



## **PEQUEÑO COMERCIO Y SEMIPEATONALIZACIÓN DEL CENTRO DE JAÉN: ANÁLISIS Y PROPUESTAS**

### **A. PROPUESTA INTEGRAL PARA LA MEJORA DE LA SEMIPEATONALIZACIÓN**

Todos los procesos de peatonalización o semipeatonalización son complejos y generan siempre polémica. Independientemente de su profundidad o de su equilibrio suponen siempre un cambio de hábitos y costumbres, cambios que mucha gente no asume con facilidad y tienen importantes repercusiones en el conjunto de la ciudad. Por eso es muy importante para que cualquier proyecto de peatonalización tenga éxito, que se establezca y se asuma por los habitantes de las ciudades, convirtiéndose así en algo irreversible con independencia de quien gobierne en los Ayuntamientos, que por un lado esté acompañado de una buena política de diálogo y comunicación con todos los sectores afectados, y que por otro sea diseñado en fases que permitan que las personas se acostumbren a los cambios de una forma progresiva durante las que, además, se puedan abordar los previsible impactos sobre actividades económicas e intereses legítimos y evitar dejar zonas de la ciudad inaccesibles, con la puesta en práctica de actuaciones compensatorias y de las infraestructuras y servicios que son necesarias para permitir que la peatonalización consiga sus objetivos.

El proyecto de semipeatonalización en Jaén es un ejemplo claro de cómo no hay que poner en marcha un proceso de este calado. El objetivo es muy positivo, conseguir que una parte del centro histórico de la ciudad quede liberada del exagerado e insostenible tráfico rodado que venía soportando, mejorando la calidad ambiental y por tanto nuestra salud. Pero una ciudad como Jaén, que había sido cincelada a raíz de la generalización del coche como vehículo principal de movilidad privada a su imagen y semejanza, requería de un proceso de implantación más pausado, que se fuera introduciendo a lo largo de un mandato completo, y sobre todo que sus diferentes etapas o hitos estuvieran acompañadas de la puesta en marcha de actuaciones e infraestructuras sin las cuales sus objetivos pueden no ser conseguidos.

Desde nuestro punto de vista, la peatonalización ha de formar parte de un proyecto más amplio de mejora y recuperación del centro histórico, para convertirlo en un espacio ciudadano vivo y diverso, que conlleve, entre otros aspectos, la mejora del espacio público para el uso y disfrute de las personas, el mantenimiento del comercio local de proximidad o la primacía del uso residencial en la zona. Sin embargo, la peatonalización llevada a cabo por el Partido Popular, tal y como se ha planteado, y como se aprecia en actuaciones como la de la Plaza Deán Mazas, parece destinada a simplificar y convertir la zona en un espacio destinado en exclusiva al consumo, el ocio y al negocio de hostelería, un empobrecimiento por tanto de la vida ciudadana, que puede llevar a la

expulsión del comercio tradicional y de la población residente, en beneficio de grupos de inversión financieros e inmobiliarios.

Partimos por tanto de la base de que compartimos la necesidad de peatonalizar, no solo el centro, sino de muchas otras zonas de nuestro núcleo urbano e ir adoptando un modelo de ciudad que vaya limitando progresivamente el peso del coche como herramienta de movilidad principal para llegar a un futuro en el que su peso sea residual frente a otros medios de transporte públicos y privados. Partimos también de la base de que el proceso de implantación no ha sido el adecuado, porque responde a un proyecto iniciado de forma apresurada, sin las infraestructuras alternativas necesarias y que ha sido puesto en marcha con la mirada puesta en las próximas elecciones municipales. Pero también entendemos que un proceso de peatonalización o semipeatonalización como este, con independencia de sus defectos, no debe en ningún caso ser revertido, pero sí corregido y mejorado. Precisamente su defectuosa implantación lo que nos obliga ahora es a buscar alternativas que permitan asentar la peatonalización y conseguir que sea un éxito para el futuro de la ciudad, nos obliga ahora a hacer un esfuerzo creativo para conseguir que los efectos positivos alcancen a todos los sectores, pero desde un punto de vista ecológico dar pasos atrás en los pocos intentos que ha habido en la historia de esta ciudad de limitar la expansión del coche sería un error de graves consecuencias para el futuro.

