

**14 junio de 2016 En Clave de Cambio Climático:**  
**“Urbanismo, territorio y movilidad  
para el cuidado del clima”**

La jornada tuvo lugar en el salón de actos del Archivo General de Navarra. Dio comienzo a las 12:05h.

A la jornada asistieron un total de 42 personas (ver listado de personas inscritas). Las personas asistentes representaban casi todas a diferentes estamentos de las administraciones públicas, Gobierno de Navarra, empresas públicas, Parlamento de Navarra y ayuntamientos.

### **INAUGURACIÓN DE LA JORNADA**

Fue inaugurada por Pedro Zuazo, Director del Servicio de Calidad Ambiental y Cambio Climático, de la Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Navarra que presentó los antecedentes y el proceso que se está desarrollando para la elaboración de la HOJA DE RUTA DE CAMBIO CLIMÁTICO DE NAVARRA (ver presentación), haciendo hincapié en el desarrollo paralelo e interconectado de dos procesos, uno de reflexión interna del Gobierno de Navarra, que ha comenzado con la creación de una comisión interdepartamental y otro público de implicación de actores del territorio.

### **PRESENTACIÓN DE LAS POLÍTICAS DEL GOBIERNO DE NAVARRA EN MATERIA DE TRANSPORTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**

**MIGUEL ANGEL JIMENEZ DE CISNEROS. Director del Servicio de Transportes del Departamento de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra**

Antes de entrar en materia, Miguel Ángel Jiménez de Cisneros, señala unas premisas.

- Primera premisa: resulta necesario considerar que en el término de Transporte se incluyen actividades cuya naturaleza puede ser muy distinta. Así, bajo este mismo epígrafe se suele considerar tanto la movilidad de las personas como el transporte de las mercancías. Consideramos conveniente diferenciar ambas actividades porque las actuaciones de mitigación de emisiones de GEI que generan tienen enfoques distintos al tener condicionantes distintos.

- Segunda premisa: el sector del transporte y la logística es una actividad económica fundamental para el desarrollo económico de la Comunidad Foral de Navarra. Por sí mismo representa un porcentaje superior al 4% en el VAB (Valor Añadido Bruto) de Navarra, y emplea un total de aproximadamente 10.500 personas habiéndose perdido desde el inicio de la crisis económica alrededor de 2.000 puestos de trabajo.

- Tercera premisa: el transporte y la logística de mercancías representan un elemento fundamental en la cadena de valor de otros sectores económicos productivos como el industrial.

- Por tanto, se ha de trabajar con el objetivo de desarrollar un sistema de transporte sostenible en todos los aspectos, económico y medioambiental.

## 2.2 Sobre el diagnóstico respecto del Cambio Climático.

- Según el análisis realizado por Medio Ambiente, el sector transporte representa en Navarra el 18% de las emisiones de GEI, correspondiendo el 77% de dichas emisiones al tráfico por vías interurbanas, y el 23 % a las emisiones en vías urbanas. De esta forma, una reducción en la emisión de los GEI del 10% en el transporte interurbano supondría un reducción del 1,39% sobre el total de emisiones de Navarra, mientras que esta misma reducción en el ámbito urbano supondría una reducción del 0,41%

- Por tanto, partiendo de este análisis básico se podría deducir que la prioridad sería reducir las emisiones GEI en el transporte interurbano.

## 2.3 Sobre las posibles líneas de actuación para la mitigación del cambio climático en el sector del transporte.

### 2.3.1 El transporte interurbano tiene dos componentes fundamentales: la movilidad de personas y el transporte de mercancías.

- En cuanto a la movilidad de personas las actuaciones a realizar serían:  
Fomento del transporte público interurbano.  
Fomento de la renovación del parque automovilístico con vehículos más eficientes e introduciendo motorizaciones híbridas y eléctricas.

- En cuanto al transporte de mercancías y la logística, las actuaciones a realizar serían:  
  
Fomento de la intermodalidad entre el transporte por carretera y el transporte por ferrocarril.  
Fomento de la renovación del parque de vehículos pesados con motorizaciones más eficientes.  
Fomento de la implantación en el tejido empresarial navarro del transporte y la logística de sistemas de gestión de flotas, conducción eficiente y calidad medioambiental.

