



CÁMARA  
DE CUENTAS DE  
ARAGÓN



**Informe de fiscalización**

# ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES EN LOS MUNICIPIOS

EL CONSEJO DE LA CÁMARA DE CUENTAS DE ARAGÓN, en el ejercicio de la función fiscalizadora que le atribuyen el artículo 112 del Estatuto de Autonomía de Aragón y el artículo 6.1 de la Ley 11/2009, en sesión celebrada 26 de febrero de 2026, ha aprobado el informe de fiscalización del establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios.

# ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
1.1. Antecedentes y análisis del entorno	4
1.2. Ámbito de la fiscalización	6
1.3. Tipo de fiscalización, objetivos y procedimiento	7
2. OPINIÓN	9
2.1. Conclusión de la auditoría de cumplimiento	9
2.2. Conclusión de la auditoría operativa	12
3. FUNDAMENTO DE LA OPINIÓN	13
3.1. Resultados de la fiscalización	13
3.1.1. Situación de las emisiones contaminantes	13
3.1.2. Situación del establecimiento de las Zonas de Bajas Emisiones	15
3.1.3. Situación del funcionamiento de las Zonas de Bajas Emisiones	39
3.1.4. Otros resultados	39
4. RESPONSABILIDAD DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO DE LOS ENTES LOCALES FISCALIZADOS	41
5. RESPONSABILIDAD DE LA CÁMARA DE CUENTAS	42
6. RECOMENDACIONES	43
7. TRAMITE DE AUDIENCIA	44
ANEXOS	45
Anexo I – Marco Normativo	46
Anexo II – Entidades locales analizadas	47
Anexo III – Situación actual de la calidad del aire	48
Anexo IV – Contratos formalizados en el diseño e implementación de las Zonas de Bajas Emisiones	56
Anexo V – Actuaciones subvencionadas por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana	59
Anexo VI – Grado de ejecución de otras actuaciones en materia de movilidad adoptadas al margen de la Zona de Bajas Emisiones	60
Anexo VII – Alegaciones recibidas	63
Anexo VIII – Tratamiento de las alegaciones	78

# SIGLAS Y ABREVIATURAS

<b>AM</b>	Acciones de Mitigación
<b>AS</b>	Arsénico
<b>AUE</b>	Agenda Urbana Española
<b>C6H6</b>	Benzeno
<b>CA</b>	Comunidad Autónoma
<b>CD</b>	Cadmio
<b>CID</b>	Council Implementing Decisión. Decisión de ejecución del Consejo de la UE
<b>CO</b>	Monóxido de carbono
<b>CO2</b>	Dióxido de carbono
<b>DGT</b>	Dirección General de Tráfico
<b>EELL</b>	Entidades Locales
<b>LALA</b>	Ley 7/1999, de 9 de abril, de Administración Local de Aragón
<b>LBRL</b>	Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local
<b>LCCTE</b>	Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética
<b>LCSPP</b>	Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público
<b>LRJSP</b>	Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público
<b>NI</b>	Niquel
<b>NO2</b>	Dióxido de nitrógeno
<b>O3</b>	Ozono
<b>OCEX</b>	Órganos de control externo
<b>OMS</b>	Organización Mundial de la Salud
<b>PB</b>	Plomo
<b>PGOU</b>	Plan General de Ordenación Urbana
<b>PLACSP</b>	Plataforma de Contratación del Sector Público
<b>PM2,5</b>	Materia particulada con un diámetro de 2,5 micras
<b>PM10</b>	Materia particulada con un diámetro de 10 micras
<b>PMUS</b>	Plan de Movilidad Urbana Sostenible
<b>PRTR</b>	Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia
<b>RMRR</b>	Reglamento del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia
<b>SO2</b>	Dióxido de azufre
<b>TCU</b>	Tribunal de Cuentas de España
<b>UE</b>	Unión Europea
<b>ZBE</b>	Zona de Bajas Emisiones

## 1. INTRODUCCIÓN

En el ejercicio de las funciones atribuidas en el artículo 23 de la Ley 11/2009, de 30 de diciembre, el Consejo de la Cámara de Cuentas de Aragón aprobó en sesión del 30 de diciembre de 2024 el Programa Anual de Fiscalización para el año 2025, en el que se incorpora la actuación de *Fiscalización del establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios*.

Esta fiscalización se ha desarrollado de forma coordinada entre el Tribunal de Cuentas y los Órganos de Control Externo de las Comunidades Autónomas (OCEX), siendo esta materia identificada como de interés prioritario para el desarrollo de fiscalizaciones conjuntas en 2024 por la Comisión de Coordinación en el ámbito local del Tribunal de Cuentas y los OCEX.

El trabajo se ha desarrollado entre los meses de marzo a octubre de 2025 por un equipo de tres auditores.

### 1.1. Antecedentes y análisis del entorno

La obligación de los municipios de establecer Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) surge como respuesta a un conjunto de compromisos normativos y sociales orientados a mitigar la contaminación atmosférica y fomentar la movilidad sostenible.

Estas zonas tienen como objetivo principal la reducción de las emisiones contaminantes derivadas del tráfico rodado, una de las principales fuentes de contaminación en las áreas urbanas.

En el ámbito internacional, acuerdos como el Protocolo de Kioto (1997) y el Acuerdo de París (2015) establecieron metas globales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), mientras que, en Europa, la Directiva 2008/50/CE sobre calidad del aire, el Pacto Verde Europeo (2019) y la Estrategia europea de movilidad de bajas emisiones destacaron el papel de las ciudades en la lucha contra el cambio climático.

España adaptó en 2021 estas directrices internacionales con la aprobación de Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Energética (LCCTE).

Esta ley exige, a los municipios con más de 50.000 habitantes y más de 20.000 habitantes con altos niveles de contaminación, así como a los territorios insulares, la obligación de implementar ZBE antes de 2023, definiéndolas como un área delimitada en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones contaminantes. En su disposición final 6 se preveía su desarrollo reglamentario.

En cumplimiento de la citada disposición, el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre regula el marco común de diseño, implantación y evaluación de las ZBE.

Este real decreto tiene el carácter de legislación básica sobre protección del medio ambiente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.23<sup>a</sup> de la Constitución Española, a excepción de los artículos 5.2, 10.2, disposición adicional primera apartado segundo y disposición final tercera, que se dictan al amparo del artículo 149.1. 21.<sup>a</sup> de la Constitución Española que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre tráfico y circulación de vehículos a motor.

La norma establece como objetivos principales la mejora de la calidad del aire y la mitigación del cambio climático, promoviéndose igualmente la mejora de la calidad acústica, el impulso de medios de transporte más sostenibles y la promoción de la eficiencia energética en su uso. Los objetivos debían ser cuantificables, mejorando la situación de partida, cumpliendo en todo caso los valores límite de cada contaminante.

La ZBE, como área delimitada dentro del municipio, debe tener una superficie adecuada y suficiente para el cumplimiento de los objetivos, priorizando ámbitos donde se apuesta por el transporte público, la bicicleta, el tránsito peatonal y las soluciones de logística menos contaminantes, evitando igualmente deteriorar la calidad ambiental de las áreas adyacentes.

Asimismo, debe integrarse con otros instrumentos de planificación para que las medidas no sean contradictorias entre sí.

Las medidas de restricción de vehículos se efectúan en función de su clasificación ambiental, previendo la posibilidad de excepciones o autorizaciones especiales siempre que estén debidamente justificadas y no vacíen de contenido la ZBE. En cuanto a la señalización, debe ser clara en sus puntos de acceso y homogénea para facilitar el cumplimiento por parte de residentes y visitantes.

El Real Decreto determina el necesario seguimiento del proyecto para evaluar la eficacia de las medidas y el cumplimiento de los objetivos, con objeto de ir, modificándolo en caso de existir desviaciones, debiéndose elaborar informes de valoración de cumplimiento de objetivos accesibles al ciudadano.

Para el cumplimiento de sus previsiones, cada municipio que establezca una ZBE debe aprobar un proyecto con un contenido mínimo bastante detallado: diagnóstico de la calidad del aire, ruido y emisiones, análisis de la movilidad (flujos, modos, aparcamientos) y caracterización socioeconómica del área afectada. A partir de ese diagnóstico, el municipio debe fijar objetivos medibles, como reducción porcentual de determinados contaminantes o del tráfico motorizado interno, definir el ámbito geográfico de la ZBE, elegir las medidas concretas (restricciones por tipo de vehículo, peatonalizaciones, prioridad al transporte público, aparcamientos disuasorios, etc.) y programar un calendario de implantación y revisión.

La competencia local en el establecimiento de ZBE se refuerza con la Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera que permite a las entidades locales adoptar restricciones totales o parciales al tráfico, incluyendo limitaciones por matrículas, horarios o zonas específicas basadas en criterios medioambientales.

De manera complementaria, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, establece que los planes de acción a corto plazo puedan incorporar medidas para controlar actividades que contribuyan significativamente al riesgo de superar los valores límite de calidad del aire, como la restricción de vehículos de motor.

El Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, faculta a los municipios para restringir el acceso de vehículos contaminantes en vías urbanas específicas, alineándose con los Planes de Seguridad Vial.

Además, instrumentos de planificación como el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA) establecen metas claras para reducir las emisiones de GEI y promover la movilidad sostenible.

En consecuencia, estas normativas y planes proporcionan un marco coherente para que las ZBE se integren de manera eficaz en las políticas urbanas, alineando los objetivos locales con las metas nacionales e internacionales de sostenibilidad y resiliencia climática.

Los planes y programas elaborados por las entidades locales pueden desarrollarse en coordinación con los planes autonómicos, dado que las Comunidades Autónomas están obligadas a aprobar iniciativas destinadas a mejorar la calidad del aire y garantizar el cumplimiento de los objetivos establecidos, especialmente en aquellas zonas donde se superen los límites de contaminantes.

## 1.2. Ámbito de la fiscalización

El **ámbito objetivo** de la actuación fiscalizadora se refiere al establecimiento de **Zonas de Bajas Emisiones por los municipios** incluidos en el ámbito subjetivo.

Por establecimiento de zonas de bajas emisiones (ZBE) se entiende el ámbito delimitado por una Administración Pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente (art 14.3 de la LCCTE).

En el **Anexo I** se detalla el marco jurídico que se ha tenido en cuenta en la fiscalización.

El ámbito subjetivo abarcará los municipios de población superior a 20.000 habitantes, es decir, **Zaragoza, Huesca y Teruel**.

Los municipios de Zaragoza y Huesca al disponer de una población superior a 50.000 habitantes están obligados al establecimiento de una ZBE conforme a lo establecido en la Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética.

El municipio de Teruel al contar con una población entre 20.000 y 50.000 habitantes solo estaría obligado al establecimiento de una ZBE cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

En el **Anexo II** se detallan las entidades locales analizadas y el estado de situación de rendición de cuentas actual y remisión de información contractual, convenios y control interno de los ayuntamientos.

Respecto al **ámbito temporal de la actual fiscalización**, se analizarán las actuaciones y situación del establecimiento de zonas de bajas emisiones desde **1 de enero de 2022 hasta 31 de marzo de 2025**, sin perjuicio del examen de actuaciones llevadas a cabo en momentos anteriores o posteriores en la medida en que se considere oportuno para el mejor cumplimiento de los objetivos de la fiscalización.

### 1.3. Tipo de fiscalización, objetivos y procedimiento

Se ha realizado una fiscalización de carácter horizontal, fundamentalmente **de cumplimiento**, que tiene como finalidad verificar la observancia de la normativa que exige el establecimiento de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

También es **operativa**, en la medida en que se verificará si los procedimientos aprobados por los municipios para el establecimiento de las ZBE y los mecanismos de control permiten verificar el cumplimiento de los objetivos fijados en cuanto a reducción de emisiones, mejora de la calidad del aire y otros indicadores relevantes de sostenibilidad.

Los **objetivos generales** de esta actuación fiscalizadora han sido los siguientes:

1. Verificar el establecimiento de ZBE en los municipios, de acuerdo con lo establecido en la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética y el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre por el que se regulan las ZBE.
2. Determinar los mecanismos empleados por los municipios para el establecimiento de las ZBE.
3. Comprobar si las ZBE implantadas se ajustan a lo establecido en el Real Decreto 1052/2022.
4. Cuantificar los recursos destinados a la implantación y mantenimiento de las ZBE, así como los recursos obtenidos para su financiación.
5. Determinar si se han definido procedimientos y sistemas para el seguimiento y evaluación del cumplimiento de los objetivos establecidos con la implantación de las ZBE.
6. Analizar si las medidas adoptadas en las ZBE están contribuyendo a la reducción de emisiones contaminantes y, en concreto, las emisiones más relacionadas con el tráfico rodado.

Adicionalmente, respecto de aquellas entidades que no hubiesen establecido ZBE, se establecen los siguientes objetivos específicos:

1. Verificar el estado en que se encuentra el proceso de establecimiento de ZBE en los municipios.
2. Analizar el contenido de los proyectos de ZBE elaborados que se encuentren en tramitación.
3. Determinar los recursos económicos empleados en los planes o proyectos en curso para el establecimiento de ZBE, así como los recursos obtenidos para su financiación. Asimismo, se verificaría el riesgo de incumplimiento de las condiciones y plazos de las ayudas recibidas por los municipios del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con cargo al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).
4. Analizar la evolución de las emisiones contaminantes, con especial referencia a los contaminantes relacionados con el tráfico rodado.

Esta fiscalización se ha desarrollado en **coordinación** con el Tribunal de Cuentas. Las distintas fiscalizaciones efectuadas por cada institución de control externo se han desarrollado sobre bases metodológicas compartidas, con la finalidad de demostrar los resultados obtenidos de forma homogénea, coordinada y complementaria.

## INFORME DE FISCALIZACIÓN

### Establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios

Se han efectuado las comprobaciones necesarias para alcanzar los objetivos establecidos mediante la aplicación de las técnicas y los procedimientos habituales de auditoría; en concreto, se han analizado los documentos, registros, expedientes, actas e informes aportados por las entidades fiscalizadas que han permitido la consecución de los objetivos fijados en la fiscalización y fundamentar la opinión de la Cámara de Cuentas de Aragón.

## 2. OPINIÓN

### 2.1. Conclusión de la auditoría de cumplimiento

Nuestra opinión sobre el grado de cumplimiento por parte de las entidades locales fiscalizadas de la normativa en materia de cambio climático, transición energética, calidad del aire y transparencia de la actividad pública es la siguiente:

1. Ninguno de los municipios analizados supera actualmente los valores límite de contaminantes. Por tanto, sólo están obligados al establecimiento de las ZBE los Ayuntamientos de Huesca y Zaragoza conforme al artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
2. Los Ayuntamientos de Zaragoza y Huesca incumplieron el plazo que señala la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética para el establecimiento de la Zona de Bajas Emisiones establecido antes de 2023.
3. A 31 de marzo de 2025, en ninguno de los municipios analizados había entrado en funcionamiento<sup>1</sup> la ZBE. En Zaragoza se encontraba vigente el proyecto y la normativa reguladora. En esa misma fecha, la ZBE no estaba en vigor en Huesca.
4. El Ayuntamiento de Zaragoza no ha informado, en el plazo de un mes desde la aprobación del proyecto y norma reguladora de la ZBE (19/07/2024), acerca del contorno, horarios y vehículos permitidos de circulación a la Dirección General de Tráfico y a la autoridad autonómica competente en materia de tráfico. Tampoco ha informado al Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico y al órgano autonómico competente en medio ambiente sobre la delimitación y superficie de la ZBE, medidas adoptadas, calendario de implantación e indicadores de seguimiento, conforme se establece en el artículo 10 del RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones<sup>2</sup>.
5. La redacción de los proyectos técnicos de ambos municipios fue externalizada; sin embargo la normativa reguladora se elaboró principalmente con personal propio. En ninguno de los ayuntamientos consta la constitución formal de un grupo de trabajo para la elaboración del proyecto y de la ordenanza reguladora.
6. El Ayuntamiento de Huesca ha sido beneficiario de una subvención destinada a la implantación de Zonas de Bajas Emisiones en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)<sup>3</sup>. Incluye actuaciones como la implantación de elementos de sensorización, control de accesos, señalética, adecuación de espacios de estacionamiento y acciones de digitalización orientadas a la ZBE, el hito crítico de ejecución está fijado para el 30/12/2025 y no consta ejecutado a 31/10/2025, fecha de finalización del trabajo de campo<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> ZBE en funcionamiento: Área delimitada con restricciones activas de acceso, circulación y estacionamiento de obligado cumplimiento, dotada de una señalización clara y reconocible, con mediciones medioambientales y sistemas de control.

<sup>2</sup> Como hecho posterior, el Ayuntamiento de Zaragoza ha realizado el 23/01/2026 la citada notificación a la Jefatura Provincial de Tráfico, al Gobierno de Aragón y al MITECO.

<sup>3</sup> Párrafo modificado en el trámite de alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Huesca.

<sup>4</sup> Como hecho posterior, el Ayuntamiento de Huesca ha remitido acta de recepción de servicios y suministros incluidos en el ámbito de los fondos Next Generation (Proyecto "Muévete en verde: Transformación digital, sostenible y segura de la movilidad en la Ciudad de Huesca" de fecha 18/12/2025 y decreto de aprobación de las facturas, reconocimiento de la obligación y ordenación del pago de fecha 29/12/2025.

7. Los proyectos técnicos presentan ciertas debilidades, al no incorporar en su totalidad los aspectos definidos como contenidos mínimos en el Anexo I del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones:
- a. Diagnóstico previo:
    - i. Ambos ayuntamientos analizan la coherencia con el PMUS. No obstante, el Ayuntamiento de Zaragoza no lo ha adaptado a la normativa de ZBE en el plazo establecido por el artículo 6 del RD 1052/2022 (18 meses una vez aprobado la normativa de las citadas zonas).
    - ii. El Ayuntamiento de Zaragoza no ha realizado un análisis de coherencia respecto a otros instrumentos como la Estrategia de Cambio Climático, Calidad del Aire y Salud de Zaragoza (ECAZ 3.0), la Agenda Urbana Local 2030 o el Plan de Adaptación al Cambio Climático de Zaragoza 2022-2030. En 2022 se realizó un estudio de la evolución de los contaminantes, si bien no se realizó un estudio previo a la aprobación del proyecto técnico de la ZBE aprobada en julio de 2024 mediante medidores o estaciones portátiles<sup>5</sup>, ni cuenta con estudios de mapas de ruido.
    - iii. <sup>6</sup>
  - b. Objetivos:
    - i. Ambos ayuntamientos se marcan como objetivos a conseguir en la ZBE los de la mejora de la calidad del aire y la salud de la ciudadanía, la mitigación del cambio climático, el cambio modal hacia modos de transportes más sostenibles y la promoción de la eficiencia energética en el uso de medios de transportes.
    - ii. La ZBE del Ayuntamiento de Zaragoza no incorpora objetivos de calidad acústica, además ninguno de los proyectos analizados incluye las denominadas “Zonas tranquilas” según se requiere en el artículo 9 del RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones<sup>7</sup>.
    - iii. El Ayuntamiento de Zaragoza no ha incluido en el proyecto técnico la cuantificación ni el calendario de consecución en la ZBE de los objetivos de cambio modal hacia modos de transportes más sostenibles ni de promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transportes.
  - c. Delimitación:
    - i. El área definida como ZBE en ambos municipios es fácilmente reconocible por la ciudadanía y permite a los vehículos que lleguen a su perímetro continuar circulando sin acceder a la ZBE.

<sup>5</sup> Párrafo modificado en el trámite de alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Zaragoza.

<sup>6</sup> Párrafo eliminado en el trámite de alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Zaragoza.

<sup>7</sup> Como hecho posterior, el Ayuntamiento de Zaragoza aprobó en diciembre de 2025 su Plan de Acción Frente al Ruido 2025-2029 publicado en el BOP el 16/01/2026.

- ii. En el caso del municipio de Zaragoza la extensión y la población a la que afecta la ZBE es reducida. No obstante, debido a que no está en funcionamiento a fecha 31 de marzo de 2025, tenemos una opinión limitada sobre si la extensión y el número de ZBE elegidas sería suficiente para el logro de los objetivos de calidad del aire.
  - iii. La zona delimitada por el municipio de Huesca como ZBE se identifica en su mayoría con la zona peatonal ya existente en el municipio.
- d. Medidas:
  - i. Ambos municipios definen una o varias medidas para el cumplimiento de cada objetivo. El Ayuntamiento de Zaragoza no fija un calendario concreto para la realización de las medidas cuyo objetivo es el cambio modal hacia modos de transportes más sostenibles ni de promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transportes.
- e. Seguimiento de los objetivos
  - i. Dado que en ninguno de los municipios analizados ha entrado en funcionamiento la ZBE, a fecha 31 de marzo de 2025 no se dispone de informes de valoración de los resultados, avances y/o nuevas acciones, por lo que no es posible emitir una opinión al respecto.
  - ii. El Ayuntamiento de Zaragoza no ha definido un procedimiento de seguimiento y revisión de cumplimiento de objetivos. Tampoco se ha definido, por ninguno de los ayuntamientos fiscalizados, un procedimiento de seguimiento de evolución de la calidad del aire ni del ruido en zonas colindantes.
  - iii. El Ayuntamiento de Zaragoza no ha cuantificado inicialmente, en el proyecto técnico, los indicadores destinados a evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos perseguidos en la ZBE delimitada. Asimismo, ha definido indicadores de calidad acústica sin haber establecido este objetivo y no ha incorporado indicadores específicos para evaluar la eficiencia energética.
  - iv. No se ha podido verificar por la Cámara de Cuentas si los ayuntamientos cuentan con sistemas de monitorización de estos indicadores que permitan evaluar los resultados respecto al cambio climático, movilidad sostenible, calidad acústica y eficiencia energética.
- f. Restricciones y excepciones
  - i. Los dos ayuntamientos prevén restricciones de acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE.
  - ii. No consta en la documentación aportada por el Ayuntamiento de Zaragoza la evaluación respecto a si las prohibiciones de acceso, circulación y estacionamiento son proporcionales a los objetivos establecidos.

