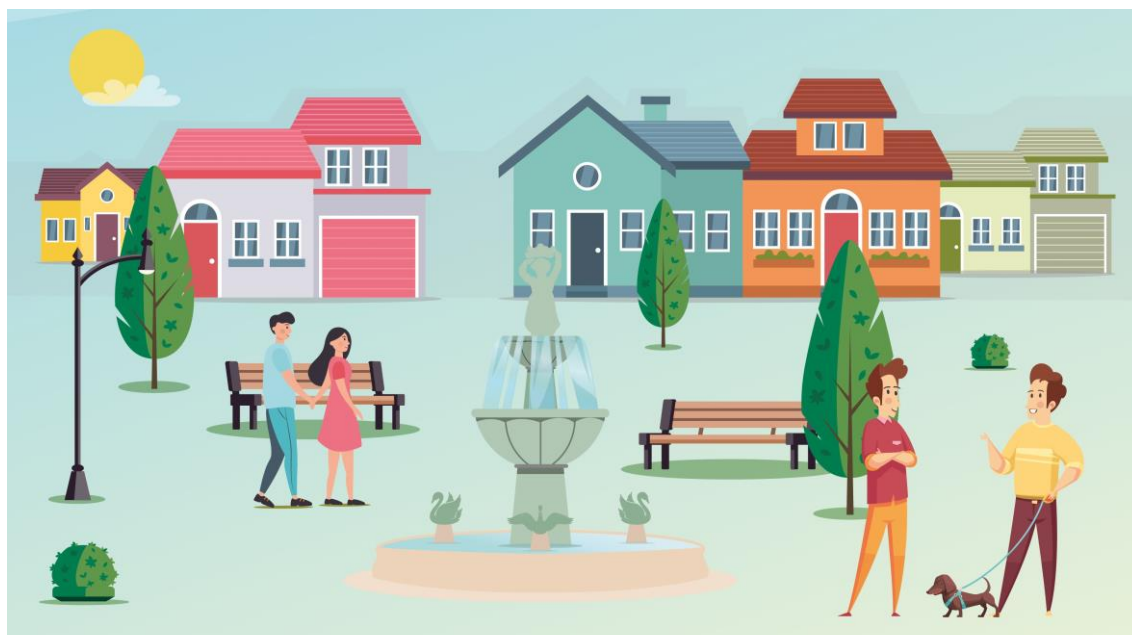




Ayuntamiento ~ Ciudad de
CARINENA



PROCESO PARTICIPATIVO: APORTACIONES CIUDADANAS A LA PEATONALIZACIÓN Y REFORMA DEL TRAMO CENTRAL DE LA CALLE MAYOR DE CARIÑENA

ACTA DE TALLER PARTICIPATIVO 2

22 de abril de 2021



PROCESO PARTICIPATIVO: APORTACIONES CIUDADANAS A LA PEATONALIZACIÓN Y REFORMA DEL TRAMO CENTRAL DE LA CALLE MAYOR DE CARIÑENA

ACTA DE TALLER PARTICIPATIVO 2

Fecha: 22 de abril 2021

Horario actividad: 20:00 -22:00 (horario final 20:10- 22:35)

Lugar: Aula de Ciudadanía, Antiguo Ayuntamiento, Cariñena.

Apartados del documento

- 1. Planteamiento de la sesión**
- 2. Participantes, personas asistentes**
- 3. Desarrollo de la sesión**
 - Bienvenida y presentación del proceso participativo.
 - Explicación del anteproyecto técnico.
 - Grupo de discusión. Posicionamiento sobre la iniciativa de peatonalización
 - Grupo de discusión. Propuestas y consenso.
 - Reflexiones y evaluación de la sesión.
 - Registro gráfico de la sesión.
- 4. Anexo: escrito entregado por comerciantes**

Planteamiento de la sesión

Los talleres deliberativos y de cocreación del 22 de abril, junto con la mesa informativa del 26 de abril, son los eventos presenciales programados en el marco del proceso participativo híbrido llevado a cabo por LAAAB Gobierno Abierto del Gobierno de Aragón con el Ayuntamiento de Cariñena para la peatonalización de la calle Mayor de la Ciudad de Cariñena.

