchas quejas entre sus habitantes, no da la velocidad adecuada de subida y bajada para volúmenes de tamaño medio grande de datos. No hay conexión posible a red de banda ancha ni en red fija ni en móvil. El Ayuntamiento tiene una red wi-fi propia con el sistema de recepción de señal por satélite, está planteándose el ampliar esta red por el casco urbano ante la intermitencia del servicio convencional.

La dotación de equipamiento deportivo es escueta pero funcional, compuesta por un pabellón multiusos, piscina al aire libre y pista polideportiva anexa. Organiza las actividades deportivas de manera coordinada con la mancomunidad central de



Zaragoza (gimnasia de mantenimiento, gimnasia infantil, cursos específicos) con alto grado de satisfacción tanto por parte de la población como del consistorio.

El equipamiento cultural se organiza en el edificio del Ayuntamiento con biblioteca y salón de actos, junto a un pequeño local para la tercera edad. A la entrada del municipio está la antigua vivienda de la Cruz Roja, recientemente renovada merced a un convenio con el Departamento de Política Territorial del Gobierno de Aragón, que será utilizada como sala de servicios múltiples. Al igual que en deporte se realizan actividades con la mancomunidad.

En materia de equipamiento educativo, hay colegio público de infantil y primaria (CRA La Sabina), no hay guardería para niños de 0 a 3 años y el ciclo de secundaria se imparte en Zaragoza en el IES Río Gállego.

La dotación asistencial está formada por dos residencias de ancianos privadas, El Veral y las Adelfas, ambas en la carretera nacional y un tanto alejadas del casco urbano. Además del servicio para la población anciana del municipio, ofertan puestos de trabajo, demandándose personal especializado en asistencia geriátrica. Buena parte de los trabajadores de las residencias proceden de Zaragoza y hay un importante número de ellos que se desplaza en transporte público hasta aquí. El servicio social de base mancomunado orienta en planificación familiar, teleasistencia, comida a domicilio

En cuanto a vías de comunicación, se aprecia como un freno al desarrollo el estado de colapso y dimensionamiento de la N-II en cuanto a tráfico de vehículos pesados. El desdoblamiento de esta infraestructura o liberalización del peaje de la AP-2, es una petición que viene de décadas atrás y que ha impedido el desarrollo de actividades relacionadas con el inacabado polígono industrial de El Vedadillo.

Desde el consistorio se incide en la necesidad de dotar al casco urbano de vías perimetrales de uso exclusivo de maquinaria agrícola paralelas a esta vía de comunicación, para evitar el tránsito de estos por el casco urbano o por la propia N-II. También es deseable la regulación de salidas de los vehículos pesados para evitar que transiten por el casco urbano al incorporarse a la N-II desde el polígono o las áreas de descanso. Otras vías de comunicación que atraviesan el municipio pero no dan servicio a su población son la autopista de peaje AP-2 y el ferrocarril de Alta Velocidad Zaragoza-Barcelona.

Osera de Ebro está inmersa en un proyecto de futuro que pasa por legalizar las urbanizaciones ilegales que orbitan en torno a su casco urbano y están entre el río y la carretera. Son las urbanizaciones de Vedadillo, Mezquitilla y Los Arenales, unas 300 viviendas que se pretende legalizar, dar cobertura de agua y saneamiento y urbanizar para pasar a suelo urbano pero que deberá hacerse a un ritmo inferior al planificado en el PGOU ya que no hay excesiva predisposición a contribuir económicamente por parte de sus habitantes. Actualmente reciben servicio de recogida de basuras por parte del Ayuntamiento y unas 70 personas de estas urbanizaciones están empadronadas en Osera. Su existencia, según el propio PGOU, supone un serio problema de relación con el núcleo central y de ordenación del territorio

El siguiente proyecto de futuro es el desarrollo del polígono industrial para atraer industria al municipio, actualmente su urbanización está paralizada tras la falta de inversión del grupo que promovió su construcción. Se está en contacto con Unión Fenosa, actualmente Gas Natural S.A., ya que planificó su implantación en este polígono de una central térmica de uso combinado que conllevaría la traída de gas natural al municipio y polígono. Esta central contó en su momento con la oposición de



grupos ecologistas por su contaminación al aire a la que calificaron de insalubre, molesta y peligrosa y contraria a las medidas propugnadas por la administración autonómica para la lucha contra el cambio climático. Pese a ello contó con la aprobación medioambiental del INAGA pero la crisis económica ha paralizado el proyecto.

La actividad agrícola de Osera, continúa siendo una actividad económica a tener en cuenta pese a ocupar cada vez a menos población, como consecuencia de la alta mecanización de las tareas del campo. El 83% de la superficie municipal es en regadío con predominio del cultivo de frutales, forrajeras y cereal de grano.

El transporte público es usado sobre todo por gente mayor y estudiantes, hay tres servicios diarios del CTAZ y cuatro más de las líneas regulares de Ágreda Automóvil. Hay un número de usuarios a considerar del transporte público, según la concejal para el tamaño de Osera. También hacen uso del autobús de Osera universitarios que viven en Pina y toman el primer autobús y vuelven en el último, hacen también uso del autobús algunos trabajadores de las residencias de ancianos que viven en Zaragoza. No obstante reconoce que la mayoría de la población prefiere el uso de vehículo particular. Se demanda un servicio anterior a las 14:55 para regresar de Zaragoza ya que obliga a permanecer toda la mañana en la capital para cualquier gestión. Los fines de semana el servicio es de dos servicios del CTAZ y uno de Ágreda. El Ayuntamiento de Osera no aporta cantidad económica al Consorcio. Comenta la buena acogida que ha tenido entre los usuarios la tarjeta que permite transbordos en Zaragoza con autobuses y tranvía, ahora espera los bonos que prioricen el uso.

Los destinos a los que se desplaza la población son los municipios de Alfajarín y La Puebla de Alfindén (academias de enseñanza, comercio especializado y asesoría jurídica) y Zaragoza en su mayor volumen, con destino a los centros comerciales de Santa Isabel (Mercadona y Eroski) de Gran Casa y más recientemente al de Puerto Venecia. No se hace uso de aparcamientos disuasorios a la entrada de la ciudad, algunos aparcan en Santa Isabel pero la gran mayoría llega hasta el centro y hace uso del aparcamiento de la Plaza de Salamero.

La legislación ambiental restrictiva en materia hidráulica está generando problemas en el pueblo en materia de acceso a las riberas del río, impidiéndose la pesca, la limpieza de las riberas o el dragado del lecho del río, dejando desprovisto de protección al casco urbano y las finca agrícolas ante el crecimiento del nivel de agua. Lamentan que no pueda hacerse uso del recurso de la pesca por restricción del espacio protegido y plantean otras actividades de recreo en el medio natural a corto plazo, como las rutas en BTT por la zona del monte al norte del municipio.

Osera de Ebro está dentro del ámbito del PORN Sotos y Galachos del Ebro en la delimitación del tramo Zaragoza-Escatrón, y en la zona periférica de protección el Espacio Natural Protegido de los sotos y galachos del Ebro. Comparte en buena medida el área del LIC Sotos y Mejanas de Ebro en el límite de su espacio urbano. Pese al recelo local a figuras de planeamiento en apariencia de carácter restrictivo y conservacionista, éstas suponen una etiqueta de calidad del espacio que delimitan y una evidencia clara de la riqueza paisajística y de biodiversidad que engloban. El patrimonio histórico artístico está compuesto por la iglesia de Santa Engracia y el conjunto monumental de la plaza del Ayuntamiento.

El tejido asociativo está formado por tres asociaciones, la de la tercera edad, la de mujeres y la de jóvenes, todas ellas muy participativas y voluntarias, como por otra parte no puede ser de otra manera en un pueblo de este tamaño.



Muel, reunidos en la sala de juntas del Ayuntamiento con el Teniente de Alcalde de Urbanismo, don Antonio Clos Andrés el **27 de enero de 2015** desde las 10:30 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

El municipio de **Muel** está a una distancia de 28 Km de Zaragoza, emplazado en el curso bajo del río Huerva aguas abajo del pantano de Mezalocha. Posee una ubicación estratégica ya que está en el nudo de comunicaciones entre la A-23 y los cruces de caminos que conducen a Zaragoza hacia el noreste, Cariñena y Campo Romanos al suroeste por la misma infraestructura, Épila y Valdejalón al Noroeste por la A-1101 y al nacimiento del Huerva y los municipios de Mezalocha o Herrera de los Navarros hacia el sureste por la misma vía de comunicación.

Muel es un municipio que posee vida propia al margen del proceso de expansión urbanística que ha posibilitado y condicionado el desarrollo de los municipios al norte en dirección a Zaragoza. Tiene una rica historia y patrimonio cultural ajeno al mercado inmobiliario y sus procesos de crecimiento-decrecimiento que le hacen atractivo en si mismo independientemente del precio del suelo o de la superficie construida. Es por ello que requiere una interpretación distinta, sin perder de vista lo expuesto en aquellos, para comprender mejor su identidad y modo de vida como municipio.

El suelo urbano de Muel está constituido por el casco urbano que se adapta a la morfología del río y al espacio comprendido entre este y la actual carretera N-330, quedando el antiguo trazado de travesía como calle principal que divide en dos el caserío muelense. Cuatro urbanizaciones cuyo origen remonta a los años setenta completan el espacio urbano en Muel; la de Virgen de la Fuente, incorporada ya a suelo urbano consolidado, y las de Gran Torrubia (al sur al pie de la N-330), Montesol (en el camino vecinal a Mozota) y Parque Muel ubicada aguas arriba en el Huerva en un nivel de terraza superior. Estas tres últimas urbanizaciones tienen la catalogación de suelo urbano no consolidado ya que carecen de las correspondientes cesiones de viales e infraestructuras y desarrollos urbanísticos detallados en el PGOU.

En la actualidad hay 1477 habitantes empadronados en Muel de los que 1300 viven en el casco urbano y el resto están empadronados en las viviendas de las urbanizaciones que son mayoritariamente utilizadas como segunda residencia (unas 250 viviendas). En momentos puntuales la cifra de población estacional máxima puede rondar entre 2500 y 3000 habitantes. Hay 188 niños menores de 15 años que suponen el 13,6% del total y 227 personas con 70 años o más, lo que supone el 16,5 % de sus habitantes. La edad media es de 45,2 años, superior a la media aragonesa.

La población de Muel sufrió un considerable retroceso entre 1970 y 2000 perdiendo unos 100 habitantes por década hasta llegar a apenas 1.000 habitantes a finales del siglo XX. La implantación de actividad industrial en los polígonos de reciente creación y desarrollo del municipio y la bonanza económica que imperó en el país favoreció la recuperación de la población y evitó que población joven saliese del municipio en busca de trabajo. Actualmente el número de habitantes empadronados está en cifras similares a 1950 y muy próximo a su máximo histórico que data de 1940. En el periodo comprendido entre 2001 y 2015 la población se ha incrementado un 33%

No se ha producido una llegada de población de hábitos urbanos en búsqueda de suelo barato y vivienda de tipo unifamiliar, pese a desarrollarse alguna promoción de este tipo de viviendas, las mismas han sido ocupadas principalmente por vecinos



jóvenes emancipados del domicilio familiar y residentes en el pueblo. Como factor positivo hay un sentimiento de pertenencia y enraizamiento con Muel, en el lado contrario se mantiene una idea algo alejada de modos de vida urbanos y se ha envejecido un tanto la población por no haber llegado población joven exógena. En la actualidad la edad media es superior a la aragonesa y una de las más altas del entorno de Zaragoza.

La presencia de urbanizaciones orientadas a segundas residencias constituyó también un freno al desarrollo de nuevos espacios urbanizados ya que el suelo urbanizable estaba ya prácticamente agotado y no se estimó oportuno acometer un crecimiento de lo urbanizado sin antes integrar en el tejido urbano lo ya construido.

La figura de Planeamiento vigente es un PGOU aprobado definitivamente en 2002 procedente de la homologación del texto refundido de 1999 de las antiguas NN.SS. vigentes desde 1987.

Las Normas Subsidiarias ya delimitaron la construcción del polígono industrial La Noria y los respectivos Planes Parciales para legalizar las urbanizaciones de Parque Muel, Montesol y Gran Torrubia mediante el sistema de compensación. El PGOU en su homologación clasificó estos espacios como Suelo Urbano no Consolidado a la espera de su total integración en la malla urbana. La figura vigente ya incorpora las zonas de expansión, con la creación de un nuevo polígono industrial de mayor capacidad y tamaño de solar (El Pitarco) y fija las zonas de crecimiento residencial

Estas zonas distinguen como Unidades de Actuación sobre suelo urbano no consolidado, UA 1, 2, y 3 en la margen derecha de la salida de la antigua travesía en dirección a Mozota, de las que se ha actuado urbanizado y construido en 1 y 2.

UA 4a (21 viviendas construidas), 4b y 4c (19 viviendas no construidas) al sur este del núcleo de Muel en la margen izquierda de la carretera a Herrera de los Navarros.

Como suelo urbanizable delimitado de carácter residencial a desarrollar mediante planes parciales y con sistema de compensación, S1 como ampliación de Virgen de la Fuente del que se aprueba el correspondiente Plan Parcial, promovido por la inmobiliaria vasco-francesa Proparco S.A, pretendió la construcción de 612 viviendas de tipología familiar adosada con reserva de un 25% para vivienda protegida y reserva para equipamiento deportivo y educativo. La empresa promotora está en proceso de liquidación. El sector S2 se delimita al este del núcleo entre éste y Parque Muel y que posteriormente se intenta descatalogar a No Urbanizable Especial. S3, una pequeña franja de terreno al norte del núcleo de Muel entre la vía del ferrocarril y la antigua travesía.

S4, S5 Y S6 son de uso industrial los dos primeros relacionados con la fábrica de cementos y el último es el germen del polígono El Pitarco.

Las infraestructuras viarias de Muel permiten un rápido y cómodo acceso a Zaragoza tras la puesta en funcionamiento de la A-23 en marzo de 2006 y un perfecto escaparate para sus dos polígonos industriales. El resto de carreteras que vertebran el municipio son la N-330 que funciona como vía de servicio de la anterior y la A-1101 que hacia el sur comunica con Mezalocha y Herrera de los Navarros y hacia el norte con Épila y el valle del Jalón. Está pendiente su variante en el tramo que entra en casco urbano por el sur, existe proyecto realizado para poder sacar el tráfico pesado que obligatoriamente debe circular en el núcleo de población procedente de esta carretera. El ferrocarril atraviesa el casco urbano con la línea Zaragoza-Caminreal, de ancho ibérico sin electrificar pero con la superestructura recientemente renovada,



permite la circulación de locomotoras diesel de nueva generación con velocidades hasta 160 km/h. Hay un apeadero en casco urbano con volumen decreciente de usuarios en el servicio de media distancia.

La dotación de infraestructuras es deficitaria en conexión a internet ya que el adsl no presta un servicio aceptable en velocidad de subida y bajada de datos y genera disfunciones en tareas administrativas en Ayuntamiento y consultorio médico. El Ayuntamiento tiene contratada un servicio de internet por satélite para paliar este déficit en edificios públicos.

Los viarios de conexión al polígono industrial de El Pitarco y a las urbanizaciones de Parque Muel y Montesol, también están dimensionados de manera incorrecta y cuentan con carencias en señalización o pavimentación.

Son aceptables las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento de aguas residuales, si bien presentan desiguales calidades en casco urbano y urbanizaciones. Se han instalado contadores en casco urbano para controlar las pérdidas y se están sustituyendo los materiales más obsoletos por PVC, algún problema puntual con la calidad del agua. Las aguas residuales de zonas urbanas e industriales son conducidas mediante colector hasta la depuradora de La Cartuja en Zaragoza. El vertido del polígono a la red general provoca algunos problemas de olores ya que hay alguna actividad de recogida y transformación de subproducto cárnico.

El servicio sanitario cuenta con médico de atención primaria todos los días, el pediatra acude dos días por semana y las urgencias médicas son atendidas en el ambulatorio de María de Huerva.

La oferta educativa comienza con una guardería municipal que tiene matriculados a 22 niños de 0 a 3 años con un coste mensual de 80€ y una excelente acogida por parte de la población. Acuden también niños de trabajadores del polígono que no viven en Muel. El colegio pertenece al CRA Orba y ha sido recientemente renovado en sus instalaciones, están matriculados 122 niños en el presente curso académico. La educación secundaria se imparte en el instituto Miguel Catalán de Zaragoza.

Los servicios asistenciales los presta la comarca de Campo de Cariñena con alto grado de satisfacción entre los usuarios. Hay una residencia de ancianos (Virgen de la Fuente) con plazas concertadas con el IASS, atiende a personas válidas, semidependientes y dependientes, en total 41 plazas. Los equipamientos y servicios destinados a la tercera edad los complementa un hogar de la tercera edad.

El Ayuntamiento oferta servicios y equipamientos deportivos agrupados en torno al complejo polideportivo y se está próximo a terminar la construcción de un nuevo pabellón polideportivo cofinanciado con DPZ junto a la travesía, vendrá a paliar una necesidad y demanda para actividades deportivas al aire libre y usos culturales que requieran de este equipamiento.

Las actividades culturales y equipamientos son de nivel medio-alto, cuenta con biblioteca y centro cultural así como un rico y variado patrimonio y numerosas actividades relacionadas con el mundo de la cerámica y las pinturas de Goya.

Es también destacable de cara a establecer un elevado nivel de vida la dotación y cuidado de los espacios verdes urbanos, hay parque lineal en torno al río Huerva, el parque municipal y las zonas verdes del pinar y el dique romano.



Muel en cuanto a comercio es autónomo para el número de habitantes que abastece y ofrece un amplio abanico de establecimientos para artículos alimenticios de primera necesidad, farmacia, peluquería y estética, taller de reparaciones, gasolinera o bares-cafeterías y dos multiservicios. El centro de referencia para compras especializadas es el Mercadona de Cuarte de Huerva y los centros comerciales de Zaragoza, en especial Puerto Venecia.

El transporte público está incluido dentro del CTAZ pero no presta servicio ningún autobús del mismo. Es la empresa concesionaria Ágredda Automóvil quien oferta diariamente 8 servicios diarios con parada en la travesía pero con horarios poco útiles para desarrollar actividades en Zaragoza. Hay cuatro servicios concentrados entre las 8 y 20 y las 10 de la mañana llegando el primero a Vía Ibérica a las 8:55. Hasta las 14:35 no hay otro, habiendo tres entre esta hora y las 15:30 para dejar un único servicio a las 17:30. Sólo cuatro hacen paradas en Vía Ibérica, y el resto tienen parada única en la Estación Intermodal de Delicias. En tiempo aducen que no es muy competitivo ya que tienen numerosas paradas en los núcleos urbanos y polígonos del corredor antes de entrar en Zaragoza. Los regresos en Zaragoza se realizan desde Estación Intermodal, con un servicio a las 7:30 y cinco entre las 12 y las 15 horas, dejando cuatro entre las 18:30 y las 19:30. Al no ser un servicio exclusivo Muel-Zaragoza depende de líneas que prolongan su recorrido hasta otros municipios y Muel no puede exigir cuadrar los horarios a sus necesidades. No hay satisfacción con el servicio ofertado, las urbanizaciones no tienen servicio de transporte público ni los polígonos.

No se comenta en la reunión y sorprende de sobremanera al equipo encuestador la posibilidad de uso que da el apeadero de ferrocarril existente en el casco urbano y que actualmente oferta dos servicios diarios hacia Zaragoza y tres en sentido inverso, si bien es cierto, el segundo de los viajes a Zaragoza es a las 22:20 pero si puede ser muy útil el primero ya que llega a Zaragoza-Goya a las 9:14.

El autobús es utilizado por personas mayores y poco por población comprendida entre 18 y 65 años al estar muy generalizado y asumido el uso de vehículo particular.

La actividad económica municipal permite que la mayoría de muelenses trabajen en su propio municipio, en especial en los polígonos industriales. Muel pasa de ser un municipio agrícola para convertirse primero con la presencia de una cementera (hoy con actividad residual) y posteriormente con el desarrollo y consolidación de los polígonos industriales de Las Norias y El Pitarco en un municipio industrial. El polígono Las Norias está al pie de la N-330 y está destinado a pequeña y mediana industria, por su parte El Pitarco está más alejado del casco urbano y está pensado para industria que demande parcelas y naves de mayor tamaño así como mayor consumo eléctrico. En 2008 estuvo a punto de desarrollarse una ampliación de este polígono para acoger a 22 industrias que al final no llegaron a instalarse ni se llegó a urbanizar esa nueva fase, considerándose desde el municipio como una gran oportunidad perdida para consolidar el polígono. Este polígono carece de buenos accesos ya que para llegar desde el casco urbano es necesario un amplio bucle entrando por la carretera de Épila, actualmente no hay acceso desde la A-23.

La actividad industrial de Muel es referente en la zona, atrae población de Botorrita, Mezalocha, Longares, y Villanueva de Huerva pero no hay ningún transporte público para los trabajadores.

La actividad agrícola es casi en su totalidad en superficie de secano, cultivándose cereal de grano como cultivo predominante y unas 100 hectáreas de viñedo de la D.O. de Cariñena. Hay dos cooperativas agrarias que están dinamizando en la medida de



sus posibilidades esta actividad para que pueda ser un recurso que fije población y conserve el paisaje de cara al futuro. Hay cinco granjas de engorde de porcino y de cría cunícula y de aves.

Es destacable también la actividad asociada al turismo y la explotación del recurso cerámica en forma de cursos, talleres, grupos escolares y venta de productos artesanales, cuenta con museo etnológico y numeroso patrimonio histórico artístico. La actividad turística supone un punto de referencia en el mapa turístico de Aragón que no tiene parangón dentro de los municipios que conforman el CTAZ.

El tejido asociativo es rico y diverso en Muel, hay asociaciones deportivas, de mujeres, de tercera edad, de ceramistas, ampa, de música, juveniles, coro parroquial, amantes de la jota, cazadores...



Alagón, reunidos en el despacho del señor Alcalde del Ayuntamiento, don José María Becerril el **30 de enero de 2015** desde las 9:10 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

El municipio de **Alagón** está ubicado a 25 kilómetros de Zaragoza en el corredor de la carretera A-68, entre los municipios de Figueruelas y Cabañas por el norte y de Torres de Berrellén y Pinseque por el sur. Alagón posee un rico y variado patrimonio histórico-artístico y una vocación tradicional como ciudad de servicios y nudo de comunicaciones que sirve de puerta de acceso a las Cinco Villas por el norte, al campo de la rica vega del Jalón hacia el sur, a la Ribera Alta del Ebro y el Campo de Borja al oeste y al área metropolitana de Zaragoza por el este.

Su desarrollo como ciudad nada tiene que ver con la gran parte de núcleos de población que componen el CTAZ, al contrario, su génesis y morfología actual obedecen a un crecimiento basado en un asentamiento histórico que va asimilando funciones y modos de vida y culturas (conviven o coexisten judíos, musulmanes y cristianos durante varios siglos) a lo largo de la historia con un crecimiento sostenido a lo largo del tiempo. Constituyen tres hitos en la historia moderna de Alagón la puesta en funcionamiento del Canal Imperial de Aragón, la construcción de la fábrica azucarera a principios del siglo XX, y en la década de los ochenta del siglo pasado la instalación de General Motors en el vecino municipio de Figueruelas que otorga a la ciudad un nuevo periodo de expansión social y económica que prevalece sobre el proceso de expansión urbana que ha ocurrido en buena parte del resto de municipios del presente estudio.

En el momento actual, Alagón es capital de la comarca de la Ribera Alta del Ebro y cuenta con 7.200 habitantes empadronados aunque presta servicios de diversa naturaleza a una población flotante estimada desde el Ayuntamiento de 10.000 habitantes. Durante todo el siglo XX la población de Alagón oscila entre los 5000 y los 5500 habitantes y durante los primeros años del siglo XXI crece hasta los 7.200 actuales, de la mano del asentamiento de los servicios y su mejora en calidad y cantidad, de la industria del corredor, de unas buenas infraestructuras de comunicación y de contenidos y moderados desarrollos urbanísticos en su casco urbano.

Alagón cuenta con un único núcleo de población reconocido en el I.N.E. aunque existe también dos asentamiento sobre suelo no urbanizable, La Hoya de Pinseque y Camino de Miraflores. El primero es un conjunto de unas 30 viviendas más tres viarios construidos en los años setenta como lugar de esparcimiento y ocio, sin ningún tipo de servicio ni equipamiento, emplazado junto al río Jalón, entre la vía del ferrocarril y la A-68. En el mismo entorno y en dirección sur, al otro lado de la vía del ferrocarril está el conjunto de viviendas de recreo de Camino Miraflores (unas diez). Ambas urbanizaciones tampoco serán tenidas en cuenta, cara a su legalización, en la revisión del PGOU.

En el periodo 2001-2015, la población de Alagón ha crecido un 28%, estando su edad media actual en 41,8 años, sensiblemente superior a los municipios más jóvenes de este ámbito de estudio. La población menor de 15 años supone el 16% de los empadronados, mientras que aquella mayor o igual a 70 años es el 13%.

La figura de planeamiento vigente data de 2003, es una adaptación de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de 1989, a las que se dotó de las delimitaciones y



especificaciones que recoge la Ley Urbanística de Aragón de 1997, homologándolas definitivamente en la fecha señalada.

El PGOU plantea una serie de unidades de ejecución procedentes de las NN.SS. con el objetivo de cerrar el casco urbano de manera efectiva, planteando actuaciones sobre suelo urbano no consolidado que refuercen su compacidad y continuidad con nuevos espacios urbanizados, a la par que se consoliden ciertos inmuebles en peligro de degradación.

Hasta doce unidades de ejecución de ámbito residencial, de las que se ha actuado total o parcialmente generando viales y/o viviendas en seis de ellas; las de la Estación (UE4), Avda. Zaragoza (UE 13) donde se urbaniza, construyen viviendas y se dota de un equipamiento excepcional como el auditorio, la UE 15 en casco histórico donde se han liberado edificaciones adosadas a un inmueble catalogado, la UE 17 (carretera Remolinos) que da sentido a la Avda. La Jarea con zona verde y edificación, en el mismo entorno espacial también la UE 20 donde resta por ejecutar un parque lineal. Por último se recoge la sentencia judicial que en su fallo imponía la ejecución de un plan especial para la zona de La Manzanera, terrenos entre la residencia de ancianos, la vía del ferrocarril y la zona deportiva, actualmente urbanizado, edificado e integrado en el casco urbano de Alagón.

Como suelo urbanizable delimitado está catalogado el espacio de La Peñuela, entre La Manzanera y el área deportiva, pendiente de elaborarse su plan parcial para uso residencial, y el espacio del SUZ-D 2 para uso industrial en la salida hacia la autovía de El Tomillar.

En febrero de 2015 sale a presentación pública la revisión del PGOU para adecuar el planeamiento urbanístico a los nuevos criterios sociales y medioambientales que rigen en la actualidad y efectuar las diferentes modificaciones puntuales que se estimen por parte de la corporación municipal. La nueva delimitación planteada mantiene las Unidades de Ejecución no desarrolladas hasta el momento con un máximo de 1400 viviendas a construir (4.200 habitantes). Propone hasta ocho nuevos suelos como urbanos no consolidados y descataloga algunas unidades de ejecución de uso industrial como la UE1 en el entorno de la estación de ferrocarril.

La gran apuesta de este nuevo PGOU es la creación de un gran parque industrial que permita un desarrollo económico palpable a distintas escalas. El emplazamiento elegido es al otro lado de la A-68, en los suelos denominados Arco de la Guata 1 y 2.

Los nuevos desarrollos residenciales incluidos en esta revisión del PGOU, pretenden reforzar la idea de autonomía y personalidad propia de Alagón frente al concepto de ciudad-dormitorio. Al sur del núcleo limitando con la A-68 se delimita el sector “La Aldea”, con un área de urbanizable delimitado (533 viviendas) y dos no delimitadas (346 y 550 viviendas). Al este del núcleo en la zona “Sanduerta” un suelo delimitado y otro no delimitado (538 y 660 viviendas). Al norte limitando con el ferrocarril al zona “La Peñuela” procedente del PGOU anterior con reserva para 414 viviendas. El número de viviendas totales en el suelo urbanizable del Plan es de 1485.

Desde el punto de vista de infraestructuras y equipamientos, Alagón destaca en infraestructuras de comunicación por carretera y ferrocarril, posee una autopista con acceso (AP-68), una autovía (A-68), y conexiones por carretera autonómica de primer orden (A-126) con Cinco Villas (primer puente sobre el Ebro desde Zaragoza) y con los municipios del Jalón, así como una carretera provincial (VP-24) que comunica con los municipios ribereños aguas arriba de Alagón. Es necesaria la construcción de una rotonda en la travesía de la A-126 a la altura de los equipamientos deportivos, una



ampliación de la calzada del puente sobre el río Ebro y una mejora de los caminos rurales como vía alternativa a la autovía con los municipios al sur (Torres, La Joyosa, Sobradriel...).

Por Alagón discurren dos líneas de ferrocarril de ancho ibérico, la de Zaragoza-Castejón y la de Zaragoza-Madrid, mas un by-pass entre ambas. La primera de ellas cuenta con parada en el casco urbano, mientras que la segunda pasa al sur del casco urbano sin estación ni apeadero, entre la urbanización La Hoya de Pinseque y el centro de Atades.

Las infraestructuras de abastecimiento de agua y saneamiento se han renovado, para ofrecer un servicio que en buena parte de las redes minimiza las pérdidas, pondera equitativamente el gasto de agua entre los usuarios, evita afecciones en forma de averías o reventones por obsolescencia del material y pone en los hogares un agua de calidad en cantidad y con un impacto ambiental mínimo. Tanto la gestión como el mantenimiento son municipales. Desde 2005 Alagón cuenta con una depuradora de aguas residuales ubicada en el polígono industrial La Ciruela, planificada para dar servicio a una población de hasta 20.000 habitantes.

El Alcalde enfatiza la calidad de los equipamientos y servicios ofertados para actividades deportivas y culturales con instalaciones como piscina cubierta, auditorio o biblioteca y casa de cultura que están dimensionadas no sólo para la población de Alagón sino también para los habitantes de la comarca con unos estándares de calidad sobresalientes.

En el ámbito deportivo las instalaciones se agrupan en torno al complejo deportivo junto a la salida hacia Remolinos, al norte del casco urbano. Está formado por piscina al aire libre y cubierta, pistas polideportivas, campo de fútbol y pabellón cubierto. La piscina cubierta es uno de los equipamientos estructurantes de Alagón ya que es la única existente junto a las de Zaragoza. Utebo y Tauste, por lo que según su alcalde, dará servicio a unas 35.000 personas. Fue un servicio muy demandado por la población que se inauguró en septiembre de 2014 tras dos años y medio de obras, merced al adelanto por parte de la tesorería municipal de los fondos previstos para su construcción por parte de DGA y a una subvención de DPZ. La titularidad es municipal y la gestión privada. Existen bonos para los usuarios según el vaso que se utilice o los servicios demandados, con precios similares a los de Utebo o Tauste.

El equipamiento cultural posee una casa de cultura, biblioteca pública municipal, centro cívico, casa de la música, plaza de toros, hogar de la tercera edad y auditorio de reciente construcción. Estos equipamientos están distribuidos por buena parte del casco urbano, tanto en el centro histórico como en las zonas de ensanche, como en el caso del auditorio, emplazado en la UE 13. Esta instalación se inauguró en 2011 y puede considerarse como equipamiento estructurante, cuenta con cine teatro para setecientos espectadores divididos entre platea y anfiteatro y diversas salas de exposiciones, fue sufragado entre DPZ y Ayuntamiento.

El proyecto de mayor interés urbanístico será el que promueven entre Ebrosa y Ayuntamiento de Alagón en el entorno de la azucarera (UE6) que fue catalogado en 2007 como Bien del patrimonio cultural aragonés. Sobre casi diez hectáreas de terreno plantean la recuperación de este espacio industrial donde se compatibilicen usos residenciales, comerciales, equipamientos deportivos y una estación intermodal. Este convenio, tras aprobarse la modificación aislada del PGOU en 2008 y vender Ebro-Puleva su parcelario a Ebrosa, se firma en 2011 y está a la espera de desarrollarse un Plan Parcial, que hasta la fecha, se ha visto frenado por la crisis



inmobiliaria y el aplazamiento de la entrada en funcionamiento del servicio de cercanías hasta Alagón.

Plantea una densidad máxima de 90 viviendas por hectárea (883 viviendas), rehabilitación y cesión posterior al Ayuntamiento de los edificios de la Fábrica, ampliación de la fábrica, filtros de negro y lavadero de remolacha para su utilización como viviendas de protección oficial (147 viviendas), los edificios de secadero y almacén de pulpa se destinarán a uso comercial, el resto a vivienda libre.

El equipamiento educativo consta de dos centros de enseñanza primaria (uno público y otro concertado) y un instituto público de enseñanza secundaria al que acuden diariamente en autobús escolar alumnos de los municipios limítrofes. Hay también guardería infantil pública ubicada junto al colegio. Buena parte de los equipamientos educativos se concentran en el mismo espacio urbano.

Los servicios asistenciales los presta la comarca de la Ribera Alta del Ebro junto al Ayuntamiento de Alagón, con servicios de información y asesoramiento a numerosos colectivos, asistencia a mayores, orientación a adolescente, transporte adaptado... Hay dos residencias de ancianos de ámbito privado en el casco urbano cuya actividad está en auge en los últimos años, así como una gran residencia para disminuidos psíquicos cuyo titular y gestor es Atades.

Alagón cuenta con un centro de atención primaria dentro del Área 3, que también da servicio a los municipios más pequeños de su comarca. Hay medicina general, pediatría, enfermería y urgencias 24 horas.

Desde el consistorio se cuida especialmente la fisonomía urbana y cuidado de calles y plazas haciéndose un fuerte esfuerzo inversor en que convivan estética, accesibilidad, funcionalidad y mantenimiento en cada uno de los viarios que componen el casco urbano ya que se entiende que es un aspecto imprescindible para la calidad de vida de sus ciudadanos.

La oferta comercial está en sintonía con la historia y naturaleza de Alagón. Variada y con un rico tejido que proporciona desde bienes de primera necesidad a productos y servicios especializados. Es utilizado tanto por la población local como por vecinos de los municipios cercanos y se estima un área de influencia del comercio de Alagón de unos 10-20 kilómetros, siendo esta la actividad económica que más riqueza genera en la ciudad. Próximamente se va a establecer en Alagón un supermercado de Mercadona en Avenida de la Jarea 96, que generará una notable cantidad de puestos de trabajo pero que está por valorarse la incidencia negativa que puede tener en el pequeño comercio.

Como equipamientos o servicios deficitarios que atenúan el desarrollo y la calidad de vida de los habitantes de Alagón mencionar y por este orden: Transporte público y calidad del servicio de acceso a internet.

El servicio actual de transporte público con Zaragoza lo presta el autobús de línea regular con once servicios diarios en día laborable y seis en festivos y una duración que oscila entre la media hora y la hora de recorrido hasta la Estación Intermodal de Delicias en función de las paradas intermedias. El número de servicios diarios es adecuado pero existe un malestar generalizado en los horarios seleccionados ya que difieren de las necesidades de movilidad de los alagonenses, en especial de las personas de edad avanzada y los estudiantes. Al entender del equipo encuestador los horarios no son tan desacertados como explica el Alcalde ya que se cubren todas las franjas horarias habiendo sólo un cierto salto en servicio entre las 9 y 20 y las 13:00 de



la mañana en dirección Zaragoza. Actualmente el Ayuntamiento de Alagón destina 4.000 € anuales a sufragar gastos de transporte público, no es proclive a financiar este servicio con cargo al IBI.