Por consiguiente, no creemos que sea positivo sumarnos a las protestas generales contra la peatonalización sin más, sino que hay que tratar de encontrar una serie de reformas del proceso puesto en marcha para alcanzar un modelo que sea más asumible por todos los sectores afectados, que palién algunas de las consecuencias más negativas que estas etapas iniciales puedan tener y, sobre todo, que ayuden a un cambio de mentalidad en la población que es absolutamente necesario para su viabilidad a medio y largo plazo. Porque, además, la mayoría de la gente, incluso de aquella que protesta contra la peatonalización, no está en contra de la propia idea de peatonalizar sino de la forma concreta en la que ha sido implantada en la ciudad de Jaén por el Ayuntamiento.

## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES**

### **COMERCIOS:**

Desde el sector comercial nunca ha sido visto con buenos ojos el proyecto de semipeatonalización del centro. De hecho es un fenómeno este muy común en todas las ciudades donde ya han sido puestos en marcha otros procesos similares. Una gran parte de los argumentos que se utilizan desde este sector contra los procesos de peatonalización habitualmente están basados más en creencias que en evidencias. De hecho, las peatonalizaciones suelen ir acompañadas a medio plazo de un incremento de la actividad comercial en las zonas afectadas precisamente porque facilitan el acceso a los comercios, frente a la creencia inicial recurrente de que van a acabar con el comercio en la ciudad. Pero es cierto que la ausencia de medidas paralelas y complementarias y de un empeoramiento del servicio de transporte público urbano como consecuencia del desvío de las rutas por zonas que han visto incrementadas notablemente el tráfico rodado han tenido un impacto que no se hubiera producido si el método hubiera sido diferente.

Creemos que una reversión de la peatonalización, además de inviable desde el punto de vista ecológico y político, tampoco supondría una mejora de la actividad de los comercios puesto que, además del impacto de la peatonalización hay otros factores que tienen más peso como la crisis económica o la apertura de grandes superficies comerciales. Basta recordar que cuando a finales del mandato municipal iniciado en 2007 se decidió cerrar la calle Bernabé Soriano al tráfico privado (ni siquiera viéndose afectada la circulación de taxis y autobuses) se organizaron protestas de comerciantes culpándose a la restricción del tráfico de coches del cierre de negocios y de la caída en las ventas, cuando era evidente que la causa era la crisis económica que por aquel entonces

arreciaba muy duramente. Cuando el Partido Popular reabrió Bernabé Soriano al tráfico no hubo un repunte de las ventas, porque no existía esa relación entre el deterioro del comercio y el tráfico de coches.

Pero incluso a sabiendas de que la peatonalización va a servir como chivo expiatorio de problemas de los que no es la verdadera responsable, y que afectan a un sector tan vital para la ciudad, es necesario atender sus reivindicaciones y ofrecer algunas alternativas que, sin destruir el necesario avance del espacio peatonal frente al coche privado, alivien algunos problemas y, sobre todo, permitan el asentamiento de un proceso peatonal que aunque enormemente imperfecto supone en la práctica un avance frente al dominio absoluto del centro por el coche privado.

Estas medidas, basándonos en las reivindicaciones principales del sector comercial podrían ser:

- Una **mayor flexibilidad con el transporte de mercancías** para los comercios. Una de las principales quejas desde el sector comercial ha sido las dificultades para el reparto de mercancías que se han encontrado los transportistas. La rigidez de horarios para el reparto causó incluso que los transportistas se organizaran para protestar y está causando, según los comerciantes, un aumento de los precios de los servicios de transporte. Para aliviar la presión a este sector, sería necesario un tratamiento más flexible en horarios y posibilidades para los transportistas que van a abastecer a comercios del interior de la zona peatonal. Es cierto que la falta de control producto de la dejadez del Ayuntamiento está causando precisamente eso, una flexibilidad en el abastecimiento. Pero se trata de una consecuencia fruto de la deficiente actividad municipal más que de una medida consciente y destinada a facilitar la vida de los comerciantes. Lo que proponemos es que **esa flexibilidad sea una política buscada por el propio Ayuntamiento**.
- **Aparcamientos disuasorios**. Una de las grandes quejas de los comerciantes es la ausencia de un número suficiente de plazas de aparcamientos que permitan a los ciudadanos acudir al centro a hacer sus compras en coche y poder competir así las grandes superficies. Aunque es inviable pensar que se puede mantener en el tiempo una dependencia absoluta del coche para las compras familiares, todos los habitantes de la ciudad se han educado en una cultura que coloca al coche en el centro de toda actividad privada. Para abandonar esa mentalidad es necesario un largo periodo de adaptación durante el cual se producirán necesariamente muchas distorsiones. Y hasta que se asuma que el coche no es necesario tampoco para realizar las compras, para evitar posibles consecuencias sobre el pequeño comercio hay que ofrecer algunas alternativas que permitan que se siga utilizando, de forma cada vez más restringida, el vehículo privado con este fin. Para ello se requieren aparcamientos disuasorios en el exterior de la zona peatonalizada. Además de los aparcamientos privados existentes, creemos que desde el Ayuntamiento habría que concluir el aparcamiento junto a la Alameda al que se debería poder acceder desde la ronda Sur, de modo que se convirtiera en un auténtico aparcamiento público disuasorio que eliminara la necesidad de entrada de vehículos a la zona sur de la ciudad, no solo con fines comerciales sino incluso para la realización de gestiones administrativas en las Administraciones que se encuentren incardinadas en el interior de la zona peatonal (Ayuntamiento, Catastro o Diputación, por ejemplo).
- **Zonas de aparcamientos gratuitos de rotación rápida**. Otra de las quejas de los comerciantes para oponerse a la peatonalización es el hecho de que algunos clientes de los comercios hacían sus compras telefónicamente, pasando por la puerta del comercio para realizar una parada momentánea y proceder a la recogida de los productos. La imposibilidad de que esto se produzca ahora, según los comerciantes, está disuadiendo a muchas personas de seguir realizando las compras en sus comercios para optar por otros lugares donde el desplazamiento en coche sea más fácil. Evidentemente esto puede tener un peso en la bajada de las ventas. Con independencia del peso real de estas cifras, sería posible ofrecer una alternativa parecida que además de ayudar a mejorar la imagen de la peatonalización sirviera para favorecer las compras en la zona peatonal de aquellas

personas que no están dispuestas todavía a abandonar el coche. De igual forma que se han establecido varias zonas para el aparcamiento de motos en los límites de la zona peatonal, se debería establecer distintas zonas de aparcamientos rápidos en todo el perímetro, donde solo esté permitido el estacionamiento de vehículos por periodos cortos de 15 minutos y que estén situados alrededor de toda la zona peatonal, para que las personas que quieran realizar ese tipo de compras que los comerciantes denuncian haber perdido con la prohibición de entrada de los coches puedan encontrar fácilmente un aparcamiento.

- Sistema de **señalizaciones de establecimientos** comerciales en la zona peatonal. Una de las dificultades que se encuentran los viajeros que visitan la ciudad es el desconocer dónde pueden comprar los productos que están buscando cuando se mueven por el centro. Para facilitar esto se podrían instalar en toda la zona peatonalizada indicadores similares a los de las calles pero con nombres de comercios y el tipo de productos y servicios que ofrecen.