Junto a los eventos participativos presenciales (talleres y mesa informativa) el proceso contempla también la participación online a través de la web LAAAB del Gobierno de Aragón y la web del Ayuntamiento de Cariñena mediante un formulario. Adicionalmente, pensando en la brecha digital, se pone a



disposición de la ciudadanía el mismo formulario en formato impreso, que podrá ser entregado en las oficinas del Ayuntamiento de Cariñena.

Inicialmente se establecen dos talleres presenciales en los que compartir puntos de vista, debatir sobre la iniciativa de peatonalización de la calle Mayor, generar aportaciones que enriquezcan el anteproyecto presentado como punto de partida y medir el consenso sobre la iniciativa, anteproyecto y las diferentes aportaciones ciudadanas. Se deja abierta la posibilidad de programar más talleres, tantos como sean necesarios, para permitir la participación presencial en grupo de toda persona que se decante por este formato. Nota: finalmente, no ha sido necesario programar más talleres deliberativos presenciales.

La duración de los talleres es de 2 horas.

La asistencia a cada uno de los talleres se limita a 15 personas, previa inscripción, como parte de las medidas antiCOVID-19. Los horarios en los que se realizan los talleres se marcan en base a la disponibilidad de los actores implicados en el proyecto, con especial atención al comercio.

Aunque inicialmente se había diseñado un esquema para los talleres que constaba de tres fases (presentación del anteproyecto, grupo focal y dinámica de equipos con post-its), finalmente se opta por prescindir de la dinámica de trabajo en equipos disgregados y cambiar la dinámica del grupo focal por la dinámica del grupo de discusión en base a los perfiles de las personas inscritas en los talleres. La generación de soluciones y propuestas se ha realizado en un proceso de cocreación con el grupo de personas asistentes, en un único equipo, ya que así lo permite el número de asistentes a los dos talleres (seis personas en el taller 1 y trece personas en el taller 2). Se ha optado por esta opción teniendo en cuenta también el posicionamiento inicial de las personas asistentes a los talleres, mayoritariamente contrarias a la iniciativa.

Después de la sesión informativa del 12 de abril de 2021, en el periodo de inscripciones para los talleres, se detecta gran interés por parte de las personas vinculadas al comercio de la calle Mayor de Cariñena, y de personas residentes en el área de influencia del tramo de calle Mayor contemplado en el anteproyecto de peatonalización, para expresar su punto de vista sobre la propuesta de proyecto de peatonalización la calle Mayor. Se detecta que el mayor interés de las personas participantes en los talleres es el de expresar su punto de vista, frente a la generación de ideas.

Participantes, personas asistentes.

Al taller 2 se inscriben quince personas, aunque asisten finalmente trece personas.

Eva Lanuza	Cruz Roja
María José Cortés Langa	Particular
Ana Isabel Losilla Longares	Particular
Antonio Simón Soler García	Particular Autónomo
Gema Badules Soria	Particular
Cristina Vicente Vila	Particular
Javier Francés Briz	Particular
Gloria Mainar Ruiz	Particular
German Agudo Martínez	Particular (propietario de comercio)
Javier Vicente Tome	Particular
Julian Blanco Cabezas	en nombre de Blanco Ferrereria, s.l.
José Manuel Sierra Sazatornil	Comercio
Jesus Sánchez Gracia	

El equipo técnico involucrado en el proceso participativo:

Carmen Sarasa, de la ingeniería PROIMUR. Participa en el taller explicando el anteproyecto técnico.

Jesús Isarre de LAAAB, Gobierno de Aragón. Participa en el taller dando la bienvenida, presentando y explicando el proceso participativo y sus objetivos.

El taller es facilitado por Alba Torquet y Rafa Continente, técnicos de la agencia de innovación social Empatio.

Desarrollo de la sesión

Se da comienzo a la sesión a las 20:10, el motivo es que el anterior taller se alarga hasta las 20:00h y para el taller 2, siguiendo las medidas anticovid se ventila la sala y se desinfectan mesas y sillas.