El Ayuntamiento de Alagón tiene como plan estratégico de desarrollo la conexión con Zaragoza a través de la línea férrea con un servicio de Cercanías, prolongando el actual que circula entre Zaragoza y Casetas. De esta manera Alagón funcionaría como un intercambiador que daría servicio a toda la comarca de la Ribera Alta del Ebro y a las Cinco Villas. La estación ya cuenta con el andén recreado para este uso y estima este servicio en un coste anual para Adif de 200.000 €.

En la zona donde está la actual estación de tren y el conjunto de la antigua azucarera, el Ayuntamiento tiene planeado un cuidado proyecto de desarrollo urbanístico que contempla la construcción de viviendas de medio-alto standing (500) y en alquiler (150) para protección oficial, una estación de autobuses anexa, centro comercial, un aparcamiento y la puesta en valor del rico patrimonio arquitectónico del entorno de la azucarera. La consecución de este objetivo conllevaría la mejora en la viabilidad al aportar usuarios potenciales de un modo de transporte que actualmente pierde viajeros y es altamente deficitario, la descongestión de la autovía al haber un transporte público de calidad y alta capacidad con una frecuencia muy superior al actual servicio de autobús y el acercamiento de Alagón a Zaragoza y viceversa.

El servicio ofertado por las diferentes empresas operadoras de acceso a internet es deficitario en Alagón. La calidad de ADSL es irregular con habituales cortes o mermas de servicio que impiden o condicional el trabajo con volúmenes importantes de datos.

La dotación de parques y zonas ajardinadas urbanas está mejorando y aumentando con los trabajos efectuados en las diferentes unidades de ejecución del PGOU. Se arrastra un déficit histórico en estos espacios que se han mitigado con la puesta en servicio del parque Real Zaragoza, parque del Auditorio, parque Plaza Constitución y Parque la Báscula, que complementan a los espacios verdes tradicionales de Tierno Galván y Allabone.

El motor económico de Alagón es el sector servicios, le sigue la industria formada por el conjunto de empresas de tamaño pequeño y medio del polígono de La Ciruela, ubicado en la carretera A-126, una vez rebasada la autopista de peaje, en el cruce con la carretera VP-24. Está totalmente urbanizado y edificado con gestión municipal pero la crisis económica ha afectado a algunas empresas que han rebajado sensiblemente el porcentaje de ocupación que rondará los dos tercios actualmente. Fuera del polígono hay cierta actividad en las inmediaciones de la Avenida de la Jarea, allí está Curbimetal, una de las empresas que mayor número de empleo genera en el municipio.

La agricultura cuenta con tierra muy fértil y concentrada en unos pocos agricultores que han modernizado muy poco los procesos de manejo de las tierras, de tipo de cultivos y de venta final del producto haciendo muy poco rentables las explotaciones que subsisten por la presencia de las subvenciones de la PAC. Es asignatura pendiente la modernización y mejora de la competitividad de la mano de la cooperativa agraria existente.

En el ámbito del planeamiento futuro sobre suelo industrial, el Ayuntamiento apuesta por el desarrollo de un segundo polígono industrial vinculado directamente a empresas auxiliares y de logística de General Motors España. Este nuevo polígono se emplazaría al sur del casco urbano, en el espacio comprendido entre la autovía A-68 y la vía de tren Zaragoza-Madrid. El objetivo es atraer alguna empresa grande de



transportes que planee su deslocalización de alguna ciudad grande como Madrid o Barcelona. Para GM el polígono de La Ciruela no es rentable en términos de logística y no se localizarían en Alagón. El desarrollo de este Plan está ya contemplado en la revisión de Plan General y se aprobará antes de las elecciones, incluso cuenta ya apalabrado con algunas empresas la venta de suelo.

La crisis económica afectó a unos 700 habitantes de Alagón que perdieron su puesto de trabajo en el momento más álgido en 2012. Actualmente esta cifra se ha rebajado a 400, han surgido emprendedores sobre todo relacionados con el sector servicios. El Ayuntamiento ha restringido en los cuatro últimos años su presupuesto, invirtiendo su presupuesto ordinario en reparación y mejora de calles para facilitar la supervivencia de pequeñas empresas locales o facilitando la inserción de aquellos sin formación específica en trabajos puntuales de limpieza o jardinería.

El casco urbano de Alagón constituye un potencial turístico como elemento a incluir en los paquetes de turismo de interior ya que cuenta con la iglesia parroquial de San Pedro Apóstol de estilo mudéjar aragonés, dos iglesias de estilo barroco (San Antonio de Padua y San Juan) y una ermita del siglo XVI. Completa el ámbito monumental el entorno de la azucarera un bello ejemplo de arquitectura industrial de principios del siglo XX declarado Bien del Patrimonio Cultural Aragonés. En 2014 más de 1700 personas visitaron el municipio, según la oficina municipal de turismo. Cifra al alza con respecto a años anteriores de los que algo más del 10% son extranjeros. El Ayuntamiento ofrece visitas guiadas programadas de carácter general o bien temático o monográfico.

Alagón posee una emisora de radio municipal con programación propia que emite desde

Como espacio natural destinado a la educación ambiental y el ocio el municipio de Alagón posee una instalación en el espacio denominado como El Caracol. Está ubicado en el entorno del Canal Imperial de Aragón, un conjunto emblemático de arquitectura hidráulica, cuenta con aula de educación ambiental, albergue y zona de restauración. Se está adecuando también una zona de chopera bajo el puente de la A-126 como zona de ocio cercana al casco urbano y a orillas del Ebro. Otro elemento importante para la atracción turística es el camino del Ebro GR99 y el camino jacobeo del Ebro.

Hay un gran tejido social en Alagón. Desde el Ayuntamiento se colabora con unas sesenta o setenta asociaciones de todo tipo, aunque quizá se achaca que carecen de conciencia global de lo que es el municipio y cada una se preocupa exclusivamente de su parcela o ámbito de actuación.



Pina de Ebro, reunidos en una sala de las oficinas municipales del Ayuntamiento con la señora alcaldesa María Teresa Martínez, el **23 de enero de 2015** desde las 11:15 de la mañana.

Síntesis de la reunión:

El casco urbano del extenso municipio de **Pina de Ebro** dista 40 kilómetros de Zaragoza si se accede desde la N-232 vía Fuentes de Ebro y en 50 Km si se accede por la N-II vía Osera de Ebro. Emplazado en la orilla izquierda del río Ebro se encuentra entre dos corredores unidos en 7 kilómetros por la carretera A-1107, el corredor de la margen derecha del Ebro en dirección a Castellón vertebrado por la carretera N-232 y el corredor del Ebro por su margen izquierda en dirección a Monegros y Lérida comunicado por la carretera N-II y la autopista de peaje AP-2.

El término municipal es el más grande de los que componen el CTAZ (si se excluye a Zaragoza), posee una rica vega junto al río y una notable extensión de monte que alberga una extraordinaria riqueza biológica y paisajística de naturaleza esteparia que cuenta con la figura de protección de rango europeo Z.E.P.A. de Estepas de Pina y Monegrillo.

Pina de Ebro y debido a su estratégica situación ha ejercido históricamente como espacio de referencia para los municipios del entorno en cuanto a prestación de servicios. En el momento de la encuesta están empadronados 2.600 habitantes, muy cerca de su máximo histórico que se produjo en 2010 con 2.655. En el periodo 2001-2015 la población crece un 16%, con un 16,8% de habitantes con menos de quince años y un 14,3% de personas con edad igual o mayor a setenta años.

La evolución demográfica no presenta grandes altibajos, siempre por encima de 2.000 habitantes. desde 1900 la modernización y mecanización de las tareas agrícolas, unidas a la expansión del cultivo de alfalfa y su industria de transformación permitieron mantener población a Pina en el momento álgido del éxodo rural, en la década de los noventa se crea el polígono industrial Los Royales que afianza la actividad económica y permite crecer y mantener población alejado del desarrollo de nuevos espacios urbanizados al lamín de la vorágine especulativa que imperó en el sector de la construcción de principios del siglo XXI. Se creció a un ritmo más acelerado en la primera década de este siglo como consecuencia de la llegada de mano de obra inmigrante para trabajar en construcción e industria. La posterior crisis económica conllevó el regreso a los países de origen de buena parte de esta población, con todo hasta 26 nacionalidades conviven en armonía en el casco urbano en un buen ejemplo de integración social. Estamos ante un modo de vida eminentemente rural con hábitos pseudo-urbanos pero que mantiene muy arraigada su identidad y raíces como pueblo con apenas entrada de población alóctona. Es población dos años más joven (41,8) que la media de edad aragonesa y vive y trabaja mayoritariamente en su propio término municipal.

El casco urbano se dispone de forma alargada en forma de gota de agua en orientación noreste-suroeste con su parte más meridional volcada hacia el río Ebro. Es en la parte que linda al curso fluvial donde se encuentra el casco histórico mientras que las zonas de ensanche y expansión están orientadas en sentido vertical hacia el norte. Es un conjunto urbanístico con viviendas de hasta tres o cuatro alturas delimitado por la vía de circunvalación al este y la carretera A-1107 al norte.



La figura de planeamiento vigente es un PGOU aprobado definitivamente en 2009 que actualiza al de 1989 redefiniendo las zonas de expansión urbana e industrial intentando encauzar un crecimiento mucho más lógico y sostenible. Pretende el cerramiento del espacio urbanizado residencial de manera compacta, cerrando los huecos con cuatro unidades de ejecución y una zona de reserva de suelo al sureste del casco urbano. Para la zona industrial reserva un gran espacio futuro que salta la N-II haciendo un gran bucle hasta la autopista AP-2 y su ramal de conexión a la zona de peaje.

Pina de Ebro está atravesado por numerosas infraestructuras de comunicación carretera y férrea. Dos carreteras nacionales N-232 y N-II, si bien la primera no llega a estar en término municipal si es vía de conexión vital para éste. Una autopista de peaje con área de servicio, peaje y conexión desde N-II, la carretera autonómica A-1107 que comunica N-II y N-232 y al norte la A-1104 que comunica con Monegrillo y Farlete y la CV-807 hacia Castejón de Monegros. La vía férrea convencional con ancho ibérico Zaragoza-Barcelona por Caspe con estación cercana al casco urbano y la vía de alta velocidad procedente de Fuentes de Ebro en paralelo a la autopista de peaje.

El mantenimiento de calles y plazas en cuanto a su pavimentación y estética está muy aquilatado cayendo en buena parte de los viarios en déficit de pavimentación o en barreras arquitectónicas insalvables en forma de bordillos, biondas o sumideros de aguas pluviales.

La dotación de infraestructuras y equipamientos es en general adecuada y funcional y va a mejorarse con la inauguración de un nuevo edificio de servicios municipales y una residencia de ancianos. El abastecimiento de agua de boca es nuevo y ya no se capta del río Ebro, la red de distribución al igual que la de saneamiento se está renovando tras una inversión de más de 3 millones de €, cuenta con depuradora de aguas residuales creada en el PESD del Gobierno de Aragón.

El servicio sanitario carece de pediatra cuando hay 450 niños en el pueblo, la consulta se pasa en Fuentes de Ebro para ese grupo de edad. La dotación de servicios educativos cuenta con dos guarderías (1 pública y 1 concertada) y dos C.E.I.P también en versión pública y concertada. La enseñanza secundaria se imparte en el Instituto de Fuentes de Ebro.

El Servicio Social de Base y ayuda a domicilio se presta a través de la comarca Ribera Baja del Ebro, en Pina hay una oficina con una trabajadora social y una educadora social, además hay un centro de día que no funciona como tal, pero da servicios de fisioterapia y terapia ocupacional utilizados en el municipio y por gente de los pueblos cercanos. También hay en este centro de día un servicio de comedor. Está próxima a su finalización una ansiada residencia de ancianos de iniciativa municipal que se ha ido construyendo por fases con cargo a subvenciones públicas de distintas instituciones y administraciones.

El comercio local posibilita el abastecimiento diario de productos de primera necesidad y determinados productos especializados pero no configura un tejido comercial especialmente dinámico ni vanguardista, se centra en el ámbito de Pina con escasa proyección hacia el exterior y que ha parece ir a la zaga del comercio de Fuentes de Ebro donde acuden algunos vecinos al supermercado. Hay en Pina DIA, ALDI, ultramarinos, 1 panadería, bazar, textil, estética, asesoría jurídica, farmacia y agencias bancarias. Hay un proyecto de gran empresa de restauración frente al polígono Los Royales pero que por efecto de la crisis está paralizado.



El equipamiento y servicio cultural es ahora bastante limitado ya que cuenta con una biblioteca de escaso tamaño en el Ayuntamiento, una sala multiusos y una escuela de música. La apertura del edificio del Convento de Franciscanos permitirá ampliar y dotar de mejores accesos e instalaciones a los servicios culturales trasladando la biblioteca allí. Se complementará con dos salas de exposiciones.

Los equipamientos deportivos se ubican en la zona más próxima al río fuera del casco urbano, hay pabellón, piscinas, campo de fútbol, pistas polideportivas y un circuito de motocross. Son instalaciones correctas pero que comienzan a achacar el paso del tiempo y requieren de alguna renovación para evitar su obsolescencia a corto-medio plazo.

Sobresale en equipamientos el de las zonas verdes urbanas ya que hay más de 4 hectáreas de zonas verdes urbanas y semi naturales para uso y disfrute de los ciudadanos.

Hay un claro déficit en el servicio de ADSL que se magnifica en el polígono industrial donde apenas hay servicio y constituyendo un serio hándicap para buena parte de las tareas administrativas y técnicas de las empresas.

Las infraestructuras viarias requieren de una mejora en la pavimentación de la A-1107 al ser una vía muy transitada por vehículos pesados. Pina de Ebro se une a la histórica reivindicación del desdoblamiento de la N-232 como puerta hacia desarrollo futuro. Los caminos rurales son un problema en cuanto a mantenimiento en un término municipal tan grande. Se destinan unos 30.000 € a su conservación pero es una cifra insuficiente para un estado óptimo y un uso tan frecuente de maquinaria agrícola y vehículos todo terreno relacionados con la actividad cinegética que erosionan con facilidad la calzada.

El transporte público ha cambiado recientemente de ruta para acceder a Zaragoza. Ante el descontento general por el tiempo invertido, número de servicios y frecuencias, se decidió pasar del corredor de la N-II al de la N-232. Actualmente cinco servicios diarios por este corredor en cada sentido, dos de mañana, uno de mediodía y dos de tarde. Por el antiguo corredor se mantiene un servicio de mediodía más los que no son del consorcio y que paran en el enlace con dirección a Lérida. El cambio ha supuesto un incremento en el número de viajeros y una percepción distinta hacia el transporte público que había llegado a mínimos históricos en número de viajeros. Se pretende acercar el autobús al ciudadano para que utilice este servicio. El uso de vehículo particular está generalizado entre todos los grupos de edad en Pina de Ebro y es complicado ese cambio de mentalidad, algunas medidas como la posibilidad de utilizar el transporte público en Zaragoza y los bonos se espera desde la corporación que ayuden a este cambio.

La aportación anual del Consistorio al CTAZ es de 3.600 € una cifra que cree es ahora mismo adecuada tras el cambio en el servicio. La Alcaldesa cree que es inviable para el presupuesto municipal cargar un 0,2% del IBI para sufragar el gasto del servicio de transporte público, entiende que al no ser una competencia municipal no se puede cargar por ley un coste.

La estación de tren de Pina de Ebro está a más de un kilómetro del casco urbano en la margen derecha del río en dirección a la N-II y actualmente sin ningún tipo de parada en la línea Zaragoza – Caspe - Barcelona. Desde el Ayuntamiento no se ve como una opción viable de futuro para comunicarse con Zaragoza a través de un hipotético servicio de cercanías, es tremendamente escéptica al respecto.



Dos son los pilares de la actividad económica y la generación de riqueza en Pina, la industria del polígono Los Royales y la exportación de alfalfa deshidratada al mercado oriental. En el polígono industrial ubicado en el cruce entre la N-II y la A-1107 a unos seis km del casco urbano de Pina. Hay empresas de pequeño y medio tamaño donde destaca la nave de Abanderado que en su momento empleó a más de doscientas personas a doble turno y además fue pionera en el polígono (1990). El resto lo componen otras más pequeñas dedicadas a la fabricación de jabones, derivados del petróleo y venta y reparación de maquinaria agrícola. Da trabajo a gente de Pina y también de Zaragoza, Fuentes, Quinto, Gelsa, La Zaida y Monegrillo. Los trabajadores acuden en vehículo particular y en buena parte de los casos comparten vehículo.

Como elementos patrimoniales de interés están el edificio del Convento de Franciscanos y la torre de la iglesia. Espacios naturales a destacar la Retuerta, un enclave ejemplar de espacio estepario con senderos señalizados donde se conserva un sabinar relictos y es posible vislumbrar grandes mamíferos como ciervos, otros de menor tamaño como zorros, contemplar el vuelo de milanos negros y de águilas culebreras. Otro espacio natural destacado es el camino del Ebro GR 99.

Comenta la alcaldesa la preocupación existente en todos los pueblos ribereños ante la negativa de Confederación a dragar el río por normativa ambiental. Ve innecesario el riesgo que a su entender suponen las crecidas para las infraestructuras agrarias más próximas al río y para buena parte del casco urbano ya que el río puede tomar mayores alturas al tener su lecho colmatado por sedimento que no se puede extraer.



La Muela, reunidos en la sede del Ayuntamiento con don Héctor Carrera, concejal de urbanismo, transporte y medio ambiente, quien nos recibe en su despacho desde las 9:30 de la mañana del día 26 de enero de 2015

Síntesis de la reunión:

El municipio de La Muela está emplazado sobre un típico relieve de plataforma tabular del centro de la depresión del Ebro. Está comunicado por la autovía A-2 en dirección a Madrid, a 22 kilómetros de Zaragoza y el único municipio que pertenece al CTAZ en este corredor. Su crecimiento está marcado por el ritmo de la especulación urbanística bajo el paraguas de la dudosa e irreal planificación recogida en su PGOU, lo que constituye por sí sólo un caso paradigmático en el desarrollo urbanístico del entorno metropolitano de Zaragoza de los últimos quince años.

Tres hitos han marcado la historia reciente de La Muela: parques eólicos, polígono industrial Centrovía y expansión urbanística. El primero en orden cronológico es la implantación de la actividad relacionada con los generadores eólicos del que La Muela es municipio pionero en España aprovechando la gran disponibilidad del recurso viento. Las empresas eléctricas comienzan a invertir en los años noventa en energías renovables y este municipio acoge a uno de los primeros y de mayor tamaño parques eólicos de España. En 1986 se instala el primer parque eólico, con tan sólo 545 kw de potencia instalada, es entre 1994 y 1999 cuando se instalan la gran parte de los parques eólicos del municipio, hasta siete, aunque los de mayor tamaño y potencia son los que se instalan entre 2000 y 2003, los de Plana de Jarreta, La Carracha y La Muela Norte. En la actualidad hay 13 parques eólicos en el municipio. El desarrollo de esta actividad permite dotar de gran liquidez a las arcas municipales por el canon abonado por la localización de cada generador.

En el contexto del momento de desarrollo urbanístico generalizado en España, la corporación municipal decide acometer un ambicioso Plan General de Ordenación Urbana que contemplaba la construcción de un polígono industrial muy cercano a Zaragoza, con el fin de aprovechar las sinergias surgidas de los desarrollos urbanísticos e industriales que ese estaban planificando entonces en la zona sur de Zaragoza. Asociado a este, el tercero de los hitos es la planificación de un ambicioso y ahora reconocido como desmedido e irreal desarrollo urbanístico que en sucesivas fases previó un crecimiento en viviendas y servicios de hasta para 50.000 habitantes

La Muela sustentó su crecimiento en el Plan General de Ordenación Urbana aprobado bajo las directrices de la llamada Ley del Suelo, que promulgó el gobierno de José María Aznar y que fue derogada en 2007 por el ejecutivo de Zapatero. Bajo este marco legal en que cualquier espacio no protegido medioambientalmente es susceptible de ser urbanizado, se contemplaba la construcción de 3.000 viviendas y comprendía, fundamentalmente, el casco histórico de la localidad y una orla en torno al mismo y la travesía de la antigua N-II, así como una dotación en infraestructuras y equipamientos de alta calidad. En sucesivos planes parciales se fueron incrementando el número de viviendas a construir hasta llegar al más ambicioso y rocambolesco de los proyectos, el de Zaragoza Ciudad Golf, una nueva entidad de población con 16.000 viviendas proyectadas frente al polígono industrial y que se empezó a urbanizar sin los permisos oportunos de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio, incluía un mini-golf, centro comercial y de ocio y zona de oficinas.

El Plan General se tramita desde 2003 y aprueba de forma parcial en enero de 2005. Destacar que en ningún momento La Muela cuenta con una aprobación definitiva de su



figura de planeamiento, siempre ha contado con alguna delimitación, uso o norma suspendido o denegado y no obstante a ello el proceso urbanizador continuó al margen de la normativa, lo que acumula actualmente los requerimientos judiciales por parte de constructores, compradores, entidades financieras y organizaciones ecologistas. Todas las actuaciones pasaban de manera directa o indirecta por la Sociedad Urbanística de La Muela, una empresa pública municipal, creada en 1997 y extinguida en 2012 por inviabilidad económica tras dilapidar el patrimonio que disponía en sucesivas subastas (naves, suelos y viviendas).

Sobre la base del suelo urbano consolidado, compuesto por el casco urbano con límite en la travesía de la N-II, la zona del campo de tiro y la urbanización Altos de La Muela. Se establece un perímetro de unidades de ejecución cuyo objetivo es cerrar un espacio urbano homogéneo que cruce la travesía hasta el límite con la autovía A-2 por el este (Unidades de Ejecución 7, 8, 9, 11 y 12) y por el sur prolongasen lo urbanizado hasta la curva de la antigua travesía de la N-II en dirección a Madrid (UE 1, 2, 3, 4, y 15). De estas Unidades de Ejecución, se han urbanizado y parcialmente construido las del espacio comprendido entre carretera y autovía. Sin actuación en UE 7, estación de servicio en UE9, UE 11 sin actuar y viviendas y parque en UE12. En la UE 8 surge litigio con Nyesa (promotor) por la ocupación de una Vía Pecuaria, se urbaniza y quedan los edificios sin finalizar ni escriturar por los propietarios (96 viviendas). El cierre de las Unidades de Ejecución del sur no se ha realizado, a excepción de la UE 15. Por el norte se plantean las UE 13, UE 14 y la UE 6 junto a la ciudad deportiva. Sólo las Unidades de Ejecución ocupan 86,4 hectáreas y unas 5000 viviendas para 15.000 habitantes.

El Suelo Urbanizable Delimitado y en el entorno del casco urbano, delimita seis sectores de oeste a norte, cerrando a modo de abanico el espacio urbanizado en casco urbano hasta el campo de tiro, son los sectores 5, 6, 7, 8, 9 y 10 que no cuentan con aprobación definitiva de la C.P.O.T. Estas seis unidades de ejecución, sujetas al desarrollo de Plan Parcial para su desarrollo (no redactado) contabilizan un área total de 88,6 hectáreas.

Con la misma clasificación, y retomando el viejo proyecto de la Urbanización Altos de la Muela Norte y prolongándola por todo el escarpe del relieve tabular con privilegiadas vistas hacia aeropuerto, Garrapinillos y Utebo, se delimita, aprueba y desarrolla el Sector 1 denominado Balcón de La Muela. Las 105 hectáreas de este sector se urbanizan desde 2003 a 2006, finalizadas las obras el Ayuntamiento no recepciona la obra por supuestos problemas con la evacuación de las aguas pluviales, hasta que en 2008 la corporación decide la recepción pero ésta nunca llega a hacerse efectiva. Una sentencia judicial condena por prevaricación a la antigua alcaldesa y al ayuntamiento de manera subsidiaria. El impacto ambiental y paisajístico ya es irreversible.

El resto de actuaciones tienen lugar en el talud del relieve tabular, en la zona altitudinalmente más baja y separada del casco urbano. Allí se planifica y desarrolla el sector 2 que en cuatro fases urbaniza el polígono industrial Centrovía sobre 300 hectáreas de terreno, única actuación con cierto rendimiento social, tecnológico y económico.

Frente a Centrovía se planifica la actuación más controvertida y excéntrica del entorno de Zaragoza. La construcción de Zaragoza Ciudad Golf. El proyecto comprendía una mega urbanización con campo de golf de nueve hoyos, zonas comerciales y de ocio y hasta 12.000 viviendas. Es el sector 3, que se divide en el sector 3.1, que contó con aprobación por parte de la C.P.O.T., pero no así el sector 3.2.1 ni el 3.2.2, pese a ello llega a urbanizarse el primer subsector con el campo de minigolf. El promotor era la



empresa madrileña Wilcox, quien ya había realizado planteamientos similares en el área metropolitana de Madrid. Actualmente sólo un bloque de viviendas aislado convive con bloques de hormigón, estructuras sin acabar y kilómetros de viarios sin tráfico en las 318 hectáreas de este sector.

El sector 4 del suelo urbanizable delimitado, está en la zona de contacto entre la cornisa y el talud, una zona con mayor pendiente cuyo uso definitivo no quedó bien definido en el PGOU.

Por último, el Suelo Urbanizable no Delimitado, dibuja un amplio espacio al norte de Centrovía y frente a PLAZA, como reserva para futuros desarrollos urbanísticos. Se divide en tres sectores SR1, SR2 y SR3, habiendo una aprobación parcial del primer sector para 719 viviendas y 2150 habitantes.

A día de hoy, los parque eólicos no generan ya la riqueza de antaño, se rigen por contratos que en algunos casos marcan alquileres a precios de hace quince o veinte años, llegando ya a su límite de superficie construida y en algunos casos con generadores desfasados tecnológicamente.

El polígono Centrovía tuvo un muy buen inicio, ofertando suelo industrial con excelentes equipamientos, a un precio relativamente barato comparado con el vecino polígono PLAZA ubicado en Zaragoza. Fueron años de esplendor y su actividad proporcionó pingües ingresos a las arcas municipales que permitieron la urbanización de extensas zonas clasificadas en el PGOU y un elevado ritmo en la compra-venta-especulación de terrenos, a su vez financió también la construcción de faraónicos equipamientos y edificios de uso municipal de dudoso diseño, nula funcionalidad y ruinoso mantenimiento. Tras varias fases de ampliación en 2009 se aprueba el desarrollo de la última fase. La crisis económica aboca al cierre de numerosas empresas hasta llegar a una ocupación próxima al 30% actual y con un elevado número de naves vacías, parcialmente construidas o de propiedad difusa o transferidas al Sareb.

En ese contexto de recesión las viviendas en promoción tienen escasa salida, algunas no llegan a venderse, otras son abandonadas en construcción y otras no llegan a construirse nunca quedando los suelos recalificados sin ningún tipo de uso. Este último caso afecta sobre manera al mega proyecto Zaragoza Ciudad Golf donde sólo se construye un bloque de viviendas de las más de 2500 publicitadas en la delimitación 3.1, la urbanización Altos de La Muela Norte, donde las desavenencias entre promotores y ayuntamiento acabaron en juicio, quiebra de la empresa promotora e indemnización millonaria que deberá asumir el consistorio, además del irreparable daño paisajístico y económico o la Unidad de Ejecución número 8 que se urbanizó y edificó sobre una Vía Pecuaría, no pudiéndose escriturar las viviendas una vez construidas.

Éste último caso se ha resuelto recientemente, el Tribunal Superior de Justicia de Aragón condena a indemnizar al constructor con 4 millones de € más sus intereses, a lo que se suma otra sentencia que bloquea los ingresos recibidos por los aerogeneradores para abonar un crédito solicitado y no pagado años atrás.

Como consecuencia de la paralización del proceso constructivo y de la actividad en Centrovía se produce la inviabilidad en el mantenimiento de los sobredotados y faraónicos equipamientos por carencia de músculo económico desde las arcas municipales, tampoco pueden atenderse otros servicios como el transporte público, la guardería, los servicios sociales, la residencia de ancianos u otros de gasto corriente como el suministro energético o de personal. De forma paralela diversas



investigaciones judiciales ponen en entredicho la gestión urbanística de la corporación municipal estableciéndose un proceso de imputaciones y juicios que perdura hoy día.

Contextualizado el momento actual de La Muela y su particular idiosincrasia, en el momento de la entrevista hay 5.100 habitantes empadronados, tres veces más de los que hubo en 2001 en la génesis del proceso descrito pero muy lejos de los casi cincuenta mil previstos que colocaban a La Muela como la tercera ciudad de Aragón. El crecimiento en el periodo 2001-2015 es del 188%, la edad media de la población es de 36 años, con un 20,8% de población con edad inferior a 15 años (1028 niños) y sólo el 6,2% de población con edad superior o igual a setenta años (306 ancianos).

Dos núcleos de población conforma La Muela, el casco urbano y la urbanización Altos de la Muela (sur), un conjunto de edificaciones construidos a finales de los años setenta, tipo chalet unifamiliar con gran parcela en torno a un viario de tipo lineal que se adapta a la morfología del borde del escarpe. Esta configuración de viario y espacio urbanizado es escasamente práctica para la prestación de cualquier servicio, en especial para transporte público. En el casco urbano viven unos 4.000 habitantes y en Altos de La Muela 1.100, aunque en verano puede llegarse entre los dos a los 7.000 habitantes, puesto que se multiplica por tres la población de la urbanización.

Sobre suelo no urbanizable, al sur del casco urbano en dirección a Muel, se emplaza el conjunto de viviendas que conforman la urbanización Pinares de La Muela. Se asienta en algo menos de 100 hectáreas de extensión sobre unos terrenos que intentó legalizar el Ayuntamiento en la tramitación del PGOU mediante su recalificación pero que fue desestimado desde el Gobierno de Aragón por su alto valor ambiental y el riesgo de incendio o y de inundación en caso de lluvias.

Altos de La Muela, cuenta también con un controvertido pasado urbanístico en los años setenta, donde quedó toda una fase sin desarrollar (la norte) y que ha tenido su continuación hasta nuestros días en que se llega a urbanizar por iniciativa privada durante los primeros años de este siglo pero no se recepciona la obra por parte del Ayuntamiento por un contencioso en torno a los ramales de saneamiento.

Se denota un apreciable descenso en el último lustro en habitantes del casco urbano ante la falta de infraestructuras, equipamientos y servicios y una ligera alza en empadronados en la urbanización. Las viviendas de Altos de La Muela, planificadas en su momento como chalets de segunda residencia con una gran parcela, pasan a ser viviendas principales una vez que la mayoría de sus propietarios están en edad de jubilación.

La población que vive en casco urbano es aquella que llegó en busca de vivienda a precio asequible, cerca de Zaragoza, con oferta laboral (Centrovía) y con el acicate de grandes infraestructuras y equipamientos municipales. Es población joven con una edad media siete años por debajo de la media aragonesa que apenas ha producido mezcolanza con la población autóctona. El cierre de equipamientos y servicios, la propia configuración urbana, la ausencia de comercio y el clima de crispación social y política han configurado a La Muela en una ciudad dormitorio donde sus habitantes apenas hacen vida en el pueblo.

De forma simultánea se está detectando un problema con las viviendas vacías, alrededor de unas 700 - 800, que carecen de seguridad alguna y que suponen problemas en cuanto a seguridad ciudadana, conservación y mantenimiento de viales, gasto en alumbrado público, etc, etc. Algunos promotores han sacado a venta o alquileres a bajo precio algunas viviendas atrayendo a personas de bajos niveles de renta y formación que distan mucho en cuanto a costumbres y modos de vida del



habitante tipo para el que habían sido construidas generándose roces y algún conato de conflicto.

Los esqueletos de edificios, inacabados proyectos de ambiciosas urbanizaciones que han quedado reducidas a kilómetros de calles asfaltadas sin vida y cimientos sobre los que solo descansa el peso de cuál será el futuro de estas inconclusas construcciones. No hay dinero para demoler las estructuras que han quedado inacabadas y retomar las obras es prácticamente imposible, pues llevan mucho tiempo abandonadas y sería más costoso que comenzarlas de nuevo, probablemente continúen así durante largo tiempo.

Hay dotación óptima en infraestructuras de abastecimiento de agua de boca. Existe recurso hídrico en cantidad y calidad para casco urbano y Altos de La Muela, si bien en este último núcleo la red presenta problemas de obsolescencia de los materiales y son continuas averías y cortes. El consumo de agua es mucho más elevado en la zona de chalets, utilizándose agua de boca para riego de zonas verdes y piscinas. En cuanto a saneamiento hay déficit en esta urbanización al carecer de depuradora de aguas residuales, existe un proyecto para conectar su emisario al polígono Centrovía que vierte sus aguas a la depuradora de PLAZA en Zaragoza. El casco urbano cuenta con depuradora.

Las infraestructuras viarias las compone la autovía A-2 con dos accesos al casco urbano y una a la urbanización. Las entradas quedan un tanto desvirtuadas al recorrer zonas enteras sin urbanizar o con esqueletos de edificio que dan una imagen poco acogedora y cuidada a quien entra al casco urbano. La conectividad por carretera con Zaragoza tanto de casco urbano como de polígono es excelente, si bien es una vía con una elevada densidad de tráfico pesado y una notable siniestralidad, en especial la variante de La Muela.

Son deficitarias para la estructura demográfica de La Muela la dotación en equipamientos sanitarios de pediatría y educativos de enseñanza secundaria (competencias no municipales). El Ayuntamiento financió en su momento la ampliación del colegio de enseñanza primaria Gil Tarín (500 plazas) y la construcción de dos guarderías, una en el antiguo consultorio médico (de 0 a 1 año) y otra junto al colegio (de 1 a 3 años) ofertando 175 plazas. La enseñanza secundaria se imparte en el I.E.S. de Épila y está planificado para el curso siguiente una sección de este instituto en La Muela. Unos 400 chicos de La Muela se desplazan diariamente hasta Épila o Zaragoza para recibir enseñanza secundaria.

Es deficitaria en materia sanitaria la prestación de médico pediatra, hay sólo un especialista asignado al municipio lo que genera frecuentes colapsos y disfunciones entre los pacientes, sería necesaria la ampliación del servicio. Las urgencias sanitarias se prestan en Zaragoza o en Épila. No todos los niños empadronados en La Muela tienen su tarjeta sanitaria en la localidad, ocurre algo parecido con los empadronados en la mayoría de municipios del entorno de Zaragoza con problemas de prestación del servicio de pediatría. El centro de salud se inaugura en 2009, cuenta con dos médicos de cabecera, dos enfermeras, un pediatra, una trabajadora social y una psicóloga. Abre sus instalaciones de lunes a viernes de 9 a 15 horas el pediatra atiende de 8:30 a 10:30. La sede está en el edificio del antiguo Ayuntamiento. Las urgencias sanitarias se atienden en el Centro de Salud de Épila.

Otro servicio deficitario es el de recepción y velocidad de conexión a Internet. El Adsl es la única modalidad ofertada por los operadores con una calidad insuficiente para lo demandado, en especial desde el polígono industrial desde donde se está demandando insistentemente la conexión con fibra óptica o bien la señal 4G.



