



PLAN ESTRATÉGICO DE LA CIUDAD DE JAÉN

**DICTAMEN DE LA COMISIÓN TÉCNICA:
JAÉN, CAPITAL**

Jaén, junio de 2010

Autores:

- Sergio Blanca Buendía
- Miguel Marín Passolas
- Laureano Matas Trenas
- José Menor Toribio
- Juan Carlos Rodríguez Cohard
- José Domingo Sánchez Martínez

Contenidos

1. Presentación
2. La ciudad en su área metropolitana
3. El proyecto urbano de la ciudad de Jaén
4. El asunto de la movilidad urbana
5. La problemática específica del centro histórico
6. La cuestión del poblamiento disperso
7. Estudio de las necesidades de vivienda
8. La capitalidad de Jaén: equipamientos, servicios públicos avanzados e imagen de la ciudad
9. Análisis DAFO
10. Propuesta de objetivos estratégicos
11. Propuesta de proyectos estratégicos
12. Escenarios de futuro

1. Presentación

De acuerdo con lo esbozado en la *Evaluación preliminar de la ciudad*¹, se consideran áreas prioritarias para el desarrollo inmediato de la misma, entre otras, su proyección como capital provincial y del ámbito metropolitano sobre el que ejerce funciones rectoras, en respuesta a la satisfacción de necesidades de una población que supera los doscientos mil habitantes; la búsqueda de un equilibrio sensato con el resto de capitales andaluzas, en términos de cooperación y competencia, para lo que es necesario el desarrollo de nuevas infraestructuras, equipamientos y servicios que le permita converger con ellas; y su consolidación como capital mundial del olivar y el aceite de oliva.

Para analizar en profundidad estas y otras cuestiones relacionadas, que en conjunto forman uno de los grandes ejes estratégicos para el desarrollo de la ciudad en el horizonte temporal que prevé el plan (2015), se creó la comisión de trabajo denominada *Jaén capital*, en la que estaba previsto que se trataran aspectos concretos como las comunicaciones interurbanas, el liderazgo en el área metropolitana, el transporte público, la movilidad sostenible, el tráfico, el urbanismo, el desarrollo del casco histórico, el equipamiento urbano y la vertebración entre los diferentes barrios.

Esta comisión, compuesta por las siguientes personas: Miguel Marín Passolas, José Menor Toribio, Laureano Matas Trenas, Sergio Blanca Buendía, Juan Carlos Rodríguez Cohard y José Domingo Sánchez Martínez, comenzó su andadura en los primeros días del mes de enero de 2010, momento a partir del cual ha realizado periódicamente sesiones conjuntas.

Con carácter general, la metodología de trabajo ha implicado la realización de debates previos a los asuntos a tratar, la recopilación y distribución de documentos técnicos relacionados con los mismos²; la elaboración de informes particulares sobre los temas encargados (cada uno de ellos con su correspondiente matriz DAFO y relación de proyectos estratégicos); y, por último, una discusión general sobre el resultado final del documento de síntesis preparado por la comisión. Además se ha procurado recoger en las correspondientes actas de las sesiones realizadas, con el mayor detalle posible, todas las intervenciones relevantes producidas durante los debates establecidos en cada reunión, por lo que constituyen una fuente fundamental para la redacción del presente trabajo.

A partir de todo ello vamos a presentar, en primer lugar, un diagnóstico consistente en una visión sintética de la situación centrada en las siguientes cuestiones: la realidad urbanística de la ciudad de Jaén, su relación con el área metropolitana, la movilidad, la problemática del centro histórico, la cuestión del poblamiento disperso, un estudio de las necesidades de vivienda en el municipio y el

¹ <http://www.jaen2015.es/documentacion>

² <http://www.jaen2015.es/docucapital>

reforzamiento de la capitalidad. Partiendo de sus contenidos, se desarrolla un segundo gran apartado, realizado bajo el enfoque característico de la planificación estratégica territorial, que culmina con la presentación de líneas de actuación y proyectos estratégicos concretos, así como un planteamiento de escenarios de futuro.

2. La ciudad en su área metropolitana

La ciudad de Jaén mantiene una posición de centralidad respecto a su periferia más próxima, y también con un territorio más extenso o área de influencia que alcanza al conjunto provincial.

El ámbito metropolitano incluye al sistema de ciudades formado por la propia ciudad central y por el conjunto de núcleos que presentan una accesibilidad inferior a 30 minutos, con el que Jaén mantiene importantes interrelaciones funcionales como receptora y suministradora de productos y servicios, y con el que empieza a compartir un mercado de trabajo y de vivienda.

Además, en las últimas décadas han aparecido algunos nuevos asentamientos dispersos en el entorno de las vegas de los ríos Guadalbullón y sus afluentes y en sectores no urbanizables de alta calidad paisajístico-ambiental, en donde han proliferado las segundas residencias, constatándose efectos negativos de diversa índole (ausencia de espacios públicos y elementos urbanos, riesgos ambientales como inundaciones, afecciones al dominio público en cauces y vías pecuarias, inexistencia de servicios, etc.), que serán tratados más adelante.

Se genera así un gran espacio o área urbana que, a pesar de no encontrarse aún suficientemente articulado, nos permite identificar un incipiente proceso de carácter metropolitano. Aunque todavía los límites son difusos y cada una de las ciudades mantiene a su vez relaciones con otros sistemas urbanos de la provincia, se puede hablar de una estructura interna propia y de un funcionamiento común en este ámbito territorial.

En concreto, la aparición de procesos que conducen a la generación de un espacio metropolitano se manifiesta en el comportamiento de distintos componentes territoriales como la dinámica demográfica, la actividad económica y los flujos de movilidad, tal como se constata por la creación de un consorcio de transporte metropolitano.

Desde el punto de vista demográfico el área urbana de Jaén cuenta con unos 200.000 habitantes, situándose como uno de los centros regionales del primer nivel del sistema andaluz de ciudades. Del volumen total de habitantes corresponden a la ciudad central 116.540, lo que la posiciona como una ciudad de tamaño medio en el sistema urbano regional. Otros cinco municipios, Martos, Torre del Campo, Torredonjimeno, Mancha Real y Mengíbar contribuyen con 70.000 personas al total de población de la unidad. El resto se reparte entre pequeños núcleos de menor entidad.

Este reparto poblacional procede de un proceso evolutivo que durante los últimos 30 años ha significado la ralentización del crecimiento de la ciudad de Jaén, mientras que se asiste al crecimiento acelerado de las cinco ciudades intermedias antes mencionadas y de algunos pequeños núcleos como La Guardia y Los Villares. Este hecho tiene que ver con el incremento de la función residencial que tienen dichas poblaciones respecto del conjunto del área urbana de Jaén y, sobre todo, en el caso de los cuatro más grandes, con la expansión de la actividad industrial y de servicios. Por su parte, los municipios más rurales están pasando de una situación de estancamiento a otra en la que se benefician de la situación de indiferencia residencial que comienza a aparecer en el área urbana de Jaén.

Si bien la transferencia de población entre núcleos apunta en el sentido de la construcción de un espacio de fuertes interrelaciones, la actividad económica resulta un factor aún más decisivo en la consolidación de este proceso. Por una parte, la concentración de las actividades terciarias en la ciudad de Jaén, junto con otros servicios de apoyo a la actividad productiva, convierte a esta ciudad en el centro funcional y articulador de un ámbito de influencia provincial.

Por otra parte, el desarrollo de la actividad industrial en los núcleos de tamaño intermedio confiere al área una diversidad productiva propia de sistemas urbanos desarrollados. Partiendo de la especialización en el olivar y el aceite, se ha producido una diversificación industrial y de servicios básicos de apoyo en las ciudades de Martos, Torredonjimeno, Torre del Campo, Mancha Real y Mengíbar, que ha significado que todos estos núcleos lleven a cabo funciones esencialmente urbanas.

Respecto al tema de los flujos de movilidad dentro de la unidad territorial, el sentido e intensidad de los mismos nos lleva a confirmar la existencia de intensas relaciones económicas y demográficas en el ámbito, con un importante número de personas que se desplazan diariamente.

Los flujos de doble sentido, desde el área de influencia a la capital y de la capital al área de influencia, afectan especialmente a los núcleos situados en una suerte de eje Oeste-Este que va desde Martos a Mancha Real, pasando por Torredonjimeno y Torre del Campo. Los desplazamientos son especialmente numerosos desde Torre del Campo a Jaén, donde se acumulan gran parte de los que se realizan en este eje, ya que cabe destacar que se produce una importante movilidad entre todos los núcleos del sector oeste. En el resto de las poblaciones los flujos son menos intensos y se limitan al desplazamiento hacia la capital.

Junto a la movilidad interna del área urbana, es también relevante el hecho de que los flujos con Jaén tienen un radio de mayor longitud y alcanzan a la red de ciudades intermedias situadas más al Norte. Entre las que destacan Baeza, Úbeda, Linares, Bailén y Andújar.

La situación actual se caracteriza por el escaso protagonismo del transporte público. En el caso del autobús, apenas se realizan 100 circulaciones extra-

metropolitanas³ diarias con salida o destino en Jaén, una cifra que se antoja baja si consideramos que el ferrocarril tampoco puede atender satisfactoriamente este tipo de desplazamientos de media o larga distancia. Los autobuses, al utilizar como lugar de origen o llegada la actual Estación de Autobuses de Jaén, que está situada en el centro, vienen a complicar, por otra parte, el ya de por sí denso tráfico urbano de la ciudad y, lo que es peor para el transporte público, a alargar los tiempos de recorrido de quienes se ven obligados o prefieren utilizar este medio.