Bienvenida y explicación proceso participativo

Jesús Isarre de LAAAB de Gobierno de Aragón da la bienvenida y las gracias por su asistencia a las personas participantes en el taller.

Explica el proceso participativo y la labor del Gobierno de Aragón proporcionando a las entidades locales, en este caso el Ayuntamiento de Cariñena, los recursos necesarios para facilitar la participación ciudadana en el diseño de sus proyectos.

Se contextualiza la iniciativa de la Corporación Municipal de la posible peatonalización de la calle Mayor dentro de la directriz europea de pacificación de los cascos urbanos buscando entornos sanos, confortables y sostenibles, con un menor uso de los vehículos contaminantes.

Explicación de anteproyecto técnico

Carmen Sarasa, ingeniera de PROIMUR, explica el anteproyecto técnico desarrollado como punto de partida (la explicación del anteproyecto técnico está incluida en el acta de la sesión informativa de 12 de abril de 2021, en la web de LAAAB de Gobierno de Aragón y en el dossier que se elaborará al final del proceso participativo que incluirá todos los documentos generados).

A modo de síntesis, el anteproyecto técnico consiste en generar una plataforma única, elevando la calzada a nivel de las aceras en el tramo de la calle Mayor desde la intersección con la calle Gayana hasta la calle Cinco de junio, incorporando también la calle Reinanta. El material propuesto es pavimento impreso. En el anteproyecto se hace hincapié en la eliminación de barreras arquitectónicas y en soluciones técnicas para el correcto desalojo del agua. En el tramo contemplado en el anteproyecto, aunque no están definidas condiciones y modo, se plantea también regular el acceso de los vehículos.

Grupo de discusión. Posicionamiento sobre la iniciativa de peatonalización.

Las trece personas participantes en el taller se posicionan en contra de la iniciativa de peatonalización.

Nota: aunque en el taller se intercalaron posicionamientos sobre la iniciativa con propuestas y soluciones concretas sobre el anteproyecto, en el acta se agrupan en el actual apartado los posicionamientos y temores dejando para el siguiente apartado las propuestas y soluciones.

Se incluyen a continuación las principales dudas, preocupaciones y argumentos expresados en la sesión:

El principal argumento en contra (con total consenso entre los asistentes) es el daño que puede ocasionar la peatonalización del tramo de la calle Mayor contemplado en el anteproyecto. Sobre este argumento se insiste en que no se debe prohibir el acceso a los vehículos a la calle Mayor. Algún participante habla de que el anteproyecto implica cerrar la calle Mayor y que eso será la ruina del comercio del tramo incluido en el anteproyecto. Son varias las intervenciones en este sentido aludiendo a que se presta servicio a vecinos de Cariñena, pero también a todos los pueblos de la Comarca del Campo de

Cariñena y que muchas personas dejarán de comprar en el comercio de la calle Mayor. Según se comparte en otras intervenciones, hay vecinos de Cariñena, y de otros pueblos, que les han transmitido que si se peatonaliza la calle Mayor será un problema para ellos y que desean que siga siendo posible acceder con vehículos como hasta ahora. Se insiste durante todo el taller en que las ventas de los comercios bajarán, tanto por la ejecución de la obra como por la calle peatonalizada.

Una participante, al igual que se ha expuesto en el taller 1, expone que el comercio de Cariñena es un comercio que vive de los pueblos vecinos, que vienen a comprar con el coche y que necesitan ir hasta la puerta, por necesidad y también por comodidad (que en otros establecimientos tienen, al haber parking). Esto es compartido por muchos de los participantes al taller.

Se recuerda que en el anteproyecto no se ha contemplado cerrar la calle Mayor y sí está contemplado regular el acceso, aunque no se ha definido todavía cómo. Al igual que en el taller 1, se recuerda que, para definir el modo de regular el acceso de los vehículos en caso de que la iniciativa se ejecute, se tendrá en cuenta el conocimiento compartido en el proceso participativo por los diferentes actores, así como diferentes informes técnicos. Viendo que en el taller 1 el concepto de “pacificar” la calle era asociado más fácilmente a lo que en realidad busca la iniciativa del Ayuntamiento de Cariñena y el anteproyecto presentado, se pregunta al grupo por su posición ante la pacificación de la calle Mayor. La mayoría de los participantes también se posicionan, inicialmente, en contra aunque hay participantes que sí que ven mejor pacificar la calle, dejando acceso a vehículos, y no ven bien peatonalizar la calle (al final del taller habrá un consenso total sobre que el proyecto sea de pacificación y no de peatonalización).