- iii. La ZBE del municipio de Zaragoza prevé un sistema restrictivo de circulación mediante distintivos ambientales de vehículos conforme a lo establecido por la DGT. El de Huesca no establece limitaciones por etiquetado de vehículos al haberse establecido en zona peatonal.
  - iv. Pese a las restricciones, las excepciones establecidas de acceso, circulación y estacionamiento a dichas zonas son elevadas, en particular en el municipio de Zaragoza, lo que podría condicionar el cumplimiento de los objetivos mejora de la calidad del aire y la contribución a la mitigación del cambio climático.
  - v. Ambos proyectos incluyen excepciones a vehículos contaminantes con carácter permanente que no constan suficientemente justificadas.
- g. Análisis jurídico, memoria económica y de impacto social
- i. Los análisis jurídicos no contemplan la evaluación de los instrumentos más adecuados para su implementación.
  - ii. Las memorias económicas de ambos ayuntamientos no contemplan los beneficios esperados, como los ahorros en costes de salud, la mejora de la calidad del aire o el impulso de la movilidad activa. Además, el estudio del impacto económico realizado por el Ayuntamiento de Zaragoza se considera insuficiente, ya que se basa en un análisis de viabilidad que no se circunscribe exclusivamente a la ZBE y únicamente cuantifica un aspecto concreto de su implantación: el control de accesos en las zonas de estacionamiento regulado y tampoco incorpora las consecuencias para los grupos de vulnerabilidad.

## 2.2. Conclusión de la auditoría operativa

Nuestra opinión sobre los objetivos definidos en la auditoría operativa es limitada puesto que, al no encontrarse en funcionamiento la ZBE en ninguna de las entidades fiscalizadas, no ha sido posible evaluar la eficacia y eficiencia de las medidas adoptadas ni verificar que los procedimientos y mecanismos de control hayan cumplido los objetivos de mejora de la calidad del aire y de mitigación de las emisiones contaminantes.

No obstante, todas las entidades fiscalizadas están ejecutando otras actuaciones con objeto de reducir el volumen de emisiones contaminantes, en especial las vinculadas al tráfico rodado, al margen de dichas zonas.

## 3. FUNDAMENTO DE LA OPINIÓN

### 3.1. Resultados de la fiscalización

Los resultados del análisis derivado del cumplimiento de los objetivos descritos se exponen a continuación.

#### 3.1.1. Situación de las emisiones contaminantes

La contaminación del aire es uno de los mayores riesgos ambientales que existen para la salud. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la disminución de los niveles de contaminación del aire reduce enfermedades graves y muertes prematuras.

La reducción de la contaminación del aire puede lograrse mediante el diseño e implementación de políticas públicas integrales en diversos ámbitos de actuación como la industria, la planificación urbana, generación eléctrica, gestión de residuos municipales y agrícolas y el transporte.

En concreto, en el **transporte** se pueden adoptar métodos limpios de generación eléctrica para vehículos, priorizar el transporte público rápido, la infraestructura peatonal y ciclista en entornos urbanos, así como fomentar el transporte ferroviario para cargas y pasajeros en trayectos interurbanos. Además, impulsar el uso de vehículos pesados con motores diésel más limpios y la transición hacia combustibles de bajas emisiones, especialmente aquellos con bajo contenido de azufre

Los principales contaminantes del aire son el dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), monóxido de carbono (CO), materia particulada (PM<sub>10</sub> y PM<sub>2,5</sub>), plomo (Pb), benceno (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) y el ozono (O<sub>3</sub>).

A excepción del ozono, los demás contaminantes atmosféricos provienen de fuentes de emisión directa, como la actividad industrial, los sistemas de calefacción o el tráfico. En cambio, el ozono se forma de manera secundaria, como resultado de reacciones químicas entre ciertos gases en presencia de luz solar.

El Real Decreto 102/2011, del 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire establece los valores límites y regula cómo hay que medir, evaluar, informar a la población y actuaciones a seguir en caso de superación de los umbrales de alerta.

En Aragón se pueden distinguir dos zonas de calidad de aire diferentes, según su aglomeración, serían Zaragoza y su entorno y el resto de la Comunidad Autónoma con niveles potencialmente inferiores.

El Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza disponen de un conjunto de estaciones públicas de medición de niveles de contaminantes atmosféricos y captadores gravimétricos para la medición de material particulado atmosférico, además de un conjunto de estaciones pertenecientes a redes privadas que ayudan en dicho control.

El Gobierno de Aragón ha dividido el territorio de Aragón en **cinco zonas** (excluyendo al municipio de Zaragoza) en las cuales realiza la evaluación de la calidad del aire de los siguientes contaminantes:

INFORME DE FISCALIZACIÓN

Establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios

Denominación zona	Situación estaciones	Dióxido de azufre (SO <sub>2</sub> )	Dióxido de nitrógeno (NO <sub>2</sub> )	Monóxido de carbono (CO)	PM <sub>2,5</sub>	PM <sub>10</sub>	Plomo (Pb)	Benceno (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> )	Ozono (O <sub>3</sub> )
Pirineos	Sariñena					X			
	Huesca	X	X		X	X			X
	Monzón	X	X		X	X			X
	Torrelisa	X	X						X
Valle Ebro	Escatrón								X
	Castelnou								X
	Bujaraloz		X						X
	Alagón	X	X	X	X	X			X
Bajo Aragón	Monagrera	X	X		X	X			X
	Alcañiz					X			
Cordillera Ibérica	Teruel	X	X		X	X			X
	Calatayud	X	X		X	X			X
Aragón sin aglomeraciones	Alagón						X	X	

El Ayuntamiento de Zaragoza divide el municipio en **tres zonas** (zona industrial, de tráfico y de fondo) en las que sitúa las estaciones integrantes de la red de control de la calidad del aire<sup>8</sup>.

Denominación zona	Situación estaciones	Dióxido de azufre (SO <sub>2</sub> )	Dióxido de nitrógeno (NO <sub>2</sub> )	Monóxido de carbono (CO)	PM <sub>2,5</sub>	PM <sub>10</sub>	Plomo (Pb)	Benceno (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> )	Ozono (O <sub>3</sub> )
Industrial	El Picarral		X	X	X	X	X		X
	Jaime Ferrán	X	X	X		X			X
Tráfico	Las Fuentes	X	X	X	X	X			X
	Roger de Flor	X	X	X		X		X	X
	Centro	X	X	X					X
	Avenida Soria	X	X	X		X			X
Fondo	Renovales	X	X	X		X			X
	Actur		X		X	X			X

<sup>8</sup> Tabla modificada tras periodo de alegaciones. Se incluye como puntos de muestreo del contaminante PM 2,5 las estaciones de Las Fuentes y del Actur, del contaminante PM 10 y del Plomo la estación de el Picarral, y del benceno la estación de Roger de Flor.

Tras analizar la información proporcionada por el Gobierno de Aragón<sup>9</sup> y el Ayuntamiento de Zaragoza<sup>10</sup> correspondiente al periodo 2021–2024, de las estaciones de medición de Zaragoza, Huesca y Teruel, **se concluye que no se han superado los diferentes objetivos de calidad atmosférica<sup>11</sup>.**

No obstante, en 2021 la Organización Mundial de la Salud (OMS) adoptó nuevas directrices mundiales que establecen valores considerablemente más estrictos para la mayoría de los contaminantes atmosféricos, en comparación con los límites y objetivos definidos por las Directivas Europeas.

Aunque no son de obligado cumplimiento, las autoridades públicas pueden utilizarlos como referencia para la evaluación de la calidad del aire. En ese contexto, algunos contaminantes, como los de PM2,5, PM 10 y NO2 superarían los valores recomendados por la OMS.

Contaminante	Valores RD 102/2011	Directiva UE 2024/2881	Guía OMS	Riesgo
SO2 (diario)	125 µg/m³	50 µg/m³	40 µg/m³	
NO2 (horario)	200 µg/m³	200 µg/m³	25 µg/m³	
NO2 (anual)	40 µg/m³	20 µg/m³	10 µg/m³	●
PM 10 (diario)	50 µg/m³	45 µg/m³	45 µg/m³	
PM 10 (anual)	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³	●
PM 2,5 (diario)		25 µg/m³	15 µg/m³	
PM 2,5 (anual)	20 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³	●
O3	120 µg/m³	-	100 µg/m³	●
CO	10 mg/m³	10 mg/m³	4 mg/m³	

En el **Anexo III** se incluye una tabla comparativa de los valores límites de los contaminantes actuales, los incluidos en la Directiva (UE) 2024/2881<sup>12</sup> y los recomendados por la OMS, así como la evolución de los valores de contaminantes más representativos por la estación en cada una de las entidades fiscalizadas.

### 3.1.2. Situación del establecimiento de las Zonas de Bajas Emisiones

A 31 de marzo de 2025, las entidades fiscalizadas se encontraban en las siguientes fases de establecimiento de ZBE:

<sup>9</sup> Informes de situación de la calidad del aire en la Comunidad Autónoma de Aragón. Años 2021-2024.

<sup>10</sup> Informes de situación de la calidad del aire en la ciudad de Zaragoza. Años 2021-2024.

<sup>11</sup> Valores límites u objetivo: objetivos para la protección de la salud.

Niveles críticos: objetivos para la protección de la vegetación.

<sup>12</sup> La Directiva (UE) 2024/2881 deroga y sustituye las Directivas 2004/107/CE y 2008/50/CE a partir de 12 de diciembre de 2026, debe ser transpuesta en el Derecho nacional a más tardar el 11 de diciembre de 2026. Las normas contenidas en la Directiva deben aplicarse a partir del **12 de diciembre de 2026**.

Denominación entidad local	Población 2024	Obligatoriedad de establecimiento	Estado establecimiento ZBE a 31/03/2025				Cumplimiento de la fecha de establecimiento (art 14 Ley 7/2021)
			No establecida		Establecida		
			En elaboración	En proyecto	Vigente	En funcionamiento	
Zaragoza	686.986	SI			X		NO
Huesca	54.704	SI		X			NO
Teruel	36.713	NO	X				N/A

El Ayuntamiento de Teruel, pese a contar con una población superior a 20.000 habitantes, no está obligado a implementar una Zona de Bajas Emisiones (ZBE), dado que hasta la fecha no ha superado los valores límite de los contaminantes regulados.

A fecha 31 de diciembre de 2022, los municipios de Zaragoza y Huesca no habían procedido a la implementación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE), conforme a lo dispuesto en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

El Gobierno del Ayuntamiento de Zaragoza aprobó el 28 de diciembre de 2022 (coincidiendo con la entrada en vigor del RD 1052/2022) la definición de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de carácter provisional.

Dicho acuerdo provisional fijó un ámbito de delimitación, una propuesta de vehículos autorizados para circular y estacionar en dicha zona y excepciones a las restricciones de acceso, no obstante, no se disponía a dicha fecha de las herramientas jurídicas y técnicas necesarias para su establecimiento.

A fecha 31 de marzo de 2025, el Ayuntamiento de Zaragoza dispone de un proyecto de delimitación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), así como de la normativa que la regula, ambas aprobadas definitivamente por el Gobierno de Zaragoza el 19 de julio de 2024.

Por su parte, el Ayuntamiento de Huesca aún no contaba con un proyecto de ZBE ni con la normativa aprobada por el órgano competente; no obstante, debido al grado de avance de estos instrumentos, ha sido objeto de análisis.

Con fecha 5 de agosto de 2025 aprobaron inicialmente por Pleno tanto el proyecto como la Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones del Ayuntamiento de Huesca.

El Ayuntamiento de Teruel ha aprobado con fecha 8 de septiembre de 2025 la Ordenanza de Prioridad Peatonal en el Centro Histórico, teniendo previsto redactar el proyecto de Zona de Bajas Emisiones una vez se ejecute la obra de puesta en marcha del sistema inteligente de control de tráfico y accesos al centro histórico de Teruel. El Pleno aprobó la rectificación de errores materiales de la Ordenanza el 3 de noviembre de 2025, y se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza (BOPT) el 11 de noviembre de 2025.

Además del establecimiento de la Zona de Bajas Emisiones todas las entidades fiscalizadas han ejecutado otras actuaciones con objeto de reducir el volumen de emisiones contaminantes, en especial las vinculadas al tráfico rodado, al margen de dichas zonas.

La descripción de dichas actuaciones y su financiación se analiza en el **apartado 3.1.4.- Otros resultados**.

*1.-Mecanismos utilizados para el establecimiento de ZBE y su financiación*

Tanto el Ayuntamiento de Zaragoza como el de Huesca han externalizado parcialmente el establecimiento de las Zonas de Bajas Emisiones, concretamente en lo relativo a la redacción del proyecto técnico, si bien se elaboró con el apoyo principalmente de las áreas de medio ambiente y movilidad o urbanismo.

La elaboración de la normativa reguladora fue realizada por personal propio en ambos ayuntamientos; en el caso de Huesca, con la colaboración de la empresa redactora del proyecto de ZBE.

No consta en ninguno de los ayuntamientos analizados la constitución formal de un grupo de trabajo para la elaboración del proyecto y de la ordenanza reguladora, aspecto que hubiera sido recomendable.

En el cuadro siguiente se detallan las fases que han sido externalizadas, el importe adjudicado y si han contado o no con financiación externa hasta **31 de marzo de 2025**.

Denominación entidad local	Diseño		Implementación		Seguimiento	
	Importe total (IVA incluido)	Financiación externa	Importe total (IVA incluido)	Financiación externa	Importe total (IVA incluido)	Financiación externa
Zaragoza	34.412	No	124.308	No	NA	
Huesca	121.000	Si	139.150	Si	NA	

El detalle de los contratos formalizados para el establecimiento de las ZBE se incluye en el [Anexo IV](#).

Los ayuntamientos no han evaluado los costes internos asociados a cada fase del establecimiento de las ZBE.

Ambos ayuntamientos han destinado más recursos a la fase de implementación de los que se recogen en el cuadro anterior. Sin embargo, al haberse formalizado fuera del ámbito temporal del informe, no han sido objeto de análisis. No obstante, se describen en el citado anexo como hecho posterior debido a su relevancia cuantitativa.

Los ayuntamientos de Zaragoza, Huesca y Teruel han resultado beneficiarios de varias ayudas destinadas a municipios para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones y la Transformación Digital y Sostenible del Transporte Urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), según órdenes ministeriales de fecha 20 de mayo de 2022 y 17 de julio de 2023.

En el [Anexo V](#) se incluye una relación de las actuaciones subvencionadas por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y el importe subvencionado.

Las actuaciones subvencionadas incluyen diversos proyectos, cuyos objetivos son no sólo el de acelerar la implantación de zonas de bajas emisiones, sino también impulsar la digitalización de la actividad de los servicios públicos de transporte que redunde en una mayor eficiencia del sistema, mejor accesibilidad y ventajas para el usuario del transporte público, fomentar el cambio modal en entornos urbanos y metropolitanos hacia modos de transporte más sostenibles, priorizando el transporte público colectivo y la movilidad activa para contribuir así a los objetivos de mejora ambiental y de la salud y fomentar la transformación del transporte público de viajeros y mercancías hacia una actividad de cero emisiones mejorando la accesibilidad del sistema.

Tan sólo el Ayuntamiento de Huesca ha solicitado ayudas concretas para la implantación de la Zona de Bajas Emisiones, el importe asciende a **1.291.500 euros** e incluye las siguientes actuaciones:

- Elaboración de un estudio de movilidad urbana
- desarrollo de un plan de calidad del aire y sistemas de monitorización ambiental
- redacción de un plan de acción para el control del ruido
- asistencia técnica gestión implantación ZBE
- implantación de elementos de sensorización, control de accesos, señalética
- adecuación de espacios de estacionamiento
- acciones de digitalización orientadas a la ZBE
- finalización de la plataforma única en zona peatonal.

El periodo de ejecución material de las actuaciones, así como de los pagos reales y efectivos con cargo a la subvención, se extiende desde el **1 de febrero de 2020** —siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el artículo 5 de la Orden TMA/892/2021— hasta el **30 de junio de 2025**.

No obstante, conforme a lo dispuesto en el artículo 21 de las bases reguladoras, se contempla la posibilidad extraordinaria de **prórroga del plazo de ejecución** y modificación de la resolución.

Con fecha 25 de noviembre de 2024 el Ayuntamiento de Huesca solicitó modificación del plazo de ejecución hasta **30 de diciembre de 2025**, concedido por el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible el 20 de enero de 2025.

La **falta de ejecución en plazo**, cuando no esté debidamente justificada, conllevará la **pérdida de la subvención** y la **obligación de reintegro** de las cantidades ya percibidas, en los términos previstos en el artículo 25 de las bases reguladoras.

Tras analizar el grado de ejecución de los tres contratos formalizados para llevar a cabo la actuación mencionada, se concluye que no se aprecia riesgo de incumplimiento de la subvención otorgada<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Párrafo modificado en el trámite de alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Huesca.

Implantación y puesta en funcionamiento de la ZBE- Huesca									
Actuaciones	Importe subvencionado	Fecha de formalización contrato	Importe adjudicado (sin IVA)	Gasto ejecutado (hasta 31/03/2025)	% de ejecución	Gasto ejecutado (hasta 31/10/2025)	% de ejecución	Hito crítico-Fin de la ejecución	
Estudio de Movilidad Urbana de la ciudad	45.000	20/02/2024	30.000	30.000	100%	30.000	100%	30/12/2025	
Plan de Calidad del aire y sistema de monitorización ambiental	45.000		30.000	30.000	100%	30.000	100%		
Plan de acción de control del ruido	45.000		40.000	40.000	100%	40.000	100%		
Asistencia técnica gestión implantación ZBE	135.000		90.000	72.000	80%	90.000	100%		
Implantación de elementos de sensorización, control de accesos, señalética	225.000	20/06/2025	549.778	-	0%	-	0% <sup>14</sup>		
Adecuación de espacios de estacionamiento	40.500			-		-			
Acciones de digitalización orientadas a la ZBE	405.000			-		-			
Finalización de la plataforma única en zona peatonal	351.000	15/10/2024	1.473.992	389.466,33	26%	1.402.263,21	95%		
<b>1.291.500</b>			<b>2.213.770</b>	<b>561.466</b>	<b>25%</b>	<b>1.592.263</b>	<b>72%</b>		

**II.- Proceso de establecimiento de la Zona de Bajas Emisiones**

El proceso de establecimiento de una Zona de Bajas Emisiones puede abordarse siguiendo los pasos definidos en las directrices para su creación, elaboradas por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico:



<sup>14</sup> Como hecho posterior, el Ayuntamiento de Huesca ha remitido acta de recepción de servicios y suministros incluidos en el ámbito de los fondos Next Generation (Proyecto “Muévete en verde: Transformación digital, sostenible y segura de la movilidad en la Ciudad de Huesca” de fecha 18/12/2025 y decreto de aprobación de las facturas, reconocimiento de la obligación y ordenación del pago de fecha 29/12/2025.

- *Diagnóstico previo y adaptación de instrumentos de planificación existentes*

La fase de planificación constituye un momento clave para desarrollar los estudios necesarios sobre un conjunto de medidas que el ayuntamiento puede estar ya implementando y que resultan complementarias entre sí. Entre ellas se incluyen la caracterización del parque de vehículos, los estudios de calidad del aire, los análisis del ruido y otras medidas vinculadas al cambio climático.

En esta fase también debe estimarse el impacto ambiental derivado de la implantación de la ZBE, siendo recomendable evaluar diferentes escenarios que contemplen no solo los efectos sobre el medio ambiente, sino también los impactos sociales y los posibles cambios futuros en los hábitos de movilidad.

Los ayuntamientos de Zaragoza y Huesca han realizado el diagnóstico de la situación del municipio previamente a establecer la Zona de Bajas Emisiones.

Contaban con los siguientes instrumentos de planificación previos:

Instrumentos de planificación								
Entidad Local	Calidad del aire	Denominación	Contaminación acústica	Denominación	Movilidad	Denominación	Relacionados con el cambio climático	Denominación
Zaragoza	Si	ECAZ 3.0. Estrategia para la mejora de la calidad del aire en la ciudad <sup>15</sup>	No		Si	PMUS	Si	Agenda Urbana Local 2030, Plan de Adaptación al Cambio Climático de Zaragoza (2022-2030)
Huesca	No		No		Si	PMUS, Ordenanza de Uso de Zonas Peatonales y PGOU	No	

Los ayuntamientos deben realizar análisis de coherencia entre los instrumentos de planificación con el fin de evitar contradicciones y mejorar las sinergias entre ellos.

Ambos ayuntamientos han realizado análisis de coherencia del proyecto de ZBE con los PMUS.

No obstante, el Ayuntamiento de Zaragoza no ha adaptado el PMUS a la normativa de ZBE, tal y como prevé el artículo 6 del RD 1052/2022 que establece un plazo máximo de 18 meses de adaptación una vez aprobado la normativa de las citadas zonas. Tampoco consta que haya realizado análisis de coherencia del proyecto de ZBE con los instrumentos de calidad del aire o los relacionados con el cambio climático.

El Ayuntamiento de Huesca disponía de una Ordenanza de Uso de Zonas Peatonales desde 2013 que regulaba el acceso y uso de las áreas peatonales, con medidas que limitaban el acceso de vehículos no autorizados y promovían el uso de bicicletas y otros medios de transporte no motorizados, con restricciones de circulación y de estacionamiento.

<sup>15</sup> Herramienta estratégica aprobada el 26 de abril de 2019, con un marco temporal hasta 2030 que incorpora 3 grandes metas: la lucha y adaptación al cambio climático, mejora de la calidad del aire y la salud y la eficiencia y reducción en el uso de los recursos. Prevén desplegar su actuación a través de planes de acción específicos relacionados con el diseño urbano, los servicios municipales, la movilidad sostenible e industria y otros sectores.

Ambos ayuntamientos han realizado una evaluación de los contaminantes en los años previos al establecimiento de la ZBE, identificando el tráfico rodado como uno de los orígenes de la contaminación del aire en sus municipios, tal y como se indica en el siguiente cuadro:

Evaluación previa de los contaminantes					
Entidad Local	Evaluación de los contaminantes en años previos	Identificación del origen de los contaminantes			Evaluación del impacto de la ZBE sobre el medio ambiente
		Tráfico rodado	Calefacción	Contaminación Industrial	
Zaragoza	Si	x	x	x	No
Huesca	Si	x			No

El Ayuntamiento de Zaragoza ha realizado la evaluación con medios propios y el de Huesca con medios externos y a través de los informes realizados por el Gobierno de Aragón.

En Zaragoza los medidores de la calidad del aire, con los que se realizaron las evaluaciones anuales, no se encuentran situados en las zonas incluidas en el proyecto de Zona de Bajas Emisiones.

Antes de la creación de la ZBE, el Ayuntamiento de Zaragoza contrató la realización de una campaña de medición de contaminantes atmosféricos con una unidad móvil en un punto de la ciudad (Plaza Aragón) entre el 22 de diciembre de 2021 y el 22 de febrero de 2022.<sup>16</sup>

Ninguno de los ayuntamientos fiscalizados ha evaluado el impacto de las ZBE sobre el medio ambiente.