### 2.3.2 El transporte urbano tiene como componente fundamental la movilidad de las personas, aunque también resulta necesario mejorar la distribución urbano de mercancías (DUM). En cuanto a la movilidad de las personas, las actuaciones a realizar serían:

Fomento para la elaboración, implantación y seguimiento de Planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) que a partir de un modelo de desarrollo de la ciudad, y a través de procesos de participación y de consenso de los agentes implicados, tengan como objetivo la evolución de la movilidad de tal manera que el reparto modal priorice por este orden: peatón, transporte público, bicicleta y vehículo privado.

## 2.4 Sobre las actuaciones que está desarrollando el Gobierno de Navarra.

- En materia de movilidad urbana.

Se están impulsando junto con Mancomunidad y Ayuntamientos de la comarca de Pamplona, la elaboración del PMUS. Cabe indicar que en este momento el GN aporta 9,7 M€ al servicio de transporte urbano comarcal.

- En materia de movilidad interurbana.

Plan Integral del Transporte Interurbano de Navarra (PITNA)  Accesibilidad, mejora de las frecuencias, renovación de la flota con vehículos más modernos que aseguren motorizaciones más eficientes. Supondrá incrementar la actual aportación del Gobierno de Navarra al transporte público (1,5 M€/Año).

- En materia de transporte interurbano de mercancías.

En cuanto al trasvase modal de la carretera al ferrocarril se han realizado diversos estudios que se van a actualizar estimando el porcentaje de mercancías ferrocarrizables. Según los estudios realizados se podría llegar hasta el 5% de la actual carga transportada de manera que el ahorro en emisiones de CO2 estimado podría ascender a las 100.000 Tn/año.

En cuanto a la certificación de calidad medioambiental, el GN dispone del Sello Verde que representa un compromiso de gestión empresarial en cuanto a la consecución de objetivos medioambientales en su gestión. Sin embargo, no existen incentivos que promuevan que las empresas obtengan esta certificación u otras similares al efecto.

Para concluir, el compromiso de Navarra en la lucha contra el Cambio Climático representa una oportunidad para priorizar la asignación de recursos en aquellas áreas de actividad el Gobierno conducentes a la consecución de los objetivos marcados. Asimismo, se considera fundamental que si bien cada sector debe implementar las medidas que le corresponden, es necesario un compromiso transversal del Gobierno para que las medidas se realicen de forma coordinada y se puedan lograr los objetivos establecidos..

## **RAFAEL ARAUJO. Jefe de la Sección de Planeamiento Urbanístico Municipal de la Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Navarra**

Rafael Araujo expone que para analizar las políticas del Gobierno de Navarra en materia de urbanismo y cambio climático, ha cotejado la normativa y actuaciones realizadas en Navarra con los criterios establecidos en "La Estrategia Española de Movilidad Sostenible y los Gobiernos Locales" guía elaborada por el equipo de GEA21 del que forma parte Alfonso Sanz.

A partir de esta guía se ha preguntado cómo está el urbanismo en Navarra en materia de mitigación y adaptación al CC.

Siguiendo la guía podemos establecer los siguientes apartados:

1ª línea análisis de riesgos e impactos

2ª Dónde se pueden establecer medidas para el cambio climático: Implementación de planes, urbanísticos con Agenda Local 21 y en planes de movilidad.

3ª Concienciación ciudadana.

4ª Participación pública. La participación pública está incorporada en el planeamiento urbanístico.

Los criterios se han aplicado en 8 ámbitos, entre los que se encuentran la energía y las condiciones bioclimáticas.

Los mimbres los tenemos , la ley nos da cobertura, es necesario desarrollarlo y ponerlo en práctica.

También es posible que hagamos acciones frente al cambio climático sin decirlo o sin saberlo igual que antes hacíamos paisaje sin ser conscientes de ello.

## ALFONSO SANZ

### Urbanismo, territorio y movilidad para el cuidado del clima.

El cambio climático pone un marco general a lo que antes llamábamos sostenibilidad. Muchas de las ideas sobre el modo de afrontar el cambio climático desde el urbanismo estaban ya argumentadas hace cuatro décadas, pero la dificultad de su puesta en práctica indica que se topan con dificultades que van más allá de la teoría urbanística.