El comercio local es escaso para la dimensión en habitantes y tamaño del casco urbano y se concentra buena parte en la actividad generada por el supermercado Mercadona ubicado a la entrada de la travesía. La ausencia de comercio en cierta medida está relacionada con la concepción de ciudad dormitorio que implícitamente se desarrolló en las promociones inmobiliarias de nuevo cuño, ya que no se habilitaron locales comerciales. El comercio existente se concentra en el entorno del Ayuntamiento, conviven comercios de ultramarinos, panaderías, bares y alguna tienda especializada dirigida a una clientela más específica con tiendas de fotografía, asesoría jurídica o de productos alimenticios de tipo gourmet. Hay también actividad comercial en el polígono Centrovía por parte de empresas de restauración destinadas a trabajadores. En la actualidad han visto sensiblemente reducido su volumen de trabajo.

Los equipamientos deportivos pasaron de ser de los mejores de Aragón en cuanto a dotación y diversidad de servicios, a funcionar en precario en la actualidad ya que su desproporcionado tamaño hace inviable su mantenimiento para un Ayuntamiento de 5.000 habitantes. Actualmente está cerrada la piscina cubierta y el gimnasio de la ciudad deportiva pero aún con todo cuenta con equipamientos notables como pabellón cubierto, pabellón multiusos, pistas de tenis y pádel, piscina al aire libre y numerosas pistas polideportivas, campo de tiro olímpico y al plato. La Ciudad Deportiva de La Muela, valorada en 19 millones de €, se construye en 2003 en su primera fase con tres piscinas descubiertas y tres climatizadas, sala de musculación, solárium y área de restauración. En su segunda fase se construyó campo de fútbol, pistas de tenis y pabellón. En Centrovía hay un karting de gestión privada y un inconcluso campo de golf en la urbanización Zaragoza-Ciudad Golf, frente a Centrovía.

En dotación de equipamientos culturales se siguió la misma tónica de desmesura y hoy hay tres instalaciones cerradas que se corresponden con tres museos (viento, aceite y de la vida) y un parque de avifauna avia-park hoy sin uso como tal y abierto como parque público. Hay también un auditorio escasamente equipado y sin actividad valorado en 3,2 millones de €, una plaza de toros cubierta, casa de cultura, escuela de música y una biblioteca municipal.

En servicios asistenciales, por iniciativa municipal se construyó una residencia de ancianos de gestión privada. En ella los empadronados en La Muela con más de quince años de antigüedad, tenían una subvención hasta 2011 para hacer uso de sus instalaciones. Dicha residencia cuenta con 37 plazas y equipamiento de última generación. En la misma materia asistencial y de bienestar social, el Ayuntamiento también tenía un convenio con la Clínica Universitaria de Navarra para hacer uso de su programa de detección temprana del cáncer de mama y de pulmón. A su vez subvencionaba a los estudiantes locales y organizaba viajes temáticos por España y el extranjero.

La dotación de zonas verdes urbanas se ha incrementado exponencialmente, hasta once zonas ajardinadas, donde destacan el parque de la Jupe con 1,1 has, el de La Cerdena con 1,2 y Avenida Aragón con 0,8 has. El mantenimiento de estos espacios está reducido a su mínima expresión por parte del Ayuntamiento.

Las deudas contraídas por la construcción de infraestructuras y equipamientos, más la rémora jurídica que arrastra el consistorio, obligan a incrementar los impuestos locales a los ciudadanos y cobrar por el pago de determinados servicios por encima del precio de mercado.

En transporte público La Muela fue autosuficiente durante la época de bonanza. Pasó de tener un autobús cada media hora denominado "La Muela Express" a tener



escasamente tres o cuatro servicios diarios por falta de pago a la empresa concesionaria. Actualmente hay nueve servicios diarios, cinco ofrecidos desde el CTAZ y cuatro de línea regular de la línea Zaragoza-Calatayud. La salida desde Zaragoza está para los primeros en Pº María Agustín y los de línea regular en Estación de Autobuses. Todos paran en el polígono y cuatro de ellos en la urbanización Alto de la Muela. Los fines de semana se reduce el servicio a los de línea regular con cuatro servicios en sábado y tres en domingo. El uso es escaso tanto antes con gran oferta como ahora con menos, no hay ningún tipo de conciencia de utilización por parte de la población y se usa más por parte de trabajadores que acuden desde Zaragoza al polígono a trabajar y regresar a su domicilio. Actualmente parece que el Ayuntamiento ha podido aumentar la frecuencia pero se deduce tras la entrevista que no entra entre sus preocupaciones a corto plazo la mejora del transporte público y el fomento de su uso entre la población. El consistorio aporta anualmente 36.000 € al año, contrasta con los 200.000 anuales que costaba el autobús de uso exclusivo años atrás.

Las necesidades de movilidad de los habitantes de La Muela son casi en exclusiva hacia Zaragoza. La práctica de desplazamientos se realizan en vehículo particular ya que en cada vivienda hay una media de dos vehículos.

El polígono Centrovía sigue contando con un excelente potencial, es el motor de la actividad económica de La Muela y esperanza de recuperación futura para poder adecuar y ordenar el espacio urbano a la realidad actual del municipio. Está excelentemente comunicado y cercano a Zaragoza, recientemente llegó el gas natural y posee un tejido empresarial dinámico y asociado en torno a la asociación de empresarios Emprevía. Entre las empresas más destacadas citar Brembo (frenos para automoción), Vestas (energía eólica) o Relax (colchones). Tienen una bolsa de trabajo donde dan prioridad la población del municipio. No hay emprendedores y tampoco se demandan profesiones específicas. Sí que se imparten por parte del Ayto. cursos relacionados con el mantenimiento de generadores eólicos.

La actividad agrícola, antaño referente en el municipio, está relegada a carácter residual, es un trabajo a tiempo parcial y que genera escaso volumen de empleo, aunque bien es cierto que por causa de la crisis hay algún nuevo agricultor y ganadero. La práctica totalidad de los suelos agrícolas de La Muela son de secano, sembrado de cereal y minoritariamente con arbolado de frutal y olivar. Si ha crecido en el último decenio el número de granjas de engorde y cría de ganados porcino y ovino.

Medioambientalmente es un espacio condicionado por la extensión de la superficie urbanizada y el impacto visual y paisajístico de los parques eólicos. Es zona poblada por vegetación esteparia que alterna con zonas de cultivos de cereal de secano, olivar y viñedo que albergan gran variedad de fauna propia de estos ambientes. Además es zona catalogada como área crítica por cría de cernícalo primilla, especie amenazada categorizada en peligro de extinción.

El patrimonio histórico-artístico a destacar en La Muela lo componen la iglesia gótica de San Clemente con torre mudéjar, ermita de San Antonio del siglo XVIII y el Palacio y casa de los Torres, construido a finales del siglo XV que es la sede actual del Ayuntamiento.



Sobradriel, reunidos en el despacho de alcaldía del Ayuntamiento con el señor Alcalde don Jaime Izaguirre desde las 13:30 de la mañana del día 26 de enero de 2015

Síntesis de la reunión:

Sobradriel es un pequeño municipio a 15 kilómetros de Zaragoza y situado en el eje de la A-68, corredor industrial y de servicios en el que sus municipios han apreciado un notable crecimiento demográfico en los últimos quince años del que Sobradriel no es una excepción.

Municipio históricamente de carácter agrícola, sus habitantes eran arrendatarios de las tierras que trabajaban, hasta que las adquiere en 1945 el Instituto Nacional de Colonización y las reparte en lotes a la población autóctona. Este hito marca la historia moderna del pueblo y lo mantiene en una población constante en torno a 600 habitantes hasta finales del siglo XXI. A mediados de los años 80 de la centuria pasada, el desarrollo industrial del corredor sobrepasa Casetas y junto a la implantación de General Motors en Figueruelas, un nutrido grupo de empresas comienzan a instalarse en los polígonos industriales paralelos al eje carretero. En Sobradriel no hay excepción y surge el germen de lo que hoy es el polígono industrial y un cambio en los hábitos laborales de sus habitantes. El salto demográfico se produce, como en el resto de municipios del corredor entrado el siglo XXI, cuando la oferta de suelo urbano a precio más asequible que en Zaragoza atrae a población joven de la capital.

Sobradriel multiplica en el periodo 2001 – 2015 sus habitantes al pasar de 708 en 2001 a 1100 en 2015 (incremento del 55%) lo que supone una revolución en los hábitos laborales y sociales del municipio. La llegada de población aporta el rejuvenecimiento de la pirámide de edad y un notable enriquecimiento en el nivel formativo de la población pero a la vez un distanciamiento palpable entre los antiguos y los nuevos habitantes generando fractura social y ante modos de vida tan distanciados como cercanos en el espacio. En el momento actual se va superando, aunque lentamente, este aspecto con la colaboración de Ayuntamiento y asociaciones normalmente vinculadas a actividades escolares o deportivas.

La edad media de la población es ligeramente inferior a la media aragonesa, 41,7 años, el 18 % de los empadronados en Sobradriel son menores de 15 años y el 16% tienen 70 años o más.

El PGOU vigente (2003), planteó una zonificación con unidades de ejecución que han configurado los nuevos desarrollos urbanos dentro del casco urbano, con 12 unidades de ejecución de las que se han edificado y urbanizado 9. La figura de planeamiento planteó unas 200 viviendas en estos suelos urbanos no consolidados de las que actualmente se han construido la mitad. El objetivo de estas unidades de ejecución era el dar una imagen compacta al casco urbano, preparando los viales para comunicar con las zonas de verdadera expansión.

En los terrenos más próximos al casco urbano se produce una masiva recalificación de terrenos en el PGOU con la intención de dar cabida hasta 15.000 habitante en un continuo urbano que comunicaba Casetas con La Joyosa a través de Sobradriel. Esta sobreestimación en el crecimiento pasa factura a día de hoy con la presencia de terrenos baldíos en manos muertas, pagados en su momento a precios que hoy está totalmente fuera de mercado.



Abrazando al casco urbano en su margen por el oeste junto al cementerio, se delimitó el suelo urbanizable delimitado, prioritario en el crecimiento del espacio urbanizado por resultar necesario para la obtención de suelos de equipamiento docente. Se denomina Sobradriel 1. En él se planteaba la construcción de 325 viviendas libres y 140 protegidas. Los promotores inmobiliarios, Promociones Solo Casas S.L., y 345 Plaza de España S.A., tras la aprobación del Plan Parcial en 2009, adquieren con el Ayuntamiento compromisos de urbanización y dotación de equipamientos y locales comerciales que no llegan a cumplirse por efecto de la crisis lo que provoca el déficit que en el momento actual tienen Sobradriel (centro educativo, deportivo y centro social). Actualmente la empresa principal entró en proceso concursal y se liquidó definitivamente en febrero de 2014.

En esta zona, de la que apenas hay medio vial construido y se iba a construir un nuevo colegio, planificó un espacio organizado en torno a manzanas que albergarían unifamiliares y edificios en bloque, así como la demandada vía perimetral que descargaría de tráfico al centro histórico. El Ayuntamiento realizó modificación parcial para dotar del tamaño exigido para albergar un CEIP, 10.000 m², descatalogando la de uso social y calificando como tal la destinada a equipamiento deportivo.

Al sur del casco urbano, entre éste y la vía del ferrocarril, está la zona 2, categorizada como Suelo Urbanizable no Delimitado, por lo que su desarrollo está condicionado al suelo urbanizable delimitado y que en tanto en cuanto no se urbaniza se clasifica como no urbanizable genérico. Actualmente no hay desarrollo urbanístico. Se plantea una densidad por hectárea de 30 viviendas, lo que da un volumen teórico de unas 540 viviendas. El propietario del terreno es el grupo NYESA quien ante la inactividad municipal y una exposición pública privada, tras una solicitud de ampliación hasta la autopista, planteó recurso contencioso-administrativo resuelto negativamente en 2012 paralizándose el plan parcial.

La tercera zona de expansión urbana calificada como urbanizable no delimitado está en el paraje Los Ontines, entre la autovía y la autopista, sin ninguna modificación hasta el momento, en ella se planteó una posible parada del ferrocarril de cercanías, reservándose terrenos a tal efecto. Podía albergar hasta 830 viviendas pero se encuentra aislado del casco urbano por dos grandes infraestructuras, vía férrea y autopista. En esta delimitación, su propietario y promotor, la inmobiliaria Gesmar-Proicasa, planteó también la posibilidad de desarrollar un pich&putt con escuela de golf.

Es fundamental cara al futuro para el municipio el adaptar el PGOU vigente al contexto social y económico actual ya que a corto plazo no se prevén desarrollos en ninguna de estas tres vastas áreas.

Infraestructuras y equipamientos han crecido por detrás de la población y ello genera pérdida de equilibrio en la calidad de vida y desplazamiento obligatorio para la recepción de servicios no prestados en Sobradriel.

La dotación de agua de boca es suficiente para el tamaño de población pero la red de distribución es de material antiguo que genera continuas averías y cortes en el suministro así como daños en la estructura de los edificios. Por su parte el saneamiento carece de depuración pero está licitada la obra de la depuradora de Utebo a la que se conectará una vez finalizada, actualmente hay vertido directo al río a través de un escurridor.

Los equipamientos deportivos son adecuados y funcionales en cuanto a número para el tamaño de población que atienden, hay campo de fútbol, pistas polideportivas,



pabellón cubierto, piscinas y frontón parcialmente cubierto sobre el que se plantea su cubrimiento total para tener otra instalación resguardada de la intemperie.

Los equipamientos culturales están excesivamente ajustados para el tamaño de la población, destaca la biblioteca del Ayuntamiento, hay también casa de cultura en edificio anexo, un antiguo centro social y una escuela de adultos.

El servicio sanitario cuenta con médico y ats diario, el médico pediatra pasa visita en el centro de salud de Utebo. Hay actualmente unos 130 niños en Sobradiel que deben desplazarse para la prestación de este servicio. Las urgencias médicas se prestan también en Utebo.

El servicio asistencial lo proporciona la comarca Ribera Alta del Ebro a través de un trabajador social los lunes en el Ayuntamiento. Oferta también servicio de ayuda y comida a domicilio. Hay una residencia de ancianos de las Hijas de la Caridad de San Vicente de Paul, gestionada por la misma congregación religiosa y capacidad para 50 personas.

El equipamiento educativo es precario, con una instalación que data de los años cincuenta a la que se han añadido aulas prefabricadas para acoger a los 90 alumnos de infantil y primaria. El Ayuntamiento oferta una guardería a la que asisten 24 alumnos. La educación secundaria se imparte en el centro de Casetas aunque la población en esta edad se reparte entre los de Utebo o centros públicos o privados de Zaragoza.

En casco urbano la recepción del servicio de Internet en modalidad Adsl es aceptable mientras que es deficitaria en el polígono industrial. Con ciertas compañías la recepción de señal de telefonía móvil es muy escasa tanto en la zona urbana como en la industrial. En principio no hay proyecto de cableado ni señal 4G.

El estado general de las calles en cuanto a pavimentación es irregular, hay viarios con asfaltado reciente y otros con muy mala pavimentación y estado de aceras. Se está esperando a acometer la renovación de la red de abastecimiento para acometer en paralelo la mejora en superficie de los viarios.

El servicio de transporte público cuenta con autobús de uso compartido con La Joyosa y Torres de Berrellén. La oferta se estructura en cuatro tipos de viaje, tres directos a Zaragoza y viceversa parando por este orden en Torres, La Joyosa, Casetas (Alameda) y parada en Zaragoza junto a la factoría Averly. Un autobús específico a Casetas al centro de salud a primera hora de la mañana, otros dos al instituto de Utebo con parada en C. de Salud y el cuarto trayecto es a primera hora de la mañana y a primera de la tarde con fin de trayecto en Casetas y pensado para hacer transbordo allí y coger el Casetero. Los fines de semana hay tres servicios directos con Zaragoza, siempre con parada intermedia en Torres y La Joyosa. Este servicio supone 10.000€ anuales a las arcas municipales y no supone solución alguna a las demandas de movilidad de la población.

Este servicio apenas es utilizado ya que invierte en realizar el recorrido hasta Zaragoza, en el mejor de los casos, 50 minutos, duración excesiva para un modo de vida en que el recurso tiempo es un bien muy preciado, ni siquiera es útil para el servicio de pediatría de Casetas ya que obliga a permanecer en esta localidad toda la mañana hasta poder retornar a Sobradiel. El vehículo particular es el modo de desplazamiento habitual ya que en apenas 15-20 minutos se accede a Zaragoza. No hay conciencia de uso de transporte público y tampoco de intermodalidad, no se hace



uso del autobús casetero y tampoco del servicio de cercanía Renfe en la estación de Casetas.

Las infraestructuras viarias de comunicación son buenas en cuanto a accesibilidad a Zaragoza aunque el acceso desde la autovía no contaba hasta 2010 con un carril correctamente dimensionado de aceleración y deceleración y no hay acceso al sentido Zaragoza de manera directa, siendo necesario recorrer 1200 m. en dirección contraria para cambiar de sentido en la mariposa de Torres. Existe un nuevo paso elevado para mejorar el acceso que Fomento construyó en 2009 y entró en funcionamiento en 2010 pero no se ha ejecutado por parte municipal ni de otra administración un buen vial de empalme por problemas en la expropiación de terrenos y el paso de un gasoducto. No hay acceso a la autopista de peaje AP-68 pero si hay una estación de servicio en término municipal. Al casco urbano se accede desde la A-68 por la carretera provincial CV-912.

La principal demanda en cuanto infraestructuras viarias y que en palabras del primer edil contribuiría a mejorar la calidad de vida de sus habitantes, es la inversión en el camino interior que comunica las poblaciones desde Casetas a Alagón. Actualmente este camino agrícola está asfaltado en el término de Sobradriel y Zaragoza pero no en el de Torres ni en el de Alagón donde si hay un puente que cruza el Jalón antes de llegar al casco urbano. El cuidado y mantenimiento de estos caminos descongestionaría la autovía y permitiría una mejor accesibilidad a los habitantes de este corredor a su cabecera comarcal y a Zaragoza. Este camino además da acceso a la población hasta la estación de tren de Casetas y poder acceder así al cercanías hasta Zaragoza.

El comercio local está compuesto por establecimientos de productos perecederos de primera necesidad, de hostelería y de estética. Complementan agencias bancarias, farmacia y una estación de servicio en la AP-68 que da trabajo a cuatro personas del municipio. El centro comercial de referencia es el Alcampo de Utebo o el Carrefour Augusta de Zaragoza, en menor medida Alagón.

La industria es la actividad económica que aporta mayor riqueza y empleo en el municipio. Hay un polígono industrial de iniciativa privada en diferentes fases de ejecución y de prestación de servicios como así lo atestigua el PGOU que lo dividió en seis zonas y todas en mayor o menor medida están en precario en cuanto a servicios básicos. Habrá unas 20 empresas actualmente que ocupan tanto a población de Sobradriel como de otros municipios del corredor. La principal empresa es Jacob Delafont cuyo futuro es incierto tras el incendio de sus instalaciones en 2005. Se ha producido una deslocalización de su parte productiva y sólo se mantiene en Sobradriel el área comercial y de distribución. La mayor parte de la población activa trabaja en el polígono, en Zaragoza y Utebo y hay también un importante número de trabajadores de General Motors.

La agricultura es una actividad creciente en el contexto actual de crisis económica, se han recuperado algunas explotaciones pues se cuenta con una excelente huerta. Ha aumentado significativamente el cultivo de brócoli en los últimos años que complementa a los tradicionales de maíz y alfalfa. Toda superficie cultivable del municipio es en regadío. Es un regadío tradicional regado por las acequias de La Almozara, Centén y Las Rozas. En el término municipal hay 85 hectáreas dedicadas a aprovechamientos forestales (choperas). En la margen izquierda del río (finca Candespina), junto al escarpe de yesos se encuentra un sector de nuevos regadíos con un parcelario regular y homogéneo y una mayor tasa de productividad agrícola.



Dentro del término municipal la actividad ganadera es meramente testimonial, reducida a una granja de ovino y otra de ganado vacuno para leche (hermanos Capapé) a la entrada de la carretera que conduce al casco urbano. Hasta hace poco hubo una explotación de vacas de lidia con 416 cabezas de ganado que se traslado a Luesia.

Como elementos patrimoniales a difundir y promocionar está la casa-palacio del Conde de Sobradiel y sus jardines, la iglesia anexa en honor al apóstol Santiago de finales del siglo XVII y las casas del IRYDA del periodo de colonización (Instituto Nacional de colonización). Espacios naturales localizados en la orilla del río, el Ayuntamiento tiene una chopera como espacio recreativo y de educación de alto valor ambiental por la diversidad de ambientes. Destacar también en este apartado los senderos de la ruta jacobea y el gr 99. Hay también un embarcadero de uso privado que une con la orilla del Castellar o Soto de Candespina.

El tejido asociativo se ha ido conformado con mucho esfuerzo por parte del consistorio y mediante la participación del Espacio Joven que ha aglutinado junto al ampa del colegio las iniciativas de nuevos y antiguos habitantes.



Figueruelas, reunidos en el despacho de alcaldía del Ayuntamiento con el señor Alcalde Luis Bertol desde las 11:30 de la mañana del día 26 de enero de 2015

Síntesis de la reunión:

Figueruelas está a 30 kilómetros de Zaragoza en el corredor de la A-68. En su término municipal se encuentra la factoría de General Motors España, motor de la economía aragonesa en general y muy en particular de este municipio y piedra angular sobre la que pivota la realidad no solo económica si no social y de los servicios y equipamientos que se establecen o hallan en la localidad.

Cuando a finales de la década de los setenta G.M. decidió establecerse en el entorno de Zaragoza buscaba un espacio amplio, bien comunicado por carretera y ferrocarril con los principales puertos comerciales, agua abundante y de calidad y no muy alejado de Zaragoza. Figueruelas reunía estos factores y recibió ante la incredulidad y escepticismo del momento a la gran multinacional norteamericana. Con una inversión de 180.000 millones de pesetas de las que el Estado aportó apenas 7.000, en el verano de 1982 sale de la factoría el primer vehículo fabricado íntegramente en Figueruelas. Desde entonces la fábrica ha funcionado ininterrumpidamente y salvo un paréntesis en 2009 donde se estuvo cerca de su desmantelamiento, ha cumplido las expectativas generadas en cuanto a generación de riqueza y puestos de trabajo.

Demográficamente no supone un crecimiento exponencial la implantación de la factoría. De 700 habitantes en 1981 se pasa a 870 diez años después y a algo menos de 1.100 dos décadas después. El cambio se produce en el cambio de modo de vida y mentalidad de sus habitantes y en la morfología de las construcciones y viarios del municipio, pasándose de una atonía social marcada por las tradicionales tareas agrícolas y ganaderas al empleo mayoritario en una factoría robotizada, al trabajo a turnos, al incremento en los niveles de renta y en el poder adquisitivo de sus habitantes y al acceso a una vida acomodada con infraestructuras y equipamientos de notable nivel para el tamaño del municipio y un futuro seguro mientras la multinacional y las empresas satélite que se han asentado en los polígonos de nuevo cuño continúen su actividad en suelo municipal.

Es conveniente enmarcar el momento previo de Figueruelas al proceso de expansión urbanística sucedido en los primeros lustros del siglo XXI y que apenas tiene incidencia en el municipio. Todo hace indicar que la buena dotación de infraestructuras y equipamientos y la presencia de ingresos asegurados a corto-medio plazo relajaron las necesidades de desarrollos urbanísticos.

Se aprueba definitivamente el PGOU en 2005 que adapta las Normas Subsidiarias Municipales que regían desde principios la década de los ochenta, y cuyo principal objetivo es preservar el suelo de fenómenos especulativos y en cierta medida ser selectivo con que se iba a construir y quien iba a vivir en la localidad. Se califican dos pastillas una al sur del casco urbano lindando con la autovía (P3) para 287 viviendas y de iniciativa municipal y otra al este (P5) de iniciativa privada para un máximo de 315 viviendas, vecina a la zona industrial como suelo urbano delimitado para actuaciones a corto plazo. Se dibujan dos espacios de mayor tamaño para necesidades futuras de suelo una al sur (P2) para 130 viviendas y otra de gran tamaño al oeste (P1) que llegó a contar con plan parcial de desarrollo de unas 610 viviendas que luego fueron rebajadas a 230. Estas delimitaciones proceden de las antiguas Normas Subsidiarias, desde su aprobación en 1981 se desarrolla el P4, hoy ya clasificado como suelo urbano consolidado, que coincide con la zona de acceso desde la autovía.



Recientemente se ha aprobado (enero de 2015) una modificación del PGOU para recalificar suelo no urbanizable en la orla próxima al canal, para que junto a un espacio clasificado como zona verde configurar un nuevo espacio residencial para 186 viviendas, cuyo objetivo ante la falta de demanda de viviendas, es la obtención de sistemas generales, en concreto una vía perimetral que facilite la circulación rodada en el casco urbano.

El escaso desarrollo de los espacios urbanizables delimitados en la figura de planeamiento junto a un precio superior del suelo y falta de voluntad municipal, explica el escaso crecimiento de Figueruelas frente a otros municipios de su entorno y con mucho menor potencial. Entre 2001 y 2015 apenas se crecen 250 habitantes, que supone un 23% de crecimiento, estableciéndose la población empadronada en el momento de la encuesta en 1.300 habitantes.

En el momento actual la edad media de la población es sensiblemente superior a la mayoría de municipios del entorno de Zaragoza (42 años) y los nacimientos están algo estancados. La población que ha ido a vivir a Figueruelas tiene un nivel adquisitivo mayor a la de otros municipios (cuadros directivos, profesionales liberales, empresarios, empleados cualificados). Un 15% de la población empadronada tiene edad inferior a 15 años y un 12% edad igual o superior a los 70 años.

Hoy no existe el pleno empleo que caracterizó antaño al municipio pero ya se están generando ofertas de trabajo por lo que el Alcalde cree que se ha pasado lo peor de la crisis en el municipio en lo concerniente a desempleo. El Ayuntamiento promovió cursos de soldador y carretillero con excelente acogida y con el logro de puestos de trabajo al finalizar el periodo lectivo. Por último, el Ayuntamiento tiene una bolsa de trabajo en la que admite currículos vía web.

Infraestructuras y equipamientos son óptimos y de notable calidad para el número de empadronados y no presentan ninguna carencia significativa que afecte al modo de vida de sus habitantes pero si es conveniente reflejar algunas situaciones que bien podrían denominarse como deficitarias.

Es excelente la dotación de equipamientos deportivos. Están concentrados en la ciudad deportiva localizada junto al polígono Entreríos a excepción de un gimnasio en el nuevo colegio. Cuenta con pabellón polideportivo, gimnasio, campo de fútbol, piscinas, pistas polideportivas, una pista de pádel... una dotación netamente superior al volumen demográfico del municipio. Su ubicación al otro lado de la autovía impide su acceso a pie tanto por lejanía como por diseño de los viarios.

En el mismo sentido ocurre con los equipamientos culturales, cuenta con centro cívico (con cine), edificio de usos sociales (con biblioteca), ludoteca y hogar del pensionista en las antiguas escuelas.

Los equipamientos educativos los componen una guardería privada y el C.R.A. Ínsula Barataria con sede en Figueruelas y centros en Boquiñeni, Cabañas, Alcalá, Bárboles, Boquiñeni y Luceni. La educación secundaria se imparte en el Instituto de Pedrola.

Es excelente también la dotación, mantenimiento y cuidado de los espacios verdes urbanos, cuenta con tres parques y tres jardines distribuidos por la práctica totalidad del casco urbano.

Las infraestructuras de abastecimiento de agua garantizan agua en cantidad y calidad. La red de distribución se está renovando del antiguo material de fibrocemento a



polietileno y fundición. El saneamiento cuenta con depuradora de aguas residuales de uso compartido con Cabañas, Pedrola y Alcalá de Ebro.

El servicio asistencial se focaliza en el centro de iniciativas de gestión social. Oferta 65 plazas concertadas con el IASS, 10 con el Ayto. de Figueruelas y el resto privadas. Cuenta con una amplia oferta de servicios para día o para residentes.

Las insuficiencias afectan al servicio sanitario, velocidad de Internet, comercio, transporte público y tejido asociativo. No hay servicio de pediatría para las 150 tarjetas sanitarias que demandan este servicio, teniendo que desplazarse a Alagón. Hay adsl pero no hay fibra óptica ni 4G demandado por los empresarios de los polígonos. El comercio es extremadamente básico e infradotado para la población que atiende. Hay un multiservicio, dos bares, una farmacia, agencias bancarias y ningún comercio especializado. La falta de oferta comercial podría estar relacionada con la carencia de locales comerciales en casco urbano. La población se abastece de productos en el centro comercial Alcampo de Utebo y en los diversos centros comerciales de Zaragoza, en menor medida también Alagón actúa como polo de atracción en servicios y comercio.

El servicio de transporte público en opinión de la corporación municipal es pésimo y por ello apenas se utiliza. Hay cuatro servicios diarios a Zaragoza desde Figueruelas que en la práctica son tres porque dos de ellos salen con apenas siete minutos de diferencia (último servicio de la tarde) 8:10, 15:10, 19:12 y 19:19. En sentido inverso cinco servicios (cuatro en realidad porque es simultaneo el primero) a las 10, 13, 18:30 y 20:30.

No hay conexión óptima en autobús con Alagón que es la capital comarcal lo que supone una controversia si se pretende que la misma preste servicios al resto de municipios. El único autobús sale de Figueruelas hasta el empalme de Alagón a las 19:12 un horario poco apropiado por ejemplo para acudir al pediatra. Se plantea una redistribución de horarios para ver si así se incentiva el uso pero también es palpable la escasa filiación del alcalde con el transporte público y su evidente malestar con el CTAZ.

No hay conciencia de uso de transporte público en el municipio con el mayor ratio de vehículos por habitante del entorno de Zaragoza (0,75) cuando la media excluyendo a Zaragoza es de 0,46. Desde el Ayuntamiento se está pensando el potenciar el servicio de taxi para subsanar las deficiencias del servicio de autobús, sería un servicio más barato y eficiente según el estudio que han realizado.

La principal actividad industrial se localiza en el polígono de Entrerríos de propiedad privada y acceso por autovía y vía ferrea Zaragoza-Madrid. Es de uso exclusivo de General Motors. Está emplazado al otro lado de la autovía en dirección hacia Grisén.

El resto de actividad industrial está distribuida en cuatro polígonos de titularidad municipal (juntas de compensación) que atienden a otros tantos planes parciales sectoriales con distinto grado de desarrollo y ocupación. Se localiza en la margen derecha de la autovía A-68 el P-6 (el más antiguo y de mayor ocupación), el p-7 ubicado a la entrada de la A-122 que conduce a la factoría de G.M, el p-9 frente a la ciudad deportiva y por último el p-8 de reciente e inconcluso desarrollo al norte de Entrerríos al otro lado de la A-68 del casco urbano de Figueruelas. Las empresas allí instaladas son de diversa índole pero preferentemente dedicados a empresas auxiliares de G.M. a la logística o a talleres de reparación y recambios de automóviles y vehículos pesados. General Motors posee una flota de autobuses para su plantilla con 20 rutas y tres turnos desde Zaragoza hacia Figueruelas.



Las actividades ganadera y agrícola son meramente testimoniales. Son cultivados por este orden y trigo, alfalfa, maíz olivares y frutales, regados con agua del canal Imperial de Aragón y el pantano de la Tranquera a través de las acequias de Luceni y de la Hermandad de Pedrola y el Cascajo. La práctica totalidad del término municipal es de cultivo en regadío.

La actividad ganadera cuenta con naves de engorde y cría de porcino y de aves.

Hay dos infraestructuras viarias a mejorar en cuanto a firme y dimensionamiento con el objetivo de mejorar la comunicación con las localidades vecinas de Alagón y Pedrola y así complementar la accesibilidad por una vía interna y alternativa a la autovía que evite el tráfico pesado de esta y su potencial siniestralidad. El primero está asfaltado con una longitud de 4,8 kilómetros pero es excesivamente virado y estrecho pero cuenta con pasos elevados sobre vías ferrea y salida de autopista. El segundo camino vecinal con dirección a Pedrola es de 3,7 kilómetros y está asfaltado en Figueruelas pero no al entrar en término de Pedrola.

Las infraestructuras viarias en Figueruelas las conforman la A-68 en su último tramo, desde el cruce con la A-122 hasta su entronque en la N-232, la propia N-232 hacia Navarra, la Autopista de peaje AP-68 sin entrada desde el municipio, la carretera autonómica A-122 hacia Grisén desdoblada hasta el polígono de Entreríos y la carretera de acceso a Pedrola paralela al Canal Imperial Z-525. De cara al futuro es necesario y fuertemente reivindicado por los municipios al norte de Figueruelas, el desdoblamiento de la N-232.

Como elemento patrimonial destacar la iglesia parroquial Ntra Sra. De la Asunción, edificio del siglo XVIII y como elemento natural el Canal Imperial y todo el espacio de huerta tradicional.



El Burgo de Ebro, reunidos en el despacho de la concejal de transporte y medio ambiente doña Marta Meléndez desde las 14:00 de la tarde del día 28 de enero de 2015

Síntesis de la reunión:

El Burgo de Ebro es el municipio más cercano a Zaragoza del corredor de la A-68 en dirección a Alcañiz. A 15 kilómetros de Zaragoza y comunicado desde 2003 por la autovía A-68 con la capital, el retraso en la puesta en servicio de esta infraestructura (fruto del desdoblamiento de la antigua N-232) y su no continuidad hacia el resto de municipios del corredor podría ser una de las claves que explican el escaso vigor demográfico de este municipio en comparación con otros del entorno de Zaragoza con mejores comunicaciones viarias.

Los municipios de Utebo, Cuarte o Villanueva de Gállego a una distancia muy similar de la que dista El Burgo de Ebro con Zaragoza pero con infraestructura viaria de alta capacidad en servicio al menos una década antes, han crecido en población muy por encima de éste. De este modo, en el periodo 2001 – 2015 en El Burgo la población pasa de 1.600 habitantes a 2.400 mientras que en Cuarte pasa de 1.900 a 12.000, en Utebo de 11.800 a 19.000 y en Villanueva de Gállego de 3.400 a 4.700.

En términos relativos, el crecimiento de El Burgo de Ebro durante el siglo XXI ha sido del 47%. Actualmente la población tiene una edad media de 40,6 años, ligeramente superior a esos municipios del entorno de referencia, con un 16% de habitantes menores de 15 años y un 10% con edad igual o superior a 70 años.

Es un municipio relativamente nuevo, cuyo origen data del siglo XIX, e históricamente agrícola al estar dotado de una excelente huerta junto al Ebro y con infraestructuras de regadío procedentes del Canal Imperial de Aragón. Su desarrollo moderno parte de la actividad industrial en los polígonos paralelos a la carretera N-232, donde destaca la presencia de la gran multinacional productora de papel SAICA que se constituye en motor económico del resto de la actividad industrial.

Demográficamente es una población joven que ha crecido en los últimos quince años en unos 800 habitantes como consecuencia del desarrollo urbanístico planificado en su PGOU y de la apertura de la conexión con autovía con Zaragoza. En la figura de planeamiento aprobada en 2003 se optó por un crecimiento pausado y sostenible, con una zona de expansión hacia el sur que se ha urbanizado casi en su totalidad pero que no tuvo el ritmo de edificación esperado.

Hay dos núcleos de población en el municipio en suelo urbano, el de El Burgo de Ebro y el de la urbanización de Virgen de la Columna. Además hay otros dos fuera de suelo urbano, el del Paraje Simón y el de Chacón-Ramo Alto. El primero, ubicado a continuación de Virgen de la Columna, en el camino a la presa de Pina, cuenta con plan recogido en el PGOU para legalizar su situación mientras que el segundo, ubicado antes del casco urbano, entre el polígono Royo-Cabezón y el Canal Imperial, está sobre suelo no urbanizable genérico.