En cuanto al ferrocarril, a pesar de las mejoras que se están efectuando, sigue siendo un servicio que deja bastante que desear: es lento⁴, los recorridos son escasos, la comodidad es manifiestamente mejorable. Y todo ello se ha querido justificar por la falta de rentabilidad, a lo que habría que contestar que difícilmente podría ocurrir lo contrario, si tenemos en cuenta que se trata de una estación final de trayecto y no tiene grandes ciudades en sus cercanías. En estos momentos, entre llegadas y salidas se producen unos movimientos diarios desde la Estación de Jaén de 17 circulaciones, que permiten enlazar con Madrid, por una parte; y Córdoba-Sevilla por otra. Mucho más limitado resulta, finalmente, la utilización del avión, que se efectúa a través del aeropuerto Federico García Lorca, a una distancia aproximada de 100 km de Jaén. Hasta el mes de mayo de 2010 ha venido funcionando un servicio lanzadera de autobús gestionado por la Comercializadora de Turismo de Jaén, quien finalmente ha tomado la decisión de interrumpir el servicio debido a su inviabilidad económica, lo que obliga a partir de ahora a realizar el traslado al aeropuerto en vehículo privado o utilizando el transporte público convencional a través de la conexión con la ciudad de Granada, iniciativa que resulta ser más barata para el viajero (aproximadamente la mitad de coste), aunque más lenta.

2.1. Infraestructuras de transporte y comunicación

Como es de sobra conocido, la dotación de infraestructuras es una condición necesaria para el desarrollo económico, la movilidad y el acceso a los servicios básicos para los habitantes de cualquier territorio. Por ello, la mejora y el desarrollo de infraestructuras en Jaén es un eje esencial para su impulso económico, a la vez que permite la vertebración del territorio, incrementa la eficiencia del sistema, favorece la cohesión social y territorial y, en último extremo, contribuye al desarrollo económico y la competitividad de este ámbito.

La red de carreteras que conecta el área urbana de Jaén está constituida actualmente por la autovía A-44 (Bailén-Motril) en pleno servicio, lo que favorece las relaciones norte-sur hacia Madrid y Granada respectivamente. El acceso ferroviario está limitado a un punto único, en la capital, ya que no para en Mengíbar, única ciudad con la que tendría posibilidad de comunicación ferroviaria, porque las demás no cuentan con esta infraestructura. La red es convencional y sus prestaciones limitadas tanto para los viajeros, por los tiempos, como para las mercancías por su escasa adecuación. Las últimas actuaciones llevadas a cabo permiten una mejora puntual (3

³ Las que se producen en el interior del área metropolitana suman 482, de manera que el total de movimientos realizados con origen o destino en la actual Estación de Autobuses de Jaén se eleva a 579.

⁴ 1h. 40 m. a Córdoba, exactamente lo mismo que un ALVIA de Córdoba a Madrid.

horas y media) en alguno de los servicios diarios a Madrid y una reducción del tiempo de viaje sólo en uno de los servicios de la línea Jaén-Córdoba-Sevilla-Cádiz, mediante el uso de la línea ferroviaria de Alta Velocidad.

La carencia más relevante tiene que ver con la vertebración del espacio metropolitano, principalmente las relaciones transversales que favorezcan la accesibilidad hacia la capital. Por su parte, la integración de Jaén en el ámbito regional y nacional necesita sustanciales mejoras, especialmente ferroviarias.

Por lo que respecta al desarrollo de la sociedad de la información y del conocimiento este es un elemento fundamental para la necesaria modernización y desarrollo de los territorios, máxime cuando éstos por su localización geoestratégica no disponen de las mejores ventajas frente a otros espacios, especialmente en lo referente a su accesibilidad física. Por ello, su accesibilidad virtual se convierte en un elemento trascendental en un entorno cada día más globalizado y competitivo.

3. El proyecto urbano de la ciudad de Jaén

En noviembre de 2009 el Excmo. Ayuntamiento de Jaén efectuó la aprobación inicial del nuevo Plan General de Ordenación Urbanística. Ahora se debe proceder a la resolución de las alegaciones presentadas en el plazo que se abrió con posterioridad a dicha aprobación inicial. Una vez concluido este proceso se estará en condiciones de proceder a la definitiva aprobación e inmediata entrada en vigor del plan. La comisión decidió asumir y tomar como punto de partida los presupuestos fundamentales contenidos en el proyecto del nuevo PGOU, pero sin por ello dejar de ofrecer opiniones propias y propuestas nuevas.

De momento, el instrumento de planeamiento vigente sigue siendo la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de 1996, una de cuyas apuestas fundamentales ha permitido la notable expansión de la ciudad hacia el norte, donde se han agregado un buen número de nuevas viviendas, infraestructuras y equipamientos que facilitan el desarrollo del sector terciario. En una aproximación extraordinariamente sintética de la dinámica urbanística del municipio durante los últimos años, podríamos decir que la ciudad se lanzó durante este tiempo a la ocupación de las topografías más favorables para la movilidad, a la vez que el mercado se veía dominado por las promociones privadas. Con todo, no se han observado en nuestro caso ritmos de crecimiento comparables a los protagonizados por otras ciudades durante el período de urbanismo masivo que ha caracterizado el decenio comprendido entre 1997 y 2006.

El PGOU elaborado en 2009 parte de un planteamiento de máximos, en el sentido de establecer los crecimientos posibles en la medida en que lo permite la ley, es decir, un 40% del suelo urbano disponible y un 30% de la población existente. Esta consideración implica tres interesantes discusiones:

1. Si el modelo responde al de creación una ciudad difusa⁵, donde el espacio físico ocupado es proporcionalmente mucho mayor que la población residente o si, por el contrario, es consecuente con el tipo de ciudad compacta tradicional.
2. La forma de proyectar su crecimiento demográfico inmediato, como ocurre con la incorporada en la memoria informativa del propio PGOU.
3. La población realmente existente, pues es conocido que la ciudad está también ocupada por una cuantiosa población flotante, que superaba las 24.000 personas en el último Censo de Población, de las cuales 9.417 correspondían a personas que vienen por razones de estudio, 8.408 para trabajar y 6.242 por tener una segunda vivienda donde pasan algunas temporadas.

Respecto al crecimiento de la población, se puede prever extrapolando los últimos ritmos de crecimiento (128 hab./año durante el quinquenio 2004-2009; 642 hab./año entre 2000 y 2009), lo que nos llevaría a totales correspondientes a 2015 de 117.325 o 120.409. Otra forma de anticipar el tamaño de la población de la ciudad es tener en cuenta su dinámica poblacional, en la que entran en juego nacimientos, defunciones, emigraciones e inmigraciones. En el último decenio el saldo vegetativo se sitúa en torno a las 400 personas al año, que han quedado enjugadas en su mayor parte por un saldo migratorio negativo, que se explica tanto por razones de empleo (pérdida de oportunidades por la crisis económica); como porque una parte de la población residente en Jaén ha preferido buscar domicilio en municipios del área metropolitana valorando la cercanía a su lugar de trabajo o una vivienda de mejores prestaciones. En los documentos oficiales manejados para ilustrar esta parte del trabajo (Memoria del estudio de transportes de la comarca de Jaén y Plan General de Ordenación Urbanística de Jaén), no obstante, las previsiones de crecimiento demográfico son más optimistas. En el caso del PGOU, por ejemplo, se confía en alcanzar 133.000 habitantes en 2016. En nuestra opinión, esto podría ocurrir sólo si tiene lugar un aumento muy significativo de la promoción de viviendas de protección oficial, como parece ser que va a producirse, según veremos más adelante.

En todo caso, la ciudad que se proyecta sería capaz de atender las necesidades de una población aproximada de 150.000 residentes. El equipo redactor del PGOU repasa en el necesario diálogo que se establece entre la ciudad consolidada y la planificada, concretando su propuesta de crecimiento en las demandas que la ciudadanía tiene desde diferentes perspectivas (sociales, culturales, económicas, de salud ...). Pretende, asimismo, que este crecimiento no sea agresivo desde el punto de vista medioambiental, ni genere inequidades sociales y económicas, apostando por regular el mercado y supervisar todo el proceso con criterios de interés general. Como objetivos particulares, se apuntan el desarrollo de las infraestructuras y el transporte, el equilibrio entre la rentabilidad económica y social respecto a las calificaciones del suelo, la recuperación de la disciplina urbanística o la correcta dimensión de los nuevos crecimientos, que en ningún caso deben reproducir modelos expansivos con consumos exagerados de suelo o en los que la vivienda protegida no juegue un papel destacado.

⁵ Otra cosa es que al mismo tiempo sea una ciudad dispersa, por la aparición de numerosos núcleos aislados en las zonas rurales circundantes.

Las principales intervenciones propuestas en el plan, agrupadas en grandes zonas homogéneas, parten de una serie de consideraciones generales de cada una de ellas, que muy resumidamente son las siguientes:

- a) Sector norte: la suave topografía favorece la expansión residencial y la actividad productiva, tanto industrial como terciaria.
- b) Sector sur: al colindar con suelos protegidos se pretende sellar el crecimiento residencial.
- c) Sector este: se plantea la limitación del crecimiento residencial y el control de ocupación por diseminados en las vegas de los ríos, que pretenden regularizarse a través de una oficina municipal del suelo no urbanizable, salvo que se trate de viviendas emplazadas en zonas inundables.
- d) Sector oeste: son suelos colindantes a grandes rondas de circunvalación, que tienen características y finalidades similares a los propuestos en el sector norte, con el que forma parte de la nueva corona de crecimiento urbano que encaja con la ciudad consolidada.
- e) Sector centro: las intervenciones están dirigidas a cualificar y potenciar la actividad urbana a través de programas de rehabilitación, reequipamiento y mejora de las infraestructuras.
- f) Núcleos rurales: por una parte, se plantea la paralización y el control de los núcleos dispersos de carácter ilegal. De otra, se trataría de reconocer y regularizar aquellas en situación de alegalidad.