La cumbre de París sobre CC de 2015 es importante relacionarla con otras cumbres que se han celebrado y con otras que no se han celebrado. Relacionarla, por ejemplo, con la cumbre de Río de 1992, en la que se acuña el concepto de sostenibilidad y se lanza la Agenda Local 21.

La capital de Ecuador será sede de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible y Vivienda, Hábitat III, en octubre de 2016, en la que se va a generar una "nueva agenda urbana". En esta cumbre se debería abordar el concepto de proximidad como eje fundamental de un urbanismo sostenible y participe de la lucha contra el cambio climático. Se está trabajando sobre documentos que a veces son contradictorios.

Además de las cumbres que se han celebrado o se van a celebrar, están las que no se celebran, como por ejemplo, sobre la extracción de combustibles fósiles. Para frenar el CC hay que dejar en el subsuelo un tercio del petróleo, la mitad del gas y las 2/3 del carbón. Pero NNUU no convoca cumbres sobre estos temas tan vitales. Tampoco celebra cumbres sobre comercio y tampoco sobre la esfera financiera, la cual establece dinámicas perversas de obtención de beneficio que impulsan el crecimiento con independencia de sus consecuencias para el CC.

¿Qué hacemos desde el urbanismo? Hay un eje fundamental que es **el concepto de proximidad**.

Existen unas realidades paralelas que podrían reconectarse a través del concepto de proximidad:

- Evolución del sistema financiero
- Evolución de las ciudades
- Ideas urbanísticas de la movilidad.
- Imaginario colectivo. Pensamos de la misma manera antes de conocer los retos del CC, pensamos que podemos continuar de la misma manera con pequeños cambios tecnológicos.

### *Medir bien las responsabilidades*

Las emisiones se suelen medir desde la perspectiva del territorio, es decir, atendiendo a las que se producen en cada ámbito espacial. Sin embargo, también se pueden medir desde la perspectiva del consumo, es decir, atendiendo a la carga de emisiones de los productos que se consumen en un territorio con independencia del lugar en el que se producen. Este segundo

criterio apela a la responsabilidad de las emisiones. Navarra, según datos del estudio "La responsabilidad de la economía española en el calentamiento global. Roca, J (coord.). FUHEM. La Catarata", es la comunidad más emisora por consumo privado y una de las de mayores emisiones también desde el punto de vista territorial, pero hay comunidades como Madrid en las que las emisiones territoriales son muy inferiores a las medidas en términos de consumo, pues se trata de un territorio importador de productos que llevan una carga importante de emisiones realizada en el lugar en el que se fabrican o cultivan.

Si observamos cómo se miden las emisiones del sector del transporte, podemos apreciar que faltan muchas por contabilizar, por ejemplo las emisiones asociadas a la construcción de infraestructuras o a la fabricación de automóviles. En el estudio "Cuentas Ecológicas del Transporte en España. Sanz, A. Vega, P. y Mateos, M. Ecologistas en Acción. Fundación Biodiversidad. 2014 considera las emisiones asociadas al consumo eléctrico del transporte sin contabilizar, al transporte internacional o a otras fases distintas del desplazamiento y llega a la conclusión, de que sólo se registran asociadas al transporte, el 56% de sus emisiones reales. Como detalle, indicar que por ejemplo los ascensores, que son movilidad vertical, emiten más que el metro.

### *Algunos interrogantes.*

Nos hemos dotado de unas herramientas de planeamiento urbanísticos que están concebidas para el crecimiento. El proceso urbanístico tiene así inercias contrarias a las políticas que se podrían aplicar en relación al CC.

Nos encontramos ante una encrucijada ante la que caben dos posicionamientos polares que esquemáticamente podrían ser descritos de la manera siguiente:

Esperancismo tecnológico frente escepticismo tecnológico.

Asocia el Esperancismo tecnológico con: smart city, vehículo eléctrico, electrificación renovable.

Considera necesario un cambio de modelo. El Escepticismo tecnológico, hace hincapié en el cambio de modelo de vida, de consumo, cultural y de relación con los recursos.

Alerta sobre las consecuencias perversas del *esperancismo* tecnológico, el llamado efecto rebote. La mayor eficiencia no se traduce en menores consumos de los recursos, p.e. la mayor eficiencia en el automóvil se traduce en mayores recorridos que en buena parte contrarrestan las ganancias obtenidas en consumo energético.