- **Moratoria en la instalación de nuevas grandes superficies** en el entorno de la ciudad. El Ayuntamiento tiene que velar por mantener el equilibrio entre los distintos formatos comerciales y apostar por un modelo sostenible de comercio de barrio, de proximidad, que garantice el futuro y la viabilidad del comercio local. La implantación de nuevas grandes superficies puede ser un golpe mortal al pequeño comercio de Jaén y a los mercados de abastos municipales, destruyendo parte del empleo y del tejido económico de la ciudad, que pasará a estar en manos de grandes empresas multinacionales extranjeras. Todo ello supone un empobrecimiento de los barrios, ya que muchas pequeñas tiendas se van a ver abocadas al cierre, haciendo la vida más difícil a muchas personas que para cubrir sus necesidades básicas tendrán que realizar más desplazamientos, generando problemas de movilidad. El pequeño comercio genera más empleo por metro cuadrado que la gran superficie comercial y de mayor calidad y es medio de vida de un importante número de personas en nuestra ciudad.

- Constitución de un **Pacto Local por el Comercio de Jaén**. Un sector que supone un importante número de los empleos de la ciudad, y que da estabilidad a miles de familias en la ciudad, debe participar en las decisiones del Ayuntamiento que le afectan directamente. La situación de dificultad actual, se puede paliar en parte con la creación del **Consejo Local de Comercio** como órgano colegiado consultivo de participación para el sector comercial, que vendría a desarrollar la necesaria colaboración entre el Ayuntamiento y los representantes del sector, un valioso instrumento de interlocución que mejore y refuerce esta relación, dotando a sus decisiones de las ventajas de la pluralidad participativa.

- Posibilidad de que los comercios de la zona peatonal se adhieran a la propuesta de venta de productos online que Jaén, Sentido y Común ha elaborado para los mercados de abastos municipales. De esta forma podrían ofrecer sus productos para habitantes de Jaén que no quieran desplazarse a la zona comercial físicamente.

## **MOVILIDAD:**

- **Tranvía**. El Partido Popular hizo de su lucha contra el tranvía un caballo de batalla electoral con el que confrontar la coalición PSOE-IU que gobernó la ciudad entre 2007 y 2011. Se hizo sin ningún pudor un combate contra de todos los medios de transporte sostenibles, no solo el tranvía, y una defensa a ultranza del vehículo privado motorizado, llegando al paroxismo de que los concejales que hoy salen en prensa defendiendo las peatonalizaciones aplaudieran la apertura de la Carrera a los vehículos privados (aplaudir en el sentido literal del término, no en un sentido metafórico).

Este mismo partido asume un proyecto de peatonalización que constituye más un empeño personal que ideológico o de partido. Eso explica las incoherencias del mismo, o por qué no va acompañado por ejemplo de un modelo de movilidad sostenible, lo que le resta fuerza y posibilidades. Si gran parte de los impulsores no creen en el transporte sostenible y son defensores a ultranza del transporte en coche, es muy complicado que el proyecto así pueda articularse sobre una visión integral de transformación de la movilidad de la ciudad.

Un elemento clave en esa transformación es la **puesta en marcha de una infraestructura como el tranvía**, que constituye el medio de transporte colectivo más eficiente y ecológico en todas las ciudades donde se encuentra en funcionamiento, en muchas de las cuales contó con un gran número de detractores al principio que se han convertido en fervientes defensores y usuarios con el paso de los años.

- **Prioridad peatonal.** Las zonas semipeatonales han visto una reducción del tráfico muy notable. Pero a pesar de los cambios realizados sigue habiendo algunas calles que soportan un nivel de tráfico intenso, sobre todo las calles que se han transformado, a pesar de las intenciones en otro sentido del Ayuntamiento, en una vía de paso hacia el Sur. Además de las correcciones que se deberían hacer para evitar esto, puesto que las zonas de paso deberían estar en el exterior de la zona semipeatonal, sería conveniente para la seguridad de los peatones la instalación de señales viales que anuncien la prioridad peatonal en todas aquellas calles que no gozan de una anchura suficiente y donde la circulación de vehículos debe hacerse a velocidades menores que las actuales.