En cada uno de ellos se prevén acciones específicas sobre infraestructuras, residencias, equipamientos y espacios libres. Respecto a estos dos últimos, podemos destacar los siguientes:

- a) Sector norte: Ciudad Sanitaria, Ciudad Deportiva, Centro Cívico-Comercial, Grandes Eventos, Centro Intermodal del Ferrocarril, Parque Lineal Borde Norte y Parque Norte.
- b) Sector sur: Club de Campo, Ampliación Institución Ferial, Parque Cerro Almagro.
- c) Sector este: Club Hípico, Parque Nuevo Cementerio, Parque Periurbano Este, Parque Periurbano Puente Tablas.
- d) Sector oeste: Parque Acuático, Aparcamiento disuasorio, Parque de La Granja, Parque Lineal Borde Oeste.

- e) Sector centro: Nueva Estación de Ferrocarril, Parque Central (actual Hospital y Cuartel de la Guardia Civil), Parque del Calvario, Borde Parque San Eufrasio, Paseo del Ferrocarril (previo soterramiento parcial).

Un aspecto del mayor interés es la localización del crecimiento residencial previsto en el plan, que es el siguiente:

1. Dos grandes barrios residenciales de viviendas de iniciativa pública y privada, con tipología plurifamiliar de alta densidad y espacios ajardinados mancomunados cerrados, que supondrán la extensión de la ciudad por el norte y el oeste.
2. Un sector de densidades medias en el borde sur de la ciudad.
3. Varios residenciales de densidad baja a base de viviendas unifamiliares en La Corona, Fuente de Almodóvar, Puente Tablas, Borde oeste y La Imora, y Las Infantas.
4. Un residencial de alta densidad en Cerro Almagro.

El crecimiento de la industria y el sector terciario pasa por las siguientes intervenciones:

1. Puerto Seco, para satisfacer las necesidades logísticas de la gran distribución.
2. Terciario Norte, para completar usos industriales de la zona y crear un espacio para la celebración de grandes eventos.
3. Terciario Ciudad Deportiva en Cerro Almagro.
4. Industrial Este, destinada a la localización de la pequeña industria.
5. Polígono Agrícola para el apoyo de la actividad relacionada con el sector.
6. Polígono Industrial Pilar de la Dehesa, para regular y ordenar este espacio industrial.

Con todo lo expuesto hasta ahora podemos concluir que se persiguen dos grandes objetivos: compactar la ciudad, en el sentido de no dejar huecos entre las zonas consolidadas y los nuevos desarrollos urbanísticos; así como potenciar su crecimiento hacia el norte, para aprovechar las ventajas de la topografía y facilitar la transición de la ciudad hacia los usos y actividades relacionados con las demandas socioeconómicas propias de los territorios más dinámicos. En este modelo, juega un papel crucial la movilidad, facilitada por nuevas formas de transporte y la construcción de nuevos viales y rondas de distribución del tráfico.

4. El asunto de la movilidad urbana

El espacio metropolitano que se está formando en torno a la ciudad de Jaén, tiene una de sus mejores expresiones en los intensos flujos que se realizan diariamente entre los diferentes núcleos ligados. En tanto que capital provincial, Jaén asume la función de cabecera de comunicaciones con las principales ciudades de la provincia y con otros destinos interprovinciales. Por otra parte, el funcionamiento interno de la ciudad se basa en un intenso tráfico de personas, vehículos y mercancías. El volumen de tales movimientos se puede entrever a partir de datos como los que ofrece el parque de vehículos a motor censados, que en total suma unos 80.000. De ese total, más de 50.000 corresponden a automóviles, 166 son autobuses y casi 12.700 corresponden a camiones y furgonetas.

Respecto a la movilidad interna de la ciudad, hay que destacar que casi el 35% de los desplazamientos obligados se realizan a pie, una proporción que no es superada por ninguna capital andaluza. No obstante, también hay que decir que la mayor parte de las personas que llegan diariamente a Jaén por razones laborales, comerciales o de otro tipo utilizan mayoritariamente el vehículo privado (87,4%), lo que viene a complicar el tráfico rodado en la ciudad.

El transporte público y la movilidad presentan deficiencias notables, pero también están en marcha una serie de propuestas que pretenden mejorar muy sensiblemente la situación (sistema tranviario, estación intermodal, nuevas rondas, aparcamientos disuasorios, etc.). En todo caso, sólo si se alcanza un modelo de movilidad eficiente se estará en condiciones de responder al reto de crecimiento físico y desarrollo funcional que se propone en el nuevo PGOU, en el que una buena parte de la actividad pública y privada (Universidad, Ciudad Sanitaria, nuevos polígonos industriales, etc.) están alejados de las zonas de mayor concentración residencial.

Las comunicaciones se ven dificultadas por el propio trazado de la ciudad, pues son muy pocas las calles que tienen anchura suficiente para dar respuesta a los intensos flujos que soporta diariamente. Por esa razón, las medidas que se implantan para intentar agilizar el tráfico se anulan automáticamente, pues sólo consiguen congestionar las calles de menor entidad que se eligen como alternativa. La construcción de aparcamientos públicos en el centro de la ciudad ha contribuido, por otra parte, a aumentar el caos circulatorio, al generarse la expectativa de poder acceder con vehículos particulares y de forma masiva hasta lugares con serias limitaciones de espacio viario. También contribuye al empeoramiento del tráfico la práctica de la doble fila, siendo en ocasiones razón de atascos puntuales, que aparecen igualmente en lugares y momentos puntuales.

Respecto al transporte público, además del servicio de autobuses, el hecho más relevante es la inminente entrada en funcionamiento del sistema tranviario de Jaén, aunque por ahora con una sola línea que deja una parte importante de la población a una distancia considerable o insalvable para su empleo habitual.

De acuerdo con los resultados preliminares del diagnóstico social correspondiente a la elaboración de la Agenda 21 local de Jaén, presentados en octubre de 2009, la mejora de la movilidad, del transporte público y del tráfico de vehículos figuran entre las principales necesidades de la ciudad. Y sobre estos asuntos, como decimos, han aparecido importantes novedades durante los últimos meses que pueden contribuir de forma notable a la consecución del objetivo perseguido.

La primera es la creación del Consorcio de Transportes Metropolitano del Área de Jaén en 2007, formado por un total de 12 municipios: Fuerte del Rey, La Guardia de Jaén, Jaén, Jamilena, Mancha Real, Martos, Mengíbar, Pegalajar, Torre del Campo, Torredonjimeno, Los Villares y Villatorres. Entre las actuaciones más destacadas hay que señalar la implantación de una tarjeta de transporte que integra todos los servicios del área y los autobuses urbanos de la capital, con un billete único que facilita el transbordo, abarata el coste para el usuario y contribuye a generar una cultura de utilización del transporte público. De hecho, las cifras recogidas por el propio consorcio muestran un aumento significativo del número de viajeros en los meses posteriores a la entrada en funcionamiento de este sistema.

En segundo lugar, está la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Jaén, que está incorporado en el nuevo PGOU, al que ya nos referimos con anterioridad. Este plan responde a otro de los cometidos del consorcio metropolitano, que se está encargando de realizar estudios y planes para la totalidad de los municipios que lo conforman. En nuestro caso, en el documento de propuestas (aparecido con posterioridad a la realización de un diagnóstico previo, que se finalizó en 2007), se da una respuesta global e integrada a la problemática de la movilidad, pues se abordan sus distintas modalidades (motorizada/no motorizada, pública/privada), la reordenación del tráfico, la circulación y distribución de mercancías, los aparcamientos, el fomento de los vehículos limpios, la formación y la comunicación de la movilidad sostenible. En última instancia, lo que se persigue es mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y reducir el impacto ambiental y el gasto energético que supone el modelo de movilidad actual, donde el protagonismo corresponde sobre todo al transporte privado. Las previsiones indican que el escenario actual corregido, con la puesta en marcha de todas las medidas contempladas, significaría un ahorro de 20,17 toneladas equivalentes de petróleo (TEP) en 2018, un 41,6% de lo que se acabaría consumiendo sin continuara la actual tendencia, que alcanzaría la cifra total de 48,82 TEP. Por tanto, se espera que esta pueda quedarse en 28,55 TEP.

El conjunto de las actuaciones previstas se recogen en la tabla siguiente:

Tabla 4.1. La movilidad sostenible en la ciudad de Jaén.

Metas del plan	Ámbitos de actuación	Objetivos	Programas y propuestas
	No motorizados: peatones y ciclistas	-Aumentar número de viajes no motorizados. -Mejorar los itinerarios peatonales. -Reducir barreras. -Promover el uso de la bicicleta. -Aumentar la red de vías ciclistas.	1. Red de itinerarios peatonales principales. 2. Red de itinerarios peatonales secundarios. 3. Área 20 de prioridad peatonal. 4. Acondicionamiento de intersecciones conflictivas.