No toda la población que vive en El Burgo está empadronada, estando por un lado los que mantienen su empadronamiento en Zaragoza (algún miembro de la familia para no perder servicios de la capital) y los que tienen segunda residencia en Virgen de la Columna. Se estima en relación al consumo de agua y volumen de basura generada. Desde el Ayuntamiento, se calcula que en función de esa estimación hay en El Burgo



de Ebro momentos en el año con 3500 habitantes de población estacional máxima. Actualmente empadronados 2.100 habitantes en casco urbano y 300 en Virgen de la Columna. La adaptación de los nuevos habitantes ha sido progresiva y actualmente hay buena sintonía entre ambos grupos de la mano de las asociaciones y actividades relacionadas con el colegio. En la urbanización se establece un modo de vida mucho más introvertido donde apenas priman las relaciones sociales con los vecinos del casco urbano.

La población de la urbanización Virgen de la Columna, cuenta con infraestructuras propias de abastecimiento de agua y equipamientos deportivos. Es una urbanización que se construyó en años setenta con el fin de ser segundas residencias con chalet unifamiliar y amplio terreno con piscina con un planteamiento similar a los Altos de La Muela, Las Lómas del Gállego o El Condado. Hoy la población que compró en su momento esta propiedad ha pasado en buena parte a utilizarla como primera residencia y en muchos casos se ha empadronado, es población con una edad media sensiblemente superior a la del casco urbano. El principal déficit de la urbanización es el estado de la red de distribución de agua y el elevado consumo de este recurso para riego con agua de boca.

En el casco urbano hay una gran zona de viarios ya construidos al sur de la travesía dotada de iluminación, vertidos, zonas ajardinadas y equipamientos deportivos pero carentes de viviendas ante la falta de promotores que quieran construir en el contexto actual de crisis económica. Cara al futuro es un espacio ya urbanizado pero que hoy adquiere una apariencia algo desangelada.

Estos viarios se corresponden con las zonas de expansión urbanística planificadas en el PGOU de 2003, que acotan una zona entre la travesía y la vía del ferrocarril por el sur y por con el espacio protegido por el norte del acceso a la travesía desde Zaragoza.

Dicha figura de planeamiento dibuja bajo la categoría de suelo urbano no consolidado cinco áreas R1, R2, R3, R4 Y R5. Las zonas R2, R3 y R4 son las que se han urbanizado (sur de la travesía) pero no se ha construido vivienda alguna. Están planificadas 301, 296 y 296 respectivamente de tipo unifamiliar adosada y colectiva, con un 20% destinado a vivienda de protección oficial. El mallado de las calles es ortogonal y las tres zonas cuentan con Plan Parcial aprobado definitivamente. La zona R5 es la continuación hacia el sureste del casco urbano en paralelo a la travesía. Está aprobado en 2007 su plan parcial pero no se ha urbanizado ni edificado, plantea por iniciativa de viviendas Existe la construcción de 296 viviendas de los tipos unifamiliares, adosadas y colectivas, con la calle de la estación/cementerio como viario estructurante. Por último la zona R1 se aprueba definitivamente en 2009 bajo iniciativa del grupo Nyesa, que plantea la construcción de 174 viviendas en manzana cerrada y bloque aislado en la zona comprendida frente a R2 a la entrada de la travesía.

El PGOU reserva también suelo en diferentes tipologías para la ampliación y consolidación de los polígonos industriales existentes, en especial La Noria y El Espartal de los que se ha ejecutado la urbanización de los terrenos anexos a El Espartal I (NDI 13 y 14) El Espartal II (NDI 9) y la nueva zona de La Noria-Vadillo (NDI 8).

El suelo urbanizable no delimitado lo componen dos áreas denominadas NDR7 y NDR 8, la primera dibuja un cuadrado en paralelo a R1, mientras que la segunda abraza hasta el límite con la vía del ferrocarril la expansión de R2 a R5.



La dotación en infraestructuras y equipamientos es heterogénea en cuanto a calidad de servicio y cobertura de la población. Destacan por valoración positiva los equipamientos culturales, deportivos, los servicios y equipamientos educativos, el servicio de transporte público y los espacios verdes. En el lado negativo, el servicio sanitario, la velocidad de conexión a internet, el tejido comercial y las infraestructuras viarias.

El agua de boca viene de la canalización desde el embalse de Yesa para abastecimiento de los municipios del centro del valle del Ebro, y es impulsada desde Zaragoza. El Ayuntamiento construyó balsas reguladoras de gran capacidad para asegurarse el suministro en verano, cuando mayor demanda de agua hay. Genera problemas la obsolescencia de las tuberías que componen la red de distribución en la parte del casco histórico, en forma de constantes averías que generan cortes en el suministro. Las aguas residuales tanto del casco urbano como de la urbanización se vierten a una depuradora construida por el Plan Especial de Saneamiento y Depuración del Gobierno de Aragón, dentro de la zona 7A.

En equipamiento cultural hay una dotación suficiente y funcional, la compone un centro social, un espacio joven en las antiguas escuelas y una biblioteca. Son en general buenos servicios con numerosas actividades para todos los grupos de edad en instalaciones algo obsoletas en especial la biblioteca. Se detecta la carencia de un pabellón o espacio cubierto para actividades culturales o proyección de películas que ya es aconsejable en un tamaño de población como el de El Burgo. El Ayuntamiento tiene pensado a corto plazo la construcción de un nuevo equipamiento que supla esta carencia.

El equipamiento deportivo cuenta con un notable conjunto de pistas polideportivas algunas de reciente construcción como el frontón y la pista de pádel en la zona nueva del pueblo. Hay también piscina, campo de fútbol (en regular estado de conservación), pabellón cubierto y gimnasio.

La población infantil tiene a su disposición una guardería infantil y un colegio de reciente construcción de educación infantil y primaria (CRA María Moliner). La educación secundaria se imparte en Fuentes de Ebro. En las antiguas escuelas está el centro de educación infantil de 0 a 3 años La Cometa, una escuela de música y una ludoteca para chicos a partir de 12 años.

El ayuntamiento ha realizado en su escuela de adultos programas formativos para ayudar a sus habitantes en desempleo a encontrar una nueva ocupación laboral. Ha ofertado con gran aceptación cursos de soldador, de manipulador de productos fitosanitarios, de manipulador de alimentos y de monitor de tiempo libre.

Hay una gran dotación en cuanto a zonas verdes urbanas, destacando el parque del río Ebro, el de los rosales y varios espacios ajardinados con equipamiento infantil distribuidos por el casco urbano y en especial por la zona recientemente urbanizada como contrapartida a la cesión de viales por parte de los constructores.

Los servicios sociales se prestan junto a Pina de Ebro y Fuentes. En el Ayuntamiento hay un trabajador social de lunes a jueves. Se ofrecen servicios de asistencia a domicilio, comedor, y en el centro social servicios de podología y peluquería. Se ha construido una residencia de ancianos que está muy próxima a su inauguración (pendiente el equipamiento y adjudicación de la gestión) y también un tanatorio municipal que se inaugurará en abril de 2015.



El servicio de conexión a internet adolece de lentitud en momentos puntuales, agudizándose el problema en los polígonos industriales y en la urbanización. También hay problemas en algunas zonas del casco urbano con la recepción de la TDT.

En El Burgo de Ebro hay unos 360 niños menores de 14 años que carecen de servicio de pediatría en su lugar de residencia. El servicio se presta en el ambulatorio de Fuentes de Ebro al que por horarios del autobús hay que acudir inexorablemente en transporte particular. El servicio de medicina general se presta de lunes a viernes pero hay déficit en el periodo vacacional del médico titular. Las urgencias médicas también en Fuentes de Ebro.

En el casco urbano el comercio ha sido siempre escaso con muy pocos locales comerciales. Apenas tres o cuatro calles en el entorno del Ayuntamiento aglutinan todo el espacio comercial del pueblo. Hay dos tiendas de tipo multiservicio, varios negocios de hostelería, un bazar-quiosco de prensa y varias peluquerías. No hay ningún servicio especializado. Adolece de negocios de restauración con nuevas instalaciones y servicios, siendo los existentes orientados hacia la clientela local con equipamientos y servicios bastante anticuados. Ésta podría ser una actividad con futuro pues existe demanda de este servicio.

Las compras que no pueden satisfacerse en El Burgo se realizan en Zaragoza y en menor medida en Fuentes de Ebro. El centro comercial de referencia para El Burgo era el supermercado Alcampo de plaza Utrillas en Zaragoza hasta la creación de Puerto Venecia. Los desplazamientos a Zaragoza para ocio y compras suelen realizarse en vehículo particular, habiendo costumbre de aparcar por la zona del pabellón Príncipe Felipe y recientemente en La Cartuja desde donde se toma el autobús urbano 25 por la imposibilidad de aparcar en el entorno antes citado.

El transporte público ha experimentado un impulso con la entrada en funcionamiento del CTAZ y una cierta reorganización en los horarios. Ahora la población hace uso del servicio de manera continuada a diferencia de años atrás donde el uso era residual, desde el Ayuntamiento se realizan campañas de concienciación del uso de transporte público con el fin de atraer más usuarios y poder ofertar mejores frecuencias y horarios. Hay doce servicios diarios en días laborables, seis en sábados y cuatro en domingos. La aportación al CTAZ es de 6.000 € al año. El autobús para tanto en la urbanización como en el casco urbano.

Desde el Ayuntamiento, para satisfacer la demanda de los usuarios, se plantean a corto plazo reforzar el servicio los fines de semana hacia Zaragoza y Fuentes de Ebro y en un par de expediciones diarias más de lunes a viernes.

En relación a reservar un 0,2% de IBI, el Ayuntamiento prefiere obtener ese dinero de otras partidas presupuestarias, y siempre y cuando no repercuta en el precio del billete para el usuario.

El Burgo de Ebro cuenta con estación de tren de la línea Zaragoza a Barcelona por Caspe. Está situada en el camino del cementerio, muy próxima al casco urbano y con un gran potencial de cara a un hipotético tren de cercanías. Actualmente no realiza parada ningún tren comercial.

La actividad económica que en el municipio mayor riqueza y empleos aporta es la industrial. En el Burgo hay tres polígonos industriales con diferentes niveles de equipamientos y tamaño de empresas. A la salida de la autovía A-68, entre La Cartuja y el casco urbano se encuentra el de Royo Cabezón; el de la Noria-Vadillo está entre el casco urbano y Virgen de la Columna; y el polígono El Espartal con sus fases I y II,



donde tiene su sede SAICA. Se ubican en la N-232 pasado el cruce de la carretera de Belchite y el puente sobre el Ebro de la ARA-A1, en la intersección entre la variante de El Burgo y la antigua travesía.

El polígono Royo Chacón, de titularidad y gestión privada, alberga a pequeñas empresas del ramo de la construcción, maquinaria agrícola, embalajes y manufacturas metálicas, con infraestructuras algo desfasadas y poco productivas, y una ocupación en torno al 80%, el transporte público pasa cerca pero no tiene parada.

El polígono municipal de La Noria, está ocupado en torno al 70 % y está penalizado por una mala accesibilidad a la autovía ya que tiene que atravesarse el casco urbano para entrar o salir de la misma. Existe un acceso desde la variante pero debe atravesar por un pequeño camino asfaltado un paso a nivel sobre la vía ferrea. Alberga pequeñas y medianas empresas de carácter multisectorial, si hay transporte público con parada.

Por último el mayor polígono en cuanto a tamaño, número de empleados y poder de atracción, es el municipal del Espartal I (en la margen izquierda de la N-232, junto al ferrocarril) y II (margen derecha de la carretera). El primero ocupado al 100% y el segundo en un 20%. Las infraestructuras, equipamientos y funcionalidad de naves y parcelas están a un nivel sobresaliente. Hay acceso sobre elevado desde la carretera y acceso ferroviario a Saica pero no hay servicio de transporte público.

Saica, dedicada a la fabricación y reciclaje de papel es la empresa que mayor número de empleados tiene en El Burgo, le siguen Tronchetti, empresa dedicada a fabricación de papel tissue, Bynsa que se dedica a la fabricación de piensos para alimentación de mascotas y Grávalos empresa especializada en componentes de automoción. A lo largo de 2015 Saica creará unos cuarenta puestos de trabajo en su nueva planta de plásticos.

La mayoría de la población de El Burgo vive y trabaja en los polígonos citados, quien no trabaja en ellos (menos del 20%) lo hacen en Zaragoza. El modo habitual de desplazamiento al lugar de trabajo es en vehículo particular.

Las infraestructuras viarias mejoraron sobre manera primero con la entrada en funcionamiento de la espera autovía A-68 desde Zaragoza, la cual estuvo parada largo tiempo para minimizar la afección de su trazado al espacio del galacho, protegido por varias figuras de protección tanto autonómica como europea. Otra infraestructura que contribuye a la mejora en la calidad de vida es la variante de la N-232 que discurre al sur del casco urbano en una única calzada y ha sacado del casco urbano todo el tráfico de la carretera nacional que imposibilitaba el tránsito por la misma en horas de máxima afluencia. Esta infraestructura no ha evitado el paso de vehículos pesados en dirección a los polígonos porque la variante no tiene salida hacia el polígono La Noria-El Vadillo. Por último la autopista autonómica ARA-A1 ha supuesto un nuevo paso desde la margen izquierda del río Ebro, una mejora en la accesibilidad del municipio y un aliciente de cara a la implantación de empresas en los polígonos industriales.

Es necesaria y vital para el municipio la prolongación de la autovía A-68 en dirección hacia Fuentes de Ebro y Quinto para mejorar exponencialmente la accesibilidad del mismo en particular y del corredor en general.

Como elementos patrimoniales a destacar, el yacimiento de la Cabañeta, datado en la segunda mitad del siglo II A.C. y considerado como bien de interés cultural y la ermita de nuestra señora de Zaragoza La vieja.



Hay una elevada conciencia ambiental en el municipio y las figuras de protección se ven como una oportunidad en lugar de cómo un freno al desarrollo. Se desarrollan numerosas actividades educativas relacionadas con el galacho del Ebro, organizadas tanto por el Ayuntamiento como por asociaciones. También hay una actividad relacionada con la actividad lúdico-formativa de huertos municipales. Se localiza una zona de esparcimiento y ocio en la presa de Pina, una ruta paralela al Ebro y un mirador con observatorio de aves en el galacho de El Burgo, junto al trazado de la autovía.



Botorrita, reunidos en la sala de juntas del Departamento de Geografía de la Universidad de Zaragoza con el alcalde del municipio don Juan Antonio Aliaga desde las 17:30 de la tarde del día 2 de febrero de 2015

Síntesis de la reunión:

Botorrita está situado en el tramo bajo-medio del río Huerva sobre un escarpe y distante su casco urbano en 23 kilómetros de Zaragoza por la autovía A-23. Inmediatamente después de Cuarte, Cadrete y María de Huerva, su identidad, evolución, morfología urbana, modo de vida de sus habitantes y estructura demográfica son y a pesar de la cercanía, totalmente distintos a éstos.

En el momento de la encuesta Botorrita es un municipio de naturaleza y fisonomía rural. Tiene 505 habitantes empadronados, una cifra que se ha mantenido más o menos estable en los últimos 25 años con oscilaciones entre 550 (máximo en 2009) y 465 (mínimo en 1991 y 2003). La edad media es sensiblemente inferior a la de su entorno (47,2 años) y del mismo modo el porcentaje de población menor de 15 años es tan sólo del 9,1%, mientras que suponen el 17,4% aquellos que tienen 70 años o más. Pese a su notable renta de situación, apenas recibe población en el periodo 2001-2015 cuyo destino sean de nuevas promociones inmobiliarias, ya que el fenómeno de expansión urbanística se paraliza en este corredor en María de Huerva y apenas se extiende más al sur. En este periodo la población se incrementa un 4,8%.

Dos razones explican a grandes rasgos para Botorrita esta limitación espacial. La primera relacionada con infraestructuras viarias, y es que hasta marzo de 2006 no se inaugura el tramo de autovía entre María de Huerva y Muel. Estos 13 kilómetros supusieron una barrera mental para promotores inmobiliarios que apenas se aventuraron más allá de María por la cantidad de suelo disponible en los tres municipios antes mencionados y la carencia más allá de este punto de inflexión que supone María. La segunda razón es la falta de suelo disponible en Botorrita para desarrollo urbanístico hasta este mismo año por carecer de figura de planeamiento.

El actual PGOU se aprueba inicialmente en 2011, pero la CPOT suspende su aprobación definitiva por carencias en requisitos formales indispensables. En tanto en cuanto se solventa esta disposición, la figura de planeamiento vigente continúa siendo el texto refundido de las normas subsidiarias de planeamiento de 2002.

En él se planteó, ante las expectativas de la futura apertura de la autovía y ante la iniciativa de un grupo de promotores inmobiliarios encabezado por Ferrovial Inmobiliaria, una reserva de suelo urbanizable delimitado de 21 hectáreas junto al casco urbano para construir unas hipotéticas 600 viviendas. Podrían haber llegado hasta unas 7000 en el fallido proyecto llamado complejo Dehesa de San Luis impulsado en 2006 por la firma navarra Mitra, quien pretendía mediante un convenio con el Ayuntamiento, la recalificación de 240 hectáreas de suelo rústico para la construcción de una mega-urbanización que se ubicaría como un nuevo núcleo al otro lado de la autovía y una estimación de población cercana a las 21.000 personas. Junto a ello se acuerda la reserva de suelo para uso industrial en la carretera que une Botorrita con Jaulín en la modificación puntual número 2 que cuenta con aprobación definitiva por parte de la CPOT.

La crisis económica posterior a esta fecha pospone casi toda iniciativa inmobiliaria en Botorrita y ralentiza el desarrollo del polígono industrial hasta nuestros días. La



iniciativa de Mitra no llega a pasar de una declaración de intenciones sin plasmación en la figura de planeamiento. Esta promotora actualmente está extinguida.

Dentro del suelo urbano consolidado se distinguen tres tipos de morfología; la del casco antiguo, que comprende la mayor parte con edificación en manzana cerrada y dos plantas de altura (269 viviendas); una zona residencial en hilera que afecta dos calles en el centro del suelo urbano (113 viviendas); y por último las zonas de viviendas aislada hacia el sur (120 viviendas). El caserío existente es por tanto mucho mayor que la población residente empadronada, como consecuencia de ello la población estacional máxima en Botorrita puede rondar los 1000 habitantes en momentos puntuales del año.

En Suelo Urbano no consolidado, se plantea la integración en el casco urbano de las construcciones de segunda residencia existentes a la entrada del pueblo a mano izquierda de la travesía en dirección a Jaulín. Para ello se delimitan dos unidades de ejecución la UE 3 y la UE 4 con el fin de urbanizar estos espacios y poder albergar nuevas promociones de vivienda unifamiliar aislada. Dentro del casco urbano se reserva una gran parcela central sin uso para la UE 1, donde se construyan, tras la aprobación de su correspondiente PERI, dos nuevos viales y construyan viviendas en hilera. Todavía no se han ejecutado estas tres unidades de suelo urbano no consolidado.

Como se ha comentado anteriormente la evolución demográfica en este periodo es ligeramente positiva, motivada por nuevos empadronamientos de gente que trabajaba como mano de obra en la construcción tanto en Zaragoza como en municipios del entorno más próximo, y de la ausencia de desempleo que sirvió en su momento como acicate a la población autóctona para mantener su residencia en Botorrita pese a no trabajar en el municipio. Quienes llegan en este periodo desde Zaragoza a vivir en el municipio son escasos y se reducen a dos o tres familias y alguno que pasa de usar su vivienda secundaria como principal.

La población que se mantiene en Botorrita se traslada del casco urbano a nuevas construcciones en el ensanche fuera del caserío tradicional en una zona utilizada tradicionalmente como viviendas secundarias o de fin de semana. Este es el único desarrollo urbanístico que se extiende en paralelo a la A-2101 en dirección a Jaulín y que permite integrar de manera más o menos ordenada a esas viviendas de segunda residencia en el casco urbano mientras que las existente en el margen izquierdo de la carretera han quedado un tanto descolgadas.

Es una población que actualmente tiene una edad media notablemente superior a la de los municipios que le preceden en la A-23 y tres años por encima de la media aragonesa. Trabaja mayoritariamente en los polígonos industriales del corredor y en Zaragoza y muy poca población lo hace en Botorrita. El desempleo ha afectado negativamente a sus habitantes siendo mencionado como el alcalde el principal problema actual y cara al futuro.

La dotación de infraestructuras y equipamientos es limitada pero funcional para la población atendida. En infraestructuras relacionadas con el ciclo del agua hay ciertos contrastes en la calidad del servicio. Hay déficit de saneamiento en un grupo de viviendas que no dan la cota para conectarse al colector general, el resto del municipio vierte a la depuradora de Cuarte. El agua de boca es de calidad y procede de un ramal del abastecimiento a La Muela pero la red de distribución es bastante antigua.



Los equipamientos deportivos son suficientes pero discretos en cuanto a instalaciones y deportes a practicar, hay una piscina municipal al aire libre construida en 2004, un frontón cubierto y una pista polideportiva, no hay pabellón cubierto.

En equipamientos culturales hay numerosas instalaciones pero es necesaria su puesta al día para prestar un servicio más eficiente, un centro cultural y social ubicado en el antiguo cine, un pabellón polivalente en una antigua nave agrícola, una biblioteca en el ayuntamiento y un pequeño edificio de centro para la tercera edad componen la oferta cultural y social del pueblo. En el centro cultural se ha reemplazado el antiguo proyector para visualizar películas en formato digital. Se proyecta la creación de un nuevo espacio cultural en el antiguo palacio, aunque todavía sin partida presupuestaria consignada.

En materia educativa hay un colegio público (CRA con Jaulín y Muel) que este año ha perdido el servicio de comedor escolar y algunos niños del pueblo están matriculándose en colegios de Zaragoza. La educación secundaria se imparte en Zaragoza o en Cariñena. El Ayuntamiento ha puesto en funcionamiento un servicio de ludoteca en las instalaciones escolares en horario de tarde.

La prestación sanitaria se realiza en el centro de salud con visita cuatro días a la semana de medicina general, no hay servicio de pediatría para las 45 cartillas sanitarias que demandan este servicio que se presta en María de Huerva, al igual que las urgencias y las extracciones de sangre.

El estado general de las calles en cuanto a pavimentación y estética es mejorable, prevaleciendo la funcionalidad y el ahorro en costes del mantenimiento por encima de otros criterios.

Es óptimo el servicio de Adsl en el casco urbano y la recepción de telefonía móvil y de TDT, no hay posibilidad de conexión a servicio de alta capacidad ni en red fija ni en móvil.

Hay una considerable extensión destinada a parques y espacios ajardinados urbanos, destacando el parque El Pirineo con 3200 metros² y el del Palacio junto al colegio con 1200.

El comercio local permite el abastecimiento de alimentación y productos del hogar de primera necesidad. Hay dos carnicerías, una panadería y un multiservicios. La oferta de ocio la componen dos bares (uno con cocina) y un bar de verano en las piscinas. La oferta comercial existente en el entorno, unida a la falta de iniciativa local, han frenado el desarrollo comercial. El centro de referencia para compra especializada es el Mercadona de Cuarte de Huerva, algún comercio aislado de María de Huerva y los centros comerciales de Zaragoza. Los desplazamientos para abastecimiento comercial y de ocio se producen siempre en vehículo particular y en función del grupo de edad son con destino a Casablanca (uso de transporte público desde allí) o a los aparcamientos de centros comerciales o del centro de Zaragoza (población joven).

El servicio de transporte público según la corporación municipal ha mejorado sustancialmente desde la entrada del CTAZ. Actualmente se prestan cinco servicios con el Consorcio (compañía Alsa) más ocho en el enlace de la N-330 prestados por las líneas regulares de Ágreda Automóvil que operan en este corredor hasta y desde otros destinos. Dos servicios de mañana, dos de tarde y uno de noche en dirección a Zaragoza y viceversa. Se está incrementando el uso desde la entrada en funcionamiento de la tarjeta y se utiliza también para desplazamiento hasta María de Huerva (pediatra). Hay población de edad avanzada que baja en coche hasta María y



allí coge el autobús porque hay más frecuencias y carecen de habilidad para conducir por tráfico urbano. El Ayuntamiento no paga por el servicio de transporte público al estar subvencionado por DPZ (unos 600 € anuales). El Alcalde ve una buena iniciativa el cargo al 0,2 del IBI para financiar transporte público porque en su opinión sería una manera de darle el valor que merece a un servicio fundamental para el desarrollo y la calidad de vida. Ve al ferrocarril como una opción a considerar a futuro, integrado en un servicio de cercanías con servicio hasta Cariñena. La estación está a menos de un kilómetro del casco urbano y ahora carece de actividad y el edificio está desmantelado.

Las infraestructuras viarias son excelentes en cuanto a accesibilidad desde Zaragoza mediante la A-23. Esta autovía circula en paralelo a la antigua N-330 hoy empleada como vía de servicio y de conexión con la A-2101 que comunica con Botorrita, Jaulín y Fuendetodos. Esta carretera posee trazado y firme nuevos a excepción de la travesía de Botorrita que quedó fuera del plan de travesías del Gobierno de Aragón. La vía del ferrocarril de la línea Zaragoza-Caminreal, cuenta con una estación sin uso en el término municipal, a la que se accede por pista de firme en tierras.

La actividad económica en Botorrita es muy limitada. El polígono industrial tiene problemas de suministro eléctrico debido a problemas burocráticos con la construcción de un ramal de línea aerosubterránea lo que junto a la crisis y el exceso de suelo industrial en el entorno de Zaragoza ha paralizado su actividad. Botorrita tiene minas de arcilla que en su momento fueron explotadas pero que ahora ante las escasas prestaciones que dan al cocerse en hornos de alta temperatura están dejando de utilizarse. Por su parte la agricultura apenas da empleo a tres familias. Pese a contar con una rica huerta gran parte de las infraestructuras de riego están obsoletas y fuera de uso, es necesaria una concentración parcelaria que haga más grandes y competitivas las explotaciones y mejore caminos e infraestructuras de riego. La concentración parcelaria es uno de los objetivos futuros del Ayuntamiento.

El sector servicios es actualmente el motor de la pequeña actividad económica de Botorrita. Al comercio antes descrito se le suma el potencial que pueden tener servicios asociados a actividad relacionada con el turismo de investigación, la arqueología y el cicloturismo. La cercanía de Botorrita al yacimiento arqueológico de origen celtíbero del siglo II A.C. *Contrebia Belaisca* es un enorme potencial a fomentar en forma de servicios destinados a investigadores, turistas y restauradores. El Ayuntamiento pone especial interés en que se tomen las medidas oportunas por parte de la administración autonómica para la preservación y puesta en valor de este espacio.

El tejido social de Botorrita es de mentalidad tradicional y poco dado a innovaciones o cambios en sus hábitos y modos de vida, ello no ha contribuido a la integración de los escasos nuevos habitantes. Es poco proclive a constituirse en asociaciones ni tampoco se inmiscuye en demasía en la toma de decisiones. Es necesario que se aglutine el tejido social en una asociación que permita al Ayuntamiento hacer mayor fuerza a la hora de solicitar ayudas para consolidar y mejorar servicios y equipamientos.



María de Huerva, reunidos en la sala de juntas del Ayuntamiento con la señora alcaldesa doña María del Mar Vaquero el día 3 de febrero de 2015 a las 17:00 horas

Síntesis de la reunión:

El municipio de **María de Huerva**, al sur de Zaragoza, está situado en el corredor del bajo Huerva, vertebrado por la autovía mudéjar A-23. Es el tercero en orden creciente de distancia de los municipios que componen el continuo urbano desde la capital y en paralelo al eje fluvial junto a Cuarte de Huerva y Cadrete. Los tres municipios han tenido un crecimiento similar en tanto en cuanto han dibujado un nuevo casco urbano en apenas quince años multiplicando sus habitantes y superficie urbanizada. Pese a la proximidad geográfica entre ellos, el proceso ha sido diferente en cada municipio al partir de unos condicionantes de partida diferentes y con unos actores implicados que tomaron de acuerdo a cada coyuntura municipal diferentes decisiones que han posibilitado lo que son en la actualidad cada uno de estos tres municipios.

María de Huerva es un municipio histórico cuyo origen está en un antiguo castillo musulmán del siglo X ubicado en la zona de La Plana. El actual emplazamiento del casco urbano data del siglo XVII, construido sobre el antiguo camino real a Madrid, actual carretera Nacional.

En el momento de la encuesta 5.400 habitantes empadronados en el municipio (6.000 P.E.M.), lo que supone un crecimiento del 247% en el periodo 2001-2015, algo superior al 107% de Cadrete y notablemente inferior a la auténtica explosión demográfica de Cuarte con un 511% de crecimiento. Hasta ese momento María de Huerva era un municipio eminentemente rural y poseedor de una discreta actividad industrial. En 1991 se hallaba estancado demográficamente entorno a 700 – 800 habitantes y es a partir de esta fecha y de la mano de la consolidación de su polígono industrial, cuando experimenta un notable repunte que le permite acabar el siglo con unos 1.500 habitantes empadronados.

Es una de las poblaciones más jóvenes de Aragón, la edad media está en 34 años cuando la media aragonesa es de 44 años. Un 24% de sus habitantes tienen menos de 15 años y tan sólo un 5% 70 años o más. En estos quince años la mayoría de equipamientos del municipio están directa o indirectamente relacionados con este grupo de edad (colegios, ludotecas, parques infantiles, guarderías, biblioteca, aula de estudio...) así como numerosas actividades organizadas por Ayuntamiento u otras entidades.

Hasta la expansión urbanística, María posee un casco urbano donde su límite lo establece la carretera N-330 cuya travesía hacía de espacio frontera con la zona de chalets de segunda residencia entre esta, la estación de tren y la propia urbanización Ferrer, un conjunto de grandes parcelas con vivienda unifamiliar y piscina totalmente inconexa con el casco urbano. La travesía suponía pues una cicatriz ante el volumen de tráfico de una vía de acceso a la capital, pero también un eje de servicios y comercio orientado hacia el usuario de la carretera (gasolinera, multiservicios, bares, restaurantes, talleres...) y acceso al polígono industrial y otras actividades como la planta de butano.

A partir de 2003 el municipio comienza a crecer a razón de trescientos-cuatrocientos nuevos habitantes ocupando los nuevos espacios urbanizados que se ofertan en el casco urbano. La finalización de la autovía hasta el municipio supone en 2005 un



impulso definitivo a las promociones inmobiliarias y a los futuros compradores para afianzar la expansión urbana de María de Huerva.

Las nuevas zonas urbanizadas en la margen derecha de la travesía en sentido Zaragoza se localizan al norte y sur del antiguo casco urbano, mientras que en la margen izquierda se extienden desde la antigua urbanización Ferrer y por detrás de la vía férrea hasta las inmediaciones del polígono industrial.

En el término municipal, hay varias agrupaciones de viviendas formando espacios urbanizados sobre suelo no catalogado de este modo en la figura de planeamiento vigente. Surgieron en su momento como construcciones aparejadas a actividades agrícolas y fueron convirtiéndose en viviendas de segunda residencia. Muy cerca del casco urbano en dirección sur y con acceso asfaltado desde el colegio están las viviendas del núcleo de Paso de los Carros (recogido en el I.N.E.) con 10 habitantes empadronados en 2013 y unas 25 parcelas con edificio. A través de un camino en tierra de un kilómetro de longitud se accede al núcleo (también en I.N.E.) de Campo del Niño con 3 habitantes empadronados, 15 parcelas edificadas y emplazado sobre un meandro del río Huerva en dominio público hidráulico. Ambas urbanizaciones o núcleos no disponen de ningún servicio prestado por el ayuntamiento. Otro tipo de urbanizaciones de recreo ubicadas sobre otra unidad ambiental y paisajística (monte) pero igualmente en suelo no urbanizable y con el agravante de estar sobre Z.E.P.A. son las de Monte Pinar (102 parcelas edificadas), Val de Pinar (30 parcelas edificadas) y Bosque Alto (20 parcelas edificadas). A las dos primeras se accede desde el P.K. 5,500 de la carretera A-2101 de Botorrita a Jaulín, por un camino asfaltado que conduce a la Plana. A la tercera urbanización ilegal (Bosque Alto) se accede desde Valmadrid.

El modelo de crecimiento pergeñado en las NNSS, intentó compatibilizar el uso contenido de suelo con el modelo de vivienda de baja altura, siendo en la realidad un híbrido entre el desarrollo urbanístico de Cuarte y el de Cadrete. Las grandes parcelaciones de la urbanización Ferrer, con uso dominante como vivienda de segunda residencia, son nuevamente divididas a fin de buscar un menor tamaño y una mayor ocupación. Paralelamente se le da continuidad a los viales hacia el polígono industrial para darle una mejor conectividad y conexión con el resto del espacio urbanizado que adolecía de muy mala accesibilidad desde el casco urbano por el efecto barrera de la vía del tren.

Al otro lado de la carretera se crea al norte del casco urbano la urbanización Crisálida, siguiendo el modelo de urbanización semi abierta y que carece de buena accesibilidad con el resto del espacio urbanizado. Esta urbanización la desarrolló la promotora del mismo nombre, quien empezó su construcción en 1989, las primeras fases tenían abastecimiento autónomo, exógeno al del resto de casco urbano. En el resto de huecos del casco urbano se van salpicando manzanas de viviendas unifamiliares hasta completar el espacio urbanizable con límite sur en el nuevo colegio.

Como resultado hay un espacio urbanizado a lo largo de 1,3 kilómetros y con una anchura máxima de 750 metros, con la carretera nacional como eje vertebrador y que actualmente se ha transferido desde el Ministerio de Fomento al Ayuntamiento para su gestión. Esta barrera invisible de carretera y vía de tren, genera en la imagen mental del ciudadano de María una cicatriz insalvable y dos modos de vida muy diferentes, estando mucho más integrada la vida en el pueblo en el lado derecho en dirección a Zaragoza que en el lado izquierdo. No obstante es un modelo de espacio urbanizado compacto, más si cabe cuando se compara con las ocupaciones de suelo de sus vecinos de Cuarte, con los 3,8 km lineales de espacio urbanizado en Cuarte o los 4 de Cadrete divididos en dos zonas de 1,5 y 2,5 respectivamente.



La figura de planeamiento vigente es un PGOU aprobado definitivamente en diciembre de 2010, con lo que la mayoría de desarrollos urbanísticos se hacen con la figura anterior, las NN.SS de 1994. El actual PGOU es una adaptación de aquellas para dar cabida a lo exigido por la Ley Urbanística de Aragón y cobertura legal a las renovadas intenciones de desarrollos urbanísticos.

En el documento inicial que se aprueba desde el Ayuntamiento, llegaron a plantearse desarrollos urbanísticos en María de Huerva para dar cabida hasta a 60.000 habitantes en el plazo de 10 años. Dicho documento fue reelaborado a instancias de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio. En un principio se planteaban 10 unidades de ejecución sobre suelo no consolidado, tres áreas de suelo urbanizable delimitado; Plana de Valadecanadilla hasta llegar al límite de la autovía entre lo edificado actualmente; Plana del Molino, prolongación por el sur en un amplio espacio entre carretera y autovía y Dehesa del Conde (SUZ-D 3), que era una prolongación al otro lado del Huerva de la urbanización Las Colinas de Cadrete, propiedad de Jardines de María S.L., actualmente extinguida. El espacio central de Huerta se reservaba a equipamientos y parque lineal. Como suelo urbanizable no delimitado se plantearon dos grandes áreas, Los Hornos y Contrebia Belaisca al norte de la autovía Mudéjar.