- **Bicicletas y otros vehículos dotados de motores eléctricos.** Para que los procesos de semipeatonalización puedan tener éxito es imprescindible que la reducción del tráfico motorizado se acompañe de alternativas de movilidad tanto públicas como privadas. El transporte colectivo es esencial en esto. Ya hemos mencionado la importancia del tranvía y hablaremos de otros transportes como el autobús o el taxi en el siguiente punto. Pero además del transporte público colectivo, es necesario impulsar otros vehículos privados no contaminantes que deben tener un peso mucho mayor que el actual en la movilidad urbana, como por ejemplo las bicicletas (tradicionales y eléctricas), otros vehículos de más moderna aparición como los patinetes eléctricos o incluso vehículos motorizados menos contaminantes como los coches eléctricos o los híbridos enchufables, que por sus emisiones bajas y su inferior contaminación acústica deberían ser compatibles con las zonas semipeatonales. Hay dos de estos vehículos mencionados que requieren un tratamiento especial. Se trata concretamente de las bicicletas en todas sus versiones y de los patinetes eléctricos que empiezan a formar parte del paisaje urbano de muchas ciudades.

En el caso de las bicicletas se debería hacer una apuesta decidida para convertirlas en el principal medio de transporte privado. Además de sus enormes ventajas sobre la salud se trata de un vehículo que no emite gases contaminantes de ningún tipo y no produce contaminación acústica. En Jaén el uso de la bicicleta es muy inferior al de la mayoría de ciudades españolas. Existen algunas causas relacionadas con la orografía del terreno, pero el principal obstáculo para su uso generalizado es el diseño tremendamente hostil a la bicicleta de nuestra ciudad. Para impulsarla habría que hacer que las bicicletas pudieran circular por toda la ciudad de una forma segura. La zona semipeatonal, por la reducción del tráfico motorizado, es precisamente una de las pocas zonas seguras donde el uso de la bicicleta podría aumentar enormemente con algunas medidas de bajo coste. Solo haría falta voluntad política para ello. Concretamente creemos que podrían ponerse en práctica actuaciones como la autorización de la circulación de bicicletas en doble sentido en toda la zona del casco histórico, instalándose las señales viales que adviertan de ello, lo que podría disparar la utilidad de este medio de transporte que no tendría que seguir así los ineficientes circuitos que han sido diseñados exclusivamente para los vehículos motorizados; o la instalación de una red de ciclocalles en la que las bicicletas gozaran de ciertas prioridades en el paso sobre los vehículos motorizados tal y como ocurre en otras ciudades como Madrid.

Para los vehículos de nueva aparición como los patinetes eléctricos sería conveniente el establecimiento de una regulación clara que estableciera las limitaciones y los espacios por los que deben circular para que puedan ser usados con seguridad por sus usuarios y para que no se acaben convirtiendo en un peligro para los peatones. Pero sin olvidar que, como medio de transporte mucho más saludable, la bicicleta debería seguir siendo impulsada de forma prioritaria sobre estos nuevos dispositivos de movilidad eléctrica.

Tanto en el caso de las bicicletas eléctricas como en el de los patinetes, se debería estudiar además la posibilidad de poner en marcha un servicio municipal que contribuyera a aumentar el número de desplazamientos en estos vehículos reduciendo los realizados en vehículos privados a motor.

- **Autobuses y taxis.** El muy deficiente funcionamiento del servicio de autobuses urbanos puede convertirse con el paso del tiempo en una de las principales causas del fracaso del proyecto de semipeatonalización. Cuando se trata de reducir el número de vehículos en el centro de la ciudad no se trata de conseguir que haya menos desplazamientos, sino que los desplazamientos se realicen por medios alternativos. El tranvía hubiera sido un sistema ideal para transportar grandes cantidades de personas hasta la zona semipeatonal al estar la última parada justo donde ésta comienza. Pero al no encontrarnos con este medio de transporte en funcionamiento es el servicio urbano de autobuses el único medio público de transporte colectivo disponible.