<p><u>1.- Mejora de la calidad de vida:</u> reducir necesidad de desplazarse y tiempos empleados, recuperar espacios públicos para los ciudadanos, mayor seguridad vial ...</p> <p><u>2.- Reducir el impacto ambiental generado por el transporte:</u> reducir emisiones contaminantes y niveles de ruido ...</p> <p><u>3.- Mejor balance energético:</u> reducir el consumo y la dependencia de los combustibles fósiles.</p>			<p>5. Prioridad peatonal al tranvía.</p> <p>6. Red de itinerarios ciclistas.</p> <p>7. Red de aparcamientos de bicicletas.</p> <p>8. Mejora de la intermodalidad ciclista-transporte público.</p> <p>9. Fomento de la bicicleta.</p> <p>10. Eliminación de barreras para personas con movilidad reducida.</p>
	Gestión de la movilidad	<p>-Planes de movilidad al trabajo</p> <p>-Planes de movilidad a centros de enseñanza.</p> <p>-Promover sistemas de coche compartido.</p>	<p>1. Planes de transporte al trabajo para centros públicos.</p> <p>2. Camino escolar.</p> <p>3. Plan de movilidad a la Universidad de Jaén.</p> <p>4. Plan de ordenación y movilidad al Polígono de Los Olivares.</p> <p>5. Planes de movilidad a los centros hospitalarios.</p>
	Transporte público	<p>-Optimizar la red de transporte público.</p> <p>-Reordenar la red de transporte con el tranvía.</p> <p>-Mejorar la intermodalidad con el tranvía.</p> <p>-Mejorar la velocidad comercial del transporte público.</p> <p>-Reducir los tiempos de viaje.</p> <p>-Mejorar la cobertura a los barrios con déficit de transporte público.</p> <p>-Mejorar la accesibilidad a las paradas.</p>	<p>1. Reordenación a corto plazo del transporte urbano.</p> <p>2. Reordenación a medio plazo del transporte urbano.</p> <p>3. Implantación de carriles bus.</p> <p>4. Mejora de la accesibilidad e infraestructura de las paradas.</p>
	Ordenación del tráfico	<p>-Reordenar tráfico.</p> <p>-Resolver cuellos de botella.</p> <p>-Resolver conflictos entre peatones y automovilistas en cruces.</p>	<p>1. Gestión del viario actual y nuevas infraestructuras.</p> <p>2. Programa de reducción del ruido en el viario.</p> <p>3. Plan municipal de seguridad vial.</p>
	Circulación y distribución de mercancías	<p>-Racionalizar la carga y descarga.</p> <p>-Ordenamiento del aparcamiento de vehículos pesados.</p>	<p>1. Regulación de la carga y descarga en la ciudad.</p>
	Aparcamiento	<p>-Ampliación del área de aparcamiento controlado.</p> <p>-Establecer aparcamientos de barrio para residentes.</p> <p>-Fomentar aparcamientos disuasorios ligados al tranvía.</p> <p>-Ordenar y regular el aparcamiento para discapacitados.</p>	<p>1. Nuevos aparcamientos en los barrios.</p> <p>2. Regulación del estacionamiento diurno.</p> <p>3. Gestión de tarifa de aparcamiento.</p> <p>4. Aparcamientos de disuasión.</p> <p>5. Aparcamientos para personas de movilidad reducida.</p>
	Gestión de flotas de vehículos limpios	<p>-Fomentar la adquisición de vehículos limpios por las administraciones públicas y los propios ciudadanos.</p> <p>-Fomentar el uso eficiente del automóvil (uso compartido).</p>	<p>1. Adquisición de vehículos limpios por las administraciones.</p> <p>2. Programa de coche en uso compartido.</p>
	Formación	<p>-Fomentar comportamientos de movilidad responsable.</p>	<p>1. Movilidad sostenible y seguridad vial en las escuelas.</p>
Comunicación y divulgación	<p>-Divulgar los objetivos del PMUS.</p> <p>-Mantener actividades de comunicación y divulgación de programas.</p> <p>-Mantener procesos de participación de los programas.</p>	<p>1. Centro municipal de movilidad.</p> <p>2. Participación ciudadana.</p> <p>3. Gestión y seguimiento del plan.</p> <p>4. Organización interna del Ayuntamiento.</p>	

Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Jaén. Tomo III (documento de propuestas).

Recientemente han empezado a visualizarse algunos de los programas previstos en el plan, como el fomento del uso de la bicicleta, la peatonalización (barrio de San Ildefonso) y la reestructuración del tráfico rodado y del sistema de autobuses urbanos (que incluirá por fin la posibilidad de realizar transbordos entre diferentes líneas y cuenta ya con servicios de lanzadera entre la Universidad y la Estación de Autobuses de Jaén). Por descontado, el sistema tranviario es pieza fundamental de este nuevo modelo, esperándose que entre en funcionamiento a finales del año 2010.

5. La problemática específica del centro histórico⁶

Uno de los rasgos más acusados de la ciudad actual, después del impresionante crecimiento hacia el norte durante los últimos años, es el progresivo deterioro del que genéricamente vamos a denominar como centro histórico. Se trata de un área muy diversa desde el punto de vista urbano, sobre todo si tomamos como delimitación la establecida en el *Plan especial de protección y reforma interior del centro histórico* (PREPRICH), pero donde podemos encontrar algunos problemas comunes, tales como la inaccesibilidad a los vehículos, derivada de un tejido urbano pensado para el tráfico de personas y adaptado a la pendiente. Además, el crecimiento de la ciudad durante la primera mitad del siglo XX se basó en la creación de dos grandes ejes longitudinales (Avenida de Madrid y Paseo de la Estación) que han acabado funcionando más en sentido sur-norte que norte-sur. Nos encontramos así con unas periferias atractivas por la presencia de espacios abiertos y la calidad del equipamiento residencial, donde la movilidad con vehículos a motor es relativamente fácil por el desarrollo de infraestructuras modernas; y un casco histórico abigarrado, y sin excesivos atractivos para frenar el deseo de numerosos ciudadanos por vivir en las zonas más modernas.

Una parte importante del viario del centro histórico, al menos mientras no se finalice el sistema de rondas de circunvalación, soporta un enorme tráfico diario al comportarse como zonas de tránsito entre diferentes barriadas de la ciudad. Nos referimos a las vías estructurantes formadas por Alcantarilla-Dr. Eduardo Arroyo, por un lado; y Bernabé Soriano-Campanas-Carrera de Jesús⁷, por otro. El cruce de estos dos ejes provoca, en realidad, la fragmentación del centro en cuatro partes distintas. La presencia de diferentes tipos de firmes y Acerados no hace sino abundar en la falta de homogeneidad. La reducida oferta de plazas de aparcamiento, además de las dificultades que impone a los residentes, ha supuesto una invasión de las vías públicas, lo que contribuye a crear una imagen de desconcierto y caos permanente.

Nuestro centro histórico, si bien está dotado de abundantes recursos de interés cultural, resulta en muchos casos irreconocible o es apenas una reminiscencia de lo que llegó a ser. El parque inmobiliario actual, aunque no faltan ejemplos de rehabilitación y nueva construcción, refleja claros síntomas de obsolescencia, como se demuestra con el hecho de que parte de sus edificios en régimen de propiedad horizontal no dispongan de servicios tan elementales como el ascensor. Por si fuera poco, una parte de sus pobladores tiene carencias importantes en aspectos sociales básicos, como puedan ser la formación y el empleo; y durante la noche es especialmente palpable la pérdida de dinamismo socioeconómico y demográfico, hasta el punto de que determinadas zonas son percibidas por parte de la población con una sensación de inseguridad.

⁶ Las cifras que manejamos en este apartado se corresponden con el Censo de Población de 2001 y con el Padrón Municipal de 2005.

⁷ A la fecha de redacción de este informe se encuentra prevista la remodelación de la Plaza de Santa María, lo que implicará el cierre del tráfico rodado, salvo a residentes y transporte público, en la Calle Campanas y su conexión con la Carrera de Jesús.

La propia población residente ha señalado en el Censo del 2001 la delincuencia y el vandalismo como uno de los problemas que presenta el centro histórico. Con todo, los que son percibidos por un mayor número de personas son los referidos a la escasez de zonas verdes (el 62% de los hogares), ruidos en el exterior de las viviendas (45,4%) y poca limpieza de las calles (36,3%). En cambio, son pocos los que se quejan de las malas comunicaciones, probablemente porque siguen ponderando la cercanía de sus hogares con el centro neurálgico de la ciudad.

En otro orden de cosas, también hay que apuntar la necesidad de rehabilitación de edificios, sobre todo en barrios como San Juan y La Magdalena, donde el 68% y el 75%, respectivamente, de sus viviendas fueron construidas antes de 1950, razón por la cual un buen número de edificios presenta notables deficiencias en su estado de conservación.

Con todo, esta parte de la ciudad muestra algunos síntomas de dinamismo demográfico. Considerando las diferentes secciones censales que se incluyen en el área de intervención sujeta al *Plan Urban*, resulta que la población aumentó durante el período 2001-2005 en más de 500 personas, lo que supone un incremento del 2,08%, hasta alcanzar un total de 24.500, que viene a ser el 21% del total de la ciudad, cuyo crecimiento en este mismo periodo fue del 3,50%. A nivel particular, no obstante, nos encontramos con que 11 secciones censales perdieron población y sólo 3 de ellas tuvieron un saldo positivo, siendo el mayor el correspondiente al del barrio de la Magdalena, que aumentó el 5,5%, lo que supone 2 puntos porcentuales más que la media de la ciudad.

Si las cifras se analizan desde la perspectiva de grandes grupos de edad, tenemos que el número de jóvenes (menores de 20 años en este caso) es ligeramente superior a la media (26% frente a 23,3%), aunque la población también está ligeramente más envejecida (el 15,3% tiene más de 65 años, frente al 14% de media de la ciudad). La comparativa es sensiblemente peor si consideramos otras características de la población, que nos aclaran la existencia de importantes problemas socio-laborales. El nivel de formación, por ejemplo, es muy bajo: el 20,5% no tiene estudios y los analfabetos son el 6%. Aún más destacada es la brecha existente entre esta zona y el resto de la ciudad en lo que a titulados universitarios se refiere, pues son sólo el 8,6% en un caso y el 21,8% en el otro.