La propuesta final que se aprueba en diciembre de 2010, fue la de cinco unidades de ejecución en suelo urbano no consolidado para unas 300 viviendas, tres delimitaciones de suelo urbanizable delimitado; Plana del Molino 1 y 2 y Paseo de la Cornisa (antiguas UE 1 a 4) como balcón hacia el Huerva. Se completa junto a una reserva de suelo urbanizable delimitado de uso industrial como ampliación del actual polígono (Veleja San Pez). Como suelo urbanizable no delimitado únicamente una delimitación condicionada por el desarrollo del Plana del Molino 1 y 2 ya que se trata de la fase 3.

Para ayudar a la integración de los nuevos habitantes, está la presencia del modesto comercio, equipamientos, servicios y espacios de convivencia, que se distribuyen por el antiguo casco urbano, mientras que en la zona de nuevo desarrollo urbanístico, en la margen izquierda de la carretera, hay dos parques, el nuevo centro deportivo, una escuela infantil municipal y el nuevo colegio como todo espacio de uso común. Es necesaria la mejora en casco urbano del estado de viarios, tanto en su dimensionamiento como en la presencia de locales comerciales, espacios de aparcamiento y conservación de aceras y mobiliario urbano.

El Ayuntamiento trata de favorecer el proceso de integración apoyando y fomentando al tejido asociativo local y según palabras de la alcaldesa se está logrando una idea común de lo que es María de Huerva y de una señas de identidad que genere arraigo entre sus habitantes. Es un tema que valora muy positivamente la corporación municipal pues ven fundamental el sentimiento de pertenencia para alejarse de lo que es el modelo de vida de ciudad dormitorio.

La población es al igual que Cuarte y Cadrete muy joven, con unos patrones de vida urbanos basados en necesidad de servicios específicos destinados a población infantil y movilidad diaria a Zaragoza en vehículo particular por motivos laborales y comerciales.

La dotación en infraestructuras y equipamientos se ha ido acompasando por detrás del crecimiento demográfico pero en la actualidad puede hablarse de unos niveles más que aceptables para el tamaño de población que atienden.

El abastecimiento de agua es óptimo en cantidad y calidad, se han renovado parte de las redes del casco urbano y los nuevos viarios cuentan ya con tuberías de materiales



de mayor plasticidad y durabilidad que el antiguo fibrocemento. Una nueva balsa garantiza la regulación en momentos de máxima demanda (verano). El saneamiento se une al colector del Huerva y depura sus aguas junto a los municipios aguas abajo en la depuradora de Cuarte, dentro del PESD.

El servicio sanitario cuenta con el ambulatorio de referencia del corredor, con lo que además de medicina general y pediatría hay servicio de urgencias 24 horas, enfermería, extracciones y practicante.

Los equipamientos deportivos son funcionales pero quizá demasiado ajustados para el tipo de población que atienden y el tipo de servicios que demandan. Este año se ha inaugurado un centro deportivo cubierto consistente en un gimnasio municipal y una pista polideportiva, viene a complementar a las piscinas municipales, el pabellón polideportivo (de uso compartido con actividades culturales) y diversas pistas polideportivas, frontón y un campo de fútbol donde juega el C.D. Huracán de María de Huerva.

En relación a la dotación cultural es deficitaria, la integra una pequeña casa de cultura, ciberespacio, una biblioteca, ludoteca y un hogar del jubilado pero no hay una instalación capaz de acoger eventos de cierta relevancia o magnitud como teatro, cine, conferencias o exposiciones.

Las necesidades educativas están parcialmente cubiertas en María con dos guarderías infantiles de 0 a 3 años (una privada y otra pública de reciente construcción) y dos colegios públicos de infantil y primaria, si bien sólo tiene infantil y primaria el colegio San Roque ya que el de Val de la Atalaya sólo tiene aulas de infantil de 3 a 6 años. En María de Huerva hay 1400 niños empadronados menores de 14 años, de los cuales hay un número importante que acuden al colegio fuera del municipio. El Instituto es una demanda común en todos los municipios del Huerva y se está dilucidando donde se construirá a corto plazo. Actualmente los alumnos para educación secundaria se desplazan a Zaragoza a tres institutos, Virgen del Pilar, Valdespartera y Miguel Catalán, pero el transporte público escolar sólo va al primero de ellos.

Los servicios asistenciales los presta el Ayuntamiento junto al servicio social de base de la mancomunidad Ribera del Bajo Huerva. Cuenta con dos trabajadoras sociales, una educadora y un administrativo. Presta servicio de ayuda a domicilio, información individual, a familias y a grupos y programas de prevención e inserción. En el centro de María de Huerva hay una residencia de ancianos de la fundación Federico Ozánam. Es un centro acreditado por el Gobierno de Aragón con plazas concertadas de residencia, oferta 70 plazas para estancias permanentes y temporales.

El ayuntamiento cuenta con una APP para dispositivos móviles que complementa la participación ciudadana con información acerca de servicios municipales, reserva de instalaciones o denuncias de estado de infraestructuras y equipamientos.

El comercio está concentrado en el casco antiguo y se está desarrollando en los últimos años ya que históricamente el tejido comercial ha sido escaso en María. Hay una notable carencia en los nuevos desarrollos urbanísticos de la margen derecha de la carretera, donde la población no dispone de locales comerciales para instalar una actividad ni de comercio a su disposición lo que empuja al uso del vehículo particular para satisfacer sus necesidades comerciales de cualquier índole fuera de María. Es un sector que no acaba de arrancar y ello preocupa a la corporación municipal porque no consigue aunar oferta y demanda dentro del espacio urbanizado. Ha habido iniciativas para implantar comercio de ropa infantil o de servicios informáticos.



El espacio comercial de referencia es el Mercadona de Cuarte de Huerva, en especial de los nuevos habitantes de María de Huerva, el comercio local de primera necesidad cuenta con la clientela fija de los antiguos y cada vez más envejecidos habitantes del pueblo.

El transporte público ha mejorado sustancialmente desde la entrada en funcionamiento del CTAZ y la facilidad para realizar transbordos en la capital. Es una inversión necesaria para el Ayuntamiento porque garantiza una movilidad sostenible a sus habitantes y que actualmente se utiliza a un nivel que empieza ya a ser mínimamente aceptable. Interpretan desde la corporación municipal que se está superando el hábito de uso indiscriminado de vehículo particular para desplazarse a Zaragoza. Hay 18 servicios diarios en horario laborable de CTAZ y ocho servicios de Ágreda Automóvil cubriendo las franjas horarias de mayor demanda con un intervalo entre media hora y una hora. El principal problema es la duración del viaje que se establece en 45 minutos ya que entra en Cadrete y allí pierde mucho tiempo frente a los 15 minutos que cuesta en vehículo particular. El Ayuntamiento invierte entre 60.000 y 70.000 € anuales en gastos relacionados con la financiación del transporte público.

En los desplazamientos en vehículo particular a Zaragoza, se utiliza el barrio de Valdespartera como espacio para aparcar y tomar el tranvía antes de dirigirse al centro de la ciudad para ocio o trabajo pero no se hace uso del aparcamiento específico que construyó Tranvías de Zaragoza, si no que se aparca en los espacios disponible en la vía pública.

Como proyecto a medio – largo plazo se habla del potencial que tiene la estación de tren y su magnífica accesibilidad desde el casco urbano cara a un hipotético servicio de cercanías que acercaría Zaragoza a apenas seis o siete minutos, pero la distancia de Cuarte y Cadrete a sus estaciones restan masa crítica a este proyecto y se ve poco viable.

La actividad económica de María de Huerva tiene como pilares al polígono industrial El Plano y a los servicios asociados a la travesía. El Plano es un polígono industrial ubicado al pie de la N-330 al norte del casco urbano, de tamaño pequeño y con una oferta de servicios en desventaja con los polígonos cercanos. Está integrado por pequeñas y medianas empresas de diversos sectores productivos que ofertan trabajo mayoritariamente a población exógena a María de Huerva. Los servicios asociados a la travesía son estación de servicio, hostelería y talleres de reparación. En cualquier caso, la mayoría de población de María de Huerva no trabaja en el casco urbano, si no que lo hace en Zaragoza.

La generación de energía eólica cuenta con dos parques en término municipal de María de Huerva, e de Explotaciones eólicas Planas de María con 32 generadores y de Bosque Alto con 29, entre los dos producen 45 Mw/año.

La actividad agrícola, parte de la conservación y mantenimiento de la huerta tradicional en el Huerva. Hasta hace poco predominaban el cultivo de frutales (perales y melocotoneros), ahora son cultivos extensivos, cereal de invierno, alfalfa, maíz y alguna hortaliza y se ha está evidenciando un cierto abandono de la huerta. El sindicato de riegos agrupa a unos 140 propietarios de carácter minifundista, el riego procede de la regulación del cercano embalse de Mezalocha y del de Las Torcas. Es una actividad que reporta escaso beneficio económico y ocupa a escasamente 8 personas en el municipio. Las explotaciones ganaderas se componen de naves con ganado de ovino, vacuno, porcino y avícola.



Las infraestructuras viarias, tanto autovía como la antigua carretera nacional posibilitan a María de Huerva una magnífica accesibilidad con Zaragoza. No obstante sería recomendable la mejora de las vías de comunicación internas con Cadrete y Cuarte ya que existen numerosos flujos diarios de población que se desplaza a estos municipios y se ven obligados a utilizar carretera y autovía dando un considerable rodeo hasta llegar al casco urbano. El estado actual de estos caminos, en el término municipal de María, es de firme en tierra, estrecho y escasamente versátil. Por su parte el acceso desde la autovía no es directo hacia el casco urbano, si no que se comparte salida con Las Colinas (Cadrete) debiendo recorrerse todavía 2 kilómetros hasta el casco urbano. A su vez, la configuración de los viarios del casco urbano, junto a la travesía y el ferrocarril, no facilitan una comunicación fluida entre las distintas zonas que lo componen, formando espacios barrera difícilmente superables en el mapa mental de los nuevos habitantes.

La N-330 se ha cedido recientemente al Ayuntamiento de María de Huerva en el tramo que dibujar la antigua travesía. Esta cesión permitirá regularizar el tráfico en esta infraestructura, realizar una correcta urbanización de la misma que permita su correcta integración en el casco urbano y eliminar su peligrosidad en forma de múltiples cruces a nivel. El coste de estas actuaciones es bastante elevado y no parece que vaya a ejecutarse a corto plazo un proyecto integral de mejora, si no que se harán actuaciones puntuales, como la rotonda en el cruce entre Avda. Stadium y calle Ara.

Buena parte del término municipal (zona de la plana, al sur del casco urbano y del río Huerva) está catalogada dentro de la Red Natura 2000 como ZEPA y LIC lo que regula y limita los usos y actividades a realizar pero también es un indicador de la calidad del espacio en el que viven sus habitantes y un ámbito idóneo para el desarrollo de iniciativas orientadas hacia la educación ambiental y la contemplación de un espacio estepario de primer orden con una rica biodiversidad.

A diferencia de lo ocurrido en Cuarte y Cadrete, la huerta de María se ha protegido y no se ha invadido (salvo en alguna excepción), constituyendo uno de los espacios de huerta mejor conservados y de singular belleza del entorno de Zaragoza, espacio a conservar y a poner en valor antes de su deterioro o cambio de uso.

Dentro del patrimonio a destacar, la iglesia parroquial Nuestra Sra. de la Asunción de origen barroco, el edificio del siglo XVII de la Casa Grande, las ruinas del castillo islámico, la calzada romana y el yacimiento celtibérico de Contrebia Beleisca compartido con el municipio de Botorrita.



Utebo, reunidos en el despacho de la arquitecto municipal doña Patricia Jaime el día 18 de diciembre de 2014 a las 14:00 horas, ella será la encargada de coordinar con las diferentes áreas del Ayuntamiento las respuestas a la encuesta. No se realiza en este municipio entrevista personalizada como en el resto ni se recibe contestación al total del cuestionario.

Estudio sociodemográfico específico:

El municipio de **Utebo**, es a día de hoy, el municipio referente en el espacio periurbano de Zaragoza que en el periodo 2001-2015, se ha configurado por primera vez, como un ámbito geográfico con continuos flujos de naturaleza residencial, industrial y de servicios propios de ámbitos metropolitanos. En este contexto, Utebo se ha consolidado como la quinta ciudad de Aragón en número de habitantes, por detrás de las tres capitales de provincia y Calatayud, y como un claro exponente de crecimiento demográfico y económico fuertemente vinculado a Zaragoza pero a la vez con la suficiente autonomía para ofertar bienes, servicios y equipamientos de primer nivel a sus habitantes, así como una variada oferta comercial, independientemente de lo ofertado en la ciudad de Zaragoza.

La proximidad a Zaragoza (12 kilómetros), las buenas comunicaciones viarias (autovía y ferrocarril) y el desarrollo de un abigarrado tejido industrial y de servicios vinculados a la carretera de Logroño, la actividad de General Motors España ubicada en el mismo corredor en Figueruelas en 1982, y la implantación del primer centro comercial de Aragón (Alcampo) en 1981, han posibilitado el desarrollo económico y demográfico de Utebo y la mutación de sus hábitos, costumbres y morfología urbana en casi tres décadas de frenético crecimiento.

El término municipal de Utebo se independiza del de Zaragoza en 1906. Se encuentra en la margen derecha del río Ebro aguas arriba de Zaragoza, literalmente abrazado por este municipio al norte, sur, este y oeste, linda en una pequeña franja de terreno por el noroeste con Sobradriel. Es un espacio llano, dedicado tradicionalmente a la agricultura de huerta y regadío, con disponibilidad de agua y con infraestructuras de comunicación por carretera de primer nivel compuestas por una autovía, carretera nacional desdoblada y autopista de peaje. El ferrocarril llegó a Utebo en los años cincuenta de la pasada centuria, ligado a la incipiente actividad industrial metalúrgica y al cultivo de la remolacha.

Demográficamente ha tenido un crecimiento continuo, si bien se ha fortalecido y definitivamente consolidado con la expansión urbana generalizada del periodo 2001-2015, su tránsito demográfico no obedece exclusivamente a este periodo, lo que le confiere un factor diferenciador con respecto a la gran mayoría de municipios del entorno de Zaragoza.

Hasta los años 70, Utebo mantiene su impronta rural aunque ya con cierta actividad industrial y aumentando paulatinamente su población. De este modo con respecto a la década de los sesenta crece un 25% y entre los setenta y los ochenta el crecimiento relativo es del 37,6%, con una población ya próxima a los 5700 habitantes. En la siguiente década, la de los ochenta, se produce la llegada de General Motors, la creación de polígonos industriales paralelos a una de las primera autovías en suelo aragonés, la implantación de Alcampo como primera superficie comercial vinculada a la población de Zaragoza pero fuera de ésta y de esta manera comienza a atraer población de los municipios cercanos y de Zaragoza. En 1991 ya supera los 7500 habitantes (35% de crecimiento con respecto a 1981). A finales de los años ochenta



ya se puede hablar de un municipio relevante en el ámbito demográfico y económico aragonés, con una marcada trayectoria ascendente y un enorme potencial que evidentemente sabe aprovechar año a año, en esta década se construye la urbanización Setabia.

En los años 90 Utebo pone las bases a su verdadero crecimiento demográfico al aprobar su Plan General de Ordenación, que delimita una reserva ordenada de suelo a urbanizar, dibujando una zona de expansión entre el antiguo casco urbano y la autovía, dejando una zona central para uso industrial y consolidando urbanísticamente la zona denominada Malpica próxima a Casetas. La intención es no sólo ofertar suelo residencial próximo al espacio laboral, es ir creando un espacio urbano que sea atractivo por la calidad de vida ofrecida. En esta década el crecimiento es del 55%, superándose ya los 10.000 habitantes.

Entre 2001 y 2011 Utebo se confirma como ciudad, como espacio industrial y de servicios del entorno metropolitano de Zaragoza, elimina el paso a nivel del ferrocarril, desarrolla urbanísticamente buena parte de lo recogido en el instrumento legal de planificación y construye sus principales equipamientos dotándolos de los servicios actuales, configurándose como hecho diferencial un asentado y próspero tejido comercial. En este periodo crece un 53% en términos relativos y 6.300 habitantes en términos absolutos, alcanzando los 18.000 habitantes. Los nuevos habitantes proceden en su mayoría de Zaragoza, municipios del entorno y mano de obra extranjera que tras un periodo de adaptación se consolida en el municipio en un valor próximo al 10% y con origen rumano mayoritario.

Desde 2011 y como consecuencia del contexto generalizado de crisis económica y de paralización de la actividad urbanística, la población se estabiliza, creciendo un ritmo del 1,5% anual. En el periodo 2001-2015 el crecimiento total es de 6.600 habitantes, el 55,63% en términos relativos. Es una población joven, con una edad media de 36,7 años y un 20,9% con una edad inferior a los 15 años y tan sólo un 6,5% con edad igual o superior a los 70 años. En 2015 hay empadronados 18.514 habitantes, 3.612 viven en el casco antiguo, 10.895 en la zona de ensanche y 4.007 en Malpica y Setabia.

El desarrollo urbanístico de Utebo, a diferencia de la gran mayoría de municipios del entorno de Zaragoza, no se caracteriza por la celeridad en la toma de decisiones si no por un crecimiento continuo y sostenido en el tiempo siguiendo las directrices marcadas en el PGOU redactado en 1990. Utebo ha dispuesto de 25 años para desarrollar, modificar y ajustar su crecimiento urbanístico a los incrementos demográficos, mientras que otros como Cuarte, Villanueva de Gállego o La Puebla de Alfindén han asumido el grueso de la transformación legal, urbanística y demográfica en apenas un lustro.

En el citado documento de referencia, se establecen las pautas de desarrollo que parten de la premisa de solventar en la medida de lo posible la cicatriz urbana que supone la vía del ferrocarril, integrando su entorno en el mallado viario. Las actuaciones se centran en primera instancia en finalizar la urbanización de los espacios periféricos en la zona del casco antiguo y luego se centraban en ganar compacidad en la zona de expansión entre la vía del tren y la autovía que se establecía en torno a la antigua carretera de acceso desde ésta hasta el Utebo histórico. Los objetivos se completan con una reserva en dotación para servicios generales que contemplaban la mejora de los accesos desde la autovía y el centro comercial Alcampo, la mejora de la permeabilidad viaria con Casetas, Monzalbarba y Garrapinillos, la integración y consolidación del barrio de Malpica en Utebo al que era



necesario dotar de infraestructuras y equipamientos básicos, y la compatibilización de usos industriales y residenciales.

Utebo opta por un desarrollo urbanístico compacto, donde aunque se imbrican en el espacio, prima la construcción en altura (hasta cinco plantas) frente a las construcciones pareadas o de tipología unifamiliar. Dentro del suelo urbano consolidado establece una zonificación con seis delimitaciones, Zona 1 casco antiguo (caserío comprendido desde la iglesia a las vías del ferrocarril), Zona 2 residencial intensiva (ensanche, Setabia), Zona 3 residencial semiintensiva (residencia EuropaPark, y algunas manzanas de Setabia y ensanche), Zona 4 usos Industriales (entre Utebo y Malpica a través de la N-232), Zona 5 Uso dotacional y Zona 6 Uso Comercial (Alcampo y entorno entrada N-232).

En este contexto, Ajeno, pero en paralelo a nuevos desarrollos urbanísticos, se realizan en 1993 el Plan Especial de la zona parque y entorno de la vía del ferrocarril y en 1995 el paso elevado viario sobre sus vías y el de la construcción del inferior para peatones. Esta obra supone el espaldarazo que cambia los hábitos de vida en el pueblo y modifica la imagen mental de sus habitantes, ya que la consolidación y urbanización del espacio que hoy componen parque, ayuntamiento, estación de ferrocarril y zona deportiva, se constituye en el espacio central del casco urbano. El Plan Especial 1 urbanizó y doto de equipamientos a la banda del Parque de Las Fuentes y el Plan Especial 2 urbanizó el entorno del paso subterráneo y plaza del Ayuntamiento.

El desarrollo urbanístico establece un elevado número de unidades de ejecución o de actuación de naturaleza residencial o industrial, ocho en casco antiguo con el objetivo de extender a lo ancho su viario y caserío para ir tejiendo una red ortogonal mucho más funcional. En la actualidad se han desarrollado y urbanizado totalmente cinco de estas unidades de ejecución (sector occidental) y tres no se han desarrollado (sector oriental, UE1, 2, Y 3). En casco histórico se han establecido obras de consolidación y protección de edificios catalogados, supresión de barreras arquitectónicas, dotación de mobiliario urbano, dotación verde y mejora de la imagen visual de viarios (asfaltado o adoquinado, aceras, eliminación tendidos eléctricos...)

La zona de ensanche se establece en torno a dos viarios principales longitudinales en forma de V (Avenida Navarra y Avenida de Zaragoza y uno transversal en su parte de mayor anchura, calle Buenos Aires). En el ensanche se establecen, desarrollan y urbanizan las unidades de ejecución 9, 10, 11, 12,13,16 y 17 permitiendo con las primeras el cierre de manzanas y la continuidad de viarios y con las dos últimas la conexión necesaria a las zonas de futura expansión urbanística correspondientes al suelo urbanizable delimitado. En la zona de Malpica se delimitan tres unidades de actuación, 26, 27 y 28, desarrollándose hasta la fecha dos de ellas.

El resto de unidades de actuación se corresponden en su mayoría con uso industrial y están emplazadas en el gran espacio central destinado a este uso, únicamente se han ejecutado las unidades 21 y parcialmente la 23. Hay también programadas cuatro unidades para permeabilizar el tránsito del uso residencial al industrial son de sur a norte 20R, 18, 24 y 25, completándose sólo viarios y edificación en la 18 y la 24. Actualmente estas unidades de ejecución no desarrolladas, están dejando unos espacios baldíos sin uso aparente entre el sector residencial y el industrial que podrían ser susceptibles de atraer otros usos relacionados con actividades fuera de la legalidad, comprometiendo la seguridad ciudadana.

Las delimitaciones de suelo correspondientes a la clasificación de urbanizable delimitado o de urbanizable programado, (atendiendo a la nomenclatura de la



legislación vigente en materia de suelo del momento en que se redacta el PGOU,) se sitúan entre el espacio del ensanche, el viario de acceso a Monzalbarba, la autovía y el ramal de la Z-32. Entre la vía del ferrocarril, la antigua estación Utebo-Monzalbarba y su espacio industrial se plantea la expansión urbanística en tres delimitaciones, constituyendo una franja alargada hasta el límite municipal. S1 y S2 componen el espacio residencial Camino de la Estación I y II, aprobados respectivamente sus planes parciales en 2005 y 2001 con promotores distintos. Su extensión va desde el casco urbano hasta la antigua urbanización Montellano. S1 únicamente está urbanizado con plan para construir 225 viviendas (la más cercana al casco urbano). S2 por su parte está finalizado, compone un espacio residencial promovido por viviendas Eriste con 242 viviendas de tipo unifamiliar y residencia semiintensiva. Por su parte S5 delimita un espacio de residencial cerrado para vivienda unifamiliar, la urbanización Santa Teresa, en el espacio comprendido entre el polígono industrial La Estación y la curva que describe la carretera de acceso hacia Monzalbarba y cuyo Plan Parcial se aprueba en 2000. Actualmente está construido y urbanizado. El conjunto residencial Santa Teresa es junto con Setabia, el espacio urbano destinado a vivienda que menor integración y armonía guarda con el resto del espacio urbanizado de Utebo. El desarrollo de estos suelos urbanizables en paralelo a la vía del ferrocarril está condicionando la accesibilidad a pie, en vehículo particular o en transporte público hacia el resto del casco urbano y por ende el acceso al comercio, equipamientos y servicios, generando dependencia del vehículo particular como garante de la movilidad.

Las otras cuatro unidades de suelo residencial urbanizable no delimitado se encuentran al otro lado de la vía del ferrocarril, al este de la zona de ensanche y frente a S1 y S2. Lindando con la carretera N-232, en la zona que antiguamente ocupaba una factoría de butano, famosa por un triste suceso acaecido en el verano de 1976 que acabó con la vida de varios trabajadores, se aprueba en 1995 el Plan Parcial S6 “Butano” impulsado por Promociones Zaragoza S.L., que incluye la creación de 302 viviendas, zona comercial, parque y colegio de educación infantil y primaria Parque Europa, convirtiendo una zona fabril en un espacio residencial semiintensivo y de servicios, perfectamente integrado en el tejido urbano y que permeabiliza el acceso desde la antigua autovía, hoy travesía.

Hacia el norte, y entre las Unidades de Ejecución 12, 17 y 16, dando continuidad al espacio anteriormente descrito, se desarrolla el Plan Parcial S4 “La Parada” que promueve Lumaja S.A. y obtiene la aprobación definitiva en 2001. Prolonga el viario de la avenida Puerto Rico hacia el norte y permite salida a éste desde las unidades de ejecución. A la vez plantea la construcción de hasta 219 viviendas en régimen semiintensivo, de las que se habrán construido aproximadamente la mitad y la cesión de suelo para la construcción del colegio Octavus.

La delimitación de mayor tamaño y más cercana al centro del casco urbano y principales equipamientos, es la correspondiente a la S3 “Los Prados”, cuyo Plan Parcial se aprueba también en 2001 y viene a completar el hueco entre la trasera del cementerio y S3. Promovido por construcciones Ibon de Ip, construyó 302 viviendas y urbanizó el entorno de la plaza de La Concordia, junto a la construcción del colegio Octavus y la guardería La Cometa. Enre este espacio urbanizado y la vía del ferrocarril se diseña y construye un corredor verde denominado Parque Los Prados que está atravesado por el vial que conduce al nuevo cementerio.

El último de los espacios urbanizados en Utebo es la zona delimitada como S8, aprobada en el año 2008. Su inclusión mediante plan parcial y modificación puntual del PGOU, estriba en la imperiosa necesidad de disponer de suelo para la construcción de un instituto de secundaria. En esta delimitación, cuya capacidad



máxima es de 176 viviendas, sólo se ha construido el instituto de secundaria Torre de los Espejos, sin realizarse otra obra de construcción de viarios o de viviendas.

La delimitación S7, es una reserva de suelo urbanizable delimitado para uso industrial, cuyo Plan Parcial se aprueba definitivamente en 1999 y se urbaniza como ampliación del Polígono La Casaza.

Hay una tipología de viviendas no contemplada en el PGOU y que se propagan sobre suelo no urbanizable genérico. Son construcciones que conforman agrupaciones residenciales de carácter estacional sin ningún tipo de servicio de abastecimiento, alumbrado ni saneamiento público. Espacialmente se distribuyen entre la autovía y el límite municipal con Zaragoza hacia Garrapinillos. Son las urbanizaciones de El Caracol, La Juncosa, La Consejera o Los Llanos

Las infraestructuras viarias tienen como principal eje vertebrador interno la antigua N-232, desdoblada en forma de autovía, ha constituido el límite sur del casco urbano, delimitando por un lado el espacio residencial y por otro el espacio comercial (hipermercado). Actualmente es una vía de servicio con velocidad limitada a 50 Km/h de unos 3,5 kilómetros que da acceso al casco urbano, al centro comercial, a los polígonos industriales y en su extremos más septentrional comunica con el espacio urbano residencial de Malpica. Al sur de esta infraestructura se localiza la variante sur que desvió desde la década de los noventa al tráfico que no se dirigía a Utebo, liberando la antigua autovía para uso local. Es la A-68 (antigua N-232) que comunica con los municipios aguas arriba del Ebro en dirección a Logroño y por el sur se prolonga hasta Zaragoza. Esta carretera desdoblada aparece salpicada en todo su recorrido por polígonos industriales en sus dos calzadas.

Muy ligada a la A-68 surge la circunvalación Z-32 que toca tangencialmente el municipio de Utebo y posibilita un nuevo viario de acceso desde 2004 aunque no de salida, para acceder al mismo desde la zona residencial de Utebo hay que desplazarse hasta el polígono La Casaza y desde allí incorporarse a la A-68. La solución de conexión entre la antigua autovía, su variante y la Z-32 se solventa en forma de una rotonda que no destaca por su funcionalidad y si por su peligrosidad.

Al norte del casco urbano, y haciendo de límite físico a éste, transcurre la autopista de peaje AP-68 que dibuja una media luna en el término municipal, sin posibilidad de acceso físico. Seccionando por el centro el espacio urbanizado residencial la vía de ferrocarril Zaragoza-Alsasua, que hacía de límite histórico al casco antiguo de Utebo. Posee dos estaciones en casco urbano, la de Monzalbarba-Utebo sin uso actual y la de Utebo, en pleno centro y con servicio de media distancia y de cercanías desde 2008. La superación de la barrera física que supone una cicatriz urbana como puede ser una vía de ferrocarril, mediante la construcción de un paso subterráneo para uso peatonal y uno elevado, así como su integración en el espacio urbanizado han supuesto uno de los hitos más significativos en la historia reciente de Utebo como ciudad.

Las carreteras de conexión interna de Utebo no están a la altura del resto de equipamientos y servicios del municipio. No hay un viario alternativo a la travesía que comunique con Casetas. En este caso, la línea de ferrocarril supone un obstáculo insalvable. La comunicación con la urbanización Setabia se efectúa desde Casetas por una única calzada que pasa por debajo de la variante de la A-68, no habiendo otro camino asfaltado de acceso a esta entidad de población. La comunicación con Monzalbarba se realiza por un viario que pese a haberse rediseñado, se muestra infradimensionado ante el volumen de tráfico que soporta por anchura de su calzada, señalización y trazado, máxime cuando es el viario sobre el que se va a volcar el



desarrollo urbanístico futuro de Utebo. Es un serio hándicap a la movilidad cara al futuro ya que su mejora es muy costosa por estar totalmente constreñido entre la vía del ferrocarril y el espacio urbanizado.

El equipamiento cultural es sobresaliente tanto por los edificios, disposición espacial y cobertura dispensada como por los servicios en ellos ofertados. Utebo cuenta con una biblioteca pública municipal en un único edificio junto al Ayuntamiento y una sección para el barrio de Malpica ubicada en el Centro Cultural María Moliner, específico para este barrio. En el casco histórico está ubicada la Casa de Cultura Mariano Mesonada, construida en 2001 sobre un edificio catalogado, alberga talleres y exposiciones culturales y artísticas de todo tipo. El Centro Cultural El Molino se construye en 2004, un galardonado edificio por su vanguardista diseño de cuatro plantas que es sede de la Mancomunidad central de Zaragoza, sala de conciertos, de usos múltiples y sede del Servicio Social de Base. El Edificio de usos múltiples complementa en la Avenida de Zaragoza la oferta cultural con diversas aulas de usos múltiples. El edificio de mayor raigambre cultural de Utebo son las instalaciones ubicadas junto a la casa cuartel de la Guardia-Civil del cine-teatro Miguel Fleta, no por su nivel de prestaciones, si no porque su construcción en 1992 supone un espaldarazo moral al crecimiento de Utebo como ciudad. Actualmente, el cine ha dejado de atender su programación debido a que las distribuidoras de películas sólo distribuyen en formato digital, careciendo el cine local de un reproductor de ese formato. Se está pendiente de adquirir un nuevo aparato y de la formación al personal encargado de la proyección.

En la línea del resto de municipios del entorno de Zaragoza hay una generosa dotación de equipamientos deportivos, que en el caso de Utebo, su nivel es sobresaliente, por cobertura de población atendida, versatilidad de deportes a practicar y grado de satisfacción de sus usuarios. Espacialmente se ubican en una franja paralela al ferrocarril y su estación, actuando como un espacio de transición entre el casco histórico y la zona de ensanche hacia el sur. El complejo deportivo municipal “Las Fuentes” está integrado por las piscinas de verano, piscina cubierta climatizada, gimnasio y zona de spa, pabellón cubierto multiusos y pistas polideportivas. En 2007 se construye en el extremo más próximo al parque el palacio de los deportes, que alberga un pabellón cubierto, dos gimnasios, graderío para 1500 espectadores y las oficinas del área de deportes del Ayuntamiento.

El complejo polideportivo se completa con unas pistas de tenis y pádel construidas al otro lado de la vía del ferrocarril con paso elevado entre instalaciones. También al otro lado de las vías del tren pero fuera ya del complejo y en la zona antigua de Utebo, está el campo de fútbol de Santa Ana. Equipado con césped artificial es el estadio del club de fútbol local que cuenta con un gran número de equipos en categorías inferiores. El barrio de Malpica, algo alejado de este complejo deportivo, cuenta con un pabellón multiusos cubierto (Juan de la Lanuza) como única instalación deportiva de entidad. El Ayuntamiento ha puesto también a disposición de los ciudadanos una red denominada Espacios Deportivos Utebo, un conjunto de equipamientos que permiten la práctica del deporte de manera individual o colectiva al aire libre. Están localizados en las zonas verdes urbanas.

La dotación de centros educativos, tras pasar momentos de cierta zozobra al inicio de siglo, ha resuelto y compensado el déficit en instalaciones y servicios. Cuenta con cinco centros de educación infantil (dos públicos y tres privados) que en el curso anterior tuvieron 250 alumnos matriculados, La Cometa (pública) y Zagalicos, Minnie y Mickey y Arco Iris (privadas) están en la zona de ensanche y La Estrella (pública) en Malpica. Hay cuatro centros de Educación Infantil y Primaria públicos, CEIP Infanta Elena en el barrio de Malpica y CEIP Miguel Artazos, Parque Europa y Octavus (de reciente construcción) en la zona de ensanche. El curso 2013/2014 estuvieron



matriculados 2.101 alumnos en estos cuatro centros de enseñanza. Como centros de Enseñanza Secundaria, Utebo inauguró a finales de la década de los noventa el I.E.S. Pedro Cerrada, ubicado en el extremo más occidental del parque de Las Fuentes. Con el crecimiento demográfico de la siguiente década la instalación es insuficiente para acoger a los alumnos ya no sólo de Utebo si no de municipios del entorno. En 2013 se inaugura el I.E.S. Torre de los Espejos (frente al colegio Octavus) en la zona de crecimiento urbano de Utebo hacia el este, que rápidamente se ha saturado, estando prevista su ampliación para el curso siguiente mediante barracones con el fin de evitar el desplazamiento de alumnos a otras localidades. 943 alumnos estuvieron matriculados el curso anterior entre ambos institutos.

Utebo cuenta con una sección de la Escuela Oficial de Idiomas en centro social del Teatro-Cine Miguel Fleta, con estudios de lengua inglesa, francés y alemana. La educación de adultos se imparte en el edificio polifuncional con una variada oferta de cursos de formación académica y profesional. Hay también escuela de música en el centro cultural El Molino y Universidad de la Experiencia en el Centro Cultural Mariano Mesonada.

El Servicios Aragonés de Salud, promueve y mantiene una buena dotación de equipamiento sanitario en Utebo. Hay un centro de salud junto al edificio polifuncional, con atención primaria, pediatría, enfermería y urgencias 24 horas. En la zona de Malpica hay un consultorio médico específico con atención primaria y pediatría. Se está demandando la presencia de una ambulancia con sede en Utebo para atender las urgencias, así como servicio de urgencias pediátricas y atención médica en horario de mañana y tarde.

Los centros públicos de carácter social de Utebo, también cuentan con una amplia cobertura de equipamientos y servicios. Hay un centro de emprendedores que funciona a modo de vivero de empresas en las antiguas escuelas, un edificio destinado a espacio joven con ludoteca, una sala joven en el C.C. María Moliner y dos centros de convivencia para la tercera edad, uno en el edificio funcional y otro en Malpica en el Centro Cultural. Utebo cuenta con dos cementerios (uno de reciente construcción por saturación del antiguo en pleno casco urbano) y un tanatorio municipal en el nuevo cementerio.