La hipoteca: ¿qué hacer con el territorio semiurbanizado o semiartificializado?

¿qué hacer con el planeamiento urbanístico existente y los derechos adquiridos?

¿qué hacer con las estructuras urbanas del modelo urbanístico tradicional?

¿qué hacer con los modelos viarios orientados a modos de vida dependientes del automóvil?

## **FLORENCIO MANTECA**

A lo largo de su exposición, Florencio mostró diversos gráficos y tablas para situar el contexto del sector de la edificación en España, en Europa y el mundo.

Mostró el gráfico de la evolución de la población en España y la evidencia de cómo la población va disminuyendo y es previsible que continúe esa tendencia.

A nivel mundial se da una emigración de lo rural a lo urbano. En Europa también hay una emigración a la ciudad.

### *Caracterización del parque de viviendas*

En Europa 64% de las viviendas son unifamiliares. En España al revés el 70% son viviendas en bloque.

Los edificios son responsables del 40% del consumo de Energía primaria y el 36% de las emisiones.

Hay un enorme potencial de ahorro.

Hay 7 millones de viviendas que son 2ª residencia. Somos el país con mayor ratio de viviendas por familia.

Casi todos somos propietarios, solo el 9% alquilados, al contrario que el resto de Europa. Esto favorece la inversión en rehabilitación energética.

La edad del parque: sólo un 7% han sido construídas con posteridad al 2006 con el CTE. Es decir, el 93% necesita rehabilitación energética.

### *Las claves*

El IPCC indica que el sector de la edificación tiene un alto potencial de mitigación.

El 30% de la energía de nuestras casas se desperdicia, por incorrecto mantenimiento , etc.

Las líneas clave de actuación:

- Rehabilitación Energética de edificios y barrios.
  - Rehabilitaciones profundas de edificios
  - Sustitución de calderas
  - Nuevos sistemas e infraestructuras urbanas
- Mejora de la eficiencia energética
  - Sistemas de gestión y control de la energía
  - Iluminación eficiente
- Integración a gran escala de las energías renovables
  - Solar Térmica, Fotovoltaica, Biomasa, Eólica, Geotérmica,...
  - Generación distribuida. Recuperación de calor residual urbano
- Desarrollo Tecnológico y Normativo hacia el estándar de "Edificio de energía casi nulo" y "Edificio Positivo" para nuevos desarrollos.

## DEBATE EN GRUPOS

### EDIFICACIÓN<sup>1</sup>

RETOS	MEDIDAS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>NORMATIVA:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Implantar el concepto de ruina energética de edificios</b></li> <li>○ <b>Incorporar el concepto de planificación energética.</b></li> <li>○</li> </ul> </li> <li>• <b>Completar la ciudad antes de salir fuera.</b></li> <li>• <b>Sensibilización-concienciación-educación-formación (profesionales, promotores, usuarios).</b></li> <li>• <b>Utilización de edificios vacíos</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edificios consumo (casi) nulo o positivos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo de paquetes de estímulo (edificabilidad en función de eficiencia).</li> <li>• Formación de profesionales y sensibilización usuarios</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehabilitación energética barrios</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paquete de medidas fiscales y tributarias de ayuda a la rehabilitación</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planificación energética de barrios</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo de normativas y metodológicas de planificación energética</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modelo urbano / rural: Equilibrio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• concentración población, densidad, evitar despoblación rural.</li> <li>• Transporte público.</li> <li>• Sistema productivo cerca residencia población</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modelos económicos: áreas de producción cercanas: proximidad producción /consumo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Logística, intermodalidad tren/carreteras</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modelo de transporte personas y mercancías</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Racionalizar flujos con logísticas</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ser competitivos económicamente en sector Tte y la logística mejorando la eficiencia energética</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fomentar el trasvase modal de la carretera al tren.</li> <li>• Promover incentivos a la gestión eficiente ambiental de la empresa.</li> <li>• Reducir la dependencia energética / problema de competitividad en el sector respecto de las fuentes energéticas no renovables</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehabilitar para reutilizar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ayudas a la rehabilitación no económicas sino de aprovechamiento: permitir más alturas o viviendas en planta baja.</li> </ul>

<sup>1</sup> En negrita lo expuesto por los grupos y plasmado en carteles. En letra normal y más pequeña aportaciones individuales recogidas en las fichas entregadas.