La tasa de actividad de la población era del 42% (frente al 44,9% del resto de la ciudad), y, sobre todo, es muy baja la tasa de actividad femenina, del 30,9% (frente al 36,2%). Por otra parte, la tasa de paro era más alta en el casco antiguo (20,2%) que en el resto de la ciudad (16,8%). Los barrios de La Magdalena y San Juan son los que presentaban en ese momento mayores problemas en cuanto al paro de la población, con tasas que sobrepasaban el 42% de la población activa. Desde el punto de vista de la situación profesional, se detecta una menor presencia de empresarios y predominan los asalariados con contrato indefinido, pero también en este caso con peores tasas que las generales. De hecho, el trabajo temporal era en aquellos momentos del 37% en el casco antiguo y del 26% en la ciudad.

6. La cuestión del poblamiento disperso

Otro asunto urbanístico de especial preocupación en el municipio de Jaén es el relativo a la existencia de numerosas viviendas en terreno no urbanizable. El origen de esta situación se encuentra en el deseo (no refrenado de manera efectiva desde las instituciones públicas) de poseer una segunda residencia unifamiliar en un entorno abierto, aunque una parte de las mismas ha devenido finalmente en domicilio permanente. Los terrenos ocupados lo son mediante viviendas con algún grado de urbanización agrupadas en comunidades o por la ocupación de parcelas libres.

El PGOU de 1996 ya recogía la existencia de tres núcleos de población en suelo no urbanizable (Puerto Alto, Tentesón y Cerro Molina), confiriéndoles un estatus que han perdido en el nuevo PGOU que se está tramitando. Aunque con deficiencias, se trata en estos casos de terrenos equipados con infraestructuras básicas: viario rodado, encintado de aceras, suministro eléctrico y abastecimiento de agua. Las viviendas cuentan con una antigüedad importante, habiéndose incorporado como tejido urbano a lo largo de décadas y con anterioridad al planeamiento vigente, por lo que su reconocimiento actual como suelos no urbanizables supone dar la espalda a la realidad, toda vez que una multitud de familias viven en estos terrenos. De hecho, en el documento de avance del nuevo PGOU se calificaban como suelos urbanizables los ya consolidados y otros aledaños, que conforman pequeñas comunidades en parcelaciones correspondientes a suelo no urbanizable de carácter común. Lo razonable, en nuestra opinión, sería contemplar la regularización urbanística de estas zonas.

Decíamos antes que la administración ha hecho dejación de funciones en las labores de policía urbanística. Pero también hay que reconocer que la construcción de una segunda residencia en suelo no urbanizable no se ha percibido por la sociedad como una infracción (mucho menos un delito), de manera que sería necesaria una importante labor de regularización y concienciación para acabar con este problema. De todas formas, hay que considerar tres situaciones diferentes, cada una de las cuales presenta su particular problemática y posible solución.

La primera casuística es la presencia de viviendas en suelo no urbanizable común, muchas de ellas ligadas a explotaciones agrarias y otras que son resultado de una extralimitación de las licencias que se conceden para la construcción de una nave de aperos y labranza, pues en la práctica son segundas residencias. Estas viviendas han proliferado por varias razones:

1. Las parcelas donde se ubican suelen ser sensiblemente más baratas que las similares en el suelo urbano.
2. La oportunidad, dentro del suelo urbano, de optar por un solar para construir una vivienda unifamiliar aislada es escasa.
3. Cuentan con el privilegio del entorno.

4. Los trámites administrativos son arduos y tediosos; la construcción ilegal, obviamente, no conlleva gastos en licencias, impuestos, técnicos, etc.
5. La LOUA es muy restrictiva y evita la edificación en el suelo no urbanizable para preservarlo, concentrándola en los núcleos de población y dando la espalda a la construcción controlada en el no urbanizable, como ocurre con otras leyes del suelo más permeables.

Una segunda situación, y con fuerte tradición, se corresponde con los asentamientos en las vegas de los ríos. Estas han crecido por razones similares a las que hemos expuesto hace unos momentos, a las cuales se añade cierto grado de confort climático, especialmente porque resultan más frescas durante el duro estío jiennense. Al encontrarse en zonas inundables se han convertido en un territorio de riesgo, que la administración ha pretendido atajar como un mal menor o cáncer curable: mediante la construcción de una presa de laminación, que puede hacer cambiar la zona de protección del cauce para finalmente poder ser tratados como suelos urbanos consolidados. Esta opción conlleva, además de una fuerte inversión económica, un importante agravio con los ciudadanos que han cumplido los requerimientos administrativos pertinentes. Por todo ello, nos parece una solución que habría que descartar.

Finalmente, está la problemática de la construcción de viviendas en suelos no urbanizables especialmente protegidos (terrenos forestales, vías pecuarias, dominio público hidráulico). Se trata, en estos casos, de una agresión al patrimonio de todos y que no pueden contar con ningún estatus de legalidad o albergar esperanzas para ellas, ya que, volviendo a utilizar el símil médico, son cánceres incurables que deben empezar por ser aislados y posteriormente extirpados, para así restituir la situación original.

7. Estudio de las necesidades de vivienda

Determinar con precisión el número y el tipo de viviendas que demandará la población de Jaén en los años venideros es una operación bastante complicada, pues son numerosos los factores que hay que tener en cuenta para hacer tales cálculos. Entre ellos están los demográficos, tanto en términos estrictamente cuantitativos, tales como el número de personas que alcanzarán la edad propicia para pensar en constituir hogares independientes; como de carácter cualitativo, donde entran en juego factores como la reducción del tamaño medio de los hogares por la bajada en los patrones de fertilidad, o la tendencia a una mayor proporción de familias monoparentales y hogares unipersonales. Por otra parte, hay que considerar aspectos de carácter económico: el aumento del desempleo se conjuga mal con la expectativa de adquisición de vivienda, especialmente si tenemos en cuenta que el paro se ceba con las personas más jóvenes. A todo ello hay que sumar el precio final de la vivienda, que bien puede haberse estancado con respecto a los últimos meses de la explosión de la burbuja inmobiliaria, pero que no se ha corregido (ni mucho menos) a la baja de forma brusca. Finalmente, hay que hacer notar la mayor dificultad a obtener préstamos hipotecarios, una situación que contrasta de forma notable con la

experimentada hasta hace unos años. En todo caso, se estima que un 10,4% de la población tiene la necesidad de acceder a una primera vivienda.

La ciudad de Jaén ha mostrado un bajo crecimiento demográfico durante la última década y si se mantiene estable se debe en gran medida a que su economía es muy dependiente del empleo público. En todo caso, la ciudad no ha dejado de verse envuelta en la ola de crecimiento urbanístico y residencial de los años a los que nos estamos refiriendo. Las zonas de expansión norte son signos de esa dinámica. Se trata de nuevas piezas que han venido a redondear un proceso de crecimiento físico de la ciudad, que ha doblado el tamaño que tenía en 1981. Una característica importante de este proceso de construcción de nuevas viviendas es que una parte muy considerable de las mismas no se ha destinado a vivienda principal, un hecho que se puede explicar por el deseo de tenerla disponible para determinados fines: como inversión especulativa; para su alquiler; para los hijos jóvenes, en la creencia de que el alza de precios les impediría acceder a la propiedad años después; por personas que trabajan fuera y tienen la expectativa de ser trasladadas, o quieren hacerlo una vez que se hayan jubilado, etc.

Al mismo tiempo, en un panorama liderado por la promoción privada y el incremento de los precios y del endeudamiento particular, es notorio que un número importante de individuos no ha podido acceder a la vivienda que necesita, ya sea porque carecen de ella o porque deseen cambiar la que ya disfrutaban. En algunos casos, estas circunstancias se han podido eludir recurriendo a la adquisición de viviendas emplazadas en los municipios del área metropolitana circundantes, como es el caso de Torre del Campo, Los Villares y La Guardia. Con todo, el problema mayor es la ausencia de oferta de promociones de protección oficial para personas que tienen una necesidad objetiva y carecen de los medios económicos que ha impuesto el mercado. En ese sentido, una de las más importantes novedades es la reciente entrada en funcionamiento del *Registro municipal de demandantes de vivienda protegida*, una fórmula que permite regular las políticas públicas de suelo y vivienda; a la vez que establecer garantías de seguridad en personas que, hasta ahora, se debían conformar con participar en un sorteo público para tener la posibilidad (por lo general muy pequeña) de acceder a una vivienda de estas características. Con ello, se abre una vía cierta para los colectivos de clase media desde el punto de vista económico.

Sin embargo, se echa en falta una verdadera política de vivienda para los colectivos de renta baja. No olvidemos que en Jaén el sueldo medio es el más bajo de España, con niveles sobre los 600 euros para jóvenes menores de 25 años y con un nivel medio de 1.129 euros brutos al mes, según datos extraídos de las declaraciones de renta, lo que hace muy difícil el acceso a una vivienda incluso de protección oficial, como las que se acaban de ofrecer en el mes de mayo de 2010 a precios comprendidos entre 92.000 y 131.000 euros.

Uno de los problemas es que el precio de las viviendas en *stock* está por encima del precio de mercado, lo que ha generado un total de 68.037 nuevas sin vender en Andalucía, de las cuales corresponden a la ciudad de Jaén unas 700. Paradójicamente el exceso de oferta no ha disminuido los precios lo suficiente como para permitir el

acceso a la vivienda a muchos colectivos. Por ello, la Junta de Andalucía, a través de EPSA, ha emprendido un plan de construcción de unas 800 viviendas, situadas preferentemente en la zona de expansión norte. El Ayuntamiento, a través de SOMUVISA, ha iniciado la construcción de 96 y la cooperativa VITRA tiene en fase de ejecución otras 196 más. Lo quiere decir que en los próximos años tendremos unas 1.200 viviendas nuevas más de promoción pública, que añadir a las 700 de promoción privada anteriores y a las viviendas vacías en venta antiguas ya existentes.