En el municipio de Zaragoza se identifican también como contaminantes la actividad industrial y el uso de la calefacción, siendo recomendable que el ayuntamiento adopte, en la medida de lo posible, políticas públicas integrales de reducción de contaminantes en diversos ámbitos de actuación, la OMS señala como ejemplo:

- **Industria:** Promover el uso de tecnologías limpias que minimicen las emisiones provenientes de chimeneas industriales. Impulsar una gestión eficiente de los residuos urbanos y agrícolas, incluyendo la recuperación de gas metano de los vertederos como alternativa a la incineración, para su aprovechamiento como biogás.
- **Planificación urbana:** Fomentar la eficiencia energética en edificaciones mediante mejoras en diseño y materiales. Incentivar el desarrollo de ciudades más compactas, con mayor presencia de zonas verdes, que favorezcan la sostenibilidad y reduzcan la demanda energética.

<sup>16</sup> Párrafo incorporado tras alegaciones del Ayuntamiento de Zaragoza.

Como hecho posterior, el Ayuntamiento de Zaragoza ha realizado un estudio de medición contaminantes atmosféricos con una unidad móvil en un punto de la ciudad (Avda. Cesar Augusto) entre el 25 de noviembre de 2025 y 16 de enero de 2026.

- **Generación eléctrica:** Incrementar el uso de combustibles de bajas emisiones y fuentes renovables no combustibles, como la energía solar, eólica e hidroeléctrica. Promover la cogeneración de calor y electricidad, así como la generación distribuida mediante redes locales y paneles solares.
- **Gestión de residuos municipales y agrícolas:** Implementar estrategias de reducción en origen, separación, reciclaje, reutilización y valorización de residuos, con el fin de disminuir su impacto ambiental.

Un adecuado diagnóstico implicaría que los ayuntamientos hubieran realizado otros estudios:

Otros estudios			
Entidad Local	Estudio de los mapas de ruido	Estudio de caracterización del parque de vehículos	Estudios de opinión y aceptación de las medidas de restricción
Zaragoza	No <sup>17</sup>	Si	No
Huesca	Si	Si	No

Según la información que consta en los proyectos técnicos respecto a los vehículos censados en los municipios en los ejercicios 2022 y 2023, el parque móvil de ambos municipios está compuesto principalmente por vehículos contaminantes.

Distintivos ambientales de la DGT	Parque de vehículos			
	Zaragoza	%	Huesca ( <sup>18</sup> )	%
Sin distintivo, distintivo A y otros <sup>19</sup>	53.700	20%	11.764	33%
Distintivo B	83.388	31%	11.407	32%
Distintivo C	115.883	44%	11.764	33%
Distintivo ECO y 0 emisiones	13.069	5%	713	2%
<b>TOTAL</b>	<b>266.040</b>	<b>100%</b>	<b>35.648</b>	<b>100%</b>

Los vehículos más contaminantes según los distintivos de la DGT son aquellos que **no tienen etiqueta**, así como los de las **etiquetas B y C**, en ese orden de mayor a menor contaminación y representan en Zaragoza el 95 % y en Huesca el 98 % de todo el parque de vehículos.

No ha sido posible comprobar el número de vehículos censados y afectados por la ZBE, además el estudio incluido en el proyecto técnico del Ayuntamiento de Zaragoza no incluye autobuses, camiones, tractores ni motocicletas.

- **Tramitación del proyecto y de la normativa municipal**

A 31 de marzo de 2025, únicamente el Ayuntamiento de Zaragoza tiene vigente la Zona de Bajas Emisiones en el municipio.

<sup>17</sup> Como hecho posterior, el Ayuntamiento de Zaragoza aprobó en diciembre de 2025 su Plan de Acción Frente al Ruido 2025-2029 publicado en el BOP el 16/01/2026.

<sup>18</sup> En el proyecto técnico existen cifras incoherentes del total de vehículos censados en página 59 (35.769) y en página 60 (35.648).

<sup>19</sup> En otros se incluyen turismos sin catalogar cuyo número asciende a 2.105 vehículos.

Para ello dispone de una ordenanza municipal aprobada que delimita y regula la ZBE, así como de un proyecto técnico en el que se define geográficamente la zona, se concretan los objetivos perseguidos y se detallan las medidas previstas para alcanzarlos.

Las fechas y órganos de aprobación de ambos instrumentos, técnico y jurídico son los siguientes:

Proyecto de Zona de Bajas Emisiones							
Aprobación inicial	Órgano municipal	Información pública		N.º días	Aprobación Definitiva	Órgano municipal	Fecha de publicación en el BOPZ
		Inicio	Fin				
24/05/2024	Gobierno de Zaragoza	03/06/2024	03/07/2024	30	19/07/2024	Gobierno de Zaragoza	31/07/2024

Ordenanza Municipal de Zona de Bajas Emisiones										
Consulta pública previa		N.º días	Aprobación inicial	Órgano municipal	Información pública		N.º días	Aprobación Definitiva	Órgano municipal	Fecha de publicación en el BOPZ
Inicio	Fin				Inicio	Fin				
15/11/2023	30/11/2023	15	24/05/2024	Gobierno de Zaragoza	03/06/2024	03/07/2024	30	19/07/2024	Gobierno de Zaragoza	21/08/2024

El Ayuntamiento cumplió con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015 y, con carácter previo a la aprobación de la ordenanza, la sometió a consulta pública, incorporando algunas de las sugerencias formuladas durante dicho trámite.

El proceso participativo tuvo una duración de quince días y contó con la participación de ciudadanos anónimos.

A fecha 31/03/2025 la norma reguladora de la ZBE no ha sido objeto de ninguna impugnación en vía jurisdiccional.

El Ayuntamiento informó el 30/12/2022 al Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital del acuerdo adoptado por el Gobierno de Zaragoza de 28/12/2022 sobre el establecimiento de una **Zona de Bajas Emisiones provisional**. No obstante, no consta que a fecha 31/03/2025 haya informado, tras la aprobación del proyecto y norma reguladora de la ZBE, del contorno, horarios y vehículos permitidos de circulación a la Dirección General de Tráfico, autoridad autonómica competente en materia de tráfico y medio ambiente y la delimitación y superficie de la ZBE, medidas adoptadas, calendario de implantación e indicadores de seguimiento al Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico<sup>20</sup>.

<sup>20</sup> Como hecho posterior, el Ayuntamiento de Zaragoza ha realizado el 23/01/2026 la citada notificación a la Jefatura Provincial de Tráfico, al Gobierno de Aragón y al MITECO.

El Ayuntamiento de Huesca a fecha 31/03/2025 ha elaborado el proyecto y la ordenanza municipal que regirán la ZBE, si bien no han sido aprobados por lo que la zona no ha entrado en vigor<sup>21</sup>.

La ordenanza ha sido sometida al trámite de consulta previa prevista en el artículo 133 de la Ley 39/2015, habiendo durado dicho proceso 26 días.

No obstante, debido al avance de ambos estos instrumentos técnicos y jurídicos han sido objeto de análisis.

### III.- Análisis del contenido de los proyectos de ZBE y su normativa

Las directrices para la creación de las Zonas de Bajas Emisiones elaboradas por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias establecen un contenido mínimo para asegurar la calidad de los proyectos de ZBE que se cumplen, en su mayor parte, por los ayuntamientos fiscalizados si bien se detectan ciertas debilidades que se exponen a continuación.

- **Objetivos**

Los ayuntamientos de Zaragoza y Huesca han fijado en sus proyectos técnicos los siguientes objetivos que pretenden alcanzar con el establecimiento de la ZBE, acordes con los objetivos definidos en el artículo 3 del RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones:

Objetivos	Zaragoza			Huesca		
	Objetivos	Cuantificado	Calendario	Objetivos	Cuantificado	Calendario
Mejorar la calidad del aire y la salud de la ciudadanía	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Contribuir a la mitigación del cambio climático	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Mejora de la calidad acústica <sup>22</sup>	No			Si	Si	Si
Cambio modal hacia modos de transportes más sostenibles	Si	No	No	Si	Si	Si
Promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transportes	Si	No	No	Si	Si	Si

El Ayuntamiento de Zaragoza no ha incluido en el proyecto técnico la cuantificación de algunos de dichos objetivos ni el calendario de aplicación para su cumplimiento, tal y como prevé el artículo 3.3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

<sup>21</sup> Hechos posteriores. Aprobado el proyecto técnico y la ordenanza reguladora de la ZBE por Pleno el 1 de diciembre de 2025.

<sup>22</sup> Como hecho posterior, el Ayuntamiento de Zaragoza aprobó en diciembre de 2025 su Plan de Acción Frente al Ruido 2025-2029 publicado en el BOP el 16/01/2026.

- **Delimitación de la ZBE y su señalización**

La delimitación de la Zona de Bajas Emisiones constituye uno de los principales contenidos del proyecto, ya que establece el inicio y el fin de las restricciones de movilidad.

La delimitación de las zonas debe atender a sus características de tráfico, sociales, económicas y de contaminación, aplicando un grado de restricción más o menos intenso según corresponda.

Dado que estas restricciones afectan a derechos individuales, su definición debe ser acorde y proporcionada, en función de las necesidades de calidad ambiental.

Entidad Local	Población Entidad Local 2024	Extensión de los municipios (Km2)	Delimitación						
			Tipo de ZBE	Nº de Zonas	Extensión (Km2)	% extensión afecta/ total	Estimación de la población a la que afecta	% población afecta/ total	
Zaragoza	86.986	974	Núcleo	Municipio Zona Urbana	1	2	0,2%	47.585	7%
Huesca	54.704	161	Núcleo	Municipio Zona Urbana	3	4	2,5%	12.394	23%

La **delimitación** debe definirse teniendo en consideración el origen y el destino de los viajes cuya reducción o cambio modal se pretenda conseguir.

Debe ser un área fácilmente reconocible por la ciudadanía y debe permitir a los vehículos que lleguen a su perímetro continuar circulando sin acceder a la ZBE.

En el caso del **municipio de Zaragoza** se ha delimitado en el casco histórico de la ciudad, la fase 1 de la ZBE en concreto por el Paseo Echegaray y Caballero, siguiendo por Calle San Vicente de Paul, Calle del Coso, plaza de España, Calle Conde de Aranda, Calle Mayoral, plaza de Santo Domingo y Calle Ramón Celma Bernal y Paseo Echegaray y Caballero. La fase 2 abarcaría Paseo Echegaray y Caballero, Calle del Coso, Calle Alonso V, Calle Asalto, Paseo la Mina, Paseo de la Constitución, Plaza Basilio Paraíso, Paseo Pamplona y Paseo María Agustín hasta la Plaza de Europa y conectaría nuevamente con Paseo Echegaray y Caballero.



**Nota:** Imagen obtenida del proyecto técnico publicado en página web del Ayuntamiento de Zaragoza

En el caso del **municipio de Huesca** se ha delimitado principalmente en el casco histórico de la ciudad, en concreto por las calles San Juan Bosco, Ronda de Montearagón, Ramón y Cajal, Jose María Lacasa, Travesía Ballesteros, Ramón J. Sender, Obispo Pintado, plaza Santa Clara. Cabestany, Mariano de Cavía, Baltasar Gracián, Rioja, del Parque, San Jorge, Pedro I de Aragón, Capuchinas, Amistad, Coso Alto y avenida Monreal.



**Nota:** Imagen obtenida del proyecto técnico elaborado por el Ayuntamiento de Huesca

El **perímetro** debe diseñarse de tal manera que facilite el acceso a pie a cualquier punto de la ZBE y desincentive el uso del vehículo privado, se considera que en ambos municipios es adecuado.

Se considera que la delimitación de las ZBE en ambos municipios cumple con las condiciones de ser área fácilmente reconocible por la ciudadanía y permitir a los vehículos circular por su perímetro sin acceder a la ZBE.

La **extensión y el número de las ZBE** deben ser suficientes para el cumplimiento de sus objetivos, debiendo incluir una parte significativa de la población, de la superficie del municipio o del tráfico de los vehículos a motor, desincentivando el “efecto frontera” o desplazamiento de vehículos y emisiones de contaminantes hacia zonas adyacentes.

Pese a que la implementación de una ZBE sea sólo en una parte del suelo urbano, es necesario que la elección del área permita extender los beneficios a la totalidad del municipio.

Las directrices para la creación de la ZBE del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico recomiendan en las grandes ciudades la implantación de más de una ZBE.

Aunque no existe una previsión normativa mínima, en el caso de Zaragoza la extensión y la población a la que afecta la ZBE es reducida, al no incluir una parte significativa de habitantes, vehículos contaminantes o superficie. No obstante, debido a que no está en funcionamiento, a fecha 31 de marzo de 2025, tenemos una opinión limitada sobre si la extensión y el número de Zonas de Bajas Emisiones elegidas sería suficiente para el logro de los objetivos de calidad del aire.

Según la documentación aportada por los ayuntamientos fiscalizados los aspectos que han tenido en cuenta para delimitar la Zona de Bajas Emisiones han sido los siguientes:

Entidad Local	Aspectos que se han tenido en cuenta en la delimitación de la ZBE				
	Horas punta y flujo de tráfico	Áreas de mayor impacto ambiental debido al tráfico	Desplazamientos más recurrentes y significativo	Influencia en los desplazamientos hacia áreas adyacentes	Protección a los sectores más vulnerables de la población
Zaragoza	No	No	Si	No	No
Huesca	Si	Si	Si	Si	Si

Una vez definida la ZBE, el ayuntamiento debe **señalizar** los accesos a las mismas.

Para mantener una homogeneidad en la señalización de estas zonas, la Dirección General de Tráfico aprobó el 2 de junio de 2021 la Instrucción MOV21/3 sobre Zonas de Bajas Emisiones un diseño de señal.

El proyecto técnico del Ayuntamiento de Zaragoza prevé el uso de estas señales, no obstante, a fecha 31 de marzo de 2025, las señales no estaban adaptadas a esta instrucción.

El proyecto del Ayuntamiento de Huesca no contempla el uso de estas señales, sino señalizaciones horizontales o verticales para accesos a zonas peatonales.

- *Medidas a adoptar para la consecución de los objetivos*

Atendiendo a los objetivos establecidos en los proyectos de ZBE, cada administración ha definido una serie de medidas.

Medidas <sup>23</sup>	Zonas de Bajas Emisiones	
	Zaragoza	Huesca
Desplazamientos a pie		X
Desplazamientos en bicicleta o en otros medios de movilidad unipersonal	X	X
Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público	X	X
Medidas para fomentar el uso de modos de transporte privado eléctricos/ de energías alternativas, incluyendo puntos de recarga	X	
Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida	X	
Distribución urbana de mercancías	X	X
Planes de movilidad al trabajo		
Medidas en zonas de especial protección. Los centros educativos		X
Medidas para mejorar la adaptación urbana a los impactos climáticos		
Contribución del sector de la edificación		

<sup>23</sup> Catálogo de medidas según anexo I de las directrices para la creación de ZBE del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias.

En concreto las medidas previstas a realizar en cada una de las Zonas de Bajas Emisiones en los municipios analizados son los siguientes:

Resumen medidas Zaragoza	Objetivos				
	Mejorar la calidad del aire y la salud de la ciudadanía	Contribuir a la mitigación del cambio climático	Mejora de la calidad acústica	Cambio modal hacia modos de transportes más sostenibles	Promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transportes
Limitar la entrada de vehículos contaminantes sin distintivo medioambiental	X	X			
Incentivos fiscales para propietarios de vehículos de bajas emisiones				X	
Red de estaciones de carga para vehículos eléctricos en la ZBE				X	
Infraestructuras para bicicletas. (fomento de bicicletas eléctricas de alquiler)				X	
Promoción del transporte público (modificación de líneas que atraviesan la ZBE hasta bordearlo)				X	
Programas de compartición de vehículos como el carsharing o el ridesharing				X	
Campañas de concienciación a ciudadanía, residentes de las ZBE, conductores y empresas				X	
Plan de renovación de flotas fomentando el uso de material móvil "cero emisiones"					X
Incentivos fiscales de bonificación en el estacionamiento regulado a vehículos menos contaminantes					X

En el proyecto no se establece un calendario concreto para la aplicación de las medidas previstas.

No obstante, respecto a las dos actuaciones vinculadas a los objetivos principales de implantación de la ZBE —según lo dispuesto en el artículo 3.1 del Real Decreto 1052/2022, mejora de la calidad del aire y mitigación del cambio climático— sí se contempla un calendario de implantación progresiva, cuya aplicación definitiva es septiembre de 2031.

Las medidas que tienen previsto adoptar en el municipio de Huesca son:

Resumen medidas Huesca	Objetivos				
	Mejorar la calidad del aire y la salud de la ciudadanía	Contribuir a la mitigación del cambio climático	Mejora de la calidad acústica	Cambio modal hacia modos de transportes más sostenibles	Promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transportes
Ampliación de la zona de prioridad peatonal en el casco histórico de la ciudad	X	X	X	X	
Zonas peatonales en entornos escolares	X	X	X	X	
Urbanización, reurbanización y mejora de la accesibilidad	X	X	X	X	
Regulación, monitorización y gestión de la movilidad				X	
Ampliación de la zona de estacionamiento regulado					X
Ampliación de la oferta de aparcamientos disuasorios					X
Fomento de la eficiencia en la Distribución Urbana de Mercancías (DUM)					X
Fomento de la Movilidad Ciclista y Vehículos de Movilidad Personal (VMP)					X
Potenciación del transporte público					X
Nueva línea de transporte público escolar					X
Reestructuración de líneas transporte público					X

En el proyecto se incluye la previsión de una introducción progresiva de las medidas en consonancia con las medidas previstas en el PMUS que tienen previsto modificar. Contemplan la aplicación global de las medidas propuestas en 2030.

Ninguno de los proyectos analizados incluye las denominadas “Zonas tranquilas” que son espacios en los que se persiguen objetivos de calidad acústica más estrictos.

- *Procedimientos de seguimientos de objetivos y medidas*

Los proyectos técnicos de Zonas de Bajas Emisiones deben incluir los procedimientos y mecanismos de seguimiento y monitorización tanto de objetivos como de la implantación de las medidas, considerado este aspecto imprescindible para evaluar la implantación de las ZBE, determinar el impacto ambiental y corregir o adaptar aspectos para mejorar su eficacia.

En los proyectos analizados se concluye que:

Entidad local	Se prevé la elaboración de un informe de resultados en base a indicadores	Consta un procedimiento de seguimiento y revisión de cumplimiento de objetivos	Se prevé la monitorización de la evolución de las concentraciones medias de los valores contaminantes	Consta un procedimiento de seguimiento de evolución de la calidad del aire en zonas colindantes	Consta un procedimiento de seguimiento de evolución de la calidad del ruido en zonas colindantes
Zaragoza	Si	No	Si	No	No
Huesca	Si	Si	Si	No	No

Los tipos de indicadores que prevén ambos ayuntamientos para realizar el seguimiento son:

Entidad local	Indicadores para evaluar la calidad del aire	Indicadores para evaluar el cambio climático	Indicadores para evaluar la movilidad sostenible	Indicadores para evaluar la calidad acústica	Indicadores para evaluar la eficiencia energética
Zaragoza	Si	Si	Si	Si	No
Huesca	Si	Si	Si	Si	Si

En el proyecto técnico del Ayuntamiento de Zaragoza no se encuentran inicialmente cuantificados los indicadores destinados a evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos perseguidos en la ZBE delimitada.

Dado que en ninguno de los municipios analizados ha entrado en funcionamiento la ZBE a fecha 31 de marzo de 2025 no disponen de informes de valoración de los resultados, avances y/o nuevas acciones.

Como indicadores de calidad del aire ambos ayuntamientos han previsto evaluar los contaminantes en aire en un año y el número de superaciones de los valores límites legislados.

Los principales indicadores que han definido para evaluar el cambio climático y la movilidad sostenible son:

Entidad local	Indicadores establecidos para llevar a cabo un seguimiento del objetivo de cambio climático y movilidad sostenible								
	Reparto modal del automóvil particular	Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículos	Variación del reparto modal del automóvil particular	Variación del reparto modal en modos activos desahogados en desplazamientos a pie y en bicicleta	Variación del reparto modal del transporte público	Red del Transporte público urbano e interurbano	Estacionamiento para vehículo privado motorizado	Dotación de estacionamientos para bicicleta	Reparto y dotación del viario
Zaragoza	x		x			x	x	x	x
Huesca	x	x		x	x				

Como indicadores de calidad acústica incluyen evaluar el nivel de presión sonora en un periodo global, de día, tarde y noche.

El Ayuntamiento de Zaragoza incluye en el proyecto indicadores para evaluar la calidad acústica, sin embargo, no ha previsto entre sus objetivos de la Zona de Bajas Emisiones la mejora de esta.

Sólo el Ayuntamiento de Huesca incluye indicadores para evaluar la eficiencia energética, siendo estos la evaluación a través del porcentaje de reducción de emisiones a la atmósfera de CO2-eq por vehículos privados y el porcentaje de reducción del consumo de combustibles fósiles por vehículos privados.

Se recomienda al Ayuntamiento de Zaragoza que establezca indicadores específicos para evaluar la eficiencia energética, de manera que permitan realizar un seguimiento adecuado del grado de cumplimiento de los objetivos planteados en este ámbito.

No se ha podido verificar por la Cámara de Cuentas si ambos ayuntamientos cuentan con sistemas de monitorización de estos indicadores que permitan evaluar los resultados respecto al cambio climático, movilidad sostenible, calidad acústica y eficiencia energética.

- *Restricciones y excepciones*

Los Ayuntamientos de Zaragoza y Huesca prevén las siguientes restricciones en las Zonas de Bajas Emisiones:

Entidad local	Tipología de las restricciones		
	Acceso	Circulación	Estacionamiento
Zaragoza	x	x	x
Huesca	x	x	x

No consta en la documentación aportada por el Ayuntamiento de Zaragoza la evaluación respecto a si las prohibiciones de acceso, circulación y estacionamiento son proporcionales a los objetivos establecidos.

Respecto a las restricciones establecidas señalar que:

- Ninguno de los proyectos analizados prevé el pago de una tasa o peaje por el **acceso** a la ZBE.
- El proyecto técnico de Zaragoza prevé un sistema restrictivo de **circulación** mediante distintivos ambientales<sup>24</sup> de vehículos conforme a lo establecido por la DGT, afectando principalmente a los titulares de vehículos sin distintivo ambiental. El proyecto de Huesca no establece limitaciones por etiquetado de vehículos dado que la ZBE se ha establecido en zona peatonal.