El problema que tenemos en Jaén es que el servicio es de una calidad muy baja, muy lejos de los estándares de cualquier ciudad de tamaño medio o grande de nuestra región. Además, la propia semipeatonalización ha cometido el enorme error de no buscar una alternativa eficiente para las rutas de autobuses por la zona semipeatonal desviando los autobuses por zonas de alta densidad de tráfico, lo que ha empeorado todavía más si cabe la calidad del servicio. Ya no es posible ni siquiera tener una hora de referencia para los transportes, puesto que van a depender del estado del tráfico. Solucionar un problema así no es fácil. Solo nos vamos a encontrar con dos alternativas para abordar el problema: o mantener unos circuitos de autobuses urbanos ineficientes mezclados con el transporte privado pero aprobando algunas medidas paliativas como el establecimiento en algunas zonas de carriles buses o reintroducir el transporte público de autobuses por la zona semipeatonal con algunas limitaciones.

La mejor solución sin duda alguna es el rediseño de las rutas de autobuses en un sistema de transporte donde el tranvía esté en pleno funcionamiento. Y da la sensación de que la red actual está diseñada de forma transitoria pensando en una futura puesta en marcha del tranvía. Pero hasta que eso se produzca realmente, hay que dar algunas respuestas que mejoren el servicio y lo hagan más eficiente y atractivo, como aumento de la flota, garantía de horarios y frecuencia, un régimen de tarifas sociales y la mejora de las condiciones laborales de los trabajadores del servicio.

En el caso de los taxis existe un problema similar pero de menor magnitud. Los taxis pueden moverse con mayor libertad, sin restricciones de recorridos, y pueden buscar algunas alternativas, además de tener autorizada la circulación por toda la zona semipeatonal. Pero también podrían verse beneficiados de algunas medidas como la implantación de carriles buses o incluso de la reintroducción de la circulación del transporte público por zonas donde ya está vedado su paso. A pesar de todo, sigue siendo este un debate complejo puesto que medidas así supondrían un retroceso en espacios que ya han sido conquistados para el peatón, medidas que difícilmente pueden ser defendibles por fuerzas políticas que hacen del espacio para los peatones una de las banderas de su modelo de ciudad y de movilidad.

## **B. UN APOYO REAL DEL AYUNTAMIENTO AL PEQUEÑO COMERCIO LOCAL: PROPUESTA DE CREACIÓN DE UNA PLATAFORMA DIGITAL PARA LA VENTA ONLINE DE MERCADOS MUNICIPALES Y PYMES COMERCIALES.**

### **Descripción del contexto y la propuesta**

El comercio tradicional se enfrenta en la actualidad a retos determinantes para su supervivencia y desarrollo. Conscientes de la importancia a nivel económico, social, urbanístico y ambiental del pequeño comercio local en una ciudad de las características de Jaén, entendemos que desde el Ayuntamiento se deben poner en marcha de manera urgente iniciativas que garanticen su viabilidad y el crecimiento de la riqueza y el empleo que generan, por tener sin lugar a dudas un mayor retorno sobre la ciudad que el de cualquier otro modelo comercial, además de una incidencia clave en el sostenimiento de la actividad y la vida de nuestras calles y barrios.

Uno de los retos a los que nos referimos es sin duda el crecimiento exponencial que en los últimos años han tenido las ventas a través de internet. Esta proyección del comercio electrónico debe ser tomada en cuenta por el sector del comercio tradicional, que con las herramientas adecuadas y los apoyos necesarios, puede también transformar parte de su negocio adaptándolo a las nuevas formas de consumo, sin perder sus rasgos distintivos: proximidad, trato personalizado, calidad y variedad en la oferta.

En este contexto, una de las medidas que podría desarrollarse desde el ámbito municipal sería la **puesta en marcha de una plataforma digital única para la venta online**, dirigida en primera instancia a los comerciantes de los mercados municipales pero también disponible para todos los comercios, pequeñas y medianas empresas o autónomos de la ciudad independientemente del sector en el que desarrollen su actividad. Con esta plataforma, los comercios dispondrían de herramientas asequibles para promocionar y vender sus productos y servicios a través de un espacio online, de una manera sencilla pero profesional, que contribuiría a aumentar su competitividad facilitándoles el acceso a nuevos canales de venta posibilitados por el uso de las TIC.