Igualmente, con miras al futuro se ha aprobado un área de reserva (SUNP 2-3-4 del PGOU), en la que se facilitará la construcción de 4.500 viviendas, de las cuales 3.000 gozarán de la consideración de protección oficial. En el avance del nuevo PGOU, como ya indicamos en su momento, se ha previsto otra área de reserva en Cerro Almagro para unas 6.000 viviendas. En general, consideramos que la oferta de vivienda prevista está preparada a largo plazo, teniendo en cuenta ahora mismo una elevada sobreoferta que plantea dos posibilidades: un ajuste en los precios, como consecuencia de la presión a la baja que supone el exceso oferta, o/y la persistencia de una oferta por encima del precio de mercado, y por tanto el mantenimiento de un *stock* a largo plazo.

Otro aspecto no menos interesante del período en el que nos encontramos ahora es la priorización de los trabajos de rehabilitación. De acuerdo con los estudios de demanda de vivienda, una elevada proporción de ciudadanos (83,7%) se encuentra satisfecha con la residencia que habita y el barrio en el que se radica. Por eso, además de por el número de empleos que permite crear, la Junta de Andalucía piensa que es momento de plantear la mejora de las condiciones de habitabilidad en los barrios consolidados, evitando de este modo que siga creciendo la brecha demográfica que se ha ido formando entre estas zonas y las de nueva expansión residencial. Hay que decir que el número de hogares donde se ha detectado la necesidad de cambiar de domicilio (5.144) es inferior al de quienes han expresado la de reformar su vivienda habitual (6.635).

8. La capitalidad de Jaén: equipamientos, servicios públicos avanzados e imagen de la ciudad

La ciudad de Jaén es, entre otras muchas cosas, un centro universitario en expansión y aspira a ser un referente internacional como capital mundial del aceite de oliva. Todo ello en un entorno que dispone de servicios públicos avanzados para atender a la población, ofrece equipamientos suficientes para favorecer las actividades económicas, culturales, recreativas o turísticas, y en la que los residentes se benefician de la cercanía e integración del entorno urbano con el medio rural y natural circundante.

8.1. Ciudad y universidad: una alianza necesaria

En la ciudad de Jaén se localiza el Campus de Las Lagunillas, sede principal de la Universidad del mismo nombre. En este recinto se ubican el rectorado, los servicios centrales, tres facultades, dos escuelas universitarias y una escuela politécnica

superior. En estos momentos da servicio a un volumen aproximado de 15.000 alumnos. Como el resto de universidades españolas, se encuentra inmersa en la recomposición de su catálogo de titulaciones (grados y posgrados), para adecuarse al proceso europeo de reconocimiento y convergencia de la educación superior.

La vocación de esta institución en el momento de su nacimiento (1993) era la de convertirse en una universidad provincial, que atendiera fundamentalmente las necesidades formativas de las personas que residen en ella. En nuestra opinión, uno de los principales retos que tiene en estos momentos es su proyección nacional e internacional. En ese sentido, se debe destacar su participación con otras universidades andaluzas en el Campus de Excelencia Internacional del Sector de Agroalimentación y la expectativa de liderar otro relacionado con el patrimonio natural y cultural. La Universidad de Jaén debe reforzar su capacidad de recepción de alumnos y profesores extranjeros, pero sin olvidar su papel de plataforma de lanzamiento para que los ciudadanos de la provincia se abran al mundo. Esta labor se refuerza y completa en otros ámbitos con el trabajo que llevan a cabo instituciones como la Diputación Provincial de Jaén o la Cámara de Comercio e Industria de Jaén. El Ayuntamiento, por su parte, colabora en este proceso mediante la concesión de becas de movilidad a alumnos que realizan parte de sus estudios en el extranjero (Erasmus).

La ciudad va a reforzar su imagen de centro de formación superior con la reciente autorización de la administración regional para implantar estudios de Medicina. Igualmente interesante es la inminente ampliación de los estudios musicales con la creación de un conservatorio superior.

8.2. Capital mundial del aceite de oliva

La especialización olivarera, tanto de la capital como del conjunto de la provincia, permite ligar su suerte a la consolidación de una imagen relacionada con el aceite de oliva, un producto de excelencia gastronómica y salúfera, del que es posible alcanzar un liderazgo mundial en términos económicos (producción y comercialización), pero también de investigación e innovación. En este punto, resultaría trascendental el éxito del Parque Científico-Tecnológico Geolit, emplazado en el término municipal de Mengíbar pero que proyecta su labor hacia la capital. Otro instrumento destacado para este proceso es el Mercado de Futuros del Aceite de Oliva (MFAO).

Más complicado, pero no menos importante, es la formación de una imagen de agro-ecosistema de excelencia, en términos agronómicos, territoriales, culturales y turísticos. En ese sentido, cabe recordar el poco éxito de los métodos de producción ecológica, pero también las nuevas expectativas que se derivan de políticas que priman la sostenibilidad ambiental y la cohesión social y territorial, ya sean éstas de carácter eurocomunitario, nacional o regional (proyecto de Ley del Olivar). Respecto a su condición de referente cultural existen algunas iniciativas en marcha de interés, caso de la creación del Centro de Interpretación de la Cultura del Olivar y la Sostenibilidad (Geolit), o el proyecto de almazara-escaparate en Jaén. Habría que explorar, igualmente, la viabilidad de iniciativas oleo-turísticas, en la medida que

pueden contribuir a revalorizar los modelos de cultivo tradicionales, ya sea en las zonas de cultivo de sierra o de campiña. Todo ello, sin olvidar las posibilidades que genera la celebración bienal de la Feria internacional del aceite de oliva e industrias afines (Expoliva).

8.3. Servicios sanitarios

Además de los educativos, la ciudad cuenta con centros sanitarios de referencia comarcal y provincial. Está previsto, además, que esta situación mejore con la construcción de la Ciudad Sanitaria de Jaén, un complejo hospitalario de referencia regional estrechamente ligado a la ampliación de los actuales estudios relacionados con las ciencias de la salud y una oportunidad extraordinaria para desarrollar un *cluster* sanitario en el que se encuentren docencia, investigación, innovación y los propios servicios asistenciales.

8.4. Equipamientos para la promoción de la actividad económica y el empleo

La capacidad para retener a la población joven formada, creativa y emprendedora pasa por la existencia de equipamientos que permitan su proyección. En ese sentido, hay que citar las posibilidades que se derivan de su situación logística.

También hay que considerar la disponibilidad de suelo industrial y la existencia de instituciones que promueven el desarrollo empresarial. En la actualidad, las principales áreas de suelo industrial son el Polígono Industrial de los Olivares, ya consolidado, y el Polígono Industrial Nuevo Jaén, que se está en fase de desarrollo. En la capital se encuentra el Vivero de Empresas de la Cámara de Comercio e Industria de Jaén, que pretende facilitar los inicios en el mundo empresarial a los nuevos emprendedores. Otros organismos que apoyan la formación de empresas y la generación de empleo son el Centro de apoyo al desarrollo empresarial de la Junta de Andalucía (CADE), el Instituto Municipal de Empleo y Formación Empresarial (IMEFE) y una oficina de la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA). La búsqueda de fórmulas de coordinación entre todas ellas podría significar un notable impulso para sus propósitos.

No menos destacable es el Parque Científico-Tecnológico Geolit, al que ya nos hemos referido antes. Situado en el término municipal de Mengíbar, Geolit es una infraestructura ya construida que ha comenzado a funcionar, dotada de una superficie de más de medio millón de metros cuadrados dedicados a usos empresariales e institucionales. En él se ofrecen oportunidades de alojamiento a todo tipo de empresas e instituciones con una orientación innovadora, con independencia de su tamaño y sector de actividad.

Por otra parte, la Institución Ferial de Jaén (IFEJA) es la entidad que gestiona el Recinto de Ferias, Exposiciones y Congresos que fue construido por el Consorcio para el Desarrollo de la Provincia de Jaén. Su principal objetivo es dar a conocer y potenciar la riqueza de los recursos económicos, sociales y materiales de la provincia de Jaén, a través de la gestión y organización de ferias comerciales, organización de congresos,

diseño, producción y montaje de exposiciones, actos sociales, seminarios, conferencias y cualquier evento que se celebre en el Recinto de Ferias, Exposiciones y Congresos de Jaén. Para ello IFEJA cuenta con un recinto moderno que alberga un pabellón cubierto de 10.800 m²; un pabellón exterior cubierto de 7.200 m²; un pabellón exterior descubierto de 5.100 m²; el edificio Activa Jaén, con 3.600 m² y un centro de convenciones.

8.5. Equipamientos culturales, turísticos y deportivos

En aras a convertir la ciudad en un lugar atractivo para vivir y visitar, se pueden citar varias iniciativas en marcha o potencialmente desarrollables. Ya se ha propuesto, por ejemplo, reforzar su condición de referente cultural (Museo de arte ibero, exposición permanente sobre el renacimiento: Vandelvira y la Catedral, patrimonio de la humanidad). En nuestra opinión, debería completarse y coordinarse con una importante oferta de naturaleza-ocio-deporte-salud.