El Servicio Social de Base coordinado por el Ayuntamiento tiene sedes en el edificio polifuncional y en el centro cultural María Moliner de Malpica. Ofrece servicios de información y asesoramiento, ayuda a domicilio, salario social (junto al IASS), teleasistencia (junto a DPZ), fondo de alimentos, ayuda a la mujer, cooperación al desarrollo, tarjeta municipal de la tercera edad, terapia ocupacional y coordinación de viajes del Imsero.

En abril de 2014 abrió la residencia de ancianos conocida como Centro Asistencial Santa Ana, en un edificio de titularidad del Gobierno de Aragón construido sobre suelo municipal y gestión privada mediante concesión para los próximos diez años a la empresa SARquavita. Tiene una capacidad para 135 residentes y de 30 usuarios de centro de día. El grueso de los residentes proceden de la residencia de Movera, también de titularidad autonómica y que va a ser reformada íntegramente. Esta residencia ha generado unos 100 puestos de trabajo de los cuales 60 viven en Utebo. Hay dos residencias privadas, Los Tres Ángeles y centro geriátrico José Ariño.

La dotación en zonas verdes urbanas en un espacio tan densamente urbanizado como es Utebo, debe ser muy tenida en cuenta a la hora de garantizar a su población un lugar de esparcimiento alejado del asfalto y el hormigón. En Utebo hay unas 2,6 hectáreas de zona verde repartida por el espacio urbanizado, con seis parques, varios



espacios ajardinados y las piscinas. A la hora de minimizar los gastos de mantenimiento, se han dotado de especies resistentes a los rigores estivales y el riego se controlan mediante telegestión para adaptar las condiciones de riego a las circunstancias de humedad y precipitación.

En materia de servicio de transporte público, Utebo es un municipio privilegiado al ser el único del entorno metropolitano de Zaragoza que cuenta con servicio de cercanías ferroviarias y líneas regulares de autobús. Dos líneas de autobús del CTAZ dan servicio a Utebo. La línea 602 es un servicio circular para Utebo, Monzalbarba y Alfocea con Zaragoza. Diariamente 26 servicios Zaragoza-Utebo con una frecuencia cada hora y cada media hora en función del momento del día y una duración teórica del viaje de 20 minutos (15 servicios) o 30 (11 servicios) en función de si entra a las entidades de población referidas o va directamente a Utebo. En sentido inverso (Utebo-Zaragoza) la duración del viaje es mayor por el recorrido interno que realiza por los viarios utebanos. 9 Servicios diarios con duración de 25 minutos y 17 servicios de 35 minutos. Los fines de semana y festivos 16 servicios diarios en ambos sentidos con salida cada hora y refuerzo en la banda de tarde. Servicio de buhobus la noche de los viernes y los sábados. Existen 8 paradas distribuidas por el casco urbano con una aceptable distribución y cobertura de población. Hay una demanda desde las zonas de nueva expansión urbanística próximas al colegio Octavus ya que debe realizarse un gran desplazamiento para salvar la vía del ferrocarril hasta llegar al paso subterráneo. La solución aportada es un nuevo paso elevado que está pendiente de inauguración por deficiencias en los accesos desde la acera.

La zona de Malpica, el centro comercial Alcampo, los polígonos industriales y la urbanización Setabia, utilizan el servicio de la línea 603 o comúnmente llamado "Casetero" que circula en frecuencias de hasta 15 minutos en horas punta con 85 servicios diarios entre lunes y viernes, 66 los sábados y 48 los festivos y domingos. Realiza una única parada en Malpica a la altura del Parque de la Justicia y el edificio de leche Sali. Los habitantes de Setabia no tienen servicio específico de transporte público, deben desplazarse hasta este punto en Malpica para hacer uso del mismo.

El servicio de cercanías, puesto en funcionamiento en 2008, une Zaragoza con Casetas con parada en Utebo. Hay 26 servicios diarios en cada sentido con frecuencias entre 14 y 20 minutos a la estación de Zaragoza-Goya, con parada también en Delicias, Portillo y Miraflores.

Industria y servicios son las actividades económicas más productivas y que mayor número de puestos de trabajo suponen en el municipio e ingresos generan en las arcas municipales vía impositiva.

El comercio local es muy dinámico y competitivo con gran variedad de productos y servicios en oferta y una cobertura espacial que abarca la práctica totalidad del casco urbano. El comercio funciona con características urbanas en cuanto a morfología y naturaleza de los negocios y relación oferta-demanda. La oferta la componen una gran cantidad de negocios de hostelería y restauración, de enseñanza (clases de repaso, idiomas...), de alimentación, de ferretería y bazar, textil adulto e infantil, de salud, floristerías, estudios de arquitectura, de fotografía, una estación de inspección técnica de vehículos... complementado con la red de supermercados Aldi, El Árbol, Bon Área, Mercadona, Día y Lidl y el gran centro comercial de referencia Alcampo y su galería comercial, que a sus instalaciones exteriores se han sumado Toys r'us, Leroy Merlin y Norauto.

Este centro comercial supuso un hito en el entorno metropolitano de Zaragoza. Su implantación el 23 de febrero de 1981 supone un cambio radical a los hábitos de



compra del consumidor, una ruptura con el concepto tradicional y una nueva referencia en el comercio con un área de influencia que llegaba a localidades como Huesca, Tudela, Calatayud o Soria.

Alcampo instala en Utebo su primer centro comercial en España equipado con un gran aparcamiento, nuevos accesos desde la autovía y una pequeña galería comercial donde se instala un centro de restauración (Flunch) de comida preparada en régimen de auto-servicio, que supone también un polo de atracción que a día de hoy puede parecer inusitado pero que generó en su momento toda una revolución en el concepto de la restauración en una ciudad como Zaragoza. El centro comercial poseía un servicio de autobuses desde la capital y un horario de apertura totalmente rompedor de 10 de la mañana a 10 de la noche, compra mediante carro y pago al finalizar, algo insólito para el comprador medio en ese momento.

Hoy día, la competencia de otras áreas comerciales ha dejado este centro comercial algo desfasado y ha modificado su radio de acción, deja de mirar hacia Zaragoza como foco emisor de clientes y se centra en la población local y en los municipios del eje de la autovía hasta Mallén.

La actividad industrial se concentra en el espacio de la antigua autovía de Logroño entre el centro comercial Alcampo y Casetas, a ambos lados de la calzada, son los polígonos de El Águila, Utebo 1, La Pastora, Águila-Cors, Parque Empresarial Utebo y San Ildefonso en la margen derecha en sentido a Casetas y de La Casaza en sentido a Utebo. Forma un espacio continuo muy dinámico, sin una clara especialización y con empresas de pequeño-medio tamaño. El Polígono El Águila fue promovido por Eizasa con 108 parcelas con pequeñas naves para pyme. Su ampliación fue el polígono Águila-Cors, promovido por Inmoguscoa, tiene una ocupación próxima al 50 % con naves de mayor tamaño y servicios que el anterior, aunque las que están con uso son precisamente las de menor tamaño. El polígono La Pastora es una pequeña actuación de iniciativa privada con 12 parcelas de pequeño tamaño ocupadas al 100%. El polígono San Ildefonso es el más cercano a Casetas, ubicado frente a la factoría de Leciñena y promovido por iniciativa privada, alberga unas 16 empresas en naves de tamaño medio. El polígono Utebo I se ubica frente al IES Pedro Cerrada, es una prolongación hacia el norte de El Águila y está también compuesto por pequeñas empresas. El último polígono de este continuo industrial en la margen derecha de la N-232 en sentido Malpica es el Parque Empresarial Utebo, una ampliación de San Ildefonso formada por una manzana de naves lindando ya con el caserío de Malpica.

En la margen izquierda de la carretera está el Polígono La Casaza, ocupando la parcela desde Malpica hasta el vial de acceso a la autovía A-68. Fue promovido por Cintasa y cuenta con 28 parcelas ocupadas en su totalidad y una ampliación elaborada por una junta de compensación que está todavía en proceso de urbanización con 17 parcelas disponibles.

En la carretera local que comunica con Monzalbarba, en pleno espacio de expansión residencial, se ha quedado aislado el polígono industrial de La Estación que en cuatro hectáreas de terreno ofertan 16 parcelas que están actualmente ocupadas.

La agricultura y ganadería son hoy una actividad residual, en su mayoría de personas de edad avanzada y generalmente a tiempo parcial. La mayor parte espacio cultivable del municipio es regadío, dedicada al cultivo de maíz, trigo, forrajes y hortalizas. Las explotaciones agrícolas están muy fragmentadas, dos terceras partes de las explotaciones tienen un tamaño entre 0,1 y 5 hectáreas, lo que supone un obstáculo para el desarrollo y rentabilidad del sector. El sistema de riego es mayoritariamente por inundación.



El tejido asociativo en Utebo participa activamente en el día a día del municipio. Hay varias asociaciones de vecinos, de tercera edad, de amas de casa, deportivas, culturales, folclóricas, religiosas, musicales, grupos de teatro, artesanos, comerciantes... el Ayuntamiento también ha puesto en marcha una nueva página web donde tenga cabida a la participación ciudadana y se faciliten los órganos de gobernanza. Se editan varias publicaciones digitales locales,

Como patrimonio histórico-artístico a destacar, la torre mudéjar del siglo XVI denominada de Los Espejos y su iglesia de estilo barroco y planta de cruz griega en honor a la Virgen de la Asunción. Desde el Ayuntamiento se ensalzan varias casa de interés en el casco antiguo que datan de palacios de los siglos XVI y XVII.

El patrimonio natural de Utebo está formado por el espacio de huerta y los sotos fluviales de densa vegetación de ribera de la mejana de La Barca en la margen derecha del río Ebro. En zona urbana el humedal de Las Canteras, a continuación del IES Pedro Cerrada sobre el que se va a actuar para su recuperación para la ciudad como espacio natural.

NUEZ DE EBRO

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Carencia de mano de obra especializada o cualificada. • Falta de iniciativa privada. • Actividad económica escasa o nula en el municipio. • Comercio escaso y excesivamente básico. • Red de distribución de agua con materiales obsoletos. • Casco urbano de gran extensión para la población existente, considerable número de viviendas de segunda residencia. • Acceso deficitario a internet. • Existencia de tres urbanizaciones ilegales sin ningún tipo de servicio ni infraestructura en suelo no urbanizable. • Escaso uso del transporte público.	• Dotación suficiente en servicios sanitarios medicina general, culturales, educativos y deportivos. • Dotación de infraestructuras viarias de alta capacidad. • Accesibilidad desde y hasta Zaragoza. • Marcada identidad y arraigo entre sus habitantes. • Endeudamiento municipal muy controlado.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Tránsito de vehículos pesados por N-II. • Gran competencia en el entorno ante posibles desarrollos industriales del municipio. • Riesgo de desbordamiento del barranco en el casco urbano. • Dificultad cara al futuro para mantener con los ingresos actuales, el nivel de infraestructuras, servicios y equipamientos. • Envejecimiento de la población a medio plazo. • No hay mentalidad de uso del transporte público ni iniciativa por parte del consistorio por fomentarlo.	• Gran superficie de huerta y experiencia laboral en trabajos agrícolas y ganaderos. • Existencia de mano de obra joven. • Cercanía a espacios industriales activos que demandarán mano de obra. • Oferta de estilo de vida basado en la tranquilidad y en la existencia de equipamientos y servicios básicos. • No ha habido desarrollos urbanísticos fallidos o paralizados que hipotequen a futuro otros desarrollos o actividades en el municipio.

VILLAMAYOR DE GÁLLEGO

DEBILIDADES	FORTALEZAS
- Existencia de más de 200 habitantes no empadronados. - Gran cantidad de viviendas en diseminado en las zonas de Flores Aznar y El Saso sobre suelo de delimitación urbana dudosa. - Escasa actividad económica en el municipio, más del 80% de la población trabaja fuera. - Red de distribución de agua de boca obsoleta. - Déficit de saneamiento en las viviendas fuera del casco urbano. - No hay conexión móvil ni fija a internet de banda ancha. - Travesía en mal estado de firme y mal dimensionada en su acceso desde Santa Isabel.	- Dotación en cantidad y calidad de equipamientos y servicios por encima de la media. - Oferta de calidad de vida. - Casco urbano cuidado en estado y calidad de viarios y edificios. - Transporte público con frecuencia cada media hora a Zaragoza. - Identificación de los ciudadanos con el municipio. - Caminos rurales de mayor uso asfaltados y bien conservados. - Rápida accesibilidad a Zaragoza y a vías de alta capacidad.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
- Alto coste de equipamientos y servicios ofertados. - Parte de la población es partidaria de regresar al estado anterior de barrio rural. - Actividad comercial escasa. - Edificios públicos sin uso y de costoso mantenimiento. - No hay tejido asociativo en la actividad agraria, necesaria una fórmula del tipo cooperativa agrícola. - Envejecimiento de la población a corto-medio plazo.	- Patrimonio histórico-artístico y ambiental. - Proyecto sede comarcal. - Proyecto municipal de vivero de empresas. - Agricultura ecológica y productos derivados. - Actividades tradicionales relacionadas con el yeso.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Falta de cohesión social e integración entre sus habitantes, población escasamente identificada con el lugar donde vive. • Figura de Planeamiento vigente alejada de la realidad con grandes superficies de suelo urbanizable delimitado. • Presupuesto municipal escaso para mantenimiento de los servicios actuales y mejora de los mismos. • Escasa actividad económica en el municipio. • Déficit de saneamiento. • Comercio local prácticamente inexistente. • Escasa utilización del transporte público.	• Acceso directo desde la autovía A-68 e infraestructuras viarias seguras y bien dimensionadas. • Equipamientos deportivos y educativos hasta educación primaria. • Cercanía a Zaragoza y centros productivos y de servicios del corredor de la A-68. • Buen estado de conservación de viarios y edificios en cascos urbanos de La Joyosa y Marlofa.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Concepto de ciudad dormitorio arraigado entre buena parte de sus habitantes. • Viviendas vacías o en construcción abandonadas, problemas de seguridad ciudadana. • Viabilidad de servicios y equipamientos. • Futuro de los terrenos a urbanizar en manos de sociedades en quiebra o propietarios desconocidos. • No hay conexión en red fija ni en móvil a internet de alta velocidad (4G o cable).	• Población joven con diferentes niveles formativos. • Tejido social en formación de la mano de AMPA y otras asociaciones deportivas y culturales. • Nuevo centro socio cultural. • Puesta en funcionamiento de la EDAR de Utebo que solventará el déficit de saneamiento. • Autobús de Villarrapa como mejora a corto plazo del problema de movilidad, pasa por un necesario acuerdo político entre administraciones que redunde en la eficiencia y sostenibilidad exigible al transporte público.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Impacto de la crisis económica en forma de desempleo de larga duración y de difícil reinserción en el mercado laboral. • Equipamientos educativos obsoletos y deficitarios en enseñanza primaria. • Carencia de conexión a internet de alta velocidad en red fija y móvil. • No hay servicio de transporte público a la urbanización El Condado. • Pavimentación y estado de viales pendientes de renovación. • Más de 200 personas no empadronadas y viviendo en Alfajarín. • Mal estado de los caminos rurales y dificultad para su mantenimiento. • Pendiente de concentración parcelaria.	• Arraigo e identidad de la población empadronada en casco urbano con el pueblo. • Crecimiento ordenado y acompasado de población y servicios, con casco urbano compacto. • Centro de salud de referencia con urgencias y pediatría. • Tejido comercial y de servicios superior a la media. • Excelente accesibilidad hacia y desde Zaragoza. • Sector servicios fuerte y consolidado, orientado a la restauración y servicios complementarios de la carretera. • Industria consolidada tras la crisis económica. • No hay endeudamiento municipal a corto-medio plazo.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Polígono industrial con infraestructuras y equipamientos algo obsoletos, le resta competitividad ante la competencia. • Existencia de agrupaciones de viviendas secundarias sin servicios en la zona denominada como Los Huertos sobre suelo no urbanizable. • Equipamiento cultural a actualizar. • Falta de iniciativa privada para autoempleo. • Instalaciones en desuso del Casino de Montesblancos. • Ausencia de relación con la población de El Condado. • Figura de Planeamiento a actualizar.	• Incremento gradual en uso y satisfacción con el servicio de transporte público. • Entorno natural con un gran valor medioambiental y diversidad de paisajes, sotos, huerta, estepa... • Patrimonio histórico-artístico sin poner en valor con un elevado potencial. • Tramitación definitiva del P.O.R.N. de los Monegros Occidentales.

PASTRIZ

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Infradimensionamiento de la única carretera de acceso al casco urbano. • Actividad económica muy reducida. • Grave carencia del servicio de transporte público que obliga a una dependencia total del vehículo particular. • Equipamientos e infraestructuras municipales sobredimensionadas para el tamaño de población actual. • Existencia de población que reside en Pastriz y no está empadronada ni lo hará a corto plazo. • Tejido asociativo muy débil.	• Crecimiento ordenado y sostenible en casco urbano, con reserva de suelo disponible para futuros desarrollos y equipamientos ya preparados. • Equipamientos y servicios nuevos y de calidad (complejo polideportivo, ayuntamiento, centro social polivalente, consultorio médico...). • Cercanía a Zaragoza (8 minutos). • Red de abastecimiento totalmente renovada. • Calidad de vida y modo de vida tranquilo en un entorno natural calificado por normativa europea y regional muy próximo a los servicios de la capital.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Dificultad de mantener a medio plazo con los ingresos actuales el nivel de equipamientos y servicios prestados. • Peligrosidad de la carretera de acceso para vehículos y peatones. • Escasa competitividad del polígono industrial. • Población escasamente emprendedora. • Viviendas en diseminado formando urbanizaciones sobre suelo no urbanizado que no inician un proceso de legalización. • Escasa sintonía con Movera y Ayto. de Zaragoza para compartir servicios.	• Reserva de suelo urbanizable integrado en casco urbano. • Galacho de La Alfranca como centro de educación ambiental y ocio muy próximo al casco urbano. • Rico patrimonio histórico-artístico. • Mejorar la comunicación hacia La Puebla de Alfindén para dar una segunda salida al casco urbano. • Disponibilidad de mercado laboral cercano al municipio.

LA PUEBLA DE ALFINDÉN

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Alrededor de 1.000 personas no empadronadas y viviendo en La Puebla de Alfindén. • Demanda de Instituto de Educación Secundaria.. • Urgencias médicas atendidas en Alfajarín y saturación de servicios de pediatría y matrona. • Gestión de la travesía de la N-II competencia del Ministerio de Fomento. • Insuficiente oferta de frecuencias de transporte público en fines de semana y festivos.	• Crecimiento urbano compacto. • Tejido comercial creciente y variado en cuanto a oferta y prestación de productos y servicios. • Frecuencia de transporte público en días laborables. • Actividad industrial consolidada en tres polígonos industriales. • Notable nivel de infraestructuras, servicios y equipamientos. • Excelente accesibilidad a Zaragoza • Buen estado de conservación de pistas y caminos rurales.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Exceso de suelo urbanizable no delimitado en el PGOU. • Frecuentes retrasos en hora punta en el transporte público. • Elevada competencia de suelo industrial en los municipios del entorno. • Siniestralidad de N-II en la entrada y salida de los polígonos. • Agricultura poco competitiva y con infraestructuras poco actualizadas. • No hay acceso a banda ancha de internet ni en red fija ni móvil. • Cohesión social e identificación de un sector de la población con hábitos de vida alejados de la dinámica del pueblo.	• Disponibilidad de suelo ya urbanizado y equipamientos disponibles para futuros crecimientos. • Previsión de Instituto de Secundaria para 2016. • Rejuvenecimiento de trabajadores y propietarios de fincas agrícolas tras la crisis económica. • Tejido social participativo tanto en el ámbito urbano como en el empresarial.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Infraestructuras y equipamiento sanitario. • Aspecto descuidado de la parte antigua del casco urbano. • Endeudamiento municipal que condiciona inversiones. • Falta de identificación de nuevos habitantes. • Comercio local limitado y condicionado por grandes superficies. • PGOU alejado de la realidad económica y urbanística actual que en su momento sobreestimó el crecimiento. • Mal estado de caminos rurales. • Entidades de El Comercio y El Batán sin servicio de transporte público.	• Polígono industrial San Miguel con empresas referentes en la economía aragonesa. • Cercanía y accesibilidad a Zaragoza. • Emplazamiento en el corredor económico y social de mayor proyección de Aragón, el eje Zaragoza-Huesca. • Equipamientos deportivos de primer nivel. • Diversidad y tradición de las actividades culturales. • Transporte público eficiente con elevada frecuencia y demanda al alza. • Universidad San Jorge.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Dificultad para mantener el nivel de equipamientos y servicios actual si no es a costa de endeudamiento. • Desarrollo urbano paralizado, reserva de suelo en stock sobredimensionada. • Polígono Aeronáutico sin actividad tras fuerte inversión. • Abastecimiento de agua condicionado por los niveles de lindano del río Gállego. • Conservación del patrimonio histórico de las torres en la zona de huerta.	• Estación de ferrocarril en casco urbano. • Freno paulatino del endeudamiento municipal a base de mejoras en la gestión. • Población joven y con diversidad de cualificación académica y profesional. • Proyecto de instituto de secundaria para 2017. • Proyecto de remodelación de Plaza de España y entorno como mejora de un espacio emblemático del casco urbano.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Transporte público ineficaz en cuanto a número de servicios y frecuencias. No se utiliza. • Déficit en el servicio de pediatría. • Mala comunicación y accesibilidad desde el casco urbano a las urbanizaciones y desde estas a la autovía. • Déficit de saneamiento en casco urbano, urbanizaciones y polígonos industriales. • Desarrollos urbanísticos basados en gran consumo de suelo y carencia de servicios básicos. • Población sin empadronar pero viviendo en Pinseque. • Déficit de equipamientos y servicios en las urbanizaciones.	• Equipamientos deportivos cubiertos y culturales. • Colegio, guardería, y ludoteca públicos como motor de integración y vida social en el pueblo. • Actividad industrial consolidada en los tres polígonos. • Referente provincial en equipamiento y prestación de servicios geriátricos. • Población joven. • Accesibilidad a Zaragoza en vehículo particular.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Uso masivo del vehículo particular como único medio de transporte. • No hay acceso a internet de banda ancha ni en red fija ni en móvil. • Gran competencia de suelo industrial en la zona. • Falta de identidad y cohesión social. • Exceso de suelo urbanizable delimitado y no delimitado. • Grupos de viviendas y urbanizaciones sobre suelo no urbanizable. • Movilidad y accesibilidad reducida en casco urbano. • Escasa o nula adecuación de la figura de planeamiento vigente con la realidad urbanística actual	• Auge de un sector servicios especializado en golf, hípica y automodelismo. • Casi la totalidad de la superficie cultivable del municipio es en regadío. • Vía de ferrocarril muy próxima al casco urbano correspondiente a la línea Zaragoza-Madrid. • Tres infraestructuras de acceso desde la A-68 ya construidas.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Déficit de regulación en momentos puntuales en El Saso, y red de distribución con materiales obsoletos en casco urbano. • Déficit de pavimentación y barreras arquitectónicas en los viarios del casco antiguo. • Transporte público con número de servicios insuficientes. • Ausencia de transporte público a Zuera como cabecera de servicios. • Mantenimiento del nivel actual de equipamientos y servicios a costes difícilmente asumibles a corto medio plazo si no es recurriendo a endeudamiento. • Caminos y pistas rurales mal acondicionados, pendientes de la finalización de la concentración parcelaria.	• Modelo de crecimiento compacto en el casco urbano • Equipamientos deportivos, culturales, sanitarios y asistenciales de reciente construcción. • Buena integración de los nuevos habitantes en la dinámica del pueblo. • Tejido social participativo. • Actividad comercial arraigada, no muy extensa en cuanto a oferta pero integrada en los hábitos de compra de los habitantes. • Oferta de empleo industrial en el propio municipio o en los límites de Zuera y Villanueva de Gállego. • Buenas infraestructuras viarias de comunicación.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Descenso de población en los últimos dos años. • Coste económico elevado en mantenimiento de viales y alumbrado público tras la legalización de El Saso. • Travesía con tráfico creciente atraviesa el centro del pueblo. • Espacios sin urbanizar dentro del casco urbano. • Núcleo de El Saso parcialmente legalizado y sin finalizar los trabajos de urbanización por falta de aportación económica de los propietarios. • Falta de integración real en la vida del pueblo de los habitantes de El Saso. • Espacio semi-urbanizado de El Saboyal.	• Posibilidad real de ofertar espacio natural y calidad de vida con suficientes equipamientos como acicate a futuros habitantes. • Disponibilidad de suelo ya urbanizado y con equipamientos en suelo urbano consolidado. • Disponibilidad de suelo industrial ya urbanizado excelentemente comunicado. • Disponibilidad de agua para todo tipo de usos. • Huerta tradicional como elemento patrimonial y paisajístico.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• El coste económico del nivel de equipamientos y servicios públicos prestados requiere una gestión extremadamente eficaz para evitar el endeudamiento. • Distancia a Zaragoza frente a otros municipios más cercanos a la capital puede suponer una desventaja de cara al futuro. • Gran cantidad de suelo urbanizable sin desarrollar con Plan Parcial, en especial zona de El Aliagar. • Falta de cohesión social entre los habitantes de Ontinar y los de Zuera. • Entidades de Las Galias y El Portazgo sin transporte público. • Transporte público insuficiente en Ontinar. • Escasez de servicios y equipamientos en Las Lomas del Gállego.	• Infraestructuras y equipamientos de amplia cobertura, con oferta de amplitud de servicios de calidad para el ciudadano. • Crecimiento urbanístico ordenado y morfología compacta del casco urbano. • Tejido comercial amplio, diverso y arraigado entre la población. • Servicio de transporte público por carretera con 27 servicios diarios (14 CTAZ + 13 Alosa). • Actividad industrial en cuatro polígonos con empresas que actúan como motor de la economía local. • Infraestructuras de comunicación por carretera y ferrocarril.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Estación de ferrocarril un kilómetro alejada del casco urbano . • Cierta desconexión en el casco urbano entre las zonas más altas con las bajas. • Ayuntamiento como primera empresa local en número de empleados. • Demanda de servicio de radiología en centro de salud. • Necesidad a corto-medio plazo de una segunda residencia de ancianos por dinámica demográfica.	• Estación de ferrocarril para prestar servicio de cercanías. • Presencia de equipamientos estructurantes que inciden en la calidad de vida de sus habitantes (piscina cubierta, escuela de idiomas, teatro-cine) como acicate de cara al futuro.. • Tejido asociativo muy comprometido y participativo. • Entorno natural con muchas posibilidades y diversidad paisajística (estepa, huerta y ribera).

