



MOVILIDAD. RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA FABZ 2017 SOBRE LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD

Demandamos al Gobierno de la Ciudad la paralización temporal del Anteproyecto de la línea 2 del tranvía de Zaragoza

El 16 de febrero de 2017 se publica en el BOPZ el anuncio del Ayto. de Zaragoza por el que se somete el estudio de viabilidad de la línea de tranvía este-oeste al trámite de información pública durante el plazo de un mes desde su publicación.

El expediente administrativo se inicia en enero de 2015 cuando el Gobierno de Zaragoza adjudicó el estudio de la viabilidad, anteproyecto y proyecto de la línea 2 del tranvía a la UTE formada por IDOM, S.A.U.-TYPESA por importe total de 1.068.000 euros. Paralelamente, y en otro expediente administrativo, el 22 de diciembre de 2016 el Ayto. de Zaragoza firmó el contrato para la "Revisión del Plan de Movilidad Sostenible del municipio de Zaragoza", a la UTE CONSULTRANS, SAU - CENTRO DE OBSERVACIÓN Y TELEDETECCIÓN ESPACIAL, SAU (COTESA) - MOVILIDAD Y TRANSPORTE ASESORES, SL. por un importe de 227.500 euros.

Deben entenderse ambos proyectos como complementarios, en los que deviene imprescindible la coordinación, tal y como se establece en los pliegos de condiciones de uno de ellos.

La línea 2 del tranvía representa el proyecto más trascendente de la presente legislatura en el ámbito de la planificación urbanística y, por tanto, social, que marcará el devenir futuro de los barrios y del modelo de ciudad. Contrariamente a lo que sería previsible el estudio viabilidad no aborda esos aspectos de modelo de ciudad en su integridad, de revitalización de los barrios, de la eliminación del tráfico privado de nuestras calles, de la sostenibilidad medioambiental o de la cohesión social. Así mismo del documento no se puede deducir una voluntad nítida del equipo redactor sobre un trazado integral Oeste-Este, de ciudad, sino una mera apuesta de conexión de Delicias con el centro de la ciudad, relegando a un segundo plano la conexión con la orla este. Hablar de "ramal" lo evidencia.

El documento elaborado por Idom y Typsa aborda la demanda, costes, análisis de la operación, análisis ambiental, integración urbana, rentabilidad económica, matriz multicriterio y análisis de las alternativas. Parece el resultado de una coctelera a la que se han ido añadiendo y sumando datos (algunos incorrectos), para terminar con una dudosa matriz que deja abiertas todas las posibilidades para la inversión más importante de la ciudad en los próximos años.

El 20 diciembre 2016 el Gobierno de Zaragoza informa del resultado de la encuesta sobre el trazado de la Línea 2 del Tranvía. De las cuatro opciones propuestas, en base al estudio de viabilidad de una contrata, 5.858 personas participaron en el proceso participativo con sus votos, que reflejaron la participación del 0,9 por ciento de los zaragozanos. El Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, de 23 de diciembre de 2016, aprueba con los votos a favor del PP y Ciudadanos (C's), la abstención del PSOE y el voto en contra de Zaragoza en Común (ZEC) y CHA una moción conjunta de los populares y la formación naranja en la que se pide "dejar sin efecto los resultados obtenidos en el proceso participativo relativo a la encuesta sobre el trazado de la línea 2 del tranvía".

Del análisis del estudio de viabilidad, tal y como se recogen en distintas alegaciones presentadas entre ellas las de la FABZ, podría concluirse que:

- 1.- El documento adolece de fallos técnicos (demanda, costes, análisis de la operación y medioambiental).
- 2.- El documento concluye con una matriz meramente numérica que se fundamenta, además, en algunas premisas erróneas.

- 4.- El documento no ahonda en ninguna estrategia de modelo de ciudad a la hora de presentar las alternativas.
- 5.- El documento contempla la línea 2 del tranvía sin una visión del conjunto de la movilidad de la ciudad, apostando por una simple segmentación de los diferentes trazados, obviando otras posibles futuras líneas.
- 6.- El documento genera dudas sobre la visión de línea E-O, apostando más por una mera conexión de barrio con el centro de la ciudad.
- 7.- El documento no aborda, aún de modo esquemático, la posible reorganización de las líneas de autobuses urbanos.
- 8.- El documento asume para el 50% de los potenciales usuarios un empeoramiento de las frecuencias respecto a las actuales del autobús.
- 9.- El documento no contempla las afecciones en materia de carga y descarga en los diferentes trazados.
- 10.- El documento aborda las cuestiones medioambientales sin el rigor exigible, como una mera suma árboles afectados.
- 11.- El documento aborda la intermodalidad, especialmente en lo que atañe a la Estación de Delicias, con poca profundidad.
- 12.- El proceso participativo y el resultado aparejado condiciona en gran medida el trazado, de forma irreversible, sin mayor análisis de las alternativas.

Por todo lo anterior, adoptamos las siguientes **RESOLUCIONES:**

- 1. Consideramos fundamental y esperamos sea tenido en consideración por el equipo de Gobierno que la futura línea 2 del tranvía esté en consonancia a la revisión del PMUS puesta en marcha, y a la que necesariamente debería estar vinculada.**
- 2. Por ello instamos al Ayuntamiento de Zaragoza a que, tras los retrasos que se han acumulado en los procesos y procedimientos para hacer realidad la futura L2 del tranvía de la ciudad, y estando próxima la redacción del anteproyecto de la misma, demore la redacción de dicho anteproyecto para, con las aportaciones realizadas por las Asociaciones Vecinales y la FABZ, avanzar hacia un trazado posible, factible, racional y que sume consensos dentro de la ciudad, sin olvidar el ahorro de posibles sobrecostes que conllevaría, tras la redacción del mencionado anteproyecto modificaciones futuras.**
- 3. Desde la FABZ y sus AAVV siempre hemos apoyado el tranvía como medio de alta capacidad, y también la existencia de una verdadera línea Este-Oeste que vertebrase la ciudad y genere sinergias en favor del transporte público, por lo que apoyaríamos una negociación con la UTE formada por IDOM, S.A.U.-TYPESA que tiene adjudicado estudio, anteproyecto y proyecto de la L2 del tranvía, de cara a negociar las modificaciones necesarias en dicho procedimiento dada la enorme trascendencia del mismo de cara al desarrollo de la ciudad en las próximas décadas.**