<sup>24</sup> El distintivo ambiental es una manera de clasificar los vehículos en función de su eficiencia energética, teniendo en cuenta el impacto medioambiental de los mismos. Según las especificaciones de la DGT, la etiqueta C cumple con las últimas emisiones EURO. La etiqueta B no cumple con las últimas especificaciones de las emisiones EURO, sí que lo hacen con anteriores.

- c) En ninguno de los proyectos analizados se prevé una reducción de las plazas de aparcamiento regulado ni entre sus restricciones de **estacionamiento** se ha tenido en cuenta el potencial contaminante de los vehículos a la hora de establecer la regulación tarifaria de estos.
- d) En ambas zonas se ha tenido en consideración el sector del transporte del reparto de mercancías y la logística.

Los vehículos de libre acceso, circulación y estacionamiento en ambas ZBE son los siguientes:

Entidad local	Vehículos sin restricción				
	Bicicletas	Vehículos de movilidad personal	Distintivo B	Distintivo C	Distintivo ECO y O Emisiones
Zaragoza	x	x	x	x	x
Huesca	x	x			

Ambas zonas incluyen excepciones a las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento, que hemos catalogado según lo incluido en el siguiente cuadro según su tipo de autorización sea temporal (T) o permanente (P):

Excepciones a las restricciones	Zaragoza	Tipo de autorización	Huesca	Tipo de autorización
Vehículos de personas con movilidad reducida	x	T	x	T
Vehículos de residentes o con invitaciones			x	T
Vehículos de residentes con tarjeta de estacionamiento regulado y los declarados registralmente de titulares de plazas de aparcamientos municipales	x	T		
Vehículos de propietarios o arrendatarios con plaza de garaje	x	T	x	T
Vehículos de propietarios o arrendatarios de locales comerciales	x	T	x	T
Vehículos de emergencias y servicios públicos o esenciales (policía, protección civil, bomberos, limpieza, obras públicas ambulancias, grúas, servicios funerarios y otros)	x	P	x	P
Vehículos de matrícula extranjera que cumplan los requisitos tecnológicos y de emisiones de acceso	x	T		
Vehículos dedicados al transporte de personas con enfermedades que les condicione el uso de transporte público	x	T		
Vehículos que accedan a estacionamientos públicos si el control de acceso está conectado con el control de ZBE	x	T		
Vehículos que accedan a reservas de hoteles si el control de acceso está conectado con el control de ZBE	x	T	x	T
Vehículos que prestan un servicio singular (Escuela de conductores, blindados, grúa de arrastre y elevación...)	x	T		
Vehículos de carga y descarga, reparto de paquetería y comida a domicilio			x	T
Taxis			x	T

Excepciones a las restricciones	Zaragoza	Tipo de autorización	Huesca	Tipo de autorización
Taxis adaptados	x	P		
Vehículos históricos	x	P		
Vehículos sin distintivo ambiental (8 autorizaciones mensuales)	x	T		
Vehículos de mudanzas, reparaciones y servicios técnicos			x	T
Vehículos oficiales de las Administraciones Públicas			x	T
Vehículos para celebraciones religiosas o civiles			x	T

El Ayuntamiento de Zaragoza, además, ha establecido alternativas a las restricciones absolutas impuestas a los vehículos sin distintivos, a través de la flexibilidad horaria permitiendo el acceso a la ZBE a estos vehículos contaminantes los fines de semana y entre semana desde las 20:00 horas hasta las 7:00 de la mañana.

También establece que, con carácter excepcional y razones de interés general, puede autorizarse el acceso, circulación y estacionamiento en las ZBE a vehículos sin distintivos, mediante resolución motivada de la Alcaldía u órgano en quien delegue.

No consta en la documentación aportada justificaciones a vehículos contaminantes con carácter permanente, a este respecto debe tenerse en cuenta lo señalado en la **STSJ de Cataluña 970/2022**, donde se indica que las ZBE deben excluirse a todos los vehículos contaminantes, con independencia de su utilidad, ya sea de interés privado o público. No obstante, podría justificarse un régimen transitorio de mayor duración debido a la necesidad de renovar determinadas flotas de servicios esenciales de las que no se puede prescindir por su naturaleza, sin que en ningún caso pueden establecerse exenciones permanentes.

A la vista de la composición de la flota de vehículos censados en el municipio de Zaragoza, de la tipología de aquellos a los que se permite el acceso, circulación y estacionamiento en la ZBE, así como de las exenciones previstas en el proyecto y en la ordenanza reguladora, que no responden al tenor literal del artículo 5 del Real Decreto al ser muy numerosas, la reducción efectiva de vehículos contaminantes en la ciudad resulta limitada. Esta circunstancia puede condicionar el cumplimiento del objetivo de la ZBE en cuanto a la mejora de la calidad del aire y la contribución a la mitigación del cambio climático.

Los Ayuntamientos de Zaragoza y Huesca han previsto los siguientes **controles a las restricciones** en las ZBE:

Entidad local	Controles de las restricciones		
	Acceso	Circulación	Estacionamiento
Zaragoza	x		x
Huesca	x	x	x

Ambos ayuntamientos prevén, como medida de restricción de accesos, la instalación de cámaras de vigilancia en los viales de entrada y salida a la ZBE.

En el caso de Huesca, se contempla un sistema de cámaras de lectura de matrículas para controlar tanto el acceso como la circulación, permitiendo monitorizar el estado del tráfico.

El control de las restricciones relativas al estacionamiento dentro de estas zonas se prevé realizar mediante parquímetros, señalización específica, paneles informativos, registros de estacionamiento de carga y descarga y, en el caso de Zaragoza, además, a través del control del estacionamiento regulado mediante vehículos equipados con sistemas de lectura de matrículas.

A fecha 31 de marzo de 2025, dichos controles no se habían implementado en las ZBE de los municipios fiscalizados, por lo que no es posible concluir sobre la eficacia de estos.

Ambos ayuntamientos tipifican como infracción grave el acceso no autorizado a la ZBE y establecen una sanción de 200 euros. No obstante, el Ayuntamiento de Huesca contempla una demora de un año para la aplicación del procedimiento sancionador.

- *Análisis jurídico, memoria económica y de impacto social*

Una vez la entidad local haya optado por un proyecto concreto de ZBE, este debe ser objeto de un análisis jurídico, teniendo además en consideración el impacto económico y social que pueda derivarse de su implantación.

En las entidades fiscalizadas consta la elaboración de los siguientes análisis:

Entidad local	Análisis necesario en toma de decisiones					
	Jurídico	Memoria económica			Estudio de impacto social	
		Impacto presupuestario y económico	Impacto en la competencia y en el mercado	Consecuencias para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad	Impacto social, de género y de discapacidad	En el análisis de estos impactos se realizaron campañas de publicidad
Zaragoza	Si	Si	Si	No	No	No
Huesca	Si	Si	Si	Si	Si	No

Los **análisis jurídicos** sobre la naturaleza de la ZBE realizados por los Ayuntamientos de Zaragoza y Huesca incluyen la revisión de los derechos y obligaciones que se pretende implantar en el municipio, así como de las competencias y potestades administrativas, entre ellas la sancionadora. No obstante, no contemplan la evaluación de los instrumentos más adecuados para su implementación.

La **memoria económica** debería incluir los siguientes aspectos:

- Análisis del impacto presupuestario y económico de la ZBE en las entidades locales conforme a los artículos 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, y 129.7 de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- Análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado, conforme a lo exigido por los artículos 129 y siguientes de la Ley 39/2015 del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

- Consecuencias del establecimiento de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad.

El impacto económico previsto en el proyecto técnico del Ayuntamiento de Zaragoza se ha calculado a partir del estudio de viabilidad del contrato de concesión para la gestión del estacionamiento regulado y de las reservas de carga y descarga en toda la ciudad, que incluye, el control de accesos y de la circulación de la Zona de Bajas Emisiones.

El proyecto incluye los siguientes costes directos de la ZBE:

<b>Costes de inversión (ZBE)</b>	<b>Fase 1</b>	<b>Fase 2</b>	<b>Total</b>
Control de accesos a zonas restringidas	649.810	746.697	<b>1.396.507</b>
Plataforma de gestión integral SERZ	93.537	-	<b>93.537</b>
Inversiones transversales a todos los componentes	27.459	-	<b>27.459</b>
	<b>770.807</b>	<b>746.697</b>	<b>1.517.503</b>
<b>Costes de operación (ZBE)</b>	<b>Fase 1</b>	<b>Fase 2</b>	<b>Total</b>
<b>Gastos mantenimiento anuales</b>			<b>439.978</b>

Además, como parte del estudio del impacto económico incluyen una estimación global de los gastos e ingresos que la concesión de la gestión de estacionamiento regulado de toda la ciudad de Zaragoza puede generar al ayuntamiento.

<b>Impacto económico del contrato de concesión del servicio de control de estacionamiento regulado</b>		
Gastos concesión	Pago a la concesionaria del servicio de Control de Estacionamiento Regulado (durante 10 años)	9.129.569
Ingresos concesión	Tasa por estacionamiento regulado (estimación anual)	15.614.978
	<b>TOTAL</b>	<b>6.485.409</b>

El estudio del impacto económico se considera insuficiente, ya que se basa en un análisis de viabilidad que no se circunscribe exclusivamente a la ZBE y únicamente cuantifica un aspecto concreto de su implantación: el control de accesos en las zonas de estacionamiento regulado. No se han estimado las tasas o sanciones previstas en la ZBE, ni se han contemplado otros beneficios esperados, como los ahorros en costes de salud, la mejora de la calidad del aire o el impulso de la movilidad activa.

El impacto económico previsto en la memoria económica del Ayuntamiento de Huesca puede resumirse en el siguiente cuadro:

Estimación memoria económica Huesca		
Costes de implantación	Implantación y puesta en funcionamiento de la ZBE	650.000
	Digitalización para la mejora de la movilidad y la calidad ambiental	1.100.000
	Oficina de movilidad	937.500
	<b>Total gastos estimados</b>	<b>2.687.500</b>
Ingresos de implantación	Implantación y puesta en funcionamiento de la ZBE	700.000
	Digitalización para la mejora de la movilidad y la calidad ambiental	400.000
	Sanciones min	692.505
	Sanciones máx.	1.385.010
	<b>Total ingresos estimados (min)</b>	<b>1.792.505</b>
	<b>Total ingresos estimados (máx.)</b>	<b>2.485.010</b>
	<b>TOTAL (min)</b>	<b>(894.995)</b>
	<b>TOTAL (máx.)</b>	<b>(202.490)</b>

El estudio económico incluye los costes financieros directos e ingresos económicos en la ZBE delimitada, si bien tampoco entra a valorar otros posibles ahorros esperados en la calidad del aire, movilidad o la salud de los ciudadanos.

Respecto a las consecuencias en la competencia y el mercado, tanto el Ayuntamiento de Zaragoza como el de Huesca valoran positivamente el establecimiento de las ZBE y esperan fomentar, entre el comercio de proximidad, el Ayuntamiento de Zaragoza espera también que estimulen las ventas de vehículos eléctricos.

La Cámara de Cuentas no ha podido verificar el estudio realizado por el Ayuntamiento de Zaragoza sobre el impacto que la implantación de la ZBE tendrá en las pequeñas y medianas empresas.

La memoria económica del Ayuntamiento de Zaragoza no incorpora una valoración de las consecuencias para los grupos de mayor vulnerabilidad, señalando únicamente las dificultades de estimación en dichos colectivos. Por su parte, el Ayuntamiento de Huesca destaca las mejoras en la salud de personas mayores y niños, pero sin aportar una estimación de estos.

El análisis de impacto social, de género y de discapacidad debe abordarse tanto desde la perspectiva de los beneficios para la salud como desde la posible limitación individual de la movilidad, poniendo especial énfasis en los grupos sociales de mayor vulnerabilidad.

El Ayuntamiento de Zaragoza incluye en el proyecto de la ZBE un apartado específico sobre este aspecto, sin embargo, no se centra en el impacto concreto sobre la ciudadanía de Zaragoza, sino que se presenta de forma generalista.

Asimismo, ninguno de los ayuntamientos ha llevado a cabo campañas de difusión o publicidad destinadas a la realización del estudio de impacto social.

- *Plan de comunicación, participación y sensibilización*

Dentro del contenido mínimo que un proyecto de ZBE debe incluir, según se establece en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, se encuentra la definición de un plan de comunicación, participación y sensibilización, estableciendo un diálogo con la ciudadanía, agentes económicos y otros actores de la movilidad para incorporarlos al proceso.

Según la documentación aportada por los ayuntamientos se concluye que:

Entidad local	Aprueban un Plan de Comunicación, participación y sensibilización	Se han establecido mecanismos de seguimiento para evaluar la eficacia	El Plan prevé realizar consultas públicas y/o mesas de diálogo	El Plan incluye actuaciones de sensibilización	A fecha 31/03/2025 se han ejecutado estos planes
Zaragoza	Si	No	Si	Si	No
Huesca	Si	No	Si	Si	No

El Ayuntamiento de Zaragoza contempla, con carácter previo a la ejecución de los planes de comunicación y sensibilización, la identificación de los interesados, publicar información en la página web municipal y la realización de campañas y sesiones informativas en mesas sectoriales.

Por su parte, el Ayuntamiento de Huesca plantea un plan de comunicación estructurado en tres fases (informativa/explicativa, ejecutiva y de resultados), que incluye la presentación oficial del proyecto y de la ordenanza, la apertura de un espacio específico en la web municipal, la organización de dinámicas participativas y la difusión de campañas informativas dirigidas a la ciudadanía.

Ambos ayuntamientos prevén centralizar dichos planes en una oficina de atención ciudadana.

Se recomienda a ambos ayuntamientos, como elemento clave en la comunicación que una vez las ZBE estén implantadas comuniquen las características de sus zonas al Punto de Acceso Nacional, según las indicaciones de la Dirección General de Tráfico.

Este punto de acceso servirá tanto a la ciudadanía como al sector del comercio y distribución de mercancías, que podrán consultar las condiciones de acceso a cualquier ZBE de España.

- *Calendario de implantación y vigencia*

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética previó que las ZBE debían estar implantadas antes de 2023.

Ninguno de los ayuntamientos fiscalizados tenía a dicha fecha implantada la ZBE, si bien es cierto que no es hasta el 27 de diciembre de 2022 cuando entra en vigor el RD 1052/2022, estableciendo los requisitos mínimos para su establecimiento.

El Ayuntamiento de Zaragoza prevé una implantación gradual de la ZBE, por fases y según el siguiente calendario:

Calendario de implantación de la ZBE Zaragoza (25)					
Fases	Periodo	Inicio	Fin	Duración	Obligaciones hacia el ciudadano
Fase I- Casco Histórico	Periodo 1	septiembre de 2024	Febrero de 2025	6 meses	El vehículo debe exhibir el distintivo ambiental cuando se disponga del mismo
	Periodo 2	Marzo de 2025	Agosto de 2025	6 meses	La policía local efectuará vigilancia, levantará acta de intervención, de carácter informativo
	Periodo 3	Septiembre de 2025	Diciembre de 2025	3 meses	Inicio del proceso de registro para los vehículos que requieran autorización registral para acceso a ZBE- casco histórico
	Periodo 4	Enero de 2026	01/01/2030	4 años	Entrada en funcionamiento de Fase de ZBE- casco histórico. Sistemas de vigilancia automatizado y aplicación de sanciones por incumplimiento de ordenanza
Fase II- Centro	Periodo 1	Enero de 2030	Junio de 2030	6 meses	Inicio del proceso de registro para los vehículos que requieran autorización registral para acceso a ZBE- centro
	Periodo 2	Julio de 2030			Entrada en funcionamiento completo de la ZBE

El Ayuntamiento de Huesca no contempla una implementación inmediata de la ZBE. El calendario recogido en el proyecto técnico establece una fecha (mediados del 2025) anterior a la aprobación y entrada en vigor de la norma reguladora correspondiente.

En cuanto a la vigencia de las ZBE, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, recoge un principio de no regresión en su artículo 14.3 en el cual se establece que cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente.

Se deben realizar revisiones periódicas de las ZBE, al menos cada cuatro años, con el fin de evaluar posibles modificaciones o ampliaciones de las medidas adoptadas y asegurar así la consecución de los objetivos ambientales.

El Ayuntamiento de Zaragoza prevé la revisión del proyecto de ZBE a los tres años de su establecimiento y posteriormente, al menos, cada 4 años.

El Ayuntamiento de Huesca prevé revisiones bianuales para verificar que las actuaciones están bien orientadas hacia la consecución de los objetivos establecidos en la ZBE, para ello tendrán en cuenta posibles compromisos internacionales y nacionales en materia de calidad del aire, cambio climático y ruido.

<sup>25</sup> El calendario incluido en la ordenanza reguladora de la ZBE fue modificado por el Gobierno de Zaragoza en sesión ordinaria el día 28 de abril de 2025 y publicado en el BOPZ el 12/05/2025

### 3.1.3. Situación del funcionamiento de las Zonas de Bajas Emisiones

A 31 de marzo de 2025, ninguna de las Zonas de Bajas Emisiones de los municipios revisados se encontraba en funcionamiento. Por ello, no es posible determinar si las medidas previstas en las ZBE están contribuyendo a la reducción de las emisiones contaminantes, en particular aquellas vinculadas al tráfico rodado, ni valorar el procedimiento de evaluación ni el grado de implementación de los objetivos establecidos.

### 3.1.4. Otros resultados

#### *I.- Otras actuaciones adoptadas en movilidad y su financiación*

Las entidades fiscalizadas, en el periodo analizado (2022-2025), han desarrollado diversas actuaciones orientadas a favorecer una movilidad sostenible y respetuosa con el medio ambiente.

Estas actuaciones, que no han sido objeto de esta fiscalización, se han analizado con el fin de determinar tanto el objetivo perseguido como su grado de ejecución. Asimismo, dado que muchas de ellas cuentan con financiación externa, se ha valorado el riesgo de incumplimiento del hito de ejecución.

Las actuaciones realizadas pueden clasificarse según el siguiente cuadro:

Descripción de actuaciones	Zaragoza		Huesca		Teruel	
	Adopta medida	Subvenc	Adopta medida	Subvenc.	Adopta medida	Subvenc.
Mejora de los espacios urbano y fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta	X	SI	X	SI	X	SI
Mejora del transporte público menos contaminantes	X	SI				
Instalaciones de puntos de recarga	X	SI	X <sup>26</sup>	No	X <sup>27</sup>	No
Fomento del transporte eléctrico privado	X	No				

El detalle de las actuaciones que se han realizado o están siendo ejecutadas por las entidades fiscalizadas y su grado de ejecución a 31 de marzo de 2025 es el siguiente:

Actuación	Zaragoza	
	Grado de ejecución a 31/03/2025	Órgano concedente de Subvención
Adquisición de 68 autobuses eléctricos para la flota de transporte público.	100%	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Compra de material rodante ferroviario para el servicio público de la Línea 1 Tranvía de Zaragoza.	100%	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Electrificación del centro de operaciones del transporte en autobuses.	100%	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Adquisición de 40 autobuses eléctricos para la flota de transporte público.	0%	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Promoción de la movilidad ciclista.	63%	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

<sup>26</sup> Instalación de puntos de carga para vehículos eléctricos en tres puntos de la ciudad de Huesca del ejercicio 2021

<sup>27</sup> Contrato menor de instalación de dos postes para recarga de vehículos eléctricos del ejercicio 2019

**INFORME DE FISCALIZACIÓN**

Establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios

Actuación	Zaragoza	
	Grado de ejecución a 31/03/2025	Órgano concedente de Subvención
Electrificación del centro de operaciones del transporte en autobuses.	0%	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Adquisición de tres autobuses turísticos eléctricos	0%	Gobierno de Aragón (PRTR) <sup>(28)</sup>
Instalación, mantenimiento y explotación de infraestructura de estaciones de recarga pública para vehículos eléctricos puros	100%	-
Renovación de taxis vehículos impulsados por energías limpias (2022-2024)	100%	-

Actuación	Huesca	
	Grado de ejecución a 31/03/2025	Órgano concedente de Subvención
Ampliación de vías ciclables, acciones para completar la malla urbana	100%	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Digitalización orientada a la mejora de la movilidad y calidad ambiental	4%	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Actuaciones para calmar el tráfico rodado y mejora de la seguridad en itinerario escolares	0%	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Actuación	Teruel	
	Grado de ejecución a 31/03/2025	Órgano concedente de Subvención
Ejecución de accesos mecánicos a barrio del Carmen y centro histórico	63%	Gobierno de Aragón (PRTR)
Conexión ciclista y peatonal de Teruel	60%	Gobierno de Aragón (PRTR)
Rehabilitación peatonal y mejora de accesibilidad de las rondas y se entorno	100%	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Sistema inteligente de control de tráfico y accesos al centro histórico de Teruel	en curso	NA
Redacción del anteproyecto de explotación del servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en la ciudad de Teruel	en curso	NA

Como hecho posterior al informe se han incluido en el [Anexo VI](#), el grado de ejecución de las actuaciones a fecha 31/10/2025.

<sup>28</sup> Incluido en el Plan de Sostenibilidad Turística en Destino

## 4. RESPONSABILIDAD DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO DE LOS ENTES LOCALES FISCALIZADOS

Los artículos 19 y siguientes, aplicables a los municipios de régimen común, y 122 y siguientes, relativos a los municipios de gran población, de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, establecen la organización y funcionamiento de los órganos municipales y provinciales. En este marco, los Plenos, las Juntas de Gobierno y los Alcaldes o Presidentes de las Corporaciones Locales constituyen los máximos órganos de gobierno de estas administraciones públicas y, en consecuencia, son responsables de garantizar el cumplimiento de la normativa en materia de cambio climático y transición energética, así como del resto de disposiciones medioambientales y de movilidad. Por ello, les corresponde la creación de la Zona de Bajas Emisiones y la implementación de las medidas y acciones derivadas de la aprobación de los proyectos y normas que la regulen.

## 5. RESPONSABILIDAD DE LA CÁMARA DE CUENTAS

Nuestra responsabilidad consiste en emitir una opinión sobre la legalidad de las actuaciones realizadas por las entidades locales fiscalizadas durante el periodo objeto de análisis. Para ello, la fiscalización se ha llevado a cabo conforme a los principios fundamentales de las Instituciones Públicas de Control Externo, que exigen el cumplimiento de los requerimientos éticos que rigen su actuación, así como la adecuada planificación y ejecución de los trabajos con el fin de obtener una seguridad razonable de que la información auditada se ajusta, en todos sus aspectos significativos, a las normas aplicables.