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Despoblación y envejecimiento de sus habitantes. • Escasez de servicios. • Oferta comercial muy limitada. • Brecha tecnológica, servicio deficitario de telefonía móvil, TDT y ADSL. • Escuela cerrada. • Déficit de saneamiento. • Actividad económica inexistente. • Dependencia casi total del vehículo particular como condicionante a la movilidad.	• Infraestructura viaria de comunicación con Zaragoza. • Modo de vida rural muy accesible a Zaragoza, oferta casi única en el entorno de la capital. • Cohesión social. • Red de distribución completamente renovada. • Sensibilidad medioambiental, rutas, observatorio de avifauna, zona verde con recursos educativos. • Equipamientos existentes bien dotados para la población actual.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Polígono industrial paralizado por falta de suministro energético. • Tejido social que por su elevada edad media es poco participativo y escasamente proclive a innovaciones. • Servicio sanitario insuficiente en verano.	• Desarrollo del polígono industrial • Futuro en actividades relacionadas con la educación ambiental, la escalada o la observación de aves. • Yacimiento de Las Colladas. • Agenda local XXI.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Transporte público con escasez de frecuencias diarias en conexión con Zaragoza. • Polígono industrial escasamente competitivo en cuanto a infraestructuras y equipamientos. • Carretera N-232 sin desdoblar. • Espacio urbanizado ilegalmente (La Calera) • Falta de un espacio unificado y moderno para la difusión de la oferta cultural. • No hay acceso a internet de banda ancha ni en red fija ni en móvil. • Estado de pavimentación y conservación de algunos viarios que redundan en una imagen exterior negativa del casco urbano.	• Equilibrio entre demografía, infraestructuras, equipamientos y servicios prestados. • Casco urbano compacto. • Ausencia de desarrollos urbanísticos que hipotequen el futuro municipal. • Población identificada y participativa. • Cuentas municipales saneadas. • Actividad agrícola competitiva, con Denominación de Origen de la Cebolla de Fuentes. • Actividad industrial consolidada y cohesionada entre empresarios y trabajadores.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Ausencia de suelo industrial en reserva para expandir o mejorar el existente. • Demanda por parte de la población de equipamientos deportivos tipo estructurantes, como piscina cubierta.	• Patrimonio etnológico (trincheras guerra civil), arqueológico y monumental como foco de atención turística. • Actividades en crecimiento como la agroindustrial o los servicios. • Consolidación de Fuentes como espacio de referencia en la zona de prestación de servicios y de ocio.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Población sensiblemente envejecida con respecto al resto de municipios del periurbano zaragozano. • Escasa actividad comercial. • Carencia de zonas verdes urbanas. • Transporte público con escasos servicios diarios a Zaragoza y con frecuencias alejadas de las demandas de los usuarios. • Déficit de saneamiento. • Estado de caminos rurales hacia Sobradiel y Alagón. • Acceso al norte del municipio muy limitado al no existir paso elevado en el Ebro hasta Alagón.	• Morfología compacta del casco urbano . • Cercanía a Zaragoza y Alagón, buena comunicación por vías de alta capacidad. • Servicios asistenciales del centro de día. • Estado y conservación de viarios y espacios públicos al aire libre. • Sentimiento de pertenencia e identificación con el municipio de sus habitantes. • Actividad moderada pero consolidada en el polígono industrial, con buenas condiciones laborales y estabilidad.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Disposición del casco urbano en un fondo de saco de vías de comunicación. • Tejido social participativo pero escasamente aperturista. • Escasa utilización de mano de obra femenina en el polígono industrial. • Necesidad de residencia de ancianos. • Parcelas agrícolas poco rentables por estar condicionadas a largos desplazamientos por la forma del municipio y la barrera que supone el río Ebro.	• Rico patrimonio histórico-artístico en el casco urbano. • Renta de situación. • Habitabilidad e integración en el entorno. • Estación de ferrocarril próxima al casco urbano. • Municipio no endeudado. • Alto valor ecológico de los sotos y riberas fluviales. • El 79% de la superficie cultivada es en regadío. • Suelo disponible para urbanizar límite al casco urbano.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Crecimiento demográfico por delante de infraestructuras y equipamientos. • Necesidad perentoria de nuevos equipamientos educativos en primaria y secundaria. • Dotación insuficiente de servicio de medicina general y pediatría, necesario un servicio de urgencias. • Comercio local infradotado para el número de habitantes, falta comercio especializado y no hay en urbanizaciones. • Transporte público en fines de semana y en urbanizaciones, sobre todo en Amelia. • Polígonos industriales más antiguos están obsoletos y son poco competitivos. • Ausencia de vías de comunicación alternativas a la carretera nacional.	• Modelo de desarrollo urbanístico en altura y no en superficie, buscando la mayor compacidad posible. • Equipamientos deportivos y culturales de primer orden. • Actividad industrial referente en Aragón. • Zonas verdes urbanas. • Cercanía a Zaragoza. • Buen estado general de conservación y mantenimiento de viarios. • Red de distribución renovada.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Accesibilidad desde y hacia la carretera y la autovía con el casco urbano y los polígonos industriales. • Competencia de suelo industrial más moderno en otros municipios. • Futuro urbanístico, integración y conservación de las zonas industriales obsoletas con escasa o nula ocupación. • Falta de integración de algunas zonas urbanas como Santa Fe o La Junquera, escasa sensibilidad ambiental, ocupación de la huerta en continuo urbano. • Falta de cohesión social e identificación con el municipio de una parte importante de los nuevos habitantes. • Escasez de suelo para urbanizar	• Población muy joven. • Nivel de cualificación académica y técnica muy diversa. • Estación de ferrocarril para red de cercanías. • Buena parte de lo planificado en PGOU ya ejecutado, urbanizado dando idea de continuidad y con reserva de suelo.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Población envejecida. • Escasa actividad económica y laboral en el municipio. • Comercio local muy limitado. • Red de distribución obsoleta con averías y fugas frecuentes. • Accesos desde N-II y ARA-A1. • Equipamiento y oferta cultural escasa. • Ausencia de centro social o de reunión. • Transporte público con oferta de servicios limitada. • Falta de zonas verdes urbanas.	• Excelentes infraestructuras de comunicación de alta capacidad, con acceso a dos ejes industriales y de servicios. • Modo de vida tranquilo y sosegado y cercano a los servicios de la capital. • Actividad industrial y de servicios del eje de la N-II.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Lentitud del servicio de Internet. • Baja cualificación académica y laboral de la población desempleada. • Siniestralidad de N-II por tráfico pesado. • Exceso de suelo urbanizable en PGOU. • Urbanización ilegal Mejana del Marqués. • Falta de vigilancia y robos en fincas agrícolas. • Necesaria rehabilitación Palacio Condes de Villafranca	• Conservación de la huerta tradicional como elemento productivo, paisajístico y etnológico. • Tejido social participativo e identificado. • Conjunto barroco de plaza de España, Palacio con gran potencial de explotación. • Potencial medioambiental y paisajístico de primera magnitud.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Extensión del espacio urbanizado con bolsas incomunicadas e inconexas que dificultan el transporte público y condicionan la ubicación de equipamientos, la prestación de servicios y su mantenimiento económico. • Saturación del servicio sanitario. • Inexistencia de instituto de secundaria en el corredor del Huerva. • Carencia de locales comerciales en casco urbano y urbanizaciones que condiciona al tejido comercial de por sí bastante escaso. • Mala comunicación interna entre casco urbano y urbanizaciones. • Transporte público ineficaz por duración del trayecto, número de servicios ofertados y uso por parte de la población.	• Equipamientos deportivos y culturales. • Población joven • Tejido social incorporado a la vida de Cadrete, en especial en casco urbano, fruto de un crecimiento demográfico más sostenible que en otros municipios. • Actividad industrial consolidada. • Zonas verdes urbanas. • Proximidad a Zaragoza. • Comunicación por carretera y autovía con Zaragoza.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Mantenimiento de equipamientos y servicios a medio plazo, deberá ser mediante endeudamiento. • Polígonos industriales en casco urbano (Las Eras). • Polígonos industriales con equipamientos y servicios a empresas poco atractivos o competitivos. • Estrangulamiento de las zonas de huerta, espacios relictos con barreras para la fauna y poco competitivos en la agricultura moderna. • Equipamientos muy ajustados ante crecimientos futuros de población.	• Espacio urbanizado con oferta distinta a lo que pueda obtenerse en Cuarte o María de Huerva, en términos de modo de vida tranquilo y más o menos aislado. • Apuesta en figura de planeamiento por la calidad ambiental como elemento diferenciador. • Drástica disminución de las segundas residencias para convertirse en viviendas principales. • Espacios ya urbanizados de cara a futuras construcciones de viviendas.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Transporte público. • Conexión a internet de banda ancha tanto en red fija como en móvil. • Dotación en zonas verdes urbanas, ha mejorado pero todavía es insuficiente para el tamaño de población y el rango de ciudad al que aspira Alagón. • Escasa competitividad del sector agrario.	• Centro de servicios y referencia comercial a nivel comarcal. • Desarrollos urbanísticos moderados y controlados, casco urbano compacto, bien cuidado, conservado y protegido en cuanto a su conjunto histórico-artístico. • Equipamientos deportivos y culturales estructurantes. • Nivel general de infraestructuras y equipamientos. • Infraestructuras de comunicación. • Situación en un eje dinámico en lo social y económico, frente a General Motors y en una encrucijada de caminos.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Mantenimiento a corto-medio plazo del nivel actual de equipamientos y servicios si no es a costa de endeudamiento. • Competencia industrial de otros municipios. • Desarrollo urbanístico paralizado en el entorno de azucarera y estación. • Falta de modernización en la actividad agraria. • Integración de la travesía de la A-126 en el tejido urbano. • Falta de reservas de suelo para desarrollos futuros.	• Patrimonio histórico-artístico. • Actividades relacionadas con la educación ambiental en El Caracol, uno de los mejores conjuntos de arquitectura hidráulica de Aragón. • Turismo de interior. • Puesta en servicio del servicio de cercanías ferroviarias. • Desarrollo de la revisión del PGOU. • Nuevo polígono industrial planificado en PGOU.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Población no empadronada pero residiendo. • Autovía A-68 inconclusa hacia Fuentes y Quinto. • Mal acceso a polígonos industriales desde la carretera o autovía • Déficit histórico de actividad comercial. • No hay servicio de pediatría, inaccesible en transporte público donde se presta. • Ausencia de servicio de internet a alta velocidad tanto en red fija como móvil, así como de recepción en algunas zonas de TDT. • Red de distribución de agua con materiales antiguos y tendentes a provocar averías y cortes de suministro.	• Actividad y tejido industrial consolidado, con Saica como principal exponente y oferente de empleo. • Equipamientos deportivos. • Oferta sociocultural. • Crecimiento sostenido, con zonas de expansión ya urbanizadas y con servicios. • Dotación de zonas verdes urbanas. • Reducción de viviendas de tipo segunda residencia a favor de las de residencia habitual. • Accesibilidad y cercanía a Zaragoza. • Buena integración de los nuevos habitantes. • Actividades formativas ofertadas desde el Ayuntamiento.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Urbanizaciones ilegales de Paraje Simón y Chacón • Falta de relación entre vecinos de Virgen de la Columna y casco urbano. • Deterioro de viarios y equipamientos en la zona ya urbanizada y no edificada ni habitada. • Obsolescencia de equipamientos culturales que hipotecan la prestación de determinados servicios o actividades. • Consumo de agua excesivo en Virgen de la Columna. • Infraestructuras y equipamientos de los polígonos La Noria Royo Chacón.	• Incremento de viajeros en el servicio de transporte público. • Ampliación de SAICA • Estación de ferrocarril cercana al casco urbano, cara a una hipotética puesta en funcionamiento de servicio de cercanías. • Entorno paisajístico asociado a la huerta, el galacho y los bosques de ribera. • Construcción autovía A-68 hacia Fuentes y Quinto. • Tejido empresarial activo y participativo, involucrado con el municipio. • Nueva residencia de ancianos y tanatorio.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Equipamientos educativos deficitarios. • Nivel general de equipamientos discreto, por detrás del rápido crecimiento de población, en especial socio-culturales. • Comercio local escaso e infradotado, sin presencia en las zonas recientemente urbanizadas. • Brecha psicológica entre los espacios urbanizados a un lado y al otro de la carretera. • Imposibilidad de acceder a internet de alta velocidad tanto en línea fija como en móvil. • Polígono industrial con infraestructuras y equipamientos desfasados y poco competitivos. • Escasa utilización del transporte público por tiempo de desplazamiento hasta Zaragoza.	• Equipamiento sanitario con servicio de urgencias 24 horas, centro de referencia de la Zona de Salud. • Crecimiento urbanístico compacto. • Dotación de zonas verdes urbanas. • Saneamiento con depuración. • Tejido social participativo e integrado en el municipio, se está logrando un sentimiento de pertenencia. • Conservación del espacio de huerta del Huerva. • Infraestructuras de comunicación con Zaragoza. • Eje industrial junto a Cuarte y Cadrete de referencia en Aragón.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Necesidad de nuevo suelo industrial para afianzar nuevas empresas en el término municipal. • La mayoría de la población trabaja y compra en Zaragoza, riesgo de ciudad-dormitorio. • Espacios urbanizados sobre suelo no urbanizable, tanto genérico como de especial protección. • Mal estado de camino rural hacia Cadrete y Cuarte. • Configuración de viarios no favorece la comunicación interna en casco urbano. • Modo de vida proclive al abuso del vehículo particular, por dependencia laboral y de prestación de servicios. • Impacto paisajístico generadores eólicos.	• Población muy joven. • Incremento del número de usuarios de transporte público. • Estación de ferrocarril en casco urbano. • Diversidad de paisajes y espacios con gran valor medioambiental. • Gestión de travesía transferida desde Ministerio de Fomento.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Inviabilidad económica a corto plazo del presupuesto municipal, fuerte riesgo de intervención estatal o autonómica. • Planeamiento urbanístico arbitrario y alejado de la realidad entre 2001 y 2009 que condiciona cualquier actuación en el momento actual. • Equipamientos sobredimensionados y con mantenimiento inasumible para un municipio del tamaño de La Muela. • Elevado número de viviendas vacías o en construcción. • Falta de integración social, ciudad dormitorio. • Comercio local infradotado. • Escasez de servicios de transporte público y nula utilización por parte de la población. • Saturación del servicio de pediatría. • No hay instituto de educación secundaria.	• Actividad económica en el polígono industrial. • Asociación de empresarios (Entrevía) muy activa y comprometida con el polígono. • Renta garantizada por la ocupación de terrenos de los parques eólicos. • Población joven. • Dotación en equipamientos deportivos y culturales. • Infraestructuras viarias.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Responsabilidad subsidiaria del Ayuntamiento ante los numerosos pleitos jurídicos interpuestos contra la corporación municipal anterior. • Impacto visual, paisajístico y medioambiental del elevado número de generadores eólicos que circundan las zonas urbanizadas. • Imagen del municipio tras los desmanes urbanísticos y políticos. • Conflictividad social ante llegada de nuevos habitantes con escasos recursos económicos a viviendas vacías. • Mantenimiento de equipamientos sin uso. • Carencia de servicios de internet en banda ancha, tanto en red fija como en móvil.	• Emplazamiento elevado que le otorga un rasgo identificativo y de distinción en el periurbano zaragozano. • Cercanía a infraestructuras estructurantes como aeropuerto, feria, PLAZA Y centros comerciales. • Puesta en servicio en el año escolar 2015-2016 del módulo de E.S.O. • Tejido social en formación que empieza a aglutinar y formar la idea de pertenencia al municipio. • Zona de gran valor ambiental para las aves, cría de águila-azor perdicera y real.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Saneamiento sin depuración • Red de distribución obsoleta con materiales antiguos y con frecuentes averías y cortes. • Equipamiento cultural limitado y con equipamientos escasamente versátiles. • Equipamiento educativo. • Ausencia de servicio de pediatría. • Duración del trayecto en autobús hasta Zaragoza, poco competitivo frente al vehículo particular. • Polígono industrial inacabado y con carencias en infraestructuras y equipamientos. • Oferta comercial muy modesta.	• Cercanía a Zaragoza. • Conservación del entorno del Palacio de los Condes de Sobradiel. • Casco urbano compacto. • Equipamiento deportivo. • Modo de vida tranquilo con servicios básicos garantizados y con magnífica accesibilidad por carretera a Zaragoza. • Buena integración de nuevos habitantes en la vida cotidiana del pueblo.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Velocidad del servicio de internet. No hay acceso en red fija ni móvil a fibra óptica o 4G. • Exceso de suelo urbanizable. • Oferta de suelo y servicios industriales escasamente atractivos para empresarios. • No hay apeadero ni ningún tipo de infraestructura para viajeros en la vía del ferrocarril. • Falta de un viario alternativo a la autovía con Casetas, Torres y Alagón. • Modo de vida dependiente del vehículo particular para trabajo, ocio y servicios.	• Vía del ferrocarril muy próxima al casco urbano. • Espacio de huerta y sotos de ribera muy próximos al casco urbano como zona de esparcimiento y con gran valor ambiental y didáctico. • Edificios catalogados del Instituto Nacional de Colonización. • Tejido asociativo cada vez más participativo.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Tejido comercial infradotado para el tamaño demográfico, dependencia del vehículo particular para abastecerse de bienes y servicios. • Sector servicios escasamente desarrollado para el potencial que se le supone por la presencia de General Motors. • Transporte público ineficiente. • Tejido social poco participativo, modo de vida bastante introvertido y cerrado. • No hay servicio de pediatría en el centro de salud, obligatorio desplazamiento a Alagón difícilmente compatible con transporte público. • Imposibilidad de conexión a internet a alta velocidad en red fija y móvil.	• Nivel general de infraestructuras y equipamientos para el tamaño demográfico del municipio. • Poder adquisitivo medio-alto de la población. • Morfología urbana compacta. • Aspecto cuidado de viarios y edificios. • Espacios verdes urbanos. • Infraestructuras viarias de alta capacidad, rápida conexión con Zaragoza en vehículo particular. • Ingresos municipales garantizados por actividad industrial. • Presencia de G.M. • Nivel cercano al pleno empleo. • Espacio cultivable en regadío en la casi totalidad del municipio.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Población poco emprendedora y en cierta medida acomodada. • Dependencia económica de actividad de G.M. • Hábito de uso de vehículo particular muy arraigado, escasa predisposición al uso de transporte público. • Escaso mantenimiento y uso de caminos rurales alternativos a la autovía hacia Alagón y Pedrola. • Nacimientos estancados, cierto inmovilismo demográfico. • Abandono de las actividades tradicionales que le hacen perder símbolos de identidad y dificultan el sentimiento de pertenencia e identificación.	• Recursos económicos municipales suficientes para mantener y mejorar las infraestructuras y equipamientos existentes a corto-medio plazo. • Reserva de suelo delimitada y apta para usos industriales y residenciales sin gran consumo de este recurso. • Población residente con nivel de estudios elevado. • Canal Imperial de Aragón junto al casco urbano.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Población ligeramente envejecida • Población estacional que duplica la población habitual, 4 urbanizaciones aisladas del casco urbano con la mayoría de viviendas como segunda residencia. • Accesos deficientes desde casco urbano a Parque Muel, Montesol y polígono industrial El Pitarco. • Velocidad de conexión a internet deficiente, servicio adsl deficitario. • Problemas con la calidad del agua de boca. • Equipamiento deportivo-cultural carente de pabellón cubierto polivalente. • Escasa integración de la población de las urbanizaciones con los habitantes del casco urbano. • Transporte público con escasa demanda por frecuencias alejadas a sus necesidades de movilidad, sin servicio a urb.	• Arraigo e identificación de la población con su municipio. • Historia y patrimonio artístico y cultural, actividades relacionadas con la cerámica. • Tejido comercial consolidado y ligado a los hábitos de la población. • Lugar de residencia y de trabajo son comunes en la mayoría de la población. • Accesibilidad a Zaragoza mediante autovía. • Dotación de equipamientos culturales • Dotación, diseño, cuidado y mantenimiento de zonas verdes urbanas. • Actividad industrial ya consolidada en polígono La Noria y en proceso en El Pitarco.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Barreras arquitectónicas en casco urbano. • Integración paisajística y urbanística de planta de áridos y antigua fábrica de cemento. • Olores en casco urbano procedentes de vertidos del polígono industrial a la red de saneamiento. • Tráfico pesado en A-1101 pasando por casco urbano, necesaria variante por el sur. • Estado y mantenimiento de viarios en casco urbano. • Integración de urbanizaciones paralizada por coste económico. • Ampliación El Pitarco inconclusa.	• Pujanza del sector servicios. • Actividad agraria en crecimiento. • Suelo disponible para futuras actuaciones residenciales e industriales sin suponer un excesivo consumo de este bien. • Línea de ferrocarril en casco urbano con apeadero en funcionamiento. • Pabellón de deportes polivalente próximo a su finalización. • Tejido asociativo muy participativo.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Estado y mantenimiento de viarios en casco urbano. • No hay servicio de pediatría, debiendo desplazarse más de 400 niños al centro de salud de Fuentes de Ebro. • Comercio local anticuado, con escasa proyección y sin visos de renovación. • Carretera N-232 sin desdoblar. • Equipamiento cultural infradimensionado para el tamaño demográfico, condicionando actividades y actos. • Conexión deficitaria al servicio de adsl, con velocidades que condicional la subida y bajada de datos. • Uso minoritario del transporte público	• Buena integración social de la población autóctona y la inmigrante (26 nacionalidades). • Identificación de la población y compromiso común con el municipio. • Tamaño compacto del casco urbano, sin crecimientos inviables ni reservas de suelo alejadas de la realidad socioeconómica. • Desvinculación física y visual de las actividades industriales y el casco urbano. • Dotación de zonas verdes urbanas. • Servicio asistencial y dotación de servicios del centro de día. • Nuevo abastecimiento de agua y saneamiento con depuración. • Población mayoritariamente vive y trabaja en el municipio. • Polígono industrial Los Royales asentado y afianzado. • Actividad agrícola potente derivada del cultivo de forrajes y exportación a oriente de producto deshidratado.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Competencia industrial y de servicios de municipios cercanos. • Proximidad al río de casco urbano e infraestructuras de abastecimiento y de comunicación . • Cierta envejecimiento de la población a corto-medio plazo. • Equipamiento deportivo ligeramente desfasado, posible renovación a medio plazo. • Sensación de alejamiento de Zaragoza ante la demora del desdoblamiento de la N-232, freno a hipotéticos desarrollos industriales y residenciales.	• Infraestructuras viarias comunican a dos ejes muy dinámicos, el de carretera Barcelona (N-II) y de Castellón (N-232). • Reserva de suelo para futuros usos industriales y residenciales. • Patrimonio medioambiental con gran diversidad de paisajes y ambientes, gran potencial educativo y turístico y cinegético. • Vía de ferrocarril y estación muy próximos al casco urbano. • Incremento gradual de viajeros en transporte público tras el cambio de ruta por el corredor de la N-232 • Nueva residencia de ancianos. • Nuevo edificio municipal de servicios del convento de Franciscanos.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Extensión del casco urbano dividido en dos núcleos que obliga a la duplicidad de servicios. • Escasa integración social entre ambos núcleos urbanizados. • Volumen elevado de tráfico rodado en casco urbano. • Cortes habituales en el suministro de agua de boca por dependencia de tubería procedente de Zaragoza. • No hay depuración de aguas residuales para usos urbanos ni industriales. Pérdidas en red de distribución por material ant. • Movilidad interna en vehículo o a pie condicionada por trazado de viarios y vía de ferrocarril. • No hay conexión a internet en red fija ni en móvil a alta velocidad. • Saturación en centros de Enseñanza Secundaria. • Conexión con Z-32 en sentido Zaragoza.	• Notable nivel general de infraestructuras y equipamientos en cuanto a dotación, cobertura y mantenimiento. • Tejido comercial amplio, al por mayor y de detalle, con amplia variedad de productos, oferta y uso por parte de la población. • Actividad industrial y de servicios. • Mejor oferta de transporte público del entorno de Zaragoza, por frecuencias, horarios y modos de transporte. • Municipio autosuficiente, no se aprecian déficits significativos que obliguen a desplazarse a su población a otros espacios para recibir bienes y servicios que no sean los propios de una capital. • Actividad industrial y de servicios asentada, referencia en el eje en el que se asienta.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Término municipal pequeño, crecimiento urbanístico e industrial condicionado a medio plazo por estar ya cerca del límite sostenible. • Viarios de comunicación con Monzalbarba, Casetas y Setábia. • El grado de uso del transporte de cercanías está por debajo de lo esperado. • El alto nivel de infraestructuras, equipamientos y servicios conlleva una fuerte inversión para mantener ese grado de prestaciones. • Modo de vida eminentemente urbano, pérdida de identidad propia como pueblo. • Cierta estancamiento demográfico en el último lustro. • Agrupaciones de viviendas en diseminado sobre suelo no urb.	• Población muy joven • Reserva de suelo a corto plazo para usos urbanos e industriales. • Proximidad y rápido acceso hacia y desde Zaragoza. • Potencial de los espacios de canal, huerta y fluvial como lugares de esparcimiento y como recurso educativo. • Casi la totalidad del espacio cultivable es en regadío. • Elaboración del reglamento de participación ciudadana, políticas de mejora de la gobernanza y acceso multisupoarte a la información municipal. • Identificación y arraigo de la población con el municipio.

BOTORRITA

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Población envejecida • Estado de conservación de la travesía de la A-2101. • Población desempleada con difícil integración en el mercado laboral por edad y formación. • Déficit de saneamiento en algunas viviendas del casco urbano. • Antigüedad de materiales en la red de distribución. • Equipamiento deportivo limitado en instalaciones y deportes a practicar, carencia de pabellón cubierto. • Revisión de la figura de planeamiento paralizada. • Suelo industrial parcialmente urbanizado. • Estación de ferrocarril desmantelada y sin servicio. • Mala conservación de caminos rurales.	• Infraestructuras viarias de comunicación con Zaragoza y zonas industriales y de servicios del corredor del Huerva. • Patrimonio histórico y medioambiental. • Casco urbano compacto. • Dotación en zonas verdes urbanas.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Necesaria puesta al día de equipamientos culturales. • Eliminación del servicio de comedor en el colegio público, antesala de la merma en otras prestaciones educativas. • Mantenimiento de viarios e imagen general. • Población autóctona escasamente emprendedora. • Obsolescencia de las infraestructuras de riego en la huerta de la Huerva, necesaria modernización. • Población estacional máxima duplica o casi triplica la población habitual, demanda servicios e infraestructuras no diseñadas para ese volumen de población.	• Puesta en valor del yacimiento celtibérico Contrebia Belaisca. • Servicios asociados a Contrebia Belaisca, hostelería, guías, turismo rural... • Modo de vida tranquilo y bien comunicado con los espacios referentes en servicios y ocio. • Incremento de viajeros en el servicio de transporte público y satisfacción generalizado con la mejora en el servicio. • Cercanía a la vía del ferrocarril y existencia de andenes en antigua estación, útiles de cara a un servicio de cercanías.

OSERA DE EBRO

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Aproximadamente el 50% de la población empadronada no reside habitualmente en el municipio. • Vertido de aguas residuales directo al río. Déficit de depuración en casco urbano, polígono y urbanizaciones. • El servicio de pediatría está en Alfajarín y no hay posibilidad de acceder a él en transporte público. • Actividad comercial reducida a una tienda multiservicio. • Gran cantidad de agrupaciones de viviendas sobre suelo no urbanizable, con proceso de legalización paralizado. • Polígono industrial inacabado, carente de infraestructuras y servicios básicos. • Población envejecida. • Caminos locales deteriorados por paso de maquinaria agrícola y vehículos pesados.	• Nuevo abastecimiento de agua y potabilización con gran capacidad de regulación. • Actividad de servicios geriátricos, hosteleros y de automoción. • Emplazamiento en un eje marcadamente industrial con oferta de puestos de trabajo. • Equipamientos deportivos y culturales ajustados al tamaño y demandas de la población. • Integración social. • Oferta de actividades deportivas, culturales y asistenciales junto a la mancomunidad central de Zaragoza. • Incremente
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Acceso a o desde N-II y tránsito por ser vía con gran densidad de tráfico de vehículos pesados. • Tránsito de maquinaria agrícola y vehículos pesados por casco urbano. • Población envejecida. • Insuficiente número de frecuencias a lo largo del día para fidelizar a la población en el uso de este modo de transporte. • Modelo de desarrollo basado en un pol. Ind. Inconcluso. • Disparidad de criterios entre la legislación medioambiental y la percepción de los habitantes del municipio. • Canalización de las aguas procedentes de la val de Osera.	• Patrimonio natural. Imbricación entre dos sistemas de gran importancia, Río Ebro y Monegros. • Disponibilidad de suelo residencial e industrial para futuros desarrollos. • Desarrollo futuro basado en la oferta de calidad de vida y en el crecimiento sostenible. • Posibilidad de llegada de gas ciudad. • Demanda de servicios de enseñanza tipo academia para la población infantil.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Población empadronada superior a la que realmente vive. • Envejecimiento de los habitantes sin capacidad de reemplazo generacional. • Actividad económica nula o muy limitada. • Obsolescencia general de equipamientos y servicios. • Transporte público no entra al casco urbano, servicio sin uso por parte de la población. • Figura de planeamiento desfasada, freno al desarrollo. • Parque de viviendas muy antiguo, algunas del casco urbano amenazan ruina o tienen una habitabilidad muy reducida.	• Infraestructuras viarias de comunicación • Excelente nivel de confraternización entre los habitantes. • Servicios asistenciales de la Mancomunidad a la tercera edad. • Cercanía a Zaragoza. • Cuidado y respeto medio ambiental, no hay actividad industrial ni contaminación acústica, visual o atmosférica. • Viabilidad económica municipal por gestión de gasto contenido y sostenibilidad de infraestructuras y equipamientos con recursos propios.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Sensación de inseguridad ante el elevado número de viviendas vacías y la escasa población. • Población dependiente casi en su totalidad. • Movilidad exclusiva en vehículo particular. • Patrimonio histórico-artístico en amenaza de ruina. • No hay viviendas en alquiler ni a la venta, tampoco oferta de suelo disponible, se es muy exigente a la hora de aceptar a nuevos habitantes. • Espacio de ribera del Huerva próximo al casco urbano muy descuidado.	• Patrimonio natural en la ribera del Huerva, huertas y sotos de ribera únicos en el espacio fluvial de este río en el entorno de Zaragoza. • Modo de vida tranquilo, diferente a cualquier oferta de suelo residencial del entorno de Zaragoza. • Vía del ferrocarril próxima al casco urbano, sin estación ni andenes pero con gran potencial de cara un servicio de cercanías.

MEDIANA DE ARAGÓN

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Población envejecida, escasamente dinámica y bastante introvertida. • Dinámica demográfica regresiva. • Nivel general de equipamientos y servicios. • Actividad económica escasa e inmovilista. • Figura de planeamiento obsoleta, PGOU propuesto sin aprobación por parte de la CPOT. • Déficit de depuración. • Velocidad baja del servicio de internet afecta a la administración municipal y a la atención en el centro de salud. • Servicio deficitario de transporte público.	• Vía de comunicación hacia Zaragoza por carretera A-222 mejorada en firme y trazado en 2002. • Servicio sanitario, educativo y asistencial aceptable.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Tejido social cada vez menos participativo. • Falta de ingresos procedentes de la administración comarcal, descontento e interés en formar parte en otras delimitaciones como Campo de Belchite o Ribera Baja del Ebro. • Ausencia de espacio con capacidad para albergar actividad industrial. • Recursos propios limitados que impiden la actualización de infraestructuras y equipamientos.	• Calidad ambiental, espacio protegido mediante figuras de ámbito europeo. • Paisaje estepario de gran potencial como recurso didáctico, investigación o para actividades de turismo ornitológico. • Mejora de la comunicación con Fuentes de Ebro tras la ampliación y asfaltado de la carretera.

GENERAL

DEBILIDADES	FORTALEZAS
• Crecimiento demográfico desacompañado en relación a la prestación de servicios, infraestructuras y equipamientos. • Comercio local escasamente dotado, carente de especialización y focalizado hacia grandes superficies de cadenas estatales (Mercadona, Simply, Dia y Alcampo). • Déficit generalizado en prestación del servicio sanitario de pediatría. • Carencia de equipamientos educativos en enseñanza primaria y sobre todo en secundaria. • Una política de transporte económicamente infradotada, que ha empezado a plantear propuestas de coordinación, pero que todavía no puede ofrecer la eficacia deseable a todos los municipios del consorcio. • Número de empadronados y de tarjetas sanitarias inferior al número real de habitantes por mantenimiento de servicios en Zaragoza. • Carencia de servicio de internet de alta velocidad tanto en red fija como en móvil en todo el entorno metropolitano. • Municipios con fuerte endeudamiento o escaso margen de maniobra tras fuertes inversiones realizadas en el periodo de expansión urbanística. • Ausencia de Directrices Parciales u organismo supramunicipal con capacidad ejecutiva que de coherencia y vele por la compatibilidad del modelo adoptado.	• Infraestructuras viarias de gran capacidad que permiten un rápido acceso a Zaragoza en vehículo particular para todos los municipios, con tiempos entre 15 y 30 minutos. • Tejido industrial consolidado con mano de obra continua y estabilizada una vez superado el periodo más grave de la recesión económica. • Equipamientos y servicios deportivos. • Equipamientos asistenciales mancomunados, eficaces, viables y de gran cobertura espacial • Abastecimiento de agua en cantidad y calidad y saneamiento en la mayoría de los casos con depuración de aguas residuales. • Asentado el proceso expansivo, se conforma de manera real por primera vez un anillo metropolitano en torno a la ciudad de Zaragoza. • Disminución de las viviendas de segunda residencia a favor de las viviendas principales en las urbanizaciones pioneras del periurbano zaragozano (Las Lomas, Altos de La Muela, Virgen de la Columna, El Condado...)
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Consumo de suelo desproporcionado para el crecimiento demográfico y de actividad industrial que condiciona la prestación de servicios y la ubicación racional de equipamientos. • Falta de integración social de los nuevos habitantes en hábitos y tradiciones locales, sensación de aislamiento, conflictividad social y espacios propios de ciudad dormitorio. • Colapso de arterias de acceso por falta de vías internas alternativas fuera de las vías de gran capacidad. • Espacios urbanizados de alto coste en mantenimiento de infraestructuras y servicios y escasa aportación económica. • Mantenimiento inasumible del nivel actual de infraestructuras, equipamientos y servicios públicos si no es a costa de endeudamiento. • Reserva excesiva de suelo en PGOU alejada del contexto actual de recesión que puede condicionar usos y actuaciones presentes y futuras. • Viviendas vacías o urbanizaciones paralizadas en proceso constructivo. • Urbanizaciones ilegales sobre suelo no urbanizable. • Abandono de la huerta tradicional y escasa sensibilidad ambiental y paisajística en los desarrollos urbanísticos.	• Población muy joven, edad media inferior a los 40 años. • Sector servicios con potencial para albergar iniciativas de emprendedores, necesidad de comercio local, actividades orientadas a la infancia, servicios informáticos, textil y enseñanzas complementarias. • Tejido social en formación, participación intensa de la mano de AMPAS y asociaciones y clubes deportivos. • Desarrollo de servicio de cercanías ferroviarias como solución al problema de transporte público, se cuenta con infraestructura y cercanía a cascos urbanos en la mayoría de las poblaciones y ejes. • Reserva de suelo tanto residencial como industrial que garantiza futuros crecimientos sin necesidad de ocupar nuevos espacios. • Espacio de huerta en regadío con gran potencial como alternativa económica. • Potencial sin desarrollar ligado a espacios ambientales y paisajísticos que redundan en la mejor calidad de vida de sus habitantes, espacios de huerta, sotos de ribera, estepa o monte mediterráneo como fuente de actividades de esparcimiento al aire libre y de educación y sensibilización ambiental.



5. Breves reflexiones

5.1. Recomposición de la accesibilidad en transporte público y propuestas de futuro para la red metropolitana

A partir de este enfoque *flexidimensional* y metropolitano se pretende adecuar las necesidades a los modos de transporte abordando la movilidad desde una visión sistémica e integradora en lo modal, lo económico y lo territorial. Toda propuesta habrá de dar respuesta a una demanda creciente y más diversa de la movilidad metropolitana, contribuyendo a una estructuración territorial de geometría variable policéntrica y un hábitat urbano que potencie su impronta de calidad, y en el que se responda a las necesidades desplazamiento individual y colectivo. Para ello, se habrá de responder a los siguientes retos:

Que el ciudadano perciba un sistema único de movilidad y transportes que dé respuesta a una estructura territorial de geometría variable policéntrica en el área de Zaragoza, en la que se garantice la accesibilidad de todos los ciudadanos, a las actividades socioeconómicas, y a los servicios e infraestructuras.

Que se consolide un modelo de movilidad que potencie la calidad de vida y la revitalización de los espacios urbanos existentes, y en el que la movilidad peatonal sea la base y se favorezca el crecimiento de otros medios no motorizados emergentes.

Que el transporte público colectivo sea la espina dorsal de la movilidad urbana de Zaragoza -y una alternativa real en el área de Zaragoza-, procurando disminuir el uso del vehículo privado para mejorar los parámetros medioambientales, salud, calidad de vida y seguridad, y favorezca el uso más eficientemente el espacio público.

Que se haga partícipe al ciudadano de una gestión más eficiente de los servicios e infraestructuras del transporte.

Que se contribuya al dinamismo económico del área de Zaragoza y a la propia estructuración de un sector económico, en torno a la movilidad, tractor de la economía de Zaragoza y Aragón.

Para lograr estos retos se hace imprescindible la coordinación entre el sistema metropolitano y el transporte de altas prestaciones intraurbano, procurando su eficiencia y garantizando su conectividad intermodal. Y en esta línea se plantean distintas propuestas para el horizonte 2020 como son:

- Consolidar en 2018 una red de transporte público homogénea y equilibrada. Como espina dorsal de este modelo se proponen múltiples soluciones de transporte mixto como el tren-tram, el tranvía y la red de cercanías, de manera que se facilite el acceso al centro urbano y se generen, a través de las principales vías, ejes de conexión metropolitanas.
- Impulsar la integración funcional de las redes de transporte público periurbanas e interurbanas del espacio metropolitano con la urbana de Zaragoza, articulándolas sobre un anillo de 3 intercambiadores diseñados para minimizar el impacto a los usuarios y crear una intermodalidad real.
- Adaptar la red de autobuses urbanos a las nuevas propuestas ferroviarias de cercanías, tranvía, o tren-tram, favoreciendo la movilidad en los municipios y mejorando la oferta global de transporte con la creación de intercambiadores



- metropolitanos, de carriles de uso exclusivo, y de ejes de comunicación que hagan competitivos los tiempos de desplazamiento en transporte público.
- Utilizar los aparcamientos como elemento de apoyo a los servicios de cercanías y tranvía (aparcamiento de disuasión) y de autobús (aparcamiento para bicicletas).
 - Promover un programa de construcción de plazas para residentes y un diseño urbano de acuerdo a las propuestas de “*supermanzanas*” (Rueda, 2009), de modo que los vehículos abandonen un viario caro y escaso para que pueda ser utilizado mayoritariamente por los vehículos colectivos.
 - Establecer una política de precios racional para incentivar el uso del transporte colectivo, desarrollando un sistema tarifario en clave de servicio y no administrativo.
 - Extender la red de bicicletas, convirtiéndolo en modo de transporte para la movilidad obligada no sólo en la capital aragonesa sino para todo el espacio metropolitano.
 - Impulsar las aplicaciones digitales para mejorar la calidad de información, mejorar la calidad y tiempos en los desplazamientos, y conocer las pautas de movilidad individual y colectiva. De este modo, se podrá satisfacer las necesidades de movilidad metropolitana.
 - Crear servicios de transporte a la demanda para las zonas con baja densidad y de personas con movilidad limitada.

La puesta en marcha del Consorcio, y junto con algunas de las actuaciones enunciadas en el modelo de transporte, ya están suponiendo un aumento de la movilidad a pie, bicicleta y en transporte público. No hay que olvidar que la Gran Recesión ha supuesto un menor número de desplazamientos diarios, y una vuelta a modos de transporte más baratos, sostenibles y saludables. Un ejemplo a potenciar sería el uso de la bicicleta, mejorando las infraestructuras y la priorización de su uso con el vehículo privado.

También se han de reforzar las propuestas de intermodalidad, creando sinergias entre lo urbano y lo metropolitano, mediante una correcta accesibilidad entre los transportes públicos. Además se están estableciendo zonas de intercambio modal que favorecen el flujo de viajeros. Este incremento de conexión entre municipios y Zaragoza, tiene que ir ligada una optimización entre los nuevos barrios y el centro, mediante nuevos recorridos, carriles segregados e incluso prioridad semafórica.

Igualmente, hay que apoyarse en el uso y difusión que las nuevas tecnologías ofrecen. Aplicaciones para *Smartphones* o teléfonos inteligentes han de mejorar las relaciones e información del ciudadano con el transporte público. También, se puede conocer el uso que el ciudadano hace del espacio y su modo de desplazamiento. Esto permitiría un transporte a demanda, que mejore el servicio y reduzca gastos, y una diversificación de los modos y redes; también, conocer el nivel tráfico, el recorrido más rápido o económico entre origen-destino, turismo, oferta de aparcamientos, bicicletas, etc. Asimismo, estas tecnologías permitirán nuevos sistemas de pago (*Contactless*), Códigos *BiDi* o *QR*. Un mundo de oportunidades que se abren a través de todos estos “*gadgets*” que está utilizando la sociedad digital, y que favorecerían la movilidad del ciudadano en este espacio geográfico *flexidimensional*.

La conjunción de tecnologías y modelos sostenibles de desplazamiento suponen la necesaria conjunción entre planificación de la movilidad y urbanismo, y conducen hacia el modelo de ciudad inteligente o “*Smartcity*”, que no es otra cosa que una ciudad bien planificada, que agrade a sus habitantes, que le haga la vida más fácil y



cómoda, y que le ofrezca información transparente e inmediata para una correcta toma de decisiones.

Igualmente, habrá que valorar en qué medida los cambios tecnológicos en los modelos de transporte autónomo de pequeños vehículos, o las economías colaborativas compartiendo el automóvil sirven para el desarrollo de un sistema de transporte a demanda (Castex, 2007). Éstos pueden, en un futuro ofrecer ventajas significativas para responder a nuevas necesidades de movilidad. Su modularidad, adaptación a todo tipo de situaciones, grupos sociales y características de un espacio urbano, responden a la esencia del espacio geográfico *flexidimensional*. Actualmente complementa muy marginalmente al modelo de transporte metropolitano, pero se le puede augurar un prometedor futuro con el desarrollo exponencial de las tecnologías de la información y las redes digitales.

Por ello, sería importante para la ciudad de Zaragoza que los nuevos desarrollos urbanos crezcan de forma ordenada, y que sean accesibles. En los que se planifiquen su movilidad, en los que se considere la accesibilidad a pie a los equipamientos estructurantes, y que se pueda desarrollar de forma sostenible. Este modelo de urbanismo será fundamental en la gestión del sistema de transporte, ya que definirá unos patrones de movilidad más intensa en los espacios comunes. Características como la distribución de la población, compacidad urbana, configuración y mezcla de usos del suelo han de tener una gran influencia en la gestión y el coste de los servicios de transporte público.



Referencias bibliográficas

Ayuntamiento de Zaragoza (2006): Plan Intermodal de Transportes. Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza.

<https://www.zaragoza.es/contenidos/movilidad/pdf/memoria.pdf>

Bailly, J.-P.; Heurion E. (2001): Nouveaux rythmes urbains: quels transports? Ed. l'Aube, La Tour d'Aigues, 221 pp.

Borja, J. (2011): ¿Un cambio de ciclo o un cambio de época? Siete líneas para la reflexión y la acción. Urban, 1: 83-88.

Borja, J.; Castells, M. (1997): Local y Global: La Gestión de las Ciudades en la Era de la Información. Taurus, Madrid, 418 pp.

Brocard, M.; Emangard, P.H.; Saint-Gerand, T.; Steck, B.; Thorez, P.; Vidal, Ph.; Zekar, M. (2009): Transports et territoires. Enjeux et débats. Ellipses, Paris, 188 pp.

