



MOCIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL VOX PARA SU DEBATE Y VOTACIÓN EN EL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA DE 30 DE ENERO DE 2025

En el Pleno Ordinario del pasado mes de noviembre, el grupo municipal presentó una propuesta de estudio de la ampliación de la línea 1 del tranvía hacia el Norte (San Gregorio y Hospital Rojo Villanova) y hacia el Sur con varias alternativas complementarias (Arcosur, Feria de Muestras, PLAZA y, potencialmente, el aeropuerto). Esta moción, en la que se incluyó una enmienda transaccional del PSOE para la incorporación de este asunto en la próxima reunión bilateral entre el Ayuntamiento y el Gobierno de Aragón, fue votada a favor por VOX, PP, PSOE y la abstención de ZeC, por lo que obtuvo una amplia mayoría.

No obstante, en el debate de dicha moción se plantearon por parte del partido que sustenta el gobierno las dificultades técnicas, jurídicas y económicas que, muy probablemente, anticipen las conclusiones del estudio aprobado cuando se concluya y que podrían justificar la desestimación de la propuesta. Sin embargo, es una evidencia que tarde o temprano habrá que abordar la prolongación de esta línea del tranvía porque es una insistente demanda ciudadana, sin apenas rechazo, como quedó demostrado con el amplio consenso obtenido en el Pleno, y porque el crecimiento de Arcosur lo hará, si no inevitable, muy necesaria.

Cabe recordar tres datos respecto a la movilidad en Zaragoza:

- 1.- El transporte público en general (bus y tranvía) constituye la primera preocupación de los zaragozanos según el Barómetro de Satisfacción con los servicios municipales y publicado en julio del 2024 por el Ayuntamiento. Una preocupación que se mantiene inalterable en los últimos años.
- 2.- Según ese mismo barómetro, el bus urbano es el quinto servicio municipal peor valorado de los diecinueve que se estudiaron.
- 3.- Por último, los Indicadores Urbanos del INE que se publican cada 10 años establecen que del 2011 al 2021, los tiempos medios de desplazamiento en la ciudad de Zaragoza al puesto de trabajo se han multiplicado por dos, pasando de 23 minutos en 2011 a 44,5 minutos en 2021, algo que resulta coherente con el aumento de las progresivas dificultades implantadas por el Ayuntamiento a la circulación rodada, no sólo del transporte privado, sino también del público (pacificación y peatonalización de calles, reducción de carriles, eliminación de plazas de aparcamiento...). Todo ello es consecuencia de la criminalización del vehículo privado, asumiendo aquellos postulados de la izquierda que sacrifican a un ecologismo mal entendido las verdaderas necesidades de los ciudadanos, y entre ellas las de una movilidad eficiente.

En estos últimos años se han llevado a cabo por el Ayuntamiento las pruebas del proyecto Digizity de autobús autónomo y conectado y que, al parecer, han resultado un éxito, aunque desconocemos si las conclusiones permitirán o aconsejarán su implantación en Zaragoza en un plazo razonable y relativamente próximo. Este tipo de pruebas serían las que aconsejaron la reciente aprobación de la llamada Ordenanza "Sandbox" de entornos controlados de pruebas.

Igualmente, hay información de alternativas al tranvía tradicional probadas en ciudades de varios países del mundo que no requieren de vías ni raíles al desplazarse sobre neumáticos convencionales, que tampoco requieren de catenarias y tienen una conducción autónoma al ser guiados mediante tecnología óptica, ART (acrónimo en inglés de Tránsito Rápido Autónomo) y que ya están prestando servicio de transporte público en varias ciudades de Asia (la primera fue la ciudad china de Zhuzhou) desde el año 2018 y en la actualidad se están empleando en Australia. Es decir, que ese sistema lleva ya unos años de prueba en muchos otros lugares del mundo, además de las ya realizadas en el proyecto Digizity.

Según algunos estudios, estos sistemas pueden reducir el coste de implantación del tranvía tradicional hasta en un 80% ya que pueden aprovechar en gran medida las infraestructuras y el vial urbano ya existente y facilitan el desarrollo de nuevas líneas de alta ocupación en muy poco tiempo (meses frente a años). La utilización de este tipo de vehículos autónomos sería compatible con el tranvía convencional, pudiendo utilizar el mismo trazado y prestando el mismo servicio, sustituyendo progresivamente en los próximos años las unidades del tranvía cuando hayan de ser retiradas del servicio por su antigüedad y facilitando la prolongación de la línea por cuanto no habría que ampliar la infraestructura tranviaria, ni instalar nuevas vías ni catenarias sino habilitar unos carriles específicos sobre las calles ya existentes.



La progresiva sustitución de tranvías por vehículos autónomos guiados por tecnología óptica permitiría ampliar el servicio hacia Arcosur y/o Rosales de Canal conforme este distrito vaya creciendo en los próximos años sin descuidar ni perjudicar la correcta prestación del servicio en el resto de la línea.

Este sistema es también claramente más flexible frente a posibles averías.

Por todo ello, se presenta la siguiente:

MOCIÓN

- 1.- El Pleno del Ayuntamiento insta al gobierno municipal a establecer contacto con los diferentes proveedores de tecnología ART y que dicha posibilidad sea incluida en el estudio que se aprobó en el Pleno Ordinario de noviembre sobre la prolongación de la línea 1 del tranvía.
- 2.- Que esos contactos y el estudio incluya también el desarrollo e implantación de nuevas líneas de alta ocupación que mejoren la conectividad del área metropolitana incluyendo distritos periféricos, barrios rurales, polígonos industriales, plataformas logísticas y el aeropuerto.
- 3.- Que si hicieran falta pruebas adicionales a las ya realizadas en el marco del proyecto Digizit, éstas se lleven a cabo en un entorno controlado de pruebas regulado por la reciente Ordenanza "Sandbox".

Zaragoza, a 13 de enero de 2025

PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL VOX

Fdo.: Julio Calvo Iglesias