La auditoría requiere la aplicación de procedimientos destinados a obtener evidencia suficiente y adecuada sobre los importes, la información aportada y el cumplimiento de los aspectos relevantes establecidos en la normativa vigente durante el periodo fiscalizado. La selección de dichos procedimientos depende del juicio profesional del auditor, incluida la valoración de los riesgos de incorrección material, ya sea por fraude o error.

Consideramos que la evidencia obtenida proporciona una base suficiente para nuestras conclusiones respecto al cumplimiento de determinadas obligaciones legales y reglamentarias, que expresamos en forma de seguridad razonable.

En el ámbito de la auditoría operativa, hemos valorado el contenido y los procedimientos adoptados por las entidades fiscalizadas en el establecimiento de las Zonas de Bajas Emisiones. No obstante, no han sido objeto de análisis las medidas o actuaciones comprometidas en sus respectivos proyectos técnicos, por lo que nuestras conclusiones ofrecen únicamente una seguridad limitada, acorde con el alcance de la fiscalización realizada.

## 6. RECOMENDACIONES

1. Al Ayuntamiento de Zaragoza que, dado que han identificado como origen de los contaminantes del aire en el municipio no sólo en tráfico rodado, sino la actividad industrial y el uso de la calefacción, adopte, en la medida de lo posible, políticas públicas integrales de reducción de contaminantes en diversos ámbitos de actuación.
2. Al Ayuntamiento de Zaragoza a que realice análisis de coherencia entre los instrumentos de planificación de los que dispone para evitar contradicciones y mejorar sinergias entre estos instrumentos.
3. Al Ayuntamiento de Zaragoza que establezca indicadores específicos para evaluar la eficiencia energética, de manera que permitan realizar un seguimiento adecuado del grado de cumplimiento de los objetivos planteados en este ámbito.
4. A ambos ayuntamientos que establezcan procedimientos claros para el seguimiento de las medidas previstas en cada objetivo definido, designen a los responsables de su ejecución y control en el ámbito de las ZBE y, en la medida de lo posible, monitoricen los indicadores establecidos.

## 7. TRAMITE DE AUDIENCIA

El resultado de las actuaciones de fiscalización practicadas se notificó el 8 de enero de 2026 a los Ayuntamientos de Zaragoza, Huesca y Teruel, iniciándose el trámite de audiencia de un mes para formular alegaciones y presentar los documentos y los justificantes que los ayuntamientos considerasen convenientes, conforme a los artículos 11 de la Ley 11/2009, de la Cámara de Cuentas de Aragón y 34 del Reglamento de Organización y Funcionamiento.

Las alegaciones de los Ayuntamientos de Zaragoza y Huesca se recibieron en la Cámara de Cuentas dentro del plazo establecido al efecto.

De acuerdo con el principio contradictorio que rige los procedimientos de fiscalización de la Cámara de Cuentas, todas las alegaciones recibidas han sido analizadas y evaluadas. No se han efectuado valoraciones ni se ha alterado la redacción del texto del informe sobre aquellas alegaciones que:

- a) no justifiquen debidamente los criterios, opiniones o valoraciones expuestos en caso de discrepancia,
- b) confirmen los hechos y valoraciones expuestos,
- c) pretendan aclarar o justificar las deficiencias o irregularidades señaladas sin rebatirlas y sin acompañar documentación adicional que permita verificar su exposición,
- d) precisen que las deficiencias o irregularidades señaladas se han subsanado con posterioridad al periodo fiscalizado, o bien se encuentran en fase de corrección, sin aportar documentación adicional que lo corrobore.

El contenido íntegro de las alegaciones se incluye en el [Anexo VII](#) de este Informe. Y en el [Anexo VIII](#) se incluye el tratamiento dado por la Cámara de Cuentas a las alegaciones formuladas. El resultado definitivo de la fiscalización es el que se recoge en los distintos epígrafes del informe.

## ANEXOS

## Anexo I – Marco Normativo

### UNIÓN EUROPEA

Directiva (UE) 2024/2881, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

Directiva 2008/50/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008 relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de diciembre de 2004 relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

Directiva (UE) 2015/1480 de la Comisión de 28 de agosto de 2015 por la que se modifican varios anexos de las Directivas 2004/107/CE y 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en los que se establecen las normas relativas a los métodos de referencia, la validación de datos y la ubicación de los puntos de muestreo para la evaluación de la calidad del aire ambiente.

Decisión de ejecución de la Comisión de 12 de diciembre de 2011 por la que se establecen disposiciones para las Directivas 2004/107/CE y 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en relación con el intercambio recíproco de información y la notificación sobre la calidad del aire ambiente

### NACIONAL

Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética

Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014

Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno

Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible

Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera

Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente (incorpora las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE)

Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones

Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local

Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones

Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire

Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE). Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

### ARAGÓN

Ley 11/2023, de 30 de marzo, de uso estratégico de la contratación pública de la Comunidad Autónoma de Aragón

Ley 8/2015, de 25 de marzo, de Transparencia de la Actividad Pública y Participación Ciudadana de Aragón

Decreto-Ley 1/2023, de 20 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes para el impulso de la transición energética y el consumo de cercanía en Aragón.

Decreto Legislativo 2/2023, de 3 de mayo, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Subvenciones de Aragón

### ORDENANZAS MUNICIPALES

Ordenanza de Zonas de Bajas Emisiones de Zaragoza

Anexo II – Entidades locales analizadas

Ayuntamiento	Provincia	Población (INE) a 01/01/2024	Rendición cuentas	Remisión relación anual contratos	Remisión relación anual convenios	Remisión información control interno
ZARAGOZA	Zaragoza	686.986	ok	ok	no consta envío 2019	ok
HUESCA	Huesca	54.704	ok	ok	no consta envío 2019, 2020, 2021	ok
TERUEL	Teruel	36.713	ok	ok	no consta envío 2019	ok

ZARAGOZA						
	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Rendición cuentas	√	√	√	√	√	√
Remisión relación anual contratos	√	√	√	√	√	√
Remisión relación anual convenios	√	√	√	√	√	X
Remisión información control interno	√	√	√	√	√	√

HUESCA						
	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Rendición cuentas	√	√	√	√	√	√
Remisión relación anual contratos	√	√	√	√	√	√
Remisión relación anual convenios	√	√	√	X	X	X
Remisión información control interno	√	√	√	√	√	√

TERUEL						
	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Rendición cuentas	√	√	√	√	√	√
Remisión relación anual contratos	√	√	√	√	√	√
Remisión relación anual convenios	√	√	√	√	√	X
Remisión información control interno	√	√	√	√	√	√

Anexo III – Situación actual de la calidad del aire

A.- Objetivos legislados de calidad del aire para la protección de la salud por contaminante

Contaminante	Valores límites	Legislado UE: Concentración ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Número de superaciones máximas/ año
SO <sub>2</sub>	Horario	350	24 horas / año
	Diario	125	3 días / año
	Anual	20	
	<i>Umbral de alerta</i>	500	
NO <sub>2</sub>	Horario	200	18 horas/ año
	Anual	40	
	<i>Umbral de alerta</i>	400	
PM <sub>10</sub>	Diario	50	35 días/ año
	Anual	40	
PM <sub>2,5</sub>	Anual	20	
O <sub>3</sub>	Objetivo	120	
	<i>Umbral de información</i>	180	
	<i>Umbral de alerta</i>	240	
Pb	Anual	0,5	

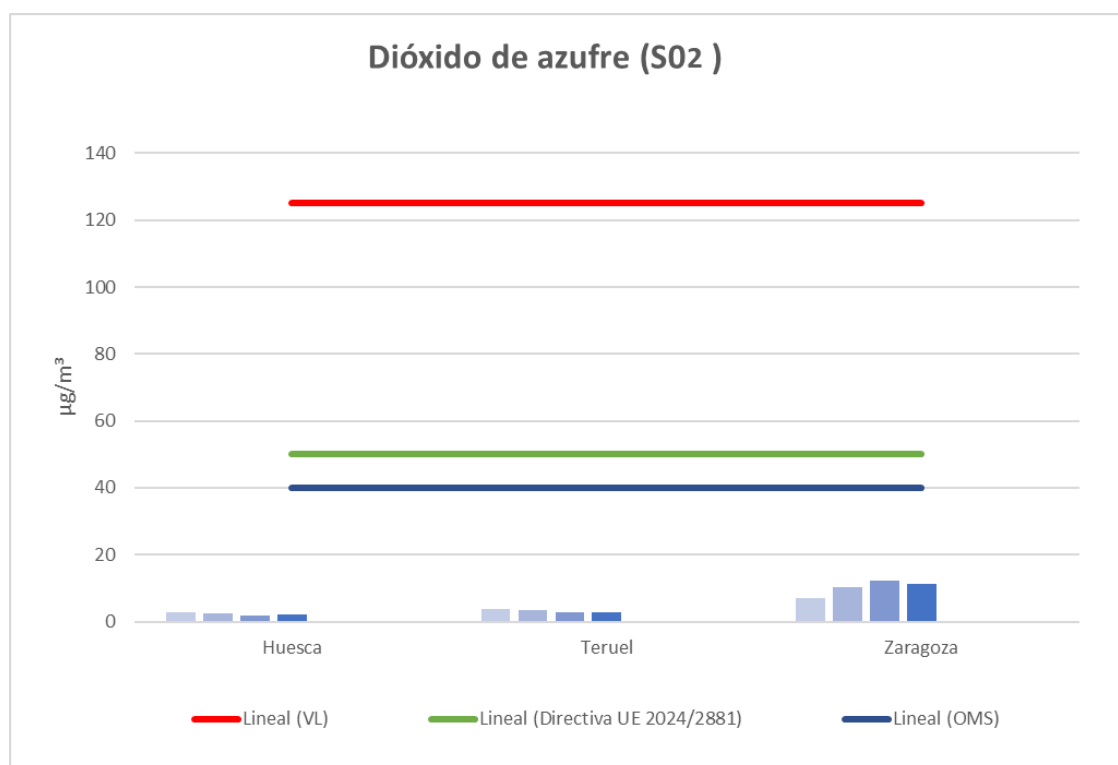
Contaminante	Valores límites	Legislado UE: Concentración ( $\text{mg}/\text{m}^3$ )	Número de superaciones máximas/ año
CO	Octohorario	10	

Contaminante	Valores límites	Legislado UE: Concentración ( $\text{ng}/\text{m}^3$ )	Número de superaciones máximas/ año
AS	Objetivo	6	
CD	Objetivo	5	
NI	Objetivo	20	

### B.- Evolución de valor del contaminante

Los valores se obtienen de los informes emitidos por el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza, no obstante, en el caso de Zaragoza, se ha calculado, a los efectos de realizar una aproximación comparativa entre estaciones de los municipios fiscalizados, la media de los valores registrados en cada una de sus estaciones.

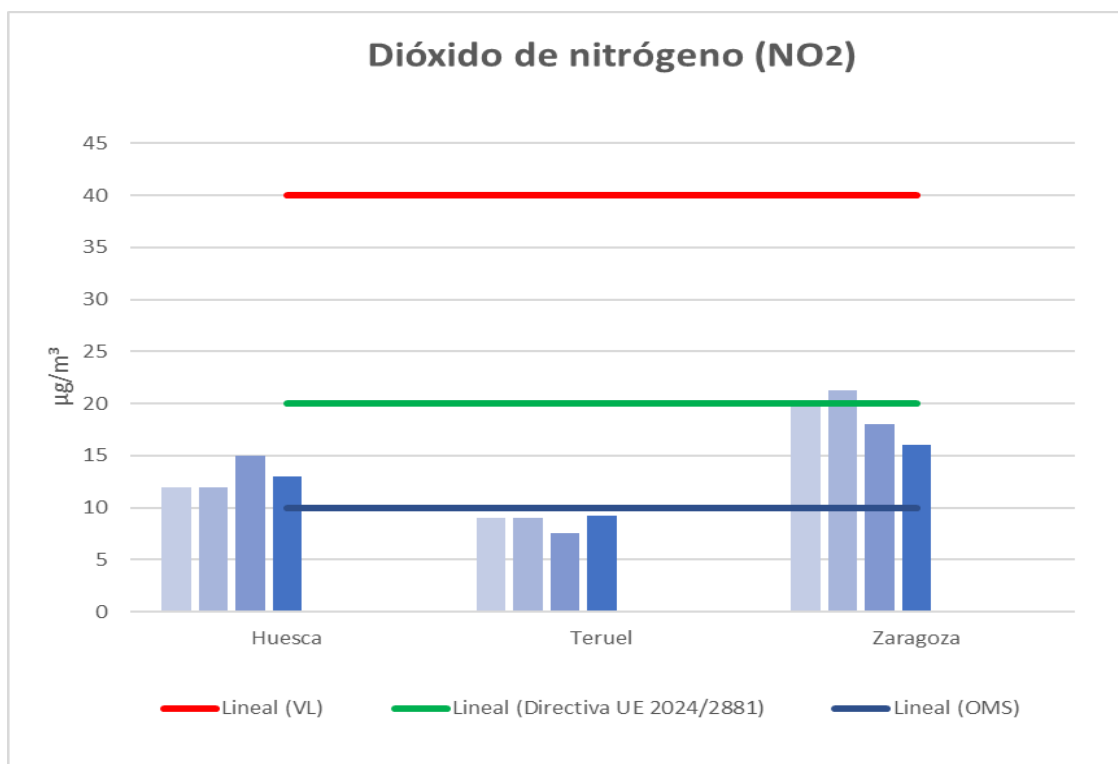
Dióxido de azufre (SO <sub>2</sub> )	2021	2022	2023	2024	VL diario	Directiva UE 2024/2881	OMS
	Valores medios (µg/m <sup>3</sup> )						
Huesca	2,8	2,3	1,8	2,1	125	50	40
Teruel	3,9	3,5	2,9	2,8	125	50	40
Zaragoza	7,0	10,3	12,2	11,2	125	50	40
Jaime Ferrán	8,0	11,2	14,3	9,3			
Las Fuentes	6,0	7,8	9,0	10,9			
Roger de Flor	7,0	10,3	10,3	5,7			
Centro	8,0	12,2	13,7	11,3			
Avenida Soria	7,0	10,8	14,0	16,5			
Renovales	6,0	9,6	11,6	13,7			



INFORME DE FISCALIZACIÓN

Establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios

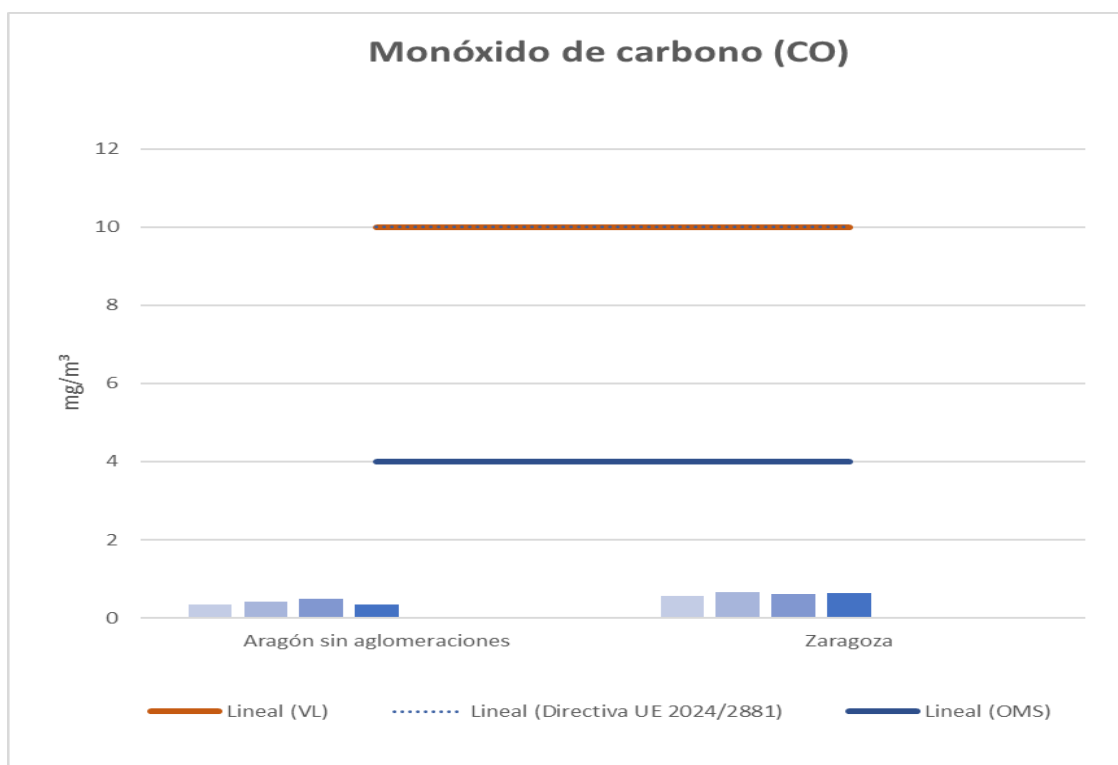
Dióxido de nitrógeno (NO2)	2021	2022	2023	2024	VL anual	Directiva UE 2024/2881	OMS
	Valores medios (µg/m³)						
Huesca	12	12	15	13	40	20	10
Teruel	9	9	7,6	9,2	40	20	10
Zaragoza	20,25	21,25	18,00	16,00	40	20	10
El Picarral	25	20	17	23			
Jaime Ferrán	14	15	13	11			
Las Fuentes	23	22	17	16			
Roger de Flor	25	23	20	14			
Centro	18	27	24	18			
Avenida Soria	25	25	21	16			
Renovales	17	17	16	12			
Actur	15	21	16	18			



INFORME DE FISCALIZACIÓN

Establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios

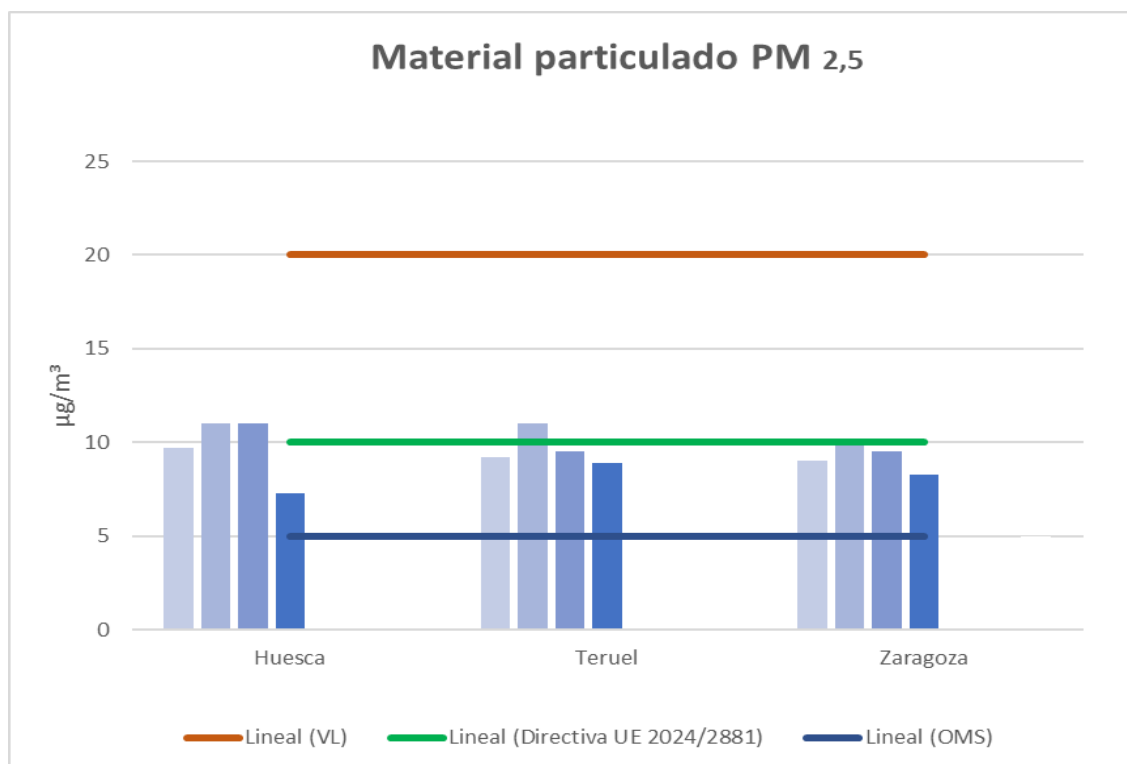
Monóxido de carbono (CO)	2021	2022	2023	2024	VL	Directiva UE 2024/2881	OMS
<b>Aragón sin aglomeraciones</b>	0,34	0,42	0,49	0,35	10	10	4
<b>Zaragoza</b>	0,55	0,67	0,61	0,63	10	10	4
<i>El Picarral</i>	0,49	0,64	0,71	0,55			
<i>Jaime Ferrán</i>	0,42	0,55	0,46	0,53			
<i>Las Fuentes</i>	0,54	0,7	0,59	0,62			
<i>Roger de Flor</i>	0,64	0,87	0,81	0,93			
<i>Centro</i>	0,56	0,78	0,6	0,7			
<i>Avenida Soria</i>	0,6	0,64	0,58	0,62			
<i>Renovales</i>	0,61	0,48	0,5	0,49			