Varias participantes piensan que establecer horarios de carga y descarga supondrá problemas en lo relativo al reparto de los proveedores a los comercios y para la comodidad de los clientes.

Desde la explicación del anteproyecto (y repetidamente a lo largo de la sesión) son varias las personas que remarcan que el anteproyecto supondrá un problema en los días de tormenta. La plataforma única (calzada y aceras al mismo nivel) supondrá las inundaciones de bodegas, establecimientos, iglesia y locales. También hablan de problemas en respiraderos que están a la altura de la acera. La ingeniera explica repetidas veces que se tiene en cuenta en el proyecto y que, con una ejecución correcta del diseño planteado, no debe suponer problema. Explica aspectos técnicos específicos sobre el desalojo del agua, pero el grupo no parece aceptar las explicaciones. Una persona participante apunta que el proyecto se puede utilizar para mejorar los desagües actuales. Carmen, la ingeniera que ha elaborado el anteproyecto, indica en una

de las intervenciones que la red general de alcantarillado no se prevé renovarla porque se renovó hace poco tiempo y se estudiaron los caudales. Otra cosa son los sumideros de recogida de agua (que vierten a esa red de alcantarillado). Si la recogida no es buena no hay evacuación de pluviales aunque haya capacidad en el colector general. Todo esto se debería estudiar a nivel de proyecto y reforzar la red de sumideros. (Nota: las últimas seis líneas han sido incorporadas tras la petición de una participante. En el borrador del acta inicial no se incluyó la explicación detallada).

Continuando con el tema del agua, una persona pregunta sobre los seguros en caso de inundaciones. En su opinión, si el seguro del ayuntamiento se hace cargo de los desperfectos, mejor.

Participante pregunta sobre las calles que dan a la calle Mayor. Carmen explica que la idea inicial es entrar y salir por la misma calle. En varias conversaciones simultáneas, varias personas no están de acuerdo con ese planteamiento. Un participante, en relación con esto, expone su caso y manifiesta que es un problema para él por el uso de maquinaria agrícola. A él le implica ir marcha atrás. Otras personas apuntan que también sucede con el coche. Alguien apunta que tampoco es tanto cambio, que ahora también tiene que hacerlo así, pero que sí, que es un problema tener que ir marcha atrás.

Continuando con las calles que desembocan en la calle Mayor, alguien apunta que, si se prohíbe el paso a coches por la calle Mayor, las personas con movilidad reducida tampoco podrán acceder a la calle en coche porque las calles son muy estrechas. Se vuelve a recordar que en el anteproyecto se contempla regular el acceso de vehículos, no cerrar la calle.

Una persona residente en la calle 5 de junio pregunta sobre los problemas que puede haber en su calle con el posible incremento de tráfico, y tráfico pesado, porque en la calle hay bodegas y pueden hundirse, además de las molestias a los vecinos que supondrá el tráfico por la calle. Concluye diciendo que necesitaría saber más detalles del proyecto.

Carmen Sarasa, ingeniera que ha realizado el anteproyecto, expone que en el taller anterior una residente ha propuesto peatonalizar también esa calle y que se estudiará. Se recuerda y se insiste en que todas las propuestas serán estudiadas.

Una persona pregunta por el plazo y periodo de ejecución de las obras. Carmen responde que el plazo total es de entre dos y tres meses. Esto es visto como un problema para el comercio por la mayoría de los asistentes. Ven problema tanto en el plazo de ejecución como en el momento actual marcado por la pandemia (a lo largo del taller esta preocupación es expresada repetidas

veces). Alguien apunta que máximo tendría que ser un mes (otros participantes le contestan que un mes también es un problema).