Calvo, J.L.; Alonso, M.P.; Pueyo, A.; Jover, J.M. (1997): Integration de réseaux d'infrastructures en Espagne et le développement régional; Aragon et Valence. REM Revue de l'Economie Meridionale, 137: 129-148.

Calvo, J.L.; Pueyo, A.; Zúñiga, M. (2011): La ciudad de Zaragoza en un escenario de crisis: diagnóstico y propuestas territoriales para nuevos paradigmas urbanos. Geographicalia, 59-60: 47-59.

Calvo, J.L.; Pueyo, A. (2007): Población vinculada por municipios: su explotación cartográfica para el análisis territorial. En: Homenaje al Profesor José Manuel Casas Torres. Universidad Complutense, Área de Ciencias Sociales, Madrid, pp. 229-240.

Carmona, G. (2015): Tranvías y otros sistemas de transporte urbano. Informe Especial Carril Bus, Madrid, 32 pp.

Castellet, M; D'Acunto, M. (2006): Marketing per il Territorio. Strategie e politiche per lo sviluppo locale nell'economia globalizzata. Franco Angeli, Milano, 108 pp.

Castex, E. (2007): Le Transport A la Demande (TAD) en France: de l'état des lieux à l'anticipation. Modélisation des caractéristiques fonctionnelles des TAD pour développer les modes flexibles de demain. Tesis Doctoral de l'Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse, 481 pp.

Comisión Europea (2001): Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad. Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 128 pp.



Commission Européenne (2011): Livre Blanc. Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources. COM(2011) 144 final, Bruxelles (Belgique).

Dent, B. (1999): Cartography : thematic map design. New York. WCB/McGraw-Hill. 417pp.

Di Méo, G. (2014): Introduction à la géographie sociale. Armand Colin, Paris, 192 pp.

Elía, J.; Pueyo, A.; Arranz, A.; Salinas, C.; Zúñiga, M.; Postigo, R.; López, C.; Hernández, M.L. (2013): Recomposition du modèle de transport urbain dans l'aire métropolitaine de Saragosse 2006-2013. Colloque International Transports et métropolisation. Université Jean Jaurès Toulouse, 9 pp.

Escalona, A.I. (1989): Tendencias actuales de la Geografía del Transporte: el análisis de la movilidad. Geographicalia, 26: 83-90.

Gallo, M.T.; Garrido, R.; Vivar, M. (2010): Cambios territoriales en la Comunidad de Madrid: policentrismo y dispersión. EURE, vol. 36, 107: 5-26.

Gueyffier, M.F.; Comte, Ph. (2008): Bâtir le futur de l'habitat à partir du parc existant. En: Place, J.M. (Eds.), Futur de l'habitat. PUCA, Paris, pp. 49-59.

Henson, R; Essex, S. (2003): Conception, organisation et évaluation de réseaux de transport locaux durables. Revue internationale des sciences sociales, 2003/2, 176: 243-260.

Kaufmann, V; Schuler, M.; Crevoisier, O.; Rossel, P. (2004): Mobilité et Motilité. De l'intention à l'action. Cahiers du Lasur, 4: 5-75.

Krygier, J., & Wood, D. (2011). Making Maps: A Visual Guide to Map Design for GIS (pp. 256). New York City: The Guilford Press.

Levy, J. (2000): Les nouveaux espaces de la mobilité. En: Bonnet, M.; Desjeux, D. (Eds.), Les territoires de la mobilité. PUF, Paris, pp. 155-170.

Marzloff, B. (2005): Mobilités, trajectoires fluides. Col. Bibliothèque des Territoires, Ed. l'Aube, La Tour d'Aigues, 248 pp.

Muguruza Cañas, C., & Santos Preciado, J. M. (1988). La importancia de las unidades de análisis en el modelo de la ecología factorial. En III Coloquio de Geografía Cuantitativa (pp. 683-696). Cáceres.

Nogales, J.M.; Gutiérrez, J.A.; Pérez, J.A (2002): Análisis de accesibilidad a los centros de actividad económica de Extremadura mediante técnicas SIG. Mapping Interactivo, 11: 22-32.

Novák, J.; Sýkora, L. (2007): A city in motion: time-space activity and mobility patterns of suburban inhabitants and the structuration of the spatial organization of the Prague



metropolitan area. Geografiska Annaler: Series B, Human Geography, Vol. 89, Issue 2: 147-168.

NPPF (2012): National Planning Policy Framework. Department for Communities and Local Government, London, 65 pp.

OECD (2002): Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development. OECD Publishing, Paris, 152 pp.

OMM, Observatorio de la Movilidad Metropolitana (2013): Informe OMM-2011. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Madrid, 77 pp.

Orfeuil, (2010): La mobilité, nouvelle question sociale? Sociologies. Dossiers, frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, 1: 15 pp.

Pacione, M. (2003): Urban environmental quality and human wellbeing—a social geographical perspective. Landscape and Urban Planning, 65: 19–30.

Precedo, A. (2004): Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI: Desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa. Síntesis, Madrid, 208 pp.

Pueyo Campos, A. (1993): Utilización de Cartografía para el análisis y diagnóstico de la localización de equipamientos. Tesis doctoral dirigida por Calvo Palacios, J.L. en el Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Zaragoza. Zaragoza.

Pueyo Campos, A.; Hernández Navarro, M.L. (2013): L'Espagne face à la Grande Récession depuis 2008. Mappemonde, 111: 1-20.

http://mappemonde.mgm.fr/num39/articles/art13301_fr.html

Rabanaque Hernández, I., Pueyo Campos, C., López Escolano, C., Salinas Solé, C., Arranz López, A., Zúñiga Antón, M., Sebastián López, M. (2014): “Modelos de representación de la información padronal: de la cartografía temática clásica al uso de mallas a gran escala”. XVI Congreso Nacional de Tecnologías de la Información Geográfica, Alicante. 607-616.

Raulin, A. (2014): Anthropologie urbaine. Armand Colin, Paris, 188 pp.

Rueda, G (2009): Origen y desarrollo de la supermanzana y del multifamiliar en la Ciudad de México. Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, 12: 143-170.

Santos Preciado, J.M., & García Lázaro, F.J. (2008). Análisis Estadístico de la Información Geográfica (pp. 395). Madrid: Universidad. Nacional de Educación a Distancia. Madrid.

Singleton, A. D., & P. A., Longley. (2009). Geodemographics, visualisation, and social networks in applied geography (pp. 289-298). Applied Geography 29 (3).



Tabaka, K. (2009): Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne. Étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble. Tesis Doctoral de l'Université Joseph Fourier de Grenoble, 355 pp.

Tan; Klaasen, (2007): 24/7 "Environments: a Theoretical and Empirical Exploration from an Urban Planners Perspective". European Urban Research Association (EURA), University of Glasgow, Scotland, 15 pp.

Theys, J. (2011): Les villes «post-carbone» moteurs de l'économie verte de demain? ESKA, Annales des Mines - Responsabilité et environnement, 61: 128-133.

Tittle, C. R., & Rotolo, T. (2010). Socio-demographic homogenizing trends within fixed-boundary spatial areas in the United States. Social Science Research, 39 (2), pp. 324-340.

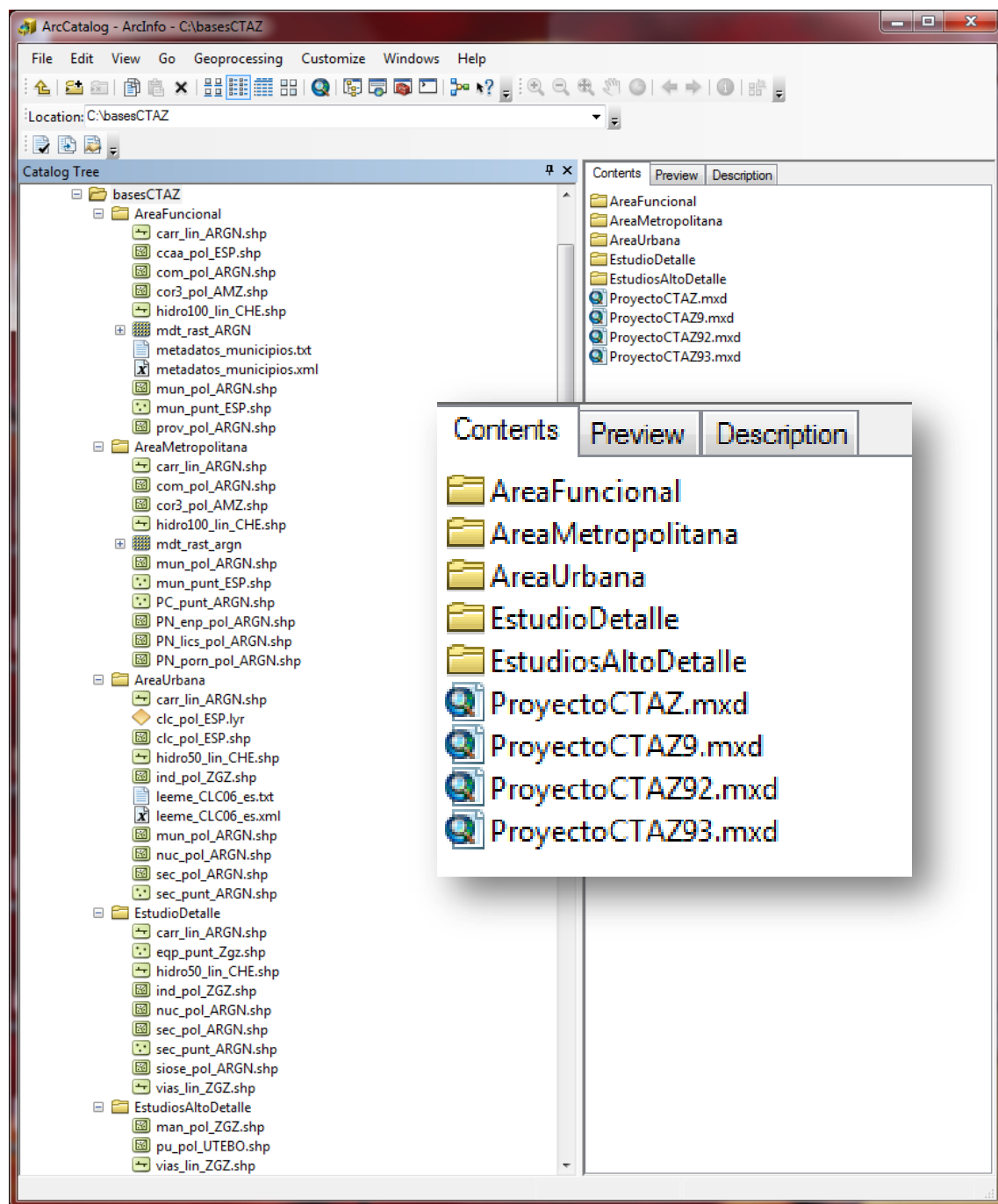
TSO, The Stationery Office (2007): Guidance on Transport Assessment. Department for Transport, London, 60 pp.

VV.AA. (2006): Memoria Plan de movilidad sostenible de Zaragoza: Propuesta de red de tranvía-metro ligero y autobuses urbanos, suburbanos y comarcales. Ayuntamiento de Zaragoza, Zaragoza. 137 pp.

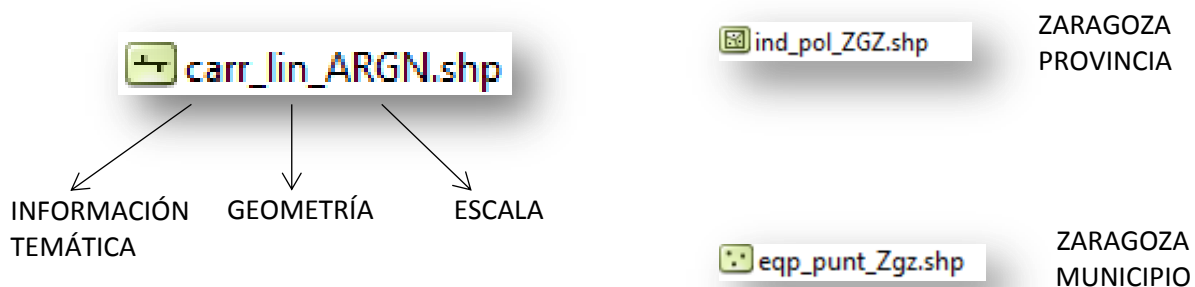
Zúñiga, M. (2009): Propuesta cartográfica para la representación y análisis de la variable población mediante sistemas de información geográfica e infografía: El caso español. Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Zaragoza. Zaragoza. 710 pp.

<http://zaguan.unizar.es/record/4149?ln=es>

ORGANIZACIÓN BASES SIG



DENOMINACIÓN FICHEROS



	BDMR		CAPAS SIG			
	MIN	MAX	Administrativo	Transporte	Topografico	Apoyo
Área funcional	1:1200000	1:200000	Mun (pol y punt) Comarca (pol) Prov (pol) CCAA (pol)	Red (hasta red basica inclusive)	Red hidro (1:100) MDT	Coronas 3
Area metropolitana	1:45000	1:25000	Mun (pol y punt) Comarca (pol)	Red (hasta comarca inclusive) Carreteras prales, ffcc, aeropuerto, red verde.	Red hidro (1:100) MDT	Coronas Patrimonio cultural Patrimonio natural
Espacio urbano	1:100.000	1:50.000	Mun (pol) Núcleos (pol) Seccion censal (pol y punt)	Red completa (SITAR) Estaciones tren (Pol) Aeropuerto (Pol)	Red hidro (1:50)	Coronas Ortofoto Corine (1:100) Equipamientos estructurantes Poligonos industriales
Estudios de detalle	Sin restricción de escala		Seccion censal (pol y punt) Núcleos (pol)	Tramos viales (Carto ciudad) Estaciones bici (punt).Solo Zaragoza Paradas transporte (CTAZ)	Red hidro (1:50)	Ortofoto Equipamientos estructurantes SIOSE (1:25) Poligonos industriales
Estudios de Alto detalle	Sin restricción de escala		PGOU (a excepción de Zaragoza y Villamayor) Manzanas (Cartociudad) Tramo vial (Cartociudad)			

**BASE CARTOGRÁFICA DE UNIDADES
FUNCIONALES DEL ÁREA
METROPOLITANA DE ZARAGOZA
(DRAFT)**

1. Introducción	3
2. Base espacial.....	3
2.1. Descripción general	3
2.2. Área y fecha de referencia.....	3
2.3. Geometría, escala de referencia, UMC y sistema de referencia	4
2.4. Corrección topológica	5
3. Bases temáticas.....	5
3.1. Descripción general	5
3.2. Campos referidos a uso y estado del suelo	5
3.3. Metodología para la asignación de población	6
3.4. Campos referidos a corredores de transporte (nivel 1).....	6
3.5. Campos referidos a municipios (nivel 2)	9
3.6. Campos referidos a zonas de transporte (nivel 3)	12

1. INTRODUCCIÓN

Este documento presenta las características técnicas de la capa (.shp) Telefónica_Nivel1, Telefonica_Nivel2 y Telefónica_Nivel3 en función de las necesidades del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ). En ellas se recoge tanto el área de Zaragoza ciudad como los 30 municipios dictaminados por dicho organismo.

A través de este informe técnico, se describen las características geométricas y topológicas que se contemplan en la capa. Este documento pretende servir de referencia, a modo de tutorial, de cómo ha sido diseñada la base espacial, la codificación establecida para los usos del suelo y toda la información alfanumérica y temática asociada a dicha base.

2. BASE ESPACIAL

2.1. DESCRIPCIÓN GENERAL

Las clases de entidad que se presenta tiene el formato estándar de los SIG (*shapefile*). Muestra unidades funcionales adaptadas a unidades de transporte del CTAZ y su geometría e información temática se explica en puntos posteriores.

2.2. ÁREA Y FECHA DE REFERENCIA

El área de referencia son los municipios del entorno de Zaragoza en los que el CTAZ presta servicio (http://www.consorciozaragoza.es/consorcio_transporte.php?cat=99). Por otra parte, las bases espaciales están basadas en información del año 2012, para lo que se han utilizado diferentes fuentes de información como la ortofotografía del vuelo del PNOA o las secciones censales que proporciona el Sistema de Información Territorial de Aragón (SITAR) a través de IDE Aragón. Sin embargo, las manzanas que suministra el Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG) tienen un sistema de actualización diferente. En este caso la orla en el tiempo se extiende desde 2010 hasta 2013. La razón es que son bases que se actualizan en función de la demanda o de la antigüedad de las mismas.

Dicha área queda dividida en tres niveles diferentes en función de la escala de referencia y tamaño de las unidades funcionales (Tabla 1).

Tabla 1. Niveles establecidos en función de la escala

NIVEL	ENTIDADES		Nº DE ELEMENTOS
	ENTORNO DE ZARAGOZA	ZARAGOZA CAPITAL	
Nivel 1	Corredores	Núcleo urbano	12 elementos
Nivel 2	Municipios	Distritos y Barrios Rurales	58 elementos
Nivel 3	Zonas de transporte	Zonas de transporte	430 elementos

2.3. GEOMETRÍA, ESCALA DE REFERENCIA, UMC Y SISTEMA DE REFERENCIA

La geometría aplicada para la edición de las bases cartográficas son los polígonos, que en un mapa, son definidos como una forma cerrada conectada por una secuencia de pares de coordenadas (X, Y), donde el primer y último par de coordenadas son la misma y el resto son únicas. Todo ello implementado en un modelo de datos vectorial.

Se ha establecido que la Unidad Mínima Cartografiable (UMC) ha de tener un lado igual o superior a 550 metros. Así, los polígonos que tras aplicar el algoritmo de generalización no cumplían con esta premisa, han sido modificados y/o eliminados¹ pasando a formar parte de otro uso del suelo, según sus características y las propuestas realizadas por el CTAZ.

El sistema de referencia utilizado es Sistema de Referencia Terrestre Europeo 1989 (ETRS89) de acuerdo a los protocolos de interoperabilidad establecidos en la ISO 19115². Dicho sistema, nos asegura el intercambio con los modernos sistemas de navegación por satélite GPS, GLONASS y el europeo GALILEO.

Las bases cartográficas han sido elaboradas (figura 1) a partir de fuentes oficiales estableciendo un orden de prioridad: el *shapefile* de manzanas de cartociudad, las secciones censales del INE y la ortofotografía de alta resolución del vuelo del PNOA. Además, se han tenido en cuenta fuentes de información adicional como el servicio WMS de Catastro³ o el visor del Sistema de Información Urbanística de Aragón (SIUA)⁴.

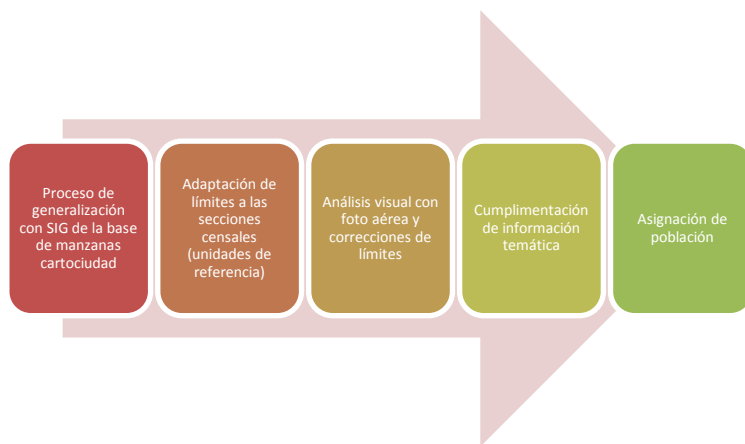


Figura 1. Secuencia seguida en la elaboración de las bases cartográficas.

¹ En la tabla de atributos se especifica la acción llevada a cabo quedando reflejada en los campos OBSERVACIONES (texto explicativo) y MODIFICACIONES (codificación 0[no modificado]; 1[modificado]).

² El 29 de Agosto de 2007 se publicó el Real Decreto que regula la adopción de este sistema en España, sustituyendo al geodésico de referencia regional ED50 y que será de obligada adopción a partir de 2015.

³ <http://ovc.catastro.meh.es/Cartografia/WMS/ServidorWMS.aspx>

⁴ <http://sitar.aragon.es/visorSIUA/>

2.4. CORRECCIÓN TOPOLÓGICA

Para asegurar la integridad de las bases se han establecido reglas topológicas que restringen la disposición de las diferentes entidades de punto, línea o polígono.

Las dos reglas que se han aplicado han sido:

- Los polígonos no deben superponerse: aplicando esta regla se evita que un polígono quede sobre otro.
- No debe haber huecos: aplicando esta regla, se han subsanado todos los errores de huecos entre polígonos.

3. BASES TEMÁTICAS

3.1. DESCRIPCIÓN GENERAL

Las bases disponen de información alfanumérica y temática sobre los usos del suelo, su estado actual de uso, población (total y estructura) y de corredores de transporte.

3.2. CAMPOS REFERIDOS A USO Y ESTADO DEL SUELO

La tipología de los usos del suelo es la siguiente:

- Urbano continuo: espacios con una elevada densidad de edificaciones que conforman espacios compactos y que se corresponden, en general, con los núcleos de población principales.
- Urbano discontinuo: espacios que aunque edificados, su densidad y compacidad es menor que la tipología de urbano continuo. Se identifica, de manera general, con espacios de urbanizaciones más o menos alejadas de los núcleos principales.
- Equipamientos: equipamientos estructurantes, tanto públicos como privados, que prestan servicios a la población, como por ejemplo espacios deportivos, zonas verdes, infraestructuras de transporte, etc.
- Comercial: grandes centros comerciales.
- Industrial: son aquellos espacios que aglutinan cualquier tipo de industria.
- Otros: se incluyen en esta categoría aquellos usos que no se identifican en ninguna de las otras categorías anteriores pero que son reseñables en el contexto del proyecto. Por ejemplo, los espacios de maniobras militares y sus instalaciones, patrimonio cultural, etc.
- Espacio libre: es todo el espacio que no está consolidado y que corresponde con campos de cultivo o simplemente está vacío. De acuerdo a la UMC establecida, pueden quedar incluidas en esta categoría algunas edificaciones totalmente aisladas de los núcleos urbanos, tanto continuos como discontinuos y que pueden tener, o no, población.

3.3. METODOLOGÍA PARA LA ASIGNACIÓN DE POBLACIÓN

La población ha sido asignada con métodos estadísticos simples en función de la superficie que presenta cada entidad de polígono, siempre teniendo en cuenta la población total de cada sección censal.

Si por ejemplo la sección censal incluye un solo uso en el que exista población, la asignación es directa. Por otra parte, si existen varios polígonos, se sigue el siguiente procedimiento:

- Año 2012: para conservar la estructura de población, se obtiene la población desagregada del INE por unidad de sección censal. En el caso de que corresponda con una sola sección censal, se asigna de manera directa. Sin embargo cuando existen varias secciones censales se hace por superficie. Por ejemplo en Alagón, el núcleo urbano está dividido en cuatro secciones y el INE ofrece la información desagregada por sexo y edad para el núcleo y para el diseminado. Para ajustar la información demográfica a la base espacial se realiza lo siguiente:
 - o Se obtiene la población del diseminado y se reparte en función de la superficie que representa cada uno respecto a la superficie total del espacio libre del municipio.
 - o Si existieran urbanizaciones dentro de los límites del municipio (no es el caso de Alagón), se asignaría la población correspondiente del INE.
 - o En un siguiente paso, se asigna la población de la sección censal restándole la población que ya ha sido asignado al espacio libre correspondiente a cada sección. En el caso de que existieran urbanizaciones (punto anterior), también habría que restar esa población al total de la sección censal.
- Año 2013: mediante las fichas del IAEST se obtiene la población del espacio libre ("diseminado" en dichas fichas) y en caso de que hubiera alguna urbanización o diseminado que esté registrado se asigna de manera directa. La población que falta para completar la sección censal, es la que se asigna al residencial continuo⁵.

3.4. CAMPOS REFERIDOS A CORREDORES DE TRANSPORTE (NIVEL 1)

Derivada de la clase de entidad Nivel 3 y conforme a los criterios establecidos por los técnicos del CTAZ se ha generado dos nuevas clases de entidad denominada Nivel 1 y Nivel 2, que son generalizaciones de la capa Nivel 3 (zonas de transporte)⁶.

Una vez generada la capa, se han ejecutado una serie de geo-algoritmos SIG para obtener la información temática para cada uno de los corredores (Tabla 2).

⁵ NOTA: para los datos de 2013 los grupos de edad están más desagregados, marcando el punto de inflexión en el grupo de 100 y más años.

⁶ Dicha información queda recogida en la capa Nivel 3 en los campos Corredores y Nom_Corred.

Tabla 2. Descripción de los campos referidos a corredores de transporte

CAMPO	TIPO	LONGITUD	DESCRIPCIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN
Corredor	Texto	5	Código correspondiente al corredor.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
Nom_Corred	Texto	254	Nombre del corredor.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
HA_	Doble		Superficie en hectáreas del polígono.	-
Total	Doble		Población total	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t0_4	Doble		Población total masculina	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t5_9	Doble		Población total femenina	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t10_14	Doble		Total de población entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t15_19	Doble		Total de población entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t20_24	Doble		Total de población entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t25_29	Doble		Total de población entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t30_34	Doble		Total de población entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t35_39	Doble		Total de población entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t40_44	Doble		Total de población entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t45_49	Doble		Total de población entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t50_54	Doble		Total de población entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t55_59	Doble		Total de población entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t60_64	Doble		Total de población entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t65_69	Doble		Total de población entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t70_74	Doble		Total de población entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t75_79	Doble		Total de población entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t80_84	Doble		Total de población entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
tmas85	Doble		Total de población entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
htot	Doble		Total de población entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza

h0_4	Doble		Total de población de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h5_9	Doble		Población masculina entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h10_14	Doble		Población masculina entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h15_19	Doble		Población masculina entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h20_24	Doble		Población masculina entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h25_29	Doble		Población masculina entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h30_34	Doble		Población masculina entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h35_39	Doble		Población masculina entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h40_44	Doble		Población masculina entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h45_49	Doble		Población masculina entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h50_54	Doble		Población masculina entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h55_59	Doble		Población masculina entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h60_64	Doble		Población masculina entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h65_69	Doble		Población masculina entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h70_74	Doble		Población masculina entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h75_79	Doble		Población masculina entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h80_84	Doble		Población masculina entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
hmas85	Doble		Población masculina entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
mtot	Doble		Población masculina de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m0_4	Doble		Población femenina entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m5_9	Doble		Población femenina entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m10_14	Doble		Población femenina entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m15_19	Doble		Población femenina entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m20_24	Doble		Población femenina entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza

			años	
m25_29	Doble		Población femenina entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m30_34	Doble		Población femenina entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m35_39	Doble		Población femenina entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m40_44	Doble		Población femenina entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m45_49	Doble		Población femenina entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m50_54	Doble		Población femenina entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m55_59	Doble		Población femenina entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m60_64	Doble		Población femenina entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m65_69	Doble		Población femenina entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m70_74	Doble		Población femenina entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m75_79	Doble		Población femenina entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m80_84	Doble		Población femenina entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
mmas85	Doble		Población femenina de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza

3.5. CAMPOS REFERIDOS A MUNICIPIOS (NIVEL 2)

La clase de entidad Nivel 2 incluye los 29 municipios a los que el CTAZ presta servicio. El municipio 30 que corresponde con Zaragoza ha sido clasificado en función de si es un barrio rural o no. La información alfanumérica que se incluye en esta capa queda reflejada en la Tabla 3.

Tabla 3. Descripción de los campos referidos a municipios

CAMPO	TIPO	LONGITUD	DESCRIPCIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN
NOMBRE_MUN	Texto	5	Nombre del municipio.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
Observaciones	Texto	300	Breve descripción de las modificaciones geométricas y temáticas que se han llevado a cabo.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
HA_	Doble		Superficie en hectáreas del polígono.	-
Total	Doble		Población total	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t0_4	Doble		Población total masculina	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t5_9	Doble		Población total femenina	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t10_14	Doble		Total de población entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t15_19	Doble		Total de población entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t20_24	Doble		Total de población entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t25_29	Doble		Total de población entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t30_34	Doble		Total de población entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t35_39	Doble		Total de población entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t40_44	Doble		Total de población entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t45_49	Doble		Total de población entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t50_54	Doble		Total de población entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t55_59	Doble		Total de población entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t60_64	Doble		Total de población entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t65_69	Doble		Total de población entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t70_74	Doble		Total de población entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t75_79	Doble		Total de población entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t80_84	Doble		Total de población entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza

tmas85	Doble		Total de población entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
htot	Doble		Total de población entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h0_4	Doble		Total de población de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h5_9	Doble		Población masculina entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h10_14	Doble		Población masculina entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h15_19	Doble		Población masculina entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h20_24	Doble		Población masculina entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h25_29	Doble		Población masculina entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h30_34	Doble		Población masculina entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h35_39	Doble		Población masculina entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h40_44	Doble		Población masculina entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h45_49	Doble		Población masculina entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h50_54	Doble		Población masculina entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h55_59	Doble		Población masculina entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h60_64	Doble		Población masculina entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h65_69	Doble		Población masculina entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h70_74	Doble		Población masculina entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h75_79	Doble		Población masculina entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h80_84	Doble		Población masculina entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
hmas85	Doble		Población masculina entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
mtot	Doble		Población masculina de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m0_4	Doble		Población femenina entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m5_9	Doble		Población femenina entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza

m10_14	Doble		Población femenina entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m15_19	Doble		Población femenina entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m20_24	Doble		Población femenina entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m25_29	Doble		Población femenina entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m30_34	Doble		Población femenina entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m35_39	Doble		Población femenina entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m40_44	Doble		Población femenina entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m45_49	Doble		Población femenina entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m50_54	Doble		Población femenina entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m55_59	Doble		Población femenina entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m60_64	Doble		Población femenina entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m65_69	Doble		Población femenina entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m70_74	Doble		Población femenina entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m75_79	Doble		Población femenina entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m80_84	Doble		Población femenina entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
mmas85	Doble		Población femenina de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza

3.6. CAMPOS REFERIDOS A ZONAS DE TRANSPORTE (NIVEL 3)

La clase de entidad de zonas de transporte incluye toda el área a la que presta servicio el CTAZ, que ha sido dividida municipio a municipio en función de los usos del suelo y la funcionalidad de cada zona, siempre atendiendo a las indicaciones realizadas por el equipo técnico del CTAZ. La información alfanumérica que recoge esta capa queda reflejada en la Tabla 4.

Tabla 4. Descripción de los campos referidos a zonas de transporte

CAMPO	TIPO	LONGITUD	DESCRIPCIÓN	FUENTE DE INFORMACIÓN
CPRO	Texto	2	Código correspondiente a la provincia.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
CMUN	Texto	3	Código correspondiente al municipio.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
CDIS	Texto	2	Código correspondiente al distrito.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
CSEC	Texto	3	Código correspondiente a la sección censal.	Instituto Nacional de Estadística (INE)
CMUNUNICO	Entero largo		Concatenación de los códigos de provincia y municipio.	
NOMBRE_MUN	Texto	50	Nombre oficial del municipio	Instituto Nacional de Estadística (INE)
Nomb_corre	Texto	30	Nombre del corredor	GEOT
Nomb_BBRR	Texto	30	Nombre del barrio rural	GEOT
CUSO	Texto	5	Código específico del uso. RE (urbano continuo); RD (urbano discontinuo); EQ (equipamiento); CO (comercial); OT (otros); IN (industrial); EL (espacio libre).	Establecido por CTAZ y GEOT
USO	Texto	20	Uso del espacio. Urbano continuo; urbano discontinuo; equipamiento; comercial; otros; industrial; espacio libre.	Establecido por CTAZ y GEOT
COD_INDIVI	Texto	50	Concatenación de los códigos de provincia, municipio, distrito, sección y uso.	
ESTADO	Texto	20	Especifica si el espacio está construido (consolidado) o no (no consolidado).	Establecido por CTAZ
POB	Entero corto		Número de habitantes	INE - Padrón Ayuntamiento de Zaragoza
HA_	Doble		Superficie en hectáreas del polígono.	
PORC_SUP	Doble		Porcentaje de superficie respecto al total de la superficie del municipio.	
MODIFICADO	Entero corto		Se especifica 0 si no hay modificaciones; y 1 si hay alguna modificación.	
OBSERVACIONES	Texto	300	Breve descripción de las modificaciones geométricas y temáticas que se han llevado a cabo.	
Corredor	Texto	5		Establecido por CTAZ y GEOT
BBRR	Texto	5		Establecido por CTAZ y GEOT
Total	Doble		Población total	INE-IGN-Ayto. Zaragoza

t0_4	Doble		Población total masculina	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t5_9	Doble		Población total femenina	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t10_14	Doble		Total de población entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t15_19	Doble		Total de población entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t20_24	Doble		Total de población entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t25_29	Doble		Total de población entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t30_34	Doble		Total de población entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t35_39	Doble		Total de población entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t40_44	Doble		Total de población entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t45_49	Doble		Total de población entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t50_54	Doble		Total de población entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t55_59	Doble		Total de población entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t60_64	Doble		Total de población entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t65_69	Doble		Total de población entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t70_74	Doble		Total de población entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t75_79	Doble		Total de población entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
t80_84	Doble		Total de población entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
tmas85	Doble		Total de población entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
htot	Doble		Total de población entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h0_4	Doble		Total de población de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h5_9	Doble		Población masculina entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h10_14	Doble		Población masculina entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h15_19	Doble		Población masculina entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza

h20_24	Doble		Población masculina entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h25_29	Doble		Población masculina entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h30_34	Doble		Población masculina entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h35_39	Doble		Población masculina entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h40_44	Doble		Población masculina entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h45_49	Doble		Población masculina entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h50_54	Doble		Población masculina entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h55_59	Doble		Población masculina entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h60_64	Doble		Población masculina entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h65_69	Doble		Población masculina entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h70_74	Doble		Población masculina entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h75_79	Doble		Población masculina entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
h80_84	Doble		Población masculina entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
hmas85	Doble		Población masculina entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
mtot	Doble		Población masculina de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m0_4	Doble		Población femenina entre 0 y 4 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m5_9	Doble		Población femenina entre 5 y 9 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m10_14	Doble		Población femenina entre 10 y 14 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m15_19	Doble		Población femenina entre 15 y 19 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m20_24	Doble		Población femenina entre 20 y 24 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m25_29	Doble		Población femenina entre 25 y 29 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m30_34	Doble		Población femenina entre 30 y 34 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m35_39	Doble		Población femenina entre 35 y 39 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza

m40_44	Doble		Población femenina entre 40 y 44 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m45_49	Doble		Población femenina entre 45 y 49 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m50_54	Doble		Población femenina entre 50 y 54 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m55_59	Doble		Población femenina entre 55 y 59 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m60_64	Doble		Población femenina entre 60 y 64 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m65_69	Doble		Población femenina entre 65 y 69 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m70_74	Doble		Población femenina entre 70 y 74 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m75_79	Doble		Población femenina entre 75 y 79 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
m80_84	Doble		Población femenina entre 80 y 84 años	INE-IGN-Ayto. Zaragoza
mmas85	Doble		Población femenina de 85 años y más	INE-IGN-Ayto. Zaragoza



Departamento de
Geografía y
Ordenación del Territorio
Universidad Zaragoza