INFORME DE FISCALIZACIÓN

Establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios

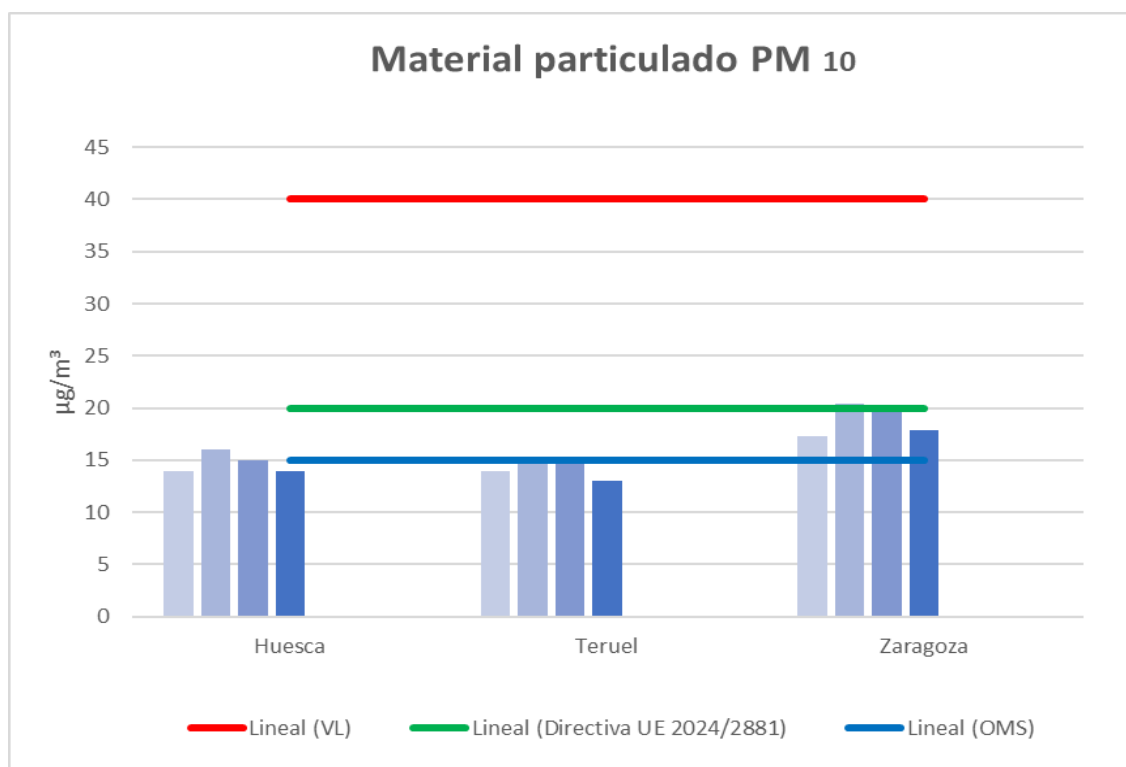
PM2,5	2021	2022	2023	2024	VL anual	Directiva UE 2024/2881	OMS
	Valores medios (µg/m³)						
Huesca	9,7	11	11	7,3	20	10	5
Teruel	9,2	11	9,5	8,9	20	10	5
Zaragoza	9,05	10,00	9,50	8,25	20	10	5
El Picarral	8,8	9	8	7			
Renovales	9,3	11	11	10			
Las Fuentes				9			
Actur				7			



INFORME DE FISCALIZACIÓN

Establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios

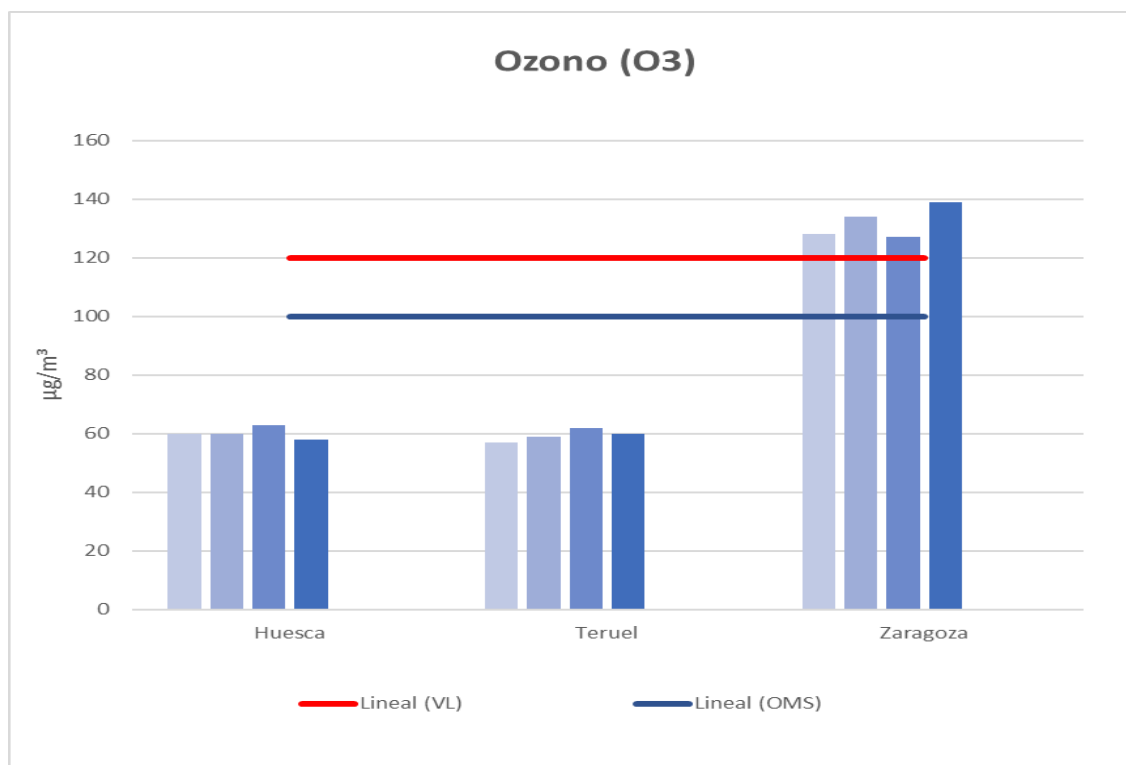
PM10	2021	2022	2023	2024	VL anual	Directiva UE 2024/2881	OMS
	Valores medios (µg/m³)						
Huesca	14	16	15	14	40	20	15
Teruel	14	15	15	13	40	20	15
Zaragoza	17,33	20,43	20,29	17,86	40	20	15
El Picarral	8	21	23	21			
Jaime Ferrán	19	20	20	18			
Las Fuentes	SD	20	17	17			
Roger de Flor	18	20	17	13			
Avenida Soria	20	24	22	19			
Renovales	24	17	25	20			
Actur	15	21	18	17			



INFORME DE FISCALIZACIÓN

Establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios

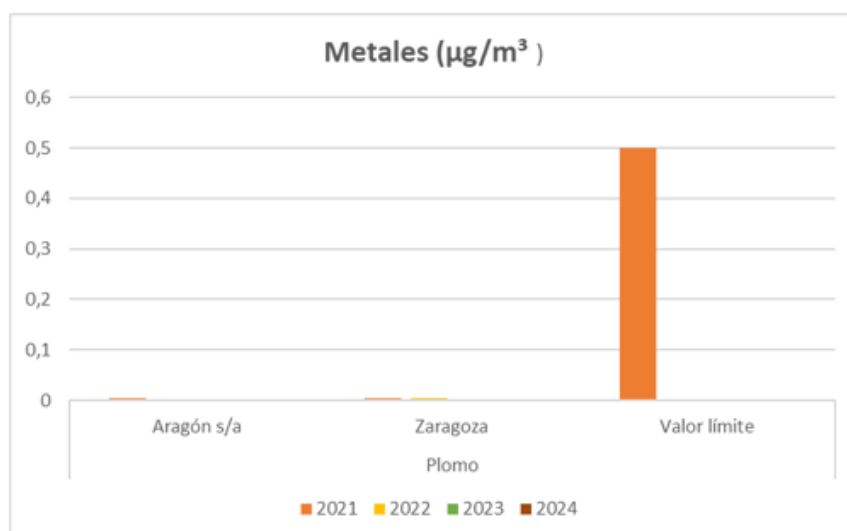
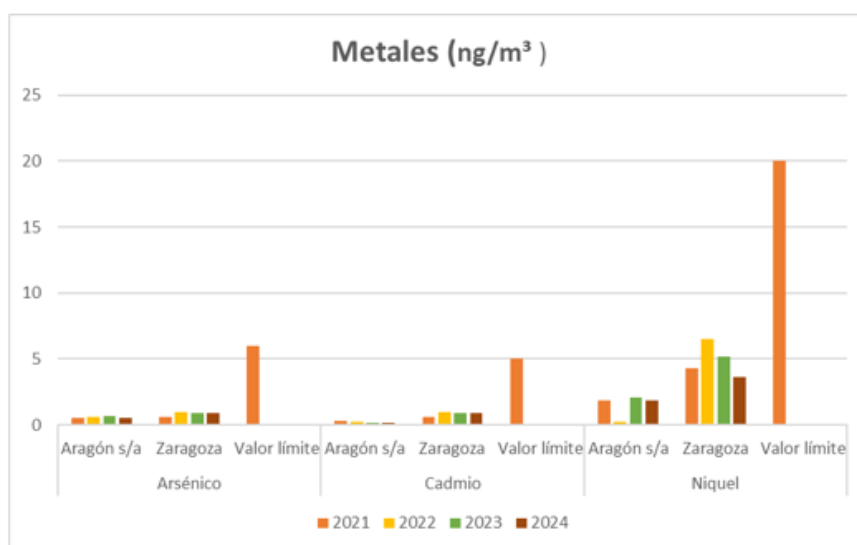
Ozono (O3)	2021	2022	2023	2024	Umbral objetivo	OMS
	Valores medios (µg/m³)					
Huesca	60	60	63	58	120	100
Teruel	57	59	62	60	120	100
Zaragoza	128,25	134,13	127,25	138,88	120	100
El Picarral	127	133	118	150		
Jaime Ferrán	131	124	128	145		
Las Fuentes	131	139	127	136		
Roger de Flor	133	137	126	132		
Centro	124	130	131	132		
Avenida Soria	128	139	126	146		
Renovales	120	132	124	135		
Actur	132	139	138	135		



**Observaciones:** El valor objetivo de protección de la salud humana establecido por la legislación en 120 µg/m³, se ha visto superado en todas las estaciones del municipio de Zaragoza, pero en menor número de días en los últimos 3 años que el establecido por la legislación.

Tampoco se supera el umbral de información a los ciudadanos situado en 180 µg/m³.

	Metales	2021	2022	2023	2024
Aragón sin aglomeraciones	Arsénico	0,544	0,587	0,681	0,56
	Cadmio	0,307	0,247	0,155	0,16
	Niquel	1,848	0,1969	2,04	1,828
	Plomo	0,004	0,003	0,003	0,002
Zaragoza	Arsénico	0,592	0,947	0,92	0,909
	Cadmio	0,597	0,941	0,919	0,911
	Niquel	4,306	6,487	5,179	3,65
	Plomo	0,0048	0,0048	0,0033	0,003



Anexo IV – Contratos formalizados en el diseño e implementación de las Zonas de Bajas Emisiones

A.- Formalizados antes del 31 de marzo de 2025

Ayuntamiento de Zaragoza								
Denominación contrato	Fase de establecimiento de ZBE	Tipo de contrato	Objeto de contrato	Importe adjudicado (IVA incluido)	Fecha de formalización	Adjudicatario	Estado de ejecución	% Subvenc.
Redacción de un proyecto de definición de Zonas de Bajas Emisiones en la Ciudad de Zaragoza	Diseño	Menor	Redacción proyecto ZBE	8.699,90	19/11/2021	Víctor Romera García	Finalizado	-
Contrato menor de servicios para la realización de una campaña de toma de muestras contaminantes de calidad del aire	Diseño	Menor	Toma de muestras contaminantes de calidad del aire en la ZBE delimitada inicialmente	16.940,00	25/11/2021	Sistemas Tecnológicos Avanzados, S.A.	Finalizado	-
Redacción del TR del proyecto de Zonas de Bajas Emisiones en Zaragoza	Diseño	Menor	Redacción de texto refundido de proyecto de establecimiento de zonas de bajas emisiones, en base al contenido mínimo establecido en el Real Decreto 1052/2022	8.772,50	20/12/2023	Víctor Romera García	Finalizado	-
Suministro de unidad móvil de análisis para la red de calidad del aire	Implementación	Abierto simplificado	Unidad móvil de análisis de contaminantes de aire	112.530,00	24/02/2025	Sistemas Tecnológicos Avanzados S.A.	En curso	-
Contrato de Suministro y Servicio de mantenimiento de la señalización horizontal y vertical de la red viaria del término municipal de Zaragoza	Implementación	Abierto ordinario	Instalación de señalización de ZBE (1)	11.777,80	23/11/2022 (Modificado: 01/02/2024)	API Movilidad	En curso	-

**Observaciones:**

(1) Se indica el importe del coste de instalación de señalización de ZBE en base a informe del jefe de Unidad del Ayuntamiento de Zaragoza. El importe adjudicado ascendió a 8.016.068,50.

INFORME DE FISCALIZACIÓN

Establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios

Ayuntamiento de Huesca								
Denominación contrato	Fase de establecimiento o de ZBE	Tipo de contrato	Objeto de contrato	Importe adjudicado (IVA incluido)	Fecha de formalización	Adjudicatario	Estado de ejecución	% Subvenc (*)
Redacción de estudios previos y gestión para la implantación de la ZBE en la Ciudad de Huesca	Varias: Diseño e implementación	Abierto Tramita. urgente	ACTUACIÓN 1: Implantación y puesta en funcionamiento de la ZBE (1.1.- Análisis y requerimientos (estudios de movilidad urbana, sistemas de monitorización ambiental y estudio de la calidad, estudios de ruidos) 1.2.-Implantación de la ZBE (Gestión e implantación de las estrategias necesarias para la puesta en marcha de la ZBE). ACTUACIÓN 2: Actuaciones para calmar el tráfico rodado y mejora de la seguridad en itinerarios escolares, ACTUACIÓN 3: Digitalización orientada a la mejora de la movilidad y la calidad ambiental (1)	260.150,00	20/02/2024	Desarrollo, Organización y Movilidad, S.A	En curso	90%

**Observaciones:**

(1) Financiado a través del programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de Bajas Emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano y de la movilidad en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, financiado por la Unión Europea, NextGeneration EU.

El importe adjudicado incluye 3 actuaciones subvencionadas: ACTUACIÓN 1: Implantación y puesta en funcionamiento de la ZBE (229.900 euros), ACTUACIÓN 2: Actuaciones para calmar el tráfico rodado y mejora de la seguridad en itinerarios escolares (21.780 euros) y ACTUACIÓN 3: Digitalización orientada a la mejora de la movilidad y la calidad ambiental (8.470 euros).

**B.- Formalizados posteriormente a fecha 31 de marzo de 2025 (Hechos posteriores relevantes)**

Ayuntamiento de Zaragoza			
Denominación contrato	Fase de establecimiento de ZBE	VE contrato	Observaciones
Contrato mixto de suministro, instalación y puesta en marcha de equipos para el control de la contaminación ambiental para la red de calidad del aire de Zaragoza	Implementación	515.958,68	Contrato no sólo aplica a ZBE
Concesión del servicio de estacionamiento regulado y otros servicios adicionales en la ciudad de Zaragoza	Implementación	97.661.777,00	Contrato no sólo aplica a ZBE

Ayuntamiento de Huesca			
Denominación contrato	Fase de establecimiento de ZBE	Importe adjudicado (IVA incluido)	Fecha de formalización
Contrato abierto mixto de servicios y suministro que tiene por objeto la implantación tecnológica y digitalización de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) y otras acciones de digitalización para la mejora de la movilidad y calidad ambiental en la ciudad de Huesca y para la gestión de la oficina de movilidad de la ciudad de Huesca y del procedimiento sancionador en la ZBE (1)	Implementación	1.086.458,41	22/06/2025

**Observaciones:**

(1) Financiado a través del programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de Bajas Emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano y de la movilidad en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, financiado por la Unión Europea, NextGeneration EU.

El importe adjudicado incluye 2 actuaciones subvencionadas: ACTUACIÓN 1: Implantación y puesta en funcionamiento de la ZBE (665.231 euros) y ACTUACIÓN 3: Digitalización orientada a la mejora de la movilidad y la calidad ambiental (421.226 euros).

## Anexo V – Actuaciones subvencionadas por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

Denominación de la Entidad local	Descripción de la actuación	Importe solicitado	Importe concedido	Convocatoria	Fecha concesión	CID
Zaragoza	Adquisición de 68 autobuses eléctricos para la flota de transporte público.	14.620.000				A
Zaragoza	Compra de material rodante ferroviario para el servicio público de la Línea 1 Tranvía de Zaragoza.	8.380.918	30.641.728	Primera	20/05/2022	A
Zaragoza	Electrificación del centro de operaciones del transporte en autobuses.	7.640.810				A
Zaragoza	Adquisición de 40 autobuses eléctricos para la flota de transporte público.	8.900.000				A
Zaragoza	Promoción de la movilidad ciclista.	6.572.919	18.458.001	Segunda	17/07/2023	D
Zaragoza	Electrificación del centro de operaciones del transporte en autobuses.	2.994.234				A
Huesca	Ampliación de vías ciclables, acciones para completar la malla urbana.	371.901	371.901	Primera	20/05/2022	D
<b>Huesca</b>	<b>Implantación y puesta en funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE).</b>	<b>1.291.500</b>				<b>B</b>
Huesca	Digitalización orientada a la mejora de la movilidad y calidad ambiental.	405.000	2.083.500	Segunda	<b>17/07/2023</b>	C
Huesca	Actuaciones para calmar el tráfico rodado y mejora de la seguridad en itinerarios escolares.	387.000				D
Teruel	Mejora accesibilidad de las Rondas.	1.630.800	1.630.800	Primera	20/05/2022	D

### Leyenda CID

**A** Fomentar la transformación del transporte público de viajeros y mercancías hacia una actividad de cero emisiones mejorando la accesibilidad del sistema

**B** **Acelerar la implantación de zonas de bajas emisiones.**

**C** Impulsar la digitalización de la actividad de los servicios públicos de transporte que redunde en una mayor eficiencia del sistema, mejor accesibilidad y ventajas para el usuario del transporte público

Fomentar el cambio modal en entornos urbanos y metropolitanos hacia modos de transporte más sostenibles,

**D** priorizando el transporte público colectivo y la movilidad activa para contribuir así a los objetivos de mejora ambiental y de la salud

Anexo VI – Grado de ejecución de otras actuaciones en materia de movilidad adoptadas al margen de la Zona de Bajas Emisiones

Actuaciones Ayuntamiento de Zaragoza	Importe subvencionado	Concedente de Subvención	Fecha de adjudicación contrato/ acuerdo	Importe adjudicado subvencionable (sin IVA)	Gasto ejecutado (hasta 31/10/2025)	% de ejecución	Hito crítico-Fin de la ejecución
<b>Adquisición de 68 autobuses eléctricos para la flota de transporte público (1) y (2)</b>		Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible					
Adquisición de autobuses para flotas de transporte público y de vehículos pesados para servicios públicos de ámbito municipal propulsados con energías alternativas	14.620.000	Primera convocatoria	30/07/2021	39.199.212	40.687.766	100%	30/12/2024
<b>Compra de material rodante ferroviario para el servicio público de la Línea 1 Tranvía de Zaragoza (3)</b>		Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible					
Adquisición de material móvil por la Sociedad de Economía Mixta Los Tranvías de Zaragoza (dos nuevas unidades tranviarias)	8.380.918	Primera convocatoria	25/03/2022	9.432.131	9.312.131	100%	31/12/2024
<b>Electrificación del centro de operaciones del transporte en autobuses (1)</b>		Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible					
Modificar el Plan de Renovación de la Flota de vehículos del citado contrato y sustituir el material móvil pendiente de renovación por vehículos eléctricos y acometiendo las obras de electrificación necesarias para dar respuesta a las necesidades de carga de los nuevos vehículos	7.640.810	Primera convocatoria	30/07/2021	10.405.829	10.516.487	100%	30/12/2024
<b>Adquisición de 40 autobuses eléctricos para la flota de transporte público (4)</b>		Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible					
Adquisición de autobuses para flotas de transporte público y de vehículos pesados para servicios públicos de ámbito municipal propulsados con energías alternativas	8.900.000	Segunda convocatoria	28/07/2023	26.102.270	19.385.003	74%	31/12/2025
<b>Promoción de la movilidad ciclista</b>		Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible					
Suministro, instalación, explotación de un sistema público de alquiler de bicicletas de pedal asistido en la ciudad de Zaragoza	6.572.919	Segunda convocatoria	26/03/2024	13.262.478	13.262.478	100%	31/12/2025
<b>Electrificación del centro de operaciones del transporte en autobuses (4)</b>		Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible					
Obras de electrificación de 40 puntos de recarga	2.994.234	Segunda convocatoria	28/07/2023	4.260.332	3.405.944	80%	31/12/2025
<b>Adquisición de tres autobuses turísticos eléctricos (5)</b>		Gobierno de Aragón (PSTD)					
Adquisición de tres autobuses turísticos eléctricos	1.530.000		28/07/2023	2.341.578	0	0%	01/06/2026

**INFORME DE FISCALIZACIÓN**

Establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios

Otras actuaciones	Descripción	Fecha de Formalización	Grado de ejecución instalaciones a 31/10/2025	% Canon
Concesión demanial de uso privativo del espacio público urbano para la instalación mantenimiento y explotación de una red de pública de recarga de vehículos eléctricos en el municipio de Zaragoza	13 zonas de recarga con 54 plazas	03/03/2023	100%	22%
	13 zonas de recarga con 49 plazas	03/03/2023	100%	22%
	11 zonas de recarga con 46 plazas	27/02/2023	100%	8%

Otras actuaciones	Ejercicio	Importe concedido	Grado de ejecución a 31/10/2025
Convenio entre Excmo. Ayto. de Zaragoza y La Asociación Provincial auto taxi de Zaragoza para subvencionar la renovación del taxi: eléctrico, híbrido y gas	2.022	200.000	100%
	2.023	200.000	100%
	2.024	200.000	100%

**Observaciones**

- (1) Modificación del contrato de gestión del servicio público de transporte urbano de viajeros por autobús de la ciudad de Zaragoza en la modalidad de concesión administrativa (Acuerdo del Gobierno de Zaragoza de 30 de julio de 2021)
- (2) La adquisición de los 68 autobuses se formalizó mediante arrendamientos financieros por Avanza Zaragoza al Banco Santander con fecha 27 octubre 2023.
- (3) El Gobierno de Zaragoza el 25-03-2022 dio traslado a la SEM Los Tranvías de Zaragoza la resolución provisional de concesión de ayudas del PRTR para iniciar la adquisición de dos unidades tranviarias destinadas al servicio público. Con fecha 21 de diciembre de 2022 se aprueba por el gobierno de Zaragoza la aportación dineraria de la ampliación de capital a la SEM.
- (4) Modificación del contrato de gestión del servicio público de transporte urbano de viajeros por autobús de la ciudad de Zaragoza en la modalidad de concesión administrativa (Acuerdo del Gobierno de Zaragoza de 28 de julio de 2023)
- (5) El importe global subvencionado ascendió a 3.000.000 euros incluido en el proyecto "Misión Zaragoza: Un destino turístico, diversificado y sostenible", siendo subvencionados dos de los tres autobuses turísticos por el Gobierno de Aragón.