Un participante pregunta sobre quién pagará las obras. Quiere saber, concretamente, si los propietarios de locales y viviendas de la calle Mayor tendrían que pagar la parte correspondiente (como sucedió en otras actuaciones en el pasado en distintas calles de la localidad). Se le responde que ese tema no ha salido en la preparación del anteproyecto y que es un punto a tratar con el ayuntamiento. La persona participante, propietario de un comercio en la calle Mayor, concluye la pregunta dando su opinión sobre que hay actuaciones más importantes que acometer por parte del ayuntamiento.

Alguien expresa que, en su opinión, el valor de los locales de la calle Mayor bajará después de la ejecución del proyecto.

Se percibe bastante consenso entre las personas asistentes sobre las molestias (ocupación excesiva, ruido y suciedad) que causa la hostelería y sus terrazas (en su opinión) así como que es frecuente que no cumplan la normativa que ya existe pero que no se hace cumplir. Piensan que si esto pasa ahora que no está peatonalizada la calle, si se peatonaliza aun será “más exagerado”. Hablan de la molestia a los vecinos. Un participante apunta que antes había bancos para sentarse y que se quitaron porque causaban molestias (de ruido) a los vecinos.

Sobre la hostelería, las personas participantes en el taller creen que toda la hostelería está a favor de la iniciativa de peatonalización porque a ellos les hace ganar más que a los comercios.

En el grupo de discusión se lanzan varias preguntas relacionadas con la situación actual de la calle Mayor.

Varios participantes consideran que la calle Mayor actualmente es cómoda para realizar compras porque se puede usar el coche. Otro participante apunta que esa comodidad no está reñida con la seguridad y la comodidad del peatón actualmente ya que no ha habido ningún accidente. Sobre la comodidad, varias personas opinan lo contrario poniendo como ejemplo los coches aparcados sobre la acera o tener que bajar de las aceras porque en algunos tramos son estrechas. También se expone que hay barreras arquitectónicas que son un problema para personas mayores. Una persona considera que esas barreras no existen.

Varias personas exponen que la calle Mayor, casi siempre es tranquila, salvo momentos muy concretos y puntuales “con follón”. A esto, otros participantes contestan que no es así.

En relación con los aparcamientos, varias personas afirman que aunque ahora hay zonas de carga y descarga, estas plazas están muchas veces “mal” ocupadas, por ejemplo, por las terrazas de los bares o por otros coches que no pueden aparcar ahí.

Varias personas participantes comentan que los residentes de la zona tienen problemas para aparcar por la noche. Una persona apunta que ha oído que se está trabajando desde el ayuntamiento en habilitar como aparcamientos solares sin uso, pero de momento existe el problema de aparcamiento.

Un participante apunta que él, como profesional que presta servicios a domicilio, necesita plazas de estacionamiento cerca de los domicilios donde trabaja y por supuesto acceder a la calle Mayor con el vehículo. Teme que con el anteproyecto presentado esto no se dé. Esta persona pregunta si sería posible que se hagan varias alternativas de anteproyecto (tres, por ejemplo) para ver distintas opciones y poder elegir entre ellas (se incluye más adelante entre las propuestas). Remarca que ninguna de esas opciones debería contemplar cerrar la calle. Relacionado con esta aportación, otro participante vería con buenos ojos un proyecto mucho más sencillo poniendo un paso de cebra elevado, por ejemplo, o bajar la velocidad de los coches... pero no una plataforma única en toda la calle porque la calle lleva poco tiempo hecha. Insiste también en que, por supuesto, dejando pasar a los coches como hasta ahora.

Nota: al igual que en el taller 1 y en la mesa informativa se apreciaba una distorsión del anteproyecto, que como ya se ha reflejado en el acta, no incluye cerrar la calle a los vehículos.