En algunos casos los retos y las medidas se corresponden, en otros, no.

<ul style="list-style-type: none"> <li>Actuar dentro de los límites establecidos o existentes en las poblaciones sin ocupar más suelo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Penalizar al propietario de suelo que no actúe pero facilitarle estas actuaciones o el traspaso a la administración para que ésta actúe (previo pago ajustado).</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mezcla de usos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>

## MOVILIDAD

RETOS	LÍNEAS, MEDIDAS
<p><b>1. URBANO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>PMUS:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>reducir la movilidad, cambio modal ⇒ promoción de peatón, transporte público y bicicleta.</li> <li>Desincentivar coche. Reducir su uso.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>2.INTERURBANO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Transporte interurbano bus</li> <li>Vías ciclistas (mejorar infraestructuras existentes)</li> <li>Tren de cercanías (no se ha mencionado).</li> </ul> <p><b>3.CAMBIO MODELO URBANÍSTICO. NORMATIVA.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vías ciclistas y peatonales</li> <li>Artesanal, sobre lo hecho.</li> </ul> <p><b>4.CAMBIO MODELO DE VIDA PROXIMIDAD</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>políticas administración.</li> <li>Economías locales Km 0.</li> <li>Educación.</li> </ul> <p><b>5.REDUCCIÓN COMBUSTIBLES FÓSILES: EFICIENCIA (biogás, electricidad)</b></p> <p><b>6.SEGUIMIENTO Y REVISIÓN DE RESULTADOS</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ciudades más compactas.</li> <li>Restricción efectiva del uso de vehículo privado en ciudades.</li> <li>Km 0 Consumo productos locales.</li> <li>Mejora de las dotaciones en el medio rural.</li> <li>Uso de caminos rurales (camino de Santiago, vías pecuarias, antiguos ferrocarriles) como vías verdes, auténticas vías de comunicación peatonales y ciclables. Recuperar el Plan Director de la Bicicleta.</li> <li>TRAMBUS. Tren transporte interurbano de pasajeros</li> <li>Programas educativos para concienciar a la población. Incentivar lo "local".</li> <li>Establecer normativa, programas, subvenciones que favorezcan la reducción del consumo energético.</li> <li>Cambio reparto modal en el transporte.</li> <li>Cambio en el tipo de combustible.</li> <li>Integración por parte de la administración pública de políticas relativas al CC. Criterios de proximidad.</li> <li>Preservar el suelo no urbanizable, estableciendo criterios de protección.</li> <li>Actuar en la ciudad construida para reducir movilidad.</li> </ul>
<p><b>PERSONAL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Concienciación.</li> <li>Cultura.</li> <li>Personas y empresas (suelo)</li> </ul> <p><b>MODELO TERRITORIAL Y URBANO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mejoras espacio urbano: <ul style="list-style-type: none"> <li>Carriles bus</li> <li>Carriles bici</li> <li>Carriles peatonales.</li> </ul> </li> <li>Mejorar carreteras</li> </ul>	<p><b>CONCIENCIACIÓN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Concienciación desde escuelas</li> <li>Empresas: transporte público, bicicleta.</li> </ul> <p><b>MODELO TERRITORIAL Y URBANO Favorecedor de menor movilidad</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Limitar el crecimiento expansivo</li> <li>Densificar/actuación en tejidos existentes.</li> <li>Adaptar planeamiento.</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bici.</li> <li>● Aparcamientos seguros</li> <li>● Bici: ciudad y empresas.</li> </ul> <p><b>SISTEMAS DE TRANSPORTE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Transporte público.</li> <li>● Multimodalidad: con bici "last mile".</li> <li>● Favorecer el coche eléctrico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Restricciones vehículo privado.</li> <li>● Mejora del Transporte público.</li> <li>● Tte público a los sitios de demanda (comercio/servicios)</li> </ul> <p><b>SISTEMAS DE TRANSPORTE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Trasvase modal: carretera a ferrocarril.</li> <li>● Cambiar reparto modal: es ya una demanda.</li> <li>● Cambiar modelo de movilidad: subvencionar cambio a coche eléctrico (ejemplo de Holanda para 2025) e H<sub>2</sub></li> </ul> <p><b>GENERALES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Penalizar la producción de CO<sub>2</sub></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Cambio modal: vehículo privado no</li> <li>● Transporte de mercancías: consumo Km 0</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Limitar uso vehículo transporte urbano e interurbano.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Modelo urbano: no crecimiento, no más viviendas, ciudad compacta</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Integrar la necesidad de reducir emisiones como política transversal en Tte. Integrar el criterio de proximidad en desplazamientos de mercancías y personas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Revisar y desarrollar PMUS para invertir el reparto modal.</li> <li>● Primar productos locales, producción a pequeña escala, distribución de proximidad. Favorecer la proximidad de las personas a su puesto de trabajo, estudio, etc.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Urbanismo: limitar la ocupación de suelo y definir criterios para el suelo no urbanizable ¿por qué no se puede tocar? Paisaje, necesidad de mantener suelo virgen, necesidad de reservar para otros usos, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Comercio de proximidad frente a grandes superficies. Reducción de las necesidades de logística. Desarrollar mecanismos legislativos y capacitación técnica para actuaciones de acupuntura urbana y urbanismo artesanal. Primar el bien común (derechos urbanísticos).</li> <li>● Promover el reparto poblacional en el conjunto del territorio.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Desincentivar el uso del coche en las ciudades/pueblos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Restricciones efectivas en e uso del vehículo</li> <li>● Eliminar parking en el centro.</li> <li>● Uso compartido bici/coche</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Incentivar uso de Tte público</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Carriles exclusivos para autobús</li> <li>● Mejorar líneas y frecuencias</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● No más espacios de ocio/comerciales fuera de espacios urbanos y los que hay incentivar el uso del Tte público.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Prohibir dar licencias a centros comerciales o de ocio grandes fuera del ámbito urbano</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Cambiar el reparto modal de la movilidad urbana</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Promover implantar y realizar el seguimiento de los PMUS de las localidades de Navarra.</li> <li>● Incidir en la concienciación y la educación del respeto al medio ambiente.</li> <li>● Siendo necesario que PMUS tenga</li> </ul>