De esta manera, la oferta completa del comercio jiennense podría estar disponible en un único espacio común en el que se pudieran adquirir sus productos mediante un sistema de venta directa, ético y sin intermediación. Esta característica, única y diferencial en Internet, mediante la cual el vendedor pudiera cobrar el importe íntegro de sus pedidos (semejante a la que se da en cualquier puesto de un mercado municipal), posibilitaría al comercio mantener intactos sus márgenes a la vez que se abre nuevas vías de compra a sus habituales o potenciales clientes.

Los comercios adheridos a la plataforma dispondrían de todo lo necesario para promocionarse y vender en Internet, sin necesidad de contratar un programador por la sencillez de uso de la misma. Asimismo, podría diseñarse un sistema de configuración logística, adaptable a las particularidades de cada comercio, y lógicamente incorporar los avances tecnológicos imprescindibles en una plataforma de comercio electrónico: diseño adaptado a dispositivos móviles, posicionamiento en buscadores, sistema de pago múltiple (desde tarjeta de crédito por TPV seguro o PayPal, hasta el pago en efectivo), comunicación con compradores, gestión de pedidos, etc.

Herramientas similares a la que aquí proponemos están siendo desarrolladas e implementadas con éxito en numerosas áreas comerciales de toda España, bien como plataformas exclusivas para los mercados municipales o bien mediante su inclusión en marketplaces. Ejemplos de ello son la plataforma de venta online del Mercat Central de Valencia o la recientemente puesta en marcha Mercado47 en Madrid, única iniciativa española seleccionada por la Comisión Europea como caso de estudio de buenas prácticas para revitalizar e impulsar la modernización del pequeño comercio.

### **Vías para la financiación y puesta en marcha**

La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado Jaén Hábitat (más conocida como EDUSI), aprobada el pasado mes de mayo de 2018 por el Ministerio de Hacienda, supondrá una inyección económica a la ciudad de aproximadamente 15 millones de euros. En los próximos meses deberán irse concretando los proyectos que serán ejecutados con dichos fondos, a los que se unirá una aportación municipal de 3,7 millones de €. Esos proyectos deberán enmarcarse en las líneas de acción definidas previamente en la Estrategia.

Existen dos líneas de acción cuyos objetivos guardan coherencia con la propuesta que aquí describimos, como son:

- Dentro del Plan *Emplea Jaén*, la LA EJ-1 “*MEJORAR LA COMPETITIVIDAD Y SUPERVIVENCIA DE LAS PYME*”, entre cuyos objetivos se cita la contribución a la competitividad y supervivencia de las PYME promoviendo su adaptación a los cambios económicos, tecnológicos y sociales de modo que puedan ampliar su mercado (incluyendo la internacionalización), eficiencia y competitividad, y entre cuyos resultados esperados se destaca: “*Aprovechando la implementación de la smart city, impulsar la penetración de las TIC en las pequeñas y medianas empresas de la ciudad como mejora de su competitividad y mejorar la supervivencia. Favorecer el emprendimiento. Contribuir a la retención y atracción de población a través de la generación y crecimiento de las PYME.*” Esta línea de acción estará dotada con un presupuesto de **400.000€**.

- Dentro del Plan *Smart Jaén*, la LA SJ-1 “*GESTIÓN INTEGRADA Y CENTRALIZADA DE SMARTCITY - IMPLEMENTACIÓN DE SIG LOCAL Y DE PLATAFORMA SMART DE INTEGRACIÓN*”, entre cuyos objetivos se cita promover las TIC en estrategias de desarrollo urbano integrado a través de actuaciones en Administración electrónica local y Smart Cities, y entre cuyos resultados esperados se destaca: “*Generar oportunidades para la creación de empresas y el fomento de la innovación en todos los sectores incluida la agricultura del olivar. Contribuir a la cohesión mediante la accesibilidad a los servicios electrónicos de todas las personas en igualdad de oportunidades y con perspectiva de igualdad de género.*” Esta línea de acción estará dotada con un presupuesto de **810.000€**.