INFORME DE FISCALIZACIÓN

Establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios

Actuaciones Ayuntamiento de Huesca	Importe subvencionado	Concedente de Subvención	Fecha de adjudicación contrato	Importe adjudicado subvencionable (sin IVA)	Gasto ejecutado (hasta 31/10/2025)	% de ejecución	Hito crítico-Fin de la ejecución
<b>Ampliación de vías ciclables, acciones para completar la malla urbana</b>		Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible					
I.-Obras para el despliegue del carril bici en la ciudad de Huesca	371.901	Primera convocatoria	12/08/2022	379.339	379.338	100%	30/12/2024
<b>Digitalización orientada a la mejora de la movilidad y calidad ambiental</b>		Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible					
II.-Ampliación de la adquisición de datos: sensores de ruido, calidad del aire y sensores de movilidad	90.000	Segunda convocatoria	26/01/2024 y 14/05/2025	18.000 y 348.121	18.000	5%	30/12/2025
II.-Mejora de la red de comunicaciones	40.500						
II.-Implantación de plataforma de gestión	229.500						
II.- Implantación de servicios digitales de mejora de movilidad para personas de movilidad reducida	45.000						
<b>Actuaciones para calmar el tráfico rodado y mejora de la seguridad en itinerario escolares</b>		Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible					
III.- Planteamiento e implantación de estrategias en dos niveles para cada entorno	162.000	Segunda convocatoria	26/01/2024	7.500	7.000	en curso	30/12/2025
III.- Mejora de itinerarios escolares	225.000						

Actuaciones Ayuntamiento de Teruel	Importe subvencionado	Concedente de Subvención	Fecha de adjudicación	Importe adjudicado subvencionable (sin IVA)	Gasto ejecutado (hasta 31/10/2025)	% de ejecución	Hito crítico-Fin de la ejecución
<b>Mejora accesibilidad de las Rondas (1)</b>		Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible					
I.- Rehabilitación peatonal y mejora de la accesibilidad de las Rondas y su entorno (Teruel)	1.630.800	Primera convocatoria	22/08/2022	1.478.061	1.629.277	100%	30/09/2024
<b>Mejora de los espacios urbanos y fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta</b>		Gobierno de Aragón (PRTR y recursos propios)					
II.-Conexión ciclista y peatonal Teruel	1.338.793		15/04/2024	713.785	1.855.275	65%	30/12/2025
II.-Ejecución de accesos mecánicos a barrio del Carmen y centro histórico	2.025.745		24/05/2023	2.124.960			
<b>Otras actuaciones</b>		No subvencionadas					
Sistema inteligente de control de tráfico y accesos al centro histórico de Teruel (2)			15/04/2024	166.368	sin datos	en curso	
Servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros en la ciudad de Teruel			21/11/2023	14.750	sin datos	en curso	

**Observaciones**

- (1) Encargo efectuado a la sociedad municipal Urban Teruel, S.A. el 24/03/2022 y modificado con fecha: 23/09/2022.
- (2) Encargo efectuado a la sociedad municipal Urban Teruel, S.A. el 15/04/2024.

Anexo VII – Alegaciones recibidas

Lorena Orduna Pons, en nombre y representación del Excmo. Ayuntamiento de Huesca, con N.I.F. P221730I, domiciliado en Huesca, Plaza de la Catedral 1, CP 22071, actuando en su condición de Alcalde-Presidente de citado Ayuntamiento

### EXPONE

Con fecha 9 de enero de 2026 se recibió en el Ayuntamiento el Anteproyecto de Informe de fiscalización del establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios, que fue aprobado por el Consejo de la Cámara de Cuentas de Aragón en sesión celebrada el 18 de diciembre de 2025.

Siendo necesario aclarar alguno de los aspectos incluidos en el mencionado informe así como indicar las situaciones que ya han sido objeto de corrección se formulan las siguientes

### ALEGACIONES.

En el punto **2.1 “Conclusión de la auditoria de cumplimiento”** se indica “El Ayuntamiento de Huesca ha sido beneficiario de una subvención destinada a la implantación de Zonas de Bajas Emisiones en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). Se detecta un riesgo elevado de incumplimiento en actuaciones como la implantación de elementos de sensorización, control de accesos, señalética, adecuación de espacios de estacionamiento y acciones de digitalización orientadas a la ZBE, dado que el hito crítico de ejecución está fijado para el 30/12/2025 y no consta ejecutado a 31/10/2025. “

Este riesgo es analizado en el punto **3.1.2 “Situación del establecimiento de las Zonas de Bajas Emisiones”** considerando que el hito crítico de ejecución está fijado en el 31 de diciembre de 2025.

Debemos poner en su conocimiento que el contrato fue ejecutado finalmente dentro del plazo establecido, produciéndose la recepción el 18 de diciembre de 2025 (se adjunta Acta e informe que acompañó a esta, así como el Decreto por el que se aprobaron las facturas.

### SOLICITA

Que se tengan en cuenta estas alegaciones al contenido del Anteproyecto de Informe de fiscalización del establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios, para la redacción del informe definitivo de fiscalización.

**Huesca, documento firmado electrónicamente al margen.**

**LA ALCALDESA PRESIDENTA**

**Fdo. Lorena Orduna Pons**

**Asunto:****ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DEL INFORME FISCALIZACIÓN DEL ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES EN MUNICIPIOS.****INFORME**

Recibido el anteproyecto de informa de fiscalización del establecimiento de Zona de de Bajas Emisiones en municipios (en el caso de Zaragoza). Se presentan las siguientes alegaciones a dicho anteproyecto.

**ALEGACIÓN 1****Tipo de alegación**

Al texto

**Número de página del texto**

8

**Párrafo del texto**

Punto 2.1 apartado 2

**Texto sobre el que presentan alegaciones.**

2. Los Ayuntamientos de Zaragoza y Huesca incumplieron el plazo que señala la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética para el establecimiento de la Zona de Bajas Emisiones, establecido antes de 2023.

**Alegación**

Hay que tener en cuenta que la ley 7/2021 establecía de forma genérica que antes de 2023 se debía establecer una zona de bajas emisiones (ZBE). No definía ni criterios, ni metodología, ni requisitos ni ninguna otra medida. A nivel municipal se estuvo esperando a que se aprobase el real decreto, en el momento se decidió aprobar una ZBE con carácter provisional con la siguiente consideración:

*..” el Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico llevaba meses desarrollando el proyecto de Real Decreto por el que se regulan las zonas de Bajas Emisiones. Este proyecto, ha generado cierta inseguridad técnica a la hora de desarrollar la normativa local en relación con las Zonas de Bajas Emisiones. Se ha mantenido en el aire en todo momento la duda de si era preferible una ordenanza propia para las ZBE o si era mejor una conjunta de toda la movilidad urbana, así como el contenido de la misma. Si bien, el propio Ministerio estableció las directrices para definir la ZBE, de la lectura del Proyecto de Real Decreto y del conjunto de alegaciones se puede deducir que es prematuro establecer los criterios de una ordenanza municipal para la implantación de la ZBE sin riesgo a tener que revisarla a corto plazo.*

*Por su parte la Federación Española de Municipios y provincias, a día de hoy se encuentra elaborando una Ordenanza tipo de ZBE que aún no ha finalizado por las mismas razones ya expuestas y que no son otras que la incertidumbre e inseguridad técnica generada por la*

*previsible e inminente aprobación del Real Decreto por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones.*

*Por lo tanto, el Ayuntamiento de Zaragoza al igual que otro gran número de municipios de España se encuentra ante el dilema de cumplir la Ley 7/2021 que establece que en 2023 se debe disponer de una ZBE y por otro lado el no poder disponer de las herramientas jurídicas y técnicas para que dicho cumplimiento sea efectivo de forma completa.”*

Antes de la aprobación de la ZBE provisional se había realizado un proyecto de ZBE, se había redactado la Ordenanza de Movilidad Urbana Sostenible y los pliegos para contratar un sistema de vigilancia y control de accesos a la ZBE, si bien estos dos últimos no estaban finalizados totalmente a la espera de la aprobación del Real Decreto.

Por todo ello, y bajo las competencias establecidas en el artículo 7 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 612015, de 30 de octubre **se decidió establecer una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) con carácter provisional con las correspondientes restricciones y debidamente señalizada. Esta medida fue aprobada por el Gobierno de Zaragoza el 28 de diciembre de 2022, cumpliendo lo establecido en la Ley 7/2021** y un día antes de que entrase en vigor el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

## **ALEGACIÓN 2**

### **Tipo de alegación**

Al texto

### **Número de página del texto**

8

### **Párrafo del texto**

Punto 2.1 apartado 3

### **Texto sobre el que presentan alegaciones.**

3. A 31 de marzo de 2025 en ninguno de los municipios analizados había entrado en funcionamiento la ZBE. En Zaragoza se encontraba vigente el proyecto y la normativa reguladora. En esa misma fecha, la ZBE no estaba en vigor en Huesca.

### **Alegación**

Entendiendo que una ZBE está en funcionamiento cuando: Área delimitada con restricciones activas de acceso, circulación y estacionamiento de obligado cumplimiento, dotada de una señalización clara y reconocible, con mediciones medioambientales y sistemas de control. Se puede entender que Zaragoza disponía de una ZBE en funcionamiento ya que existían todos los requerimientos para ser así considerada:

- Existía área delimitada con restricciones activas de acceso, circulación y estacionamiento de obligado cumplimiento, establecida por la Ordenanza de ZBE, aprobada por del Gobierno de Zaragoza el 21 de Agosto de 2024.
- La Zona de Bajas Emisiones estaba dotada de señalización clara y reconocible desde

diciembre de 2022.

- Las mediciones medioambientales se realizan de forma puntual y no de forma continuada pero existen, por lo tanto se dispone de mediciones ambientales (las últimas realizadas en noviembre de 2025)
- Sistema de control. La Ordenanza de ZBE de Zaragoza establece en la Disposición transitoria primera Mientras “... no se ponga en funcionamiento el sistema de control telemático de vigilancia de acceso a la ZBE, dicha vigilancia y procedimiento sancionador será realizada por lo efectivos de la Policía Local”... Por lo tanto, la Policía es la encargada a día de hoy y desde septiembre de 2024 del control de la ZBE, si bien debido al necesario proceso de adaptación a la normativa por parte de la ciudadanía y al tiempo necesario para el registro de vehículos autorizados, se establecía en la Ordenanza que las sanciones se iniciarían una vez finalizado el proceso de registro.

### **ALEGACIÓN 3**

#### **Tipo de alegación**

Al texto

#### **Número de página del texto**

8

#### **Párrafo del texto**

Punto 2.1 apartado 4

#### **Texto sobre el que presentan alegaciones.**

4. El Ayuntamiento de Zaragoza no ha informado, en el plazo de un mes desde la aprobación del proyecto y norma reguladora de la ZBE (19/07/2024), acerca del contorno, horarios y vehículos permitidos de circulación a la Dirección General de Tráfico y a la autoridad autonómica competente en materia de tráfico. Tampoco ha informado al Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico y al órgano autonómico competente en materia de medio ambiente sobre la delimitación y superficie de la ZBE, medidas adoptadas, calendario de implantación e indicadores de seguimiento, conforme se establece en el artículo 10 del RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

#### **Alegación**

Se notificó al MITECO y Gobierno de Aragón la ZBE aprobada en diciembre de 2022 si bien es cierto lo descrito en el apartado 4 respecto a la actualización de ZBE con la ordenanza y nuevo proyecto de ZBE, no obstante en fecha 23 de enero de 2026 se ha procedido a notificar a la DGT a través de la Jefatura Provincial de Tráfico, al Gobierno de Aragón y al MITECO de lo requerido en la norma.

**ALEGACIÓN 4****Tipo de alegación**

Al texto

**Número de página del texto**

9

**Párrafo del texto**

Punto 2.1 apartado 7, A

**Texto sobre el que presentan alegaciones.**

a. Ambos ayuntamientos analizan la coherencia con el PMUS. No obstante, el Ayuntamiento de Zaragoza no lo ha adaptado a la normativa de ZBE en el plazo establecido por el artículo 6 del RD 1052/2022 (18 meses una vez aprobado la normativa de las citadas zonas).

**Alegación**

En este sentido el PMUS de Zaragoza ya preveía en su estrategia de movilidad privada (PR.03) una restricción de acceso para el año 2027 de vehículos, basada en su etiquetado ambiental y se planteaba un estudio del parque automovilístico para ver las afecciones por dicha restricción. Las zonas previstas en el PMUS definidas entres fases preveía un ámbito mayor de restricción. El PMUS se redactó en 2018 y entonces aún no existía ninguna normativa sobre zonas de bajas emisiones en España.

Por otro lado, la vigencia hasta 2027 del PMUS hace aconsejable que el trabajo de adaptación a la normativa de ZBE se haga simultáneamente a la actualización del PMUS en dicho año y no una hace runa modificación ahora y otro en un año, máxime cuando el propio PMUS ya contemplaba ZBE con un ámbito mayor, por lo que se puede considerar que ya existía la adaptación pretendida en la norma.

**ALEGACIÓN 5****Tipo de alegación**

Al texto

**Número de página del texto**

9

**Párrafo del texto**

Punto 2.1 apartado 7, A

**Texto sobre el que presentan alegaciones.**

b. ...Tampoco llevó a cabo un estudio previo de los contaminantes del aire en la ZBE mediante medidores o estaciones portátiles, ni cuenta con estudios de mapas de ruido.

**Alegación**

Si se realizó un estudio previo de medición de contaminantes del aire en la ZBE, en concreto en noviembre de 2021 tal como se explico en los contratos realizado y que aparece en la tabla del Anexo IV del anteproyecto de informe presentado. También se han realizado [mediciones tanto de calidad del aire como de ruido en noviembre de 2025](#), antes de entrada en vigor del régimen sancionador en la ZBE.

El Gobierno de Zaragoza, en sesión celebrada el 30 de julio de 2025, aprobó el «Mapa Estratégico de Ruido. Fase IV, Aglomeración de Zaragoza» en el cual aparecen los indicadores de población afectada por tráfico viario en los diferentes rangos de exposición y periodos del día así como los diferentes Mapas de Ruido tráfico viario en todos los periodos (Lden, Ld, Le, Ln).

## **ALEGACIÓN 6**

### **Tipo de alegación**

Al texto

### **Número de página del texto**

9

### **Párrafo del texto**

Punto 2.1 apartado 7, A

### **Texto sobre el que presentan alegaciones.**

c. Ninguno de los ayuntamientos ha realizado un estudio de opinión y aceptación de las medidas de restricción.

### **Alegación**

Se realizó un proceso de consulta pública previa en el que se recabó la opinión de la ciudadanía respecto a los requisitos de la ZBE y su aceptación. Igualmente se hizo un proceso de información pública del Proyecto de ZBE y de la Ordenanza de ZBE, atendiendo las alegaciones que se consideraron pertinentes. No se ha hecho un estudio de opinión y aceptación posterior a la implantación de la ZBE. Su implantación, incluido régimen sancionador, ha finalizado el 11 de diciembre de 2025 y se considera necesario que la opinión se recabe posteriormente a la implantación con el procedimiento sancionador en marcha.

## **ALEGACIÓN 7**

### **Tipo de alegación**

Al texto

### **Número de página del texto**

9

**Párrafo del texto**

Punto 2.1 apartado 7, B

**Texto sobre el que presentan alegaciones.**

b. La ZBE del Ayuntamiento de Zaragoza no incorpora objetivos de calidad acústica, además ninguno de los proyectos analizados incluye las denominadas “Zonas tranquilas” según se requiere en el artículo 9 del RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

**Alegación**

El Ayuntamiento de Zaragoza aprobó en diciembre de 2025 su Plan de Acción Frente al Ruido. 2025-2029, en el que se incorpora lo requerido en el artículo 9 del RD 1052/2022, de 27 de diciembre. *Aprobado por el Gobierno de Zaragoza con fecha 29 de diciembre de 2025. Expediente nº: 70343/2025. Publicado en [BOP nº 12 de 16 de enero de 2026](#)*

El Gobierno de Zaragoza, en sesión celebrada el día 29 de diciembre de 2025, aprobó la Declaración de Zonas de Protección Acústica Especial con la delimitación del área y la identificación de los focos emisores acústicos y su contribución acústica, siendo una de ellas la Zona de protección acústica especial: ZPAE 1 - ZPAE Urbana, en la cual se integra la ZBE de Zaragoza. En la misma sesión se aprobó por el Gobierno de Zaragoza los siguientes marcos para el desarrollo de los planes zonales de las zonas de protección acústica especial con las medidas generales en ellos especificadas, entre los que se encuentra el Marco para el desarrollo del Plan Zonal de la Zona de Protección Acústica Especial: ZPAE 1 - ZPAE Urbana. *Aprobado por el Gobierno de Zaragoza con fecha 29 de diciembre de 2025. Expediente nº: 70341/2025. Publicado en BOP nº 12 de 16 de enero de 2026.*

**ALEGACIÓN 8****Tipo de alegación**

Al texto

**Número de página del texto**

9

**Párrafo del texto**

Punto 2.1 apartado 7, B

**Texto sobre el que presentan alegaciones.**

c. El Ayuntamiento de Zaragoza no ha incluido en el proyecto técnico la cuantificación ni el calendario de consecución en la ZBE de los objetivos de cambio modal hacia modos de transportes más sostenibles ni de promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transportes.

**Alegación**

En el proyecto de ZBE se hace mención expresa a que las medidas de cambio modal se incluyen

el PMUS de Zaragoza donde si se cuantifican los objetivos para 2027. Por ejemplo:

Estrategia de movilidad peatonal superar el 50% de la movilidad global.

- Estrategia de movilidad ciclista alcanzar un 10% de la movilidad global.
- Estrategia de estacionamiento reducir en 6000 vehículos día el número de vehículos que acceden al centro de la ciudad
- Estrategia de movilidad privada reducir las emisiones de CO2 un 26,5%
- Estrategia de transporte público transformar la flota de transporte público a un 50% eléctrica en 2027.

Luego si bien el proyecto de ZBE no hace una mención expresa a los objetivos de cambio modal, si hace referencia a que dichos objetivos están recogidos en el PMUS de Zaragoza.

## **ALEGACIÓN 9**

### **Tipo de alegación**

Al texto

### **Número de página del texto**

9

### **Párrafo del texto**

Punto 2.1 apartado 7, C

### **Texto sobre el que presentan alegaciones.**

b. En el caso del municipio de Zaragoza la extensión y la población a la que afecta la ZBE es reducida. No obstante, debido a que no está en funcionamiento a fecha 31 de marzo de 2025, tenemos una opinión limitada sobre si la extensión y el número de ZBE elegidas sería suficiente para el logro de los objetivos de calidad del aire.

### **Alegación**

En Zaragoza la implantación de la ZBE se ha realizado en fases con el fin de adaptar de forma gradual las nuevas restricciones al conocimiento de la ciudadanía. Si bien en la fase 1 la ZBE es reducida, en la fase 2 abarca toda almendra central de la ciudad y tiene una extensión mayor, esta segunda fase permitirá una mayor reducción de emisiones. Por otro lado, hay que recordar que Zaragoza está inmersa en la misión de ser una de las cien ciudades climáticamente neutra, para lo cual el Alcalde firmó un contrato con la Unión Europea, por lo que en caso de conseguirlo la consecución de los objetivos de calidad del aire podrán estar asegurados.

**ALEGACIÓN 10****Tipo de alegación**

Al texto

**Número de página del texto**

10

**Párrafo del texto**

Punto 2.1 apartado 7, D Medidas:

**Texto sobre el que presentan alegaciones.**

a. Ambos municipios definen una o varias medidas para el cumplimiento de cada objetivo. El Ayuntamiento de Zaragoza no fija un calendario concreto para la realización de las medidas cuyo objetivo es el cambio modal hacia modos de transportes más sostenibles ni de promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transportes.

**Alegación**

Nuevamente es necesario remitirse a lo descrito en el PMUS de Zaragoza donde no solo aparecen los objetivos de cambio modal sino que se plantea un calendario hasta el año 2027. Además, las medidas propuestas actualmente ya están en funcionamiento.

**ALEGACIÓN 11****Tipo de alegación**

Al texto

**Número de página del texto**

10

**Párrafo del texto**

Punto 2.1 apartado 7, E. Seguimiento de Objetivos:

**Texto sobre el que presentan alegaciones.**

b. El Ayuntamiento de Zaragoza no ha definido un procedimiento de seguimiento y revisión de cumplimiento de objetivos. Tampoco se ha definido, por ninguno de los ayuntamientos fiscalizados, un procedimiento de seguimiento de evolución de la calidad del aire ni del ruido en zonas colindantes.

**Alegación**

En relación con la calidad del aire se han realizado mediciones antes de la implantación de la ZBE en noviembre de 2022, también en la fase de registro en noviembre de 2025 y durante 2026 se repetirán las medidas de calidad del aire en la ZBE.

Según establece el Real Decreto 1052/2022, para los indicadores de seguimiento de calidad de aire de la ZBE se podrán tomar como referencia los valores medidos por las estaciones de calidad del aire del municipio si se encuentran dentro de la zona de influencia de la ZBE, o bien llevar a cabo campañas indicativas de los puntos de control definidos en el diseño de la ZBE. Dado que la Red de Calidad del Aire del Ayuntamiento de Zaragoza ninguna de sus estaciones se encuentran dentro de la ZBE, se van a realizar campañas indicativas continuas de mediciones de NO<sub>2</sub>, PM10 y PM2.5 con la unidad móvil de análisis dentro de un punto de la ZBE, que cumpla los criterios de microimplantación y macroimplantación exigidos por el R.D. 102/2011. Estas campañas de medición se realizarán durante quince días seguidos cada 3 meses, y de esta forma cumplir la cobertura temporal y estacional que exige el R.D. 102/2011 en campaña indicativa para los contaminantes NO<sub>2</sub>, PM10 y PM2.5 (Periodicidad mínima del 14% anual (52 días al año): ocho semanas distribuidas uniformemente a lo largo del año para evitar el sesgo; con una captura mínima de datos (promedio horario) del 90%).

Por otro lado, está en licitación el contrato de estacionamiento regulado en el que se incluyen hasta 100 máquinas de parquímetro capaces de medir contaminación del aire y de ruido, lo que permitirá observar la evolución de las medidas aplicadas en la ZBE. Esto se prevé que esté en funcionamiento a finales del año 2026.

El Gobierno de Zaragoza, en sesión celebrada el día 29 de diciembre de 2025, acordó aprobar el «Plan de Acción del Ruido de Zaragoza 2025-2029», el plan fija como uno de los objetivos generales: Reducir la población por encima del OCA un 20 % así como recoge una serie de indicadores para seguir el avance de las acciones aprobadas.