Una persona participante pone en duda que las personas mayores residentes en la zona de influencia del anteproyecto se hayan enterado del anteproyecto. Esto es secundado por otros dos participantes. Una de estas personas pregunta por cual ha sido la motivación y necesidad del proyecto. Se ha contestado que la Corporación Municipal quiere analizar la posible peatonalización de la Calle Mayor y que la finalidad, además de que el proyecto está alineado con Europa, es la de mejorar el entorno y las condiciones de la ciudadanía y actores. Se indica que el proyecto busca, entre otras cosas, una mejor calidad de vida de las personas residentes, también de aquellas con necesidades especiales o movilidad reducida. Alguien apunta, no siendo secundado, que eso no es tan importante como otros aspectos.

Un participante, dueño de un comercio en la calle Mayor, contesta que las personas residentes, y personas mayores, están bien como están y que les preocupa el ruido y las molestias de las terrazas.

Un participante insiste en la idea de que no comprende el posible beneficio que aporta el proyecto. Otro apunta que el beneficio es para los hosteleros y que por eso el tramo contemplado es el tramo de los bares. Una tercera persona apunta que hay bares en otros tramos.

Varios participantes piensan que los usuarios de terrazas de hostelería estarán a favor del proyecto y los clientes de comercio estarán en contra.

Se apunta que en el pueblo se utiliza el coche para todo. Varias personas participantes están de acuerdo en que es excesivo el uso del vehículo pero que la peatonalización de la calle Mayor no reducirá el uso del coche. Tampoco la contaminación que se producirá en las calles paralelas.

En el taller, una participante expresa que le han transmitido que el formulario diseñado para la participación online (y el impreso) condiciona las respuestas y da a entender que el proyecto es positivo. Esto es secundado por otras personas participantes que han utilizado la vía online. Dicen que “se pinta” muy bonito y que anima a participar dando por hecho que se va a realizar el proyecto. Se les recuerda que no hay nada dado por hecho y se intenta explicar que no se ha buscado condicionar. Lo que se ha buscado es estructurar la participación en base a un esquema de aspectos que deben tenerse en cuenta para diseñar esta tipología de proyecto. La explicación no parece ser aceptada por las personas participantes que, cordialmente, mantienen su opinión y la expresan.

Al final del taller, dos personas que regentan comercios en la calle Mayor hacen entrega al equipo técnico del proceso participativo de un escrito que posteriormente sería entregado en el Ayuntamiento de Cariñena firmado por más comercios (según las personas que hacen entrega del documento, el documento lo firman más del 90% de los comercios de la calle Mayor). El escrito se incluye anexo en esta acta y en el archivo que agrupa los documentos entregados por los diferentes actores durante el proceso participativo, con título “documentos adicionales de actores”.

Grupo de discusión. Propuestas y consenso

Hay consenso total entre las personas asistentes en que no quieren un proyecto de peatonalización. La principal preocupación expresada es el temor al daño causado al comercio. Otras preocupaciones ampliamente compartidas entre las personas asistentes son las molestias para las personas residentes y problemas con el agua en días de tormenta.

Antes de medir el consenso de las propuestas realizadas se recuerda a las personas participantes que en el acta quedará meridianamente claro que la

posición de las trece personas asistentes al taller es de oposición al anteproyecto presentado de peatonalización, y que la valoración de las propuestas se realiza en base a un posible proyecto de pacificación de la calle Mayor.

(Nota: el siguiente párrafo, el relativo a preguntas de dinamización, no se había incluido inicialmente en el borrador por ser exclusivamente una parte de dinamización, sin esperar generar propuestas concretas, pero se incluye en el acta oficial a petición de una participante)

En un momento del taller, se lanza la pregunta dinamizadora ¿cómo veis la calle Mayor dentro de cincuenta años? Una participante responde que la ve sin comercios. Apunta que en menos de 30 años han disminuido muchísimo los negocios que había en la calle mayor, que ella ha conocido una tienda en cada puerta...sino mantenemos los que quedan nos vemos abocados a parecer un pueblo como Aladrén o Encinacorba (pueblos más pequeños, sin comercios). Otro participante aporta que con proyecto de peatonalización o sin proyecto, también la ve sin comercios. Una tercera persona opina que eso lo ve para Cariñena, no solo en la calle Mayor.