	enfoque transversal de todas las políticas de la ciudad (tráfico, urbanismo, transporte, etc.)
<ul style="list-style-type: none"><li>• Aprovechar la oportunidad del cambio de paradigma tecnológico en el desarrollo de empresas de Navarra</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Enfocar convocatorias de ayudas a la innovación en esta materia</li><li>• Aprovechar la iniciativa relacionada con las Smart Cities</li></ul>

## PLENARIO

Tras la exposición de los grupos se invita a los ponentes a comentar sus propuestas.

Alfonso Sanz comenta que el planteamiento de la dinámica de los grupos de proponer retos y medidas, lleva a proponer medidas concretas, cuando lo que son necesarias son líneas de actuación, paquetes de medidas que se complementen, p.e. medidas de estímulo de la bicicleta y de disuasión al uso del coche privado.

También comenta que hay que desterrar la idea de emisiones cero en movilidad, considerando todo el ciclo de vida.

Florencio Manteca comenta que para abordar la rehabilitación hay que buscar nuevas fórmulas, cuando el obstáculo para la rehabilitación es la financiación. Comenta un caso en el que intervino, en Zaragoza en el que una empresa constructora ofrecía rehabilitar un barrio a cambio de garantizar un período de contratación de servicios energéticos para todos los vecinos, la explotación de un parking subterráneo.

José Miguel Jiménez de Cisneros, responde a un comentario realizado en un grupo en el que indicaban que en la política de transporte de viajeros no se había considerado el tren de cercanías. Indica que la línea de ferrocarril de que dispone Navarra, Alsasua Castejón, tiene sus limitaciones:

- Como infraestructura, la capilaridad de las infraestructuras de carreteras permiten acceder al 100% de la población, mientras que el ferrocarril se limita a unas localidades.
- Que como han podido comprobar en los procesos participativos que han llevado a cabo en el Plan de Transporte Interurbano por carretera, lo que demanda la población es acceder a los servicios básicos como Universidades y Centros Hospitalarios. En este caso la estación de ferrocarril, alejada de estos focos tractores, limita su accesibilidad por ferrocarril.