8.6. Imagen y promoción de la ciudad

Las ciudades se encuentran inmersas en un panorama de fuerte competencia para atraer visitantes y asentar población dinámica, cuyo prototipo son jóvenes con formación avanzada y espíritu creativo. La medición de estos fenómenos, de hecho, se suele utilizar para constatar su viveza y energía. En el caso de Jaén, dadas sus características, sería muy deseable que las campañas de comunicación incidieran en las posibilidades que ofrece para vivir con una elevada calidad de vida, entendiendo por tal un entorno en el que acceder con facilidad a la formación, la actividad empresarial, el empleo y la vivienda; y donde es posible encontrar oportunidades de trabajo y disfrutar de actividades culturales y de ocio variadas. Como primer objetivo, hay que crear las condiciones que permitan retener a la franja de población más preparada, que ahora se ve forzada en muchos casos a buscar oportunidades fuera de nuestra provincia. A medio plazo sería interesante plantear alguna fórmula de contacto permanente con los jiennenses que se encuentran fuera de su localidad, que incluso podría propiciar un programa de retorno.

Estas campañas deben explicar también que la ciudad cuenta con recursos suficientes como para justificar una importante actividad turística, por lo que debe continuar tratando de convertirse en un destino turístico diferenciado, tal y como acertadamente se ha apuntado desde el *Plan de turismo* de la ciudad.

En todo caso, una de las maneras más efectivas de cambiar la imagen de la ciudad es tratar de solventar cuanto antes algunas de las escenas más negativas que actualmente genera. A este particular, cabe citar como ejemplos de incivismo los relacionados con el tráfico, el ruido y la suciedad. La inobservancia de las normas más básicas de convivencia no debieran tolerarse por parte de las autoridades municipales, cuya capacidad sancionadora podría enfocarse desde planteamientos pedagógicos.

9. Análisis DAFO

Debilidades:

1. Elevado número de automóviles privados que acceden diariamente a la ciudad de Jaén.
2. Deficiente oferta de transporte público: las comunicaciones por autobús y ferrocarril con otras provincias son escasas en frecuencia y calidad.
3. Congestión del tráfico en determinadas zonas de la ciudad, que se incrementa por la céntrica localización de la actual estación de autobuses interurbanos.
4. Deficiente funcionamiento del servicio de autobuses urbanos.
5. Insuficiente anchura en la mayoría de los viales.
6. Escasa conciencia ciudadana con respecto a la movilidad sostenible (uso del automóvil privado para trayectos cortos) y educación cívica (aparcamientos en doble fila).
7. Escaso interés de las autoridades por evitar de forma radical infracciones de tráfico, especialmente las relacionadas con el aparcamiento.
8. Falta de continuidad y pérdida de la trama urbana en el centro histórico.
9. Deterioro, heterogeneidad y falta de conservación del viario del centro histórico y algunos barrios periféricos.
10. Ausencia de graduación en la protección que regula el PEPRICH.
11. Escasez de espacios públicos abiertos en los barrios históricos.
12. Escasez y mala calidad de las infraestructuras en el centro histórico.
13. Comunicaciones difíciles, transporte público insuficiente en el centro histórico.
14. Deterioro del parque inmobiliario por desuso y falta de adecuación funcional.
15. Arraigo popular de las construcciones en suelo no urbano y conversión de las viviendas en primera residencia.
16. Dejación de funciones de la administración en el control del urbanismo irregular.
17. Ausencia de alternativas en el planeamiento que hagan atractiva una residencia normalizada fuera del casco urbano.
18. Fuerte componente especulativo en el sector de la vivienda.
19. Dificultades de amplios sectores de la población para acceder a la compra de una vivienda.
20. Stock de viviendas sin vender a precios por encima del mercado.
21. Descuido de la imagen de la ciudad, especialmente en relación al tráfico, el ruido y la suciedad.

Fortalezas:

1. Centralidad metropolitana y provincial.
2. Existencia de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
3. Desarrollo del Consorcio de Transportes Metropolitanos y de una tarjeta única que permite la intermodalidad.
4. El pequeño tamaño de la ciudad, que facilita que muchos desplazamientos puedan hacerse a pie.

5. Buena conexión por carretera.
6. Población relativamente joven.
7. Desarrollo de un sistema tranviario que apuesta por el transporte público en detrimento del vehículo particular.
8. Presencia de viviendas unifamiliares, que individualiza el centro histórico de la ciudad.
9. Existencia de edificios emblemáticos de alto valor: Catedral, Baños Árabes, Castillo de Santa Catalina, Iglesia de la Magdalena, etc.
10. La imagen del casco histórico en la zona más alta de la ciudad y con el entorno natural como telón de fondo.
11. Existencia de una oficina para facilitar la rehabilitación.
12. Aplicación del Plan URBAN.
13. Diversidad de áreas urbanas que conforman el centro histórico.
14. Presencia de importantes áreas de reserva para la construcción de vivienda de protección oficial en el proyecto del nuevo PGOU.
15. Existencia de una Sociedad Municipal de Vivienda y Suelo.
16. Equipamientos docentes, sanitarios, administrativos, económicos y sociales de ámbito subregional.
17. Ciudad manejable, de tamaño medio y escala humana.
18. Centro universitario joven en expansión.
19. Entorno natural y cultural.
20. Servicios de apoyo empresarial avanzados en el sector del aceite de oliva.
21. Entorno natural con fuertes contrastes en poco espacio: campiña, olivar, monte y sierra.
22. Sistema de rondas de circunvalación.

Amenazas:

1. Posible baja utilización del sistema tranviario y, en ese caso, empeoramiento del tráfico rodado.
2. Pérdida de la idea de conjunto en las zonas donde aún perdura la trama histórica.
3. Otras zonas de la ciudad ofrecen servicios y equipamientos mejor adaptados a las formas actuales de vida que el centro histórico.
4. Creación de bolsas de exclusión social.
5. La construcción de la presa de laminación, que puede dar alas a nuevas construcciones ilegales en suelo no urbanizable.
6. Dificultad de acceso al crédito hipotecario.
7. Baja consideración social de la opción del alquiler.
8. Pérdida de población dinámica y, en consecuencia, riesgo de estancamiento económico, social y cultural.
9. Creación de más suelo urbano para viviendas unifamiliares en los términos municipales colindantes.
10. Posible disminución de transferencias de capital de la Unión Europea a medio plazo y del Estado a corto plazo.

Oportunidades:

1. Aprecio de modos de vida ligados al movimiento *slow*.
2. Interés de la administración nacional e internacional por mejorar los centros históricos.
3. Utilización de las tecnologías de la información y la comunicación.
4. Creación de registros municipales de demandantes de vivienda.
5. Ley reguladora del derecho a la vivienda.
6. Impulso de las políticas de rehabilitación de vivienda.
7. Interés de la Administración por potenciar fórmulas de acceso a la vivienda para jóvenes (VPO y alquiler).
8. Actitud favorable a la formación de una política metropolitana.
9. Capital mundial del aceite.
10. Valoración social positiva en relación a la ampliación de los estudios universitarios.
11. Creciente interés por los servicios sanitarios.
12. Aumento de la movilidad de los estudiantes universitarios.
13. Valoración positiva de las actividades turísticas, de ocio, culturales y deportivas relacionadas con el patrimonio natural, rural e histórico-artístico.
14. Posibilidad de cooperación con otras capitales andaluzas.
15. Cooperación entre agencias de desarrollo de diferentes entidades locales y regionales.
16. Interés de la Administración por fomentar los medios de transporte colectivo.

10. Propuesta de objetivos estratégicos

10.1. Movilidad sostenible.

Este objetivo pretende cubrir las debilidades 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 13.

Se apoya en las fortalezas 2, 3, 4 y 7.

Aprovecha las oportunidades 8 y 14.

Se enfrenta a las amenaza 1, que pretende neutralizar, y a la amenaza 10, que pone en peligro la financiación de los proyectos ligados al mismo.

10. 2. Recuperación del Centro Histórico como lugar de calidad de vida y atracción de visitantes y residentes.

Este objetivo pretende cubrir las debilidades 6, 8, 9, 11, 12 y 14.

Se apoya en las fortalezas 4, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 17.

Aprovecha las oportunidades 1, 2, 3, 6, 13, 14 y 15.

Se enfrenta a las amenazas 2, 3 y 4, que pretende neutralizar, y a la amenaza 10 que pone en peligro la financiación de los proyectos ligados al mismo.

10.3. Graduar la protección en el casco histórico.

Este objetivo pretende cubrir la debilidad 10.

Se apoya en la fortaleza 13.

Aprovecha las oportunidades 6 y 7.

Se enfrenta a la amenaza 4, que pretende neutralizar, y a la amenaza 10, que pone en peligro la financiación de los proyectos ligados al mismo.

10.4. Normalización de construcciones en suelo no urbano.

Este objetivo pretende cubrir las debilidades 15, 16, 17 y 18.

Se apoya en las fortalezas 14 y 15.

Aprovecha las oportunidades 4, 5, 7 y 8.

Se enfrenta a la amenaza 5, que justifica la cultura de la construcción ilegal y a la amenaza 10, que pone en peligro la financiación de actuaciones correctoras de los daños ya realizados.

10.5. Gestión de stock de viviendas.

Este objetivo pretende cubrir las debilidades 18, 19 y 20.

Se apoya en las fortalezas 11, 14 y 15.

Aprovecha las oportunidades 4, 5, 6 y 7.

Se enfrenta a las amenazas 6 y 7, que ponen en peligro el acceso a la vivienda en propiedad y en alquiler, respectivamente, y a la amenaza 9, por competencia y reducción de la demanda, como a la 10, por reducirse la posible financiación de algún proyecto relacionado.

10.6. Mejora del stock de viviendas en uso.

Este objetivo pretende cubrir la debilidad 14.

Se apoya en la fortaleza 11.

Aprovecha las oportunidades 2, 3, 5, 6, 7, 14 y 15.