En este apartado se recogen las propuestas realizadas en el taller. El consenso de la mayor parte de ellas ha sido medido, aunque también recogen propuestas sin medición de consenso (la mayor parte de ellas por estar incluidas en otras propuestas compuestas o por considerar que durante el grupo de discusión eran desestimadas por otras propuestas posteriores).

Se comienza por las propuestas de mayor consenso. También se ha intentado agrupar propuestas por proximidad:

- Pacificar la calle, con acceso de vehículos, pero más regulado (consenso total).
- Realizar tres propuestas de anteproyecto de pacificación de la calle Mayor con distintos grados de actuación (consenso total).
- En el caso de ejecutar el proyecto, tener en cuenta el plazo de ejecución de la obra (reducirlo al mínimo) y cuando se ejecuta la obra. (Consenso total)
- Regular el uso de patinetes y bicis (consenso total).
- Limitar la velocidad de los vehículos en el tramo contemplado en el anteproyecto (consenso total).
- Establecer límites y controlar las terrazas de los bares (consenso total).
- Zonas pintadas para discapacitados (consenso total).



- Regulación de aparcamiento con disco de tiempo (nueve personas a favor).
- Habilitar zonas específicas de aparcamiento para profesionales (doce personas a favor, una persona no se posiciona).
- Eliminar barreras arquitectónicas (consenso total).
- Dar preferencia al peatón (consenso total).
- Tener en cuenta la señalización y mejorar la señalización existente (consenso total).
- Figura de alguacil que haga cumplir las ordenanzas (once personas a favor, dos personas en contra).
- Seguro del ayuntamiento para hacer frente a las inundaciones por tormenta (consenso total).
- Hacer buenos desagües y sumideros, mejorar los existentes (consenso total).
- Establecer horarios de tráfico para carga y descarga (tres personas a favor)
- Aceras más anchas (5 personas a favor).
- Desincentivar el uso del coche (cinco personas a favor).
- Tener en cuenta para el proyecto a las personas de otros pueblos de la comarca.
- Que se deje como está.
- Hablar con propietarios para establecer aparcamientos regulados.
- Regular el uso del mercadillo y cambiar de día (sábado).
- Establecer franjas horarias o días de semana para la pacificación (no se mide el consenso porque no se llega a un acuerdo sobre la propuesta concreta en cuanto a horario o días concretos).
- Poner mercadillo en la zona de la calle Mayor.
- Eliminar los rebajes de las aceras, sin plataforma única (única intervención eliminar los rebajes de las aceras).
- Permitir a los comercios sacar expositores a la calle (nota: quien lo propuso lo hizo a modo de parodia indicando que le parecía mal el



excesivo uso de la calle por la hostelería. Después se utilizó como ejemplo de propuesta que podría ser viable, previo estudio. No se midió el consenso por este motivo).

- Programar eventos para atraer personas.

Fin de la sesión 22:35

Reflexiones y evaluación de la sesión:

Se ha detectado en el taller que el término “peatonalización” es interpretado como “la total prohibición de vehículos”, dejando el uso del tramo de la calle Mayor incluido en el anteproyecto exclusivamente para los peatones. En el taller, en diferentes ocasiones, el equipo técnico (Gobierno de Aragón, ingeniería y equipo de facilitación) ha insistido en que el anteproyecto no se ha contemplado tal cosa. Se ha reforzado la idea de pacificar la calle Mayor, algo que sí suele contemplar la regulación de acceso de vehículos, establecimiento de horarios, regulación de estacionamiento, dar preferencia al peatón o reducción de la velocidad de los vehículos, por ejemplo.

Ha sido necesario recordar que el anteproyecto presentado es un punto de partida, no un proyecto cerrado, y que se ha trabajado más en aspectos técnicos como acabados y soluciones de desalojo de agua.

Se ha recordado también que la Corporación Municipal apuesta por analizar la posible peatonalización de la Calle Mayor y que se ha puesto en marcha el proceso participativo para poder incorporar al proyecto la experiencia y todas las sensibilidades de los actores de Cariñena con el fin de enriquecer el anteproyecto y cumplir los objetivos a la vez que no se penaliza a ningún colectivo en caso de ejecutarse el proyecto.