Se enfrenta a las amenazas 9 y 10.

10.7. Difusión de una imagen atractiva de Jaén.

Este objetivo pretende cubrir la debilidad 21.

Se apoya en las fortalezas 4, 8, 9, 10, 12, 17, 18 y 21.

Aprovecha las oportunidades 1, 2, 3, 8, 10, 12 y 13.

Se enfrenta a la amenaza 10.

10.8. Liderazgo metropolitano y provincial.

Se apoya en las fortalezas 1, 4, 5, 16, 18 y 20.

Aprovecha las oportunidades 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14 y 15.

Se enfrenta a la amenaza 8, que pretende neutralizar.

10.9. Internacionalización de jóvenes de Jaén.

Se apoya en las fortalezas 6, 18 y 20.

Aprovecha las oportunidades 3, 6, 7, 9, 10 y 12.

Se enfrenta a la amenaza 8, que pretende neutralizar.

10.10. Atracción de empresas y estudiantes de ámbito nacional e internacional.

Se apoya en las fortalezas 16, 17, 18 y 20.

Aprovecha las oportunidades 3, 9, 10, 11, 12, 14, 15.

11. Propuesta de proyectos estratégicos

11.1. Movilidad sostenible

- Ferrocarril de cercanías: creación de la línea metropolitana Martos-Torredondimeno-Jamilena-Torre del Campo- Jaén (con varias paradas)- Mancha Real. Desarrollo de la línea Linares-Mengíbar-Jaén, para conectarla con la anterior formando una “Y”.
- Plena implantación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- Fomento y mejora del transporte de mercancías por ferrocarril.
- Creación y puesta en funcionamiento de la Estación Intermodal.
- Aprovechamiento de la actual Estación de Autobuses para centro neurálgico de los autobuses urbanos.
- Activación de la construcción de los viales de circunvalación previstos en el PGOU y ampliar su anchura para facilitar la implantación de carriles bici.
- Implantación de aparcamientos disuasorios en las principales vías de penetración a la ciudad y conectados con transporte público frecuente.
- Implantación de aparcamientos disuasorios cercanos al trayecto del tranvía, para facilitar y fomentar su uso.
- Tranvía urbano y estudio de la ampliación del sistema tranviario a dos nuevas líneas: una a lo largo del Gran Eje y otra hacia los barrios de San Felipe y La Glorieta.
- Implantación de autobuses lanzadera que faciliten la conexión de los barrios periféricos con el sistema tranviario.
- Reordenación del tráfico una vez implantado el tranvía.
- Estudio del sistema de tarifas del transporte público, con la inclusión del billete gratuito en el tranvía durante las primeras semanas de funcionamiento (plan de impulso del transporte público, facilitando la conexión bus-tranvía y taxi-tranvía a través de teléfono móvil y localización de parada).
- Programa de concienciación movilidad y aparcamiento.

11.2. Recuperación del Centro Histórico como lugar de calidad de vida y atracción de visitantes y residentes.

- Programa de rehabilitación especial en espacios con riesgo de pérdida de continuidad de la trama urbana y del caserío.

- Recuperación de viales y espacios libres: plazas y equipamientos nuevos por ruina de edificios sin interés.
- Aparcamientos privados para residentes: en altura y otros.
- Fomento de las TIC para la compra on-line y reparto a domicilio.
- Instalación de un centro educativo de elevada calidad diferencial: todas las líneas bilingües y todas las aulas TIC. Comedor y actividades de tarde. Concienciación de padres.
- Implantación de actividades de hostelería, comerciales y servicios públicos.
- Creación de recorridos que unan los espacios abiertos y de alto valor histórico del centro.

11.3. Graduar la protección en el casco histórico.

- Realización de un estudio para delimitar y graduar los niveles de protección en el centro histórico.

11.4. Normalización de construcciones en suelo no urbano.

- Oficina de regularización de la vivienda en zonas no urbanas sin protección especial.

11.5. Gestión del stock de viviendas.

- Programa de difusión de las ventajas del alquiler.
- Fomento del alquiler con opción de compra.

11.6. Mejora del stock de viviendas en uso.

- Programa de rehabilitación de viviendas revisando el sistema de tasación de costes para evitar que las obras acogidas a subvención resulten más caras para el beneficiario que aquellas que se realizan sin ayuda pública.

11.7. Difusión de una imagen atractiva de Jaén.

- Instalación de paneles de bienvenida.
- Desarrollo de una Web que permita reservas on-line (*visitJaén*).
- Documental televisivo sobre la ciudad de Jaén (Ciudades para el siglo XXI).
- Desarrollo del termalismo social en Jabalcuz, como balneario público urbano.
- Recuperación de Los Cañones como coto de pesca y paraje de excursión.
- Fomento del oleo-excursionismo.
- Desarrollo del valor recreativo del Quebrajano: deporte activo y conversión de la actual vía en carretera paisajística.

- Recuperación (cuando se construya la Ciudad Sanitaria) del Hospital Dr. Sagaz para su conversión en centro turístico y recreativo: turismo social.
- Programa de mantenimiento del viario urbano, especialmente en algunos barrios periféricos.

11.8. Liderazgo metropolitano y provincial.

- Autovía A-316 Úbeda-Estepa.
- Potenciación de la conexión Jaén-Córdoba (A-306).
- Conversión de la línea férrea Jaén-Madrid en red de altas prestaciones.
- Conversión de la línea férrea Jaén-Andújar-Córdoba en red de altas prestaciones.
- Estudio de viabilidad del ferrocarril Jaén-Granada.
- Desarrollo de las actuaciones previstas para la creación del Nodo Logístico de Jaén.
- Desarrollo de estudios universitarios ligados al proyecto de Ciudad de la Justicia.
- Desarrollo de estudios agronómicos en conexión con la actividad de Geolit.
- Desarrollo de la administración electrónica.
- Creación de un centro de servicios avanzados de gestión municipal.
- Estudios de Medicina y construcción de la Ciudad Sanitaria de Jaén.
- Creación de un centro universitario de cooperación al desarrollo territorial.

11.9. Internacionalización de jóvenes de Jaén.

- Incremento del número de becas concedidas a alumnos universitarios para realizar estudios en el extranjero.
- Programa de partenariado entre la ciudad de Jaén y otras ciudades europeas de características similares para facilitar intercambios de estudiantes (incluyendo educación secundaria y formación profesional), trabajadores (técnicos de la administración local), agentes sociales y visitantes.

11.10. Atracción de empresas y estudiantes de ámbito nacional e internacional.

- Impulso a la creación de un centro para el desarrollo de enseñanzas relativas a la lengua y la cultura española, preferiblemente utilizando instalaciones públicas existentes o rehabilitadas en el Centro Histórico de la ciudad.
- Creación de ayudas de estancia (en instalaciones públicas o concertadas con privados) de alumnos extranjeros que vienen a cursar estudios en nuestra Universidad, para multiplicar la difusión de las ventajas de nuestra ciudad: acogedora, manejable, bien situada desde el punto de vista académico y geográfico.

- Apoyo a la participación de empresas de la ciudad en ferias internacionales.

12. Escenarios de futuro.

12.1. Escenario tendencial.

Las tendencias dibujadas en este documento de síntesis nos podrían llevar, en el caso de que no se corrigieran nuestras debilidades y se cumplieran las amenazas señaladas, a una situación marcada por las siguientes características:

- No aprovechamiento de las potencialidades que se derivan de los incipientes procesos de vertebración de un área metropolitana.
- Incremento de los problemas derivados de un tráfico donde el protagonista es el vehículo privado.
- Mantenimiento del aislamiento relativo (comunicación ágil sólo por carretera y en transporte privado).
- Continuación de las malas prácticas urbanísticas derivadas de la falta de control de las construcciones ilegales.
- Pérdida de población en la ciudad de Jaén como consecuencia de una oferta de vivienda más atractiva en los municipios colindantes.
- Aumento de bolsas de exclusión social en aspectos como el acceso a la vivienda, el desempleo o los bajos salarios.
- Pérdida de población cualificada ante la falta de oportunidades atractivas y deterioro del entorno.
- Deterioro de los barrios que conforman el centro histórico, especialmente los de mayor antigüedad.
- Mantenimiento de un importante parque de viviendas vacías.
- Pérdida de posición en el sistema de ciudades capitales.
- Dificultad para incorporar a la ciudad en el grupo de urbes con mayor dinamismo turístico y económico.
- Incapacidad para sumarse a la internacionalización.

12.2. Escenario de cambio.

El conjunto de objetivos estratégicos que se relacionan en este documento pretenden conducir a la ciudad a un escenario en el que se corrijan las tendencias que hemos descrito en el apartado anterior. La puesta en marcha de los proyectos contemplados podrían posibilitar las siguientes tendencias de futuro:

- La ciudad utiliza de manera sostenible diferentes combinaciones de transporte urbano y metropolitano.
- Se conforma un área metropolitana bien integrada donde se comparten oportunidades comunes de desarrollo.
- La ciudad se integra en su entorno natural realzando una imagen atractiva para el visitante y de mejora de calidad de vida para el residente.

- El centro histórico es un lugar dinámico y bien integrado con el resto de la ciudad, donde las oportunidades de desarrollo socioeconómico son elevadas.
- La ciudad se encuentra conectada por ferrocarril con las grandes ciudades que la rodean (Córdoba y Granada) en una hora.
- Se mantiene la población más cualificada y la ciudad ofrece oportunidades para atraer a nuevos residentes, con base en la posibilidad de disfrutar de una elevada calidad de vida.
- El urbanismo y la vivienda se someten a una total legalidad y racionalidad.
- Posee una densa red de contactos internacionales, especialmente en el ámbito europeo.