Da la impresión de que las personas participantes en el taller han asistido con la idea de que el anteproyecto era un proyecto totalmente cerrado y decidido. La impresión de los facilitadores es que, tras el taller, esa idea ha cambiado para la mayoría de las participantes y que, aunque con dudas, esperan que en el proyecto se vean reflejados sus puntos de vista y aportaciones.

En cuanto a la evaluación de la sesión por parte de las personas asistentes ha habido consenso total en que ha sido útil para expresar su posicionamiento en el proyecto, los puntos de vista personales y debatir con las demás personas participantes las diferentes opiniones y argumentos.

Varias personas participantes dudan de que se tenga en cuenta sus opiniones en el proyecto.

La valoración sobre los técnicos que han participado en la sesión es positiva.

Registro gráfico:





Anexo: escrito entregado por comerciantes

Se incluye escaneado en la siguiente página el documento entregado por dos participantes del taller, comerciantes de la calle Mayor.

Por la presente manifestamos nuestro RECHAZO al plan de PEATONALIZACIÓN Y REFORMA DEL TRAMO CENTRAL DE LA CALLE MAYOR DE CARIÑENA propuesto por el Consistorio municipal.

Representamos más del **90% del comercio y servicios de la zona afectada**, y creemos que ésta es una intervención de carácter **radical, arbitraria y sin consulta previa con los sectores afectados por la misma**.

Dicha actuación perjudica la movilidad de forma grave a los vecinos de la calle Mayor y adyacentes, actuando además de forma lesiva en los intereses de comerciantes de la zona, disuadiendo a los clientes de acudir a esta zona comercial.

En el ámbito comercial, tenemos un claro ejemplo de las consecuencias que tendrá esta intervención en esta misma localidad:

Desde la nueva ubicación del mercadillo de los sábados, donde indirectamente se induce a la clientela de la comarca a estacionar en un emplazamiento alejado del centro, la calle Mayor se ha convertido en un desierto comercial, con una acusada bajada de las ventas en todos los comercios, sábado tras sábado, especialmente los de alimentación. Esta situación se replicaría así durante toda la semana

No olvidemos que el comercio de Cariñena no podría subsistir sin la comarca, que tiene una población envejecida y con movilidad reducida.

Ante la imposibilidad de habilitar una zona de estacionamiento adecuada y a una distancia razonable, a nadie se le escapa que esta clientela optará por comprar en comercios y/o grandes superficies de otras localidades (La Almunia, Cuarte o Zaragoza) más amables con esta población envejecida y de reducida movilidad.

Apostamos por una actuación moderada y consensuada por todos los agentes (vecinos, comerciantes/servicios y hosteleros).

La zona ha estado durante más de quince años sin ningún tipo de mejora en este sentido; carece de pasos cebra, dispositivos de reducción de la velocidad de los vehículos y zonas de carga y descarga ahora invadidas por las terrazas, con el consecuente problema de estacionamiento para transportes y clientela.

Nuestra propuesta es implementar estos instrumentos de regulación para pacificar de manera sostenible esta zona de la ciudad, instalando sobre la misma señales y dispositivos de limitación de velocidad, pasos de cebra, zonas de carga y descarga accesibles al transporte y una regulación del estacionamiento acorde con el peso específico que tiene la mayor zona comercial de la ciudad.

En cuanto al estacionamiento; proponemos un sistema que ha sido ampliamente testado en varias localidades con mayor y menor población que Cariñena y con óptimos resultados. Consiste en delimitar una zona de estacionamiento gratuito con horario limitado (zona azul) donde los vecinos y clientes puedan aparcar durante un tiempo limitado (1/2 hora, 1 hora...) y puedan realizar sus compras con comodidad sin congestionar el tráfico y al mismo tiempo dejando plazas libres con regularidad.

Esta temporalidad se comprobaría repartiendo a la población unas cartulinas esféricas (discos) donde se determina la hora de llegada y de salida.

Estamos convencidos de que estas medidas solucionarían la práctica totalidad de los inconvenientes actuales de un modo infinitamente más económico, menos traumático y sin las molestias y perjuicios que toda intervención de esta envergadura causaría a la población en general.