## **ALEGACIÓN 12**

### **Tipo de alegación**

A la tabla

### **Número de página de la tabla**

13

### **Tabla**

Contaminantes medidos en las estaciones integrantes de la red de control de calidad del aire del Ayuntamiento de Zaragoza.

### **Tabla sobre el que presentan alegaciones.**

En la tabla dónde se indican los contaminantes medidos en las estaciones integrantes de la red de control de calidad del aire del Ayuntamiento de Zaragoza, información incompleta de puntos de muestreo de algunos contaminantes.

### **Alegación**

En relación con los contaminantes medidos en las estaciones integrantes de la red de control de

calidad del aire del Ayuntamiento de Zaragoza, no están incluidos en la tabla los siguientes puntos de muestreo:

EL PICARRAL, medida de PM10 y plomo (Pb)  
LAS FUENTES: medida de PM2.5  
ROGER de FLOR: medida de benceno  
ACTUR: medida de PM2.5

### **ALEGACIÓN 13**

#### **Tipo de alegación**

Al texto y tabla

#### **Número de página del texto**

14 y 15

#### **Texto y tabla**

Punto 3.1.2 “cumplimiento de la fecha de establecimiento (art. 14 Ley 7/2021)

Tercer párrafo.

Quinto párrafo.

#### **Texto sobre el que presentan alegaciones.**

NO , en la tabla

A fecha 31 de diciembre de 2022, los municipios de Zaragoza y Huesca no habían procedido a la implementación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE), conforme a lo dispuesto en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Dicho acuerdo provisional fijó un ámbito de delimitación, una propuesta de vehículos autorizados para circular y estacionar en dicha zona y excepciones a las restricciones de acceso. No obstante, no se disponía a dicha fecha de las herramientas jurídicas y técnicas necesarias para su establecimiento.

#### **Alegación**

Donde pone un NO es un SI. (en la tabla).

Como se ha expresado anteriormente en fecha 28 de diciembre de 2022 se estableció una ZBE.

Se dispuso un decreto de Gobierno en base a las competencias establecidas en el artículo 7 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 612015, de 30 de octubre que permite al Ayuntamiento establecer las restricciones de tráfico que considere para la protección medio ambiental.

Se dispuso de señalización que limitaba el acceso conforme al decreto aprobado.  
Se disponía de sistema de vigilancia mediante el control de la Policía Local, si bien no constan expedientes sancionadores por este motivo en 2023.

## **ALEGACIÓN 14**

### **Tipo de alegación**

Al texto

### **Número de página del texto**

19

### **Texto**

Punto: *Diagnóstico previo y adaptación de instrumentos de planificación existentes.*  
Sexto párrafo.

### **Texto sobre el que presentan alegaciones.**

No obstante, el Ayuntamiento de Zaragoza no ha adaptado el PMUS a la normativa de ZBE, tal y como prevé el artículo 6 del RD 1052/2022 que establece un plazo máximo de 18 meses de adaptación una vez aprobado la normativa de las citadas zonas. Tampoco consta que haya realizado análisis de coherencia del proyecto de ZBE con los instrumentos de calidad del aire o los relacionados con el cambio climático.

### **Alegación**

La vigencia del PMUS, hasta 2027, hace aconsejable que el trabajo de adaptación a la normativa y proyecto de ZBE se haga simultáneamente a la actualización del PMUS en dicho año y no hacer una modificación ahora y otra en un año, máxime cuando el propio PMUS ya contemplaba ZBE con un ámbito mayor, por lo que se puede considerar que ya existía la adaptación pretendida en la norma. Durante 2026 se va a proceder la licitación de una asistencia técnica para actualizar el PMUS.

## **ALEGACIÓN 15**

### **Tipo de alegación**

Al texto

### **Número de página del texto**

22

**Texto**

Punto Tramitación del Proyecto y de la normativa municipal.

**Texto sobre el que presentan alegaciones.**

El Ayuntamiento informó el 30/12/2022 al Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital del acuerdo adoptado por el Gobierno de Zaragoza de 28/12/2022 sobre el establecimiento de una Zona de Bajas Emisiones provisional. No obstante, no consta que a fecha 31/03/2025 haya informado, tras la aprobación del proyecto y norma reguladora de la ZBE, del contorno, horarios y vehículos permitidos de circulación a la Dirección General de Tráfico, autoridad autonómica competente en materia de tráfico y medio ambiente y la delimitación y superficie de la ZBE, medidas adoptadas, calendario de implantación e indicadores de seguimiento al Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

**Alegación**

Con fecha 23 de enero de 2026 se ha procedido a notificar a la DGT a través de la Jefatura Provincial e Tráfico, al Gobierno de Aragón y al Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico. La implantación de la nueva ZBE de Zaragoza.

**ALEGACIÓN 16****Tipo de alegación**

Al texto y tabla

**Número de página del texto**

27

**Texto**

Punto: Medidas a adoptar para la consecución de los objetivos.

**Texto sobre el que presentan alegaciones.**

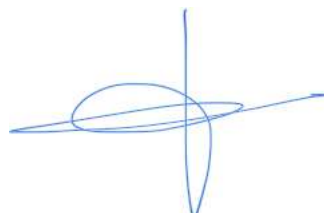
En el proyecto no se establece un calendario concreto para la aplicación de las medidas previstas.

**Alegación**

Todas las medidas de la tabla de la página 22 están en marcha actualmente.

En Zaragoza a 4 de febrero de 2026.

Tcnico. Adjto. al Jefe de Oficina  
José Antonio Chanca



## Anexo VIII – Tratamiento de las alegaciones

En el tratamiento de las alegaciones se ha elaborado un resumen de cada una de las alegaciones recibidas, incorporándose en el informe el texto íntegro de las mismas y respetando la estructura de cada escrito presentado.

## AYUNTAMIENTO DE HUESCA

### Alegación 1

El Ayuntamiento de Huesca indica que el contrato formalizado en el marco del Proyecto “Muévete en verde: Transformación digital, sostenible y segura de la movilidad en la Ciudad de Huesca”, financiado con fondos Next Generation, fue finalmente ejecutado en diciembre de 2025, según consta en el acta de recepción de los servicios y suministros de 18 de diciembre de 2025, en el acta de conformidad de la recepción de suministros de 22 de diciembre de 2025 y en el decreto de aprobación de facturas, reconocimiento de la obligación y ordenación del pago de 29 de diciembre de 2025.

#### **Contestación de la Cámara de Cuentas**

A la fecha de referencia del ámbito temporal del informe (31/03/2025) y a la fecha de emisión del informe provisional (31/10/2025), existía un riesgo de incumplimiento. No obstante, a la vista de la documentación aportada en el trámite de alegaciones, se incorpora este extremo como hecho posterior al informe para una mejor valoración.

En conclusión, se acepta la alegación y se incluye el hecho posterior como nota al pie de página del informe.

## AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA

### Alegación 1

El Ayuntamiento de Zaragoza señala que, si bien la ley 7/2021 establecía la obligación de implantar una zona de bajas emisiones antes de 2023, dicha norma no definía criterios, metodología, requisitos ni medidas. Por este motivo, el Ayuntamiento decidió aprobar una ZBE con carácter provisional mediante acuerdo del Gobierno de Zaragoza de 28 de diciembre de 2022.

#### **Contestación de la Cámara de Cuentas**

El informe de la Cámara de Cuentas indica que el Ayuntamiento de Zaragoza incumplió el plazo que señala la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética para el establecimiento de la Zona de Bajas Emisiones, fijado antes de 2023.

El informe recoge como antecedente de la Zona de Bajas Emisiones vigente en el municipio de Zaragoza el acuerdo adoptado por el Gobierno de Zaragoza el 28 de diciembre de 2022. Si bien dicho acuerdo evidenciaba la voluntad municipal de avanzar en el cumplimiento del artículo 13 de la Ley 7/2021 y aun siendo conscientes de la dificultad de cumplir dicho precepto sin un adecuado desarrollo reglamentario, lo cierto es que el acuerdo de 2022 no revestía el carácter técnico ni normativo necesario para considerar que la ZBE estuviera creada a enero de 2023.

En consecuencia, nuestro trabajo debe limitarse a señalar los aspectos que no se ajustaban a la normativa vigente, dado que la ZBE no contó con los instrumentos jurídicos y técnicos exigibles hasta la aprobación del proyecto de delimitación y de la ordenanza reguladora.

La creación y gestión de la ZBE en el municipio de Zaragoza se articula a través de la aprobación de la Ordenanza municipal, tal y como se establece en su artículo 1. Esta normativa se aprobó por el Gobierno de Zaragoza el 19 de julio de 2024 y entró en vigor a los quince días de su publicación en el BOPZ el 21 de agosto de 2024.

El Proyecto técnico fue igualmente aprobado por el Gobierno de Zaragoza el 19 de julio de 2024 y se publicó en el BOPZ el 31 de julio de 2024.

**En conclusión, no se acepta la alegación y no se modifica el informe.**

## Alegación 2

El Ayuntamiento de Zaragoza alega que, a 31 de marzo de 2025, la Zona de Bajas Emisiones del municipio se encontraba en funcionamiento, basándose en los siguientes elementos:

- Existencia de un área delimitada con restricciones activas de acceso, circulación y estacionamiento de obligado cumplimiento, establecidas en la Ordenanza de la ZBE aprobada por el Gobierno de Zaragoza el 21 de agosto de 2024.
- Dotación de señalización clara y reconocible, instalada desde diciembre de 2022.
- Realización de mediciones medioambientales, si bien de forma puntual y no continuada.
- Control de la ZBE a cargo de la Policía Local, que ejerce estas funciones desde septiembre de 2024. No obstante, debido al necesario proceso de adaptación de la ciudadanía a la nueva normativa y al tiempo requerido para el registro de vehículos autorizados, la Ordenanza prevé que el régimen sancionador se inicie una vez finalizado dicho proceso.

### Contestación de la Cámara de Cuentas

El informe de la Cámara de Cuentas señala que a 31 de marzo de 2025, en el municipio de Zaragoza no había entrado en funcionamiento la Zona de Bajas Emisiones, encontrándose vigente en esa fecha el proyecto y la normativa reguladora.

La Cámara de Cuentas no ha podido verificar que, a 31 de marzo de 2025, existieran en la zona delimitada como ZBE restricciones activas de acceso, circulación y estacionamiento de obligado cumplimiento, ni los sistemas de control asociados, ni se ha aportado por el Ayuntamiento documentación alguna en fase de alegaciones que respalde su alegación.

Según el calendario incluido en la Ordenanza reguladora de la ZBE aprobada por el Gobierno de Zaragoza, la entrada en funcionamiento de la primera fase, correspondiente al Casco Histórico, se iniciaría en enero de 2026 y finalizaría en enero de 2030. La segunda fase, correspondiente al Centro, se iniciaría en enero de 2030 y finalizaría en julio de 2030, fecha prevista como la de entrada en funcionamiento completa de la ZBE.

En concreto, no ha sido posible comprobar la existencia de restricciones activas de estacionamiento, dado que a 31 de marzo de 2025 aún no se había formalizado el contrato de concesión del servicio de estacionamiento regulado y otros servicios adicionales en la ciudad de Zaragoza. Tampoco se han podido verificar restricciones activas de acceso y circulación al no haberse iniciado el proceso de registro de autorizaciones para el acceso a ZBE.

Asimismo, tal y como indica el propio Ayuntamiento en su alegación sexta, "... su implantación, incluido el régimen sancionador, ha finalizado el 11 de diciembre de 2025 ...", lo cual resulta incongruente con lo señalado en esta alegación, además de situar la fecha fuera del ámbito temporal de nuestra fiscalización.

**En conclusión, no se acepta la alegación y no se modifica el informe.**

### Alegación 3

El Ayuntamiento de Zaragoza alega que notificó al MITECO y Gobierno de Aragón la ZBE provisional aprobada en diciembre de 2022 y que el 23 de enero de 2026 se ha procedido a notificar a la DGT a través de la Jefatura Provincial de Tráfico, al Gobierno de Aragón y al MITECO de lo requerido en la norma.

#### Contestación de la Cámara de Cuentas

El informe de la Cámara de Cuentas incluye como incidencia el incumplimiento del artículo 10 del RD 1052/2022, de 27 de diciembre, que establece que en el plazo máximo de un mes desde el establecimiento de la ZBE el Ayuntamiento de Zaragoza debía de haber informado a la Dirección General de Tráfico, a las autoridades autonómicas competentes en materia de tráfico, al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y al órgano autonómico competente en materia de medio ambiente, la información relativa al contorno de las ZBE, horarios, vehículos permitidos, medidas, calendario e indicadores de seguimiento.

Dado que la comunicación (diciembre de 2022) fue previa a la aprobación de la Ordenanza y del proyecto técnico de la ZBE aprobada por el Gobierno de Zaragoza el 19 de julio de 2024, se mantiene la incidencia en el informe.

**En conclusión, no se acepta la alegación. No obstante, se incluye el hecho posterior como nota al pie de página del informe.**

### Alegación 4

El Ayuntamiento de Zaragoza señala que el PMUS de Zaragoza prevé una estrategia de movilidad privada (PPR.03) que incluye un mayor ámbito de restricción que el contemplado en la ZBE.

No contemplan, dada la vigencia del PMUS hasta el 2027, realizar trabajos de adaptación hasta esa fecha.

#### Contestación de la Cámara de Cuentas

El informe de la Cámara de Cuentas señala que el Ayuntamiento de Zaragoza no ha adaptado el PMUS a la normativa de ZBE en el plazo establecido por el artículo 6 del RD 1052/2022 (18 meses una vez aprobado la normativa de las citadas zonas).

La alegación que realiza el Ayuntamiento contiene observaciones que no modifican el contenido del informe, al confirmar que está pendiente de realizar la adaptación del PMUS a la ZBE aprobada en el municipio de Zaragoza.

Por tanto, se mantiene la incidencia señalada en el informe relativa al incumplimiento del artículo 6 del RD 1052/2022, que establece que “los instrumentos de planificación existentes con carácter previo a la publicación de este real decreto deberán adaptarse a la normativa de establecimiento de la ZBE correspondiente, en un plazo máximo de 18 meses desde su aprobación”.

**En conclusión, no se acepta la alegación y no se modifica el informe.**

### Alegación 5

El Ayuntamiento de Zaragoza alega que se realizó un estudio previo de medición de contaminantes del aire en la ZBE, en concreto en noviembre de 2021 y que han realizado mediciones tanto de la calidad del aire como del ruido en noviembre de 2025.

Además, señala que en julio de 2025 el Gobierno de Zaragoza aprobó el “Mapa estratégico de Ruido. Fase IV, Aglomeración de Zaragoza” en el cual aparecen los indicadores de población afectada por tráfico viario en los diferentes rangos de exposición y periodos del día, así como los diferentes Mapas de Ruido tráfico viario en todos los periodos.

#### **Contestación de la Cámara de Cuentas**

El Ayuntamiento de Zaragoza ha aportado en el periodo de alegaciones un informe de resultados de la campaña de medida de contaminantes atmosféricos con unidad móvil en un punto de la ciudad antes de la implantación de la ZBE de 8 de marzo de 2022.

En dicho informe se indica que se colocó una unidad móvil en plaza Aragón entre el 22 de diciembre de 2021 y el 22 de febrero de 2022 analizándose la evolución de los contaminantes de CO, NO, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM 2.5, y C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>.

Dado que no se dispuso de este informe durante el trabajo de campo procede matizar la conclusión señalada respecto a las mediciones previas realizadas de los contaminantes del aire, si bien se indica que dado que transcurrieron dos años desde el citado estudio y la creación de la ZBE deberían haber actualizado el estudio de contaminantes antes de aprobar el proyecto técnico en julio de 2024.

Se mantiene la conclusión de que el Ayuntamiento no realizó mediciones de ruido, si bien se incluye como hecho posterior la aprobación por parte del Gobierno de Zaragoza del Mapa estratégico de Ruido.

**En conclusión, se acepta parcialmente la alegación y se incluyen los hechos posteriores como nota al pie de página del informe.**

### Alegación 6

El Ayuntamiento de Zaragoza señala que se realizó el proceso de consulta pública previa, pero no se ha hecho el estudio de opinión y aceptación posterior. Señalan que consideran necesario recabar la opinión de la ciudadanía posteriormente a la implantación del procedimiento sancionador puesto en marcha.

### **Contestación de la Cámara de Cuentas**

El informe de la Cámara de Cuentas recoge que un adecuado diagnóstico implicaría que los ayuntamientos hubieran realizado estudios previos como mapas de ruidos, de caracterización del parque de vehículos y de aceptación de las medidas de restricción del vehículo privado que hubiera permitido conocer el grado de aceptación de la ciudadanía, tal y como se establece en las directrices para la creación de una ZBE, elaboradas por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Dado que no se trata de un incumplimiento del contenido mínimo del RD 1052/2022 sino de una recomendación dada por las citadas directrices se suprime del apartado de conclusiones de la auditoría de cumplimiento.

**En conclusión, la alegación que realiza el Ayuntamiento contiene observaciones que no modifican el contenido del informe. No obstante, se suprime como incumplimiento del contenido mínimo establecido en el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.**

### **Alegación 7**

El Ayuntamiento de Zaragoza alega que en diciembre de 2025 aprobó su Plan de Acción Frente al Ruido 2025-2029 publicado en el BOP el 16 de enero de 2026, declarando Zonas de Protección Acústica Especial con la delimitación del área y la identificación de los focos emisores acústicos y su contribución acústica, siendo una de ellas la Zona de protección acústica especial: ZPAE 1 - ZPAE Urbana, en la cual se integra la ZBE de Zaragoza.

### **Contestación de la Cámara de Cuentas**

La Cámara de Cuentas señala en su informe que el Proyecto técnico del Ayuntamiento de Zaragoza no incorpora los objetivos de calidad acústica exigidos en el artículo 9 del Real Decreto 1052/2022. Asimismo, la aprobación del Plan de Acción Frente al Ruido 2025-2029 se ha producido fuera del ámbito temporal del informe de fiscalización.

**En conclusión, no se acepta la alegación, no obstante, se incluye el hecho posterior como nota al pie de página del informe.**

### **Alegación 8**

El Ayuntamiento de Zaragoza alega que si bien el proyecto de ZBE no hace mención expresa a la cuantificación y al calendario de los objetivos de cambio modal, sí hace referencia a que dichos objetivos están recogidos en el PMUS de Zaragoza.

### **Contestación de la Cámara de Cuentas**

El informe de la Cámara de Cuentas señala que el Proyecto técnico del Ayuntamiento de Zaragoza incluye, entre sus objetivos, el impulso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles. No obstante, dicho objetivo no se encuentra cuantificado ni se acompaña de un calendario concreto.

En el apartado dedicado a los objetivos del Proyecto técnico de la ZBE se describen diversas medidas vinculadas a la promoción de la movilidad activa y a la recuperación del espacio público que se prevé alcanzar en el ámbito de la ZBE. Estas medidas coinciden con las recogidas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Zaragoza y en las Recomendaciones de Movilidad Urbana Segura y Sostenible de la Dirección General de Tráfico de 2019, ambos instrumentos anteriores al proyecto técnico de la ZBE.

Sin embargo, no consta una indicación expresa de que la cuantificación y el calendario previstos en dichos documentos sean aplicables específicamente a la ZBE, máxime cuando el PMUS no ha sido objeto de adaptación al proyecto de la ZBE.

Debe señalarse, además, que el PMUS contempla una estrategia de movilidad privada cuyo ámbito de actuación abarca la totalidad del término municipal de Zaragoza, por lo que su área de influencia es más amplia que la delimitada para la ZBE.

Por tanto, no puede considerarse que los objetivos relativos al cambio modal estén cuantificados ni que exista un calendario definido para su consecución en el ámbito específico de la ZBE, al no figurar tales elementos de forma expresa en el proyecto técnico, tal y como se reconoce en la propia alegación.

**En conclusión, no se acepta la alegación y no se modifica el informe.**

### Alegación 9

El Ayuntamiento de Zaragoza alega a lo señalado por la Cámara de Cuentas en su informe que la extensión y la población a la que afecta la ZBE es reducida y señala que su implantación se ha realizado en fases con el fin de adaptar de forma gradual las nuevas restricciones al conocimiento de la ciudadanía. Si bien en la fase 1 la ZBE es reducida, en la fase 2 abarca toda almendra central de la ciudad y tiene una extensión mayor, esta segunda fase permitirá una mayor reducción de emisiones. Por otro lado, hay que recordar que Zaragoza está inmersa en la misión de ser una de las cien ciudades climáticamente neutra, para lo cual el alcalde firmó un contrato con la Unión Europea, por lo que en caso de conseguirlo la consecución de los objetivos de calidad del aire podrán estar asegurados.

#### Contestación de la Cámara de Cuentas

Teniendo en cuenta que, de acuerdo con el artículo 4.2 del Real decreto 1052/2022, la superficie de la ZBE debe ser adecuada y suficiente para el cumplimiento de sus objetivos, el informe de la Cámara de Cuentas señala que en el municipio de Zaragoza la extensión y la población a la que afecta la ZBE es reducida. No obstante, debido a que no está en funcionamiento a 31 de marzo de 2025, tenemos una opinión limitada sobre si la extensión y el número de ZBE elegidas sería suficiente para el logro de los objetivos de calidad del aire.

El proyecto técnico aprobado por el Gobierno de Zaragoza el 19 de julio de 2024 indica que la superficie total de la Zona de Bajas Emisiones ocupa una superficie de 1,72 km<sup>2</sup> en la que los datos oficiales del censo actualizados de población expuesta a la contaminación son 47.585 personas. Inicialmente se pondrá en marcha la primera fase de implantación inmediata, que ocupa una superficie de 0,60 km<sup>2</sup> y tiene una población expuesta a la contaminación de 15.899 personas, según los datos oficiales del censo actualizados.

La Cámara de Cuentas en su informe recoge estos datos y los pone en relación con la extensión total del municipio y su población, resultando unos porcentajes de 0,2% de la extensión de la ZBE (fase 1 y 2) frente a la total del municipio y un 7% de la población afectada.

**En conclusión, no se acepta la alegación y no se modifica el informe.**

### Alegación 10

El Ayuntamiento de Zaragoza alega que si bien el proyecto de ZBE no hace medición expresa al calendario de los objetivos de cambio modal, considera que dichos objetivos están recogidos en el PMUS de Zaragoza.

#### Contestación de la Cámara de Cuentas

El informe de la Cámara de Cuentas señala que el Ayuntamiento de Zaragoza no fija un calendario concreto para la realización de las medidas cuyo objetivo es el cambio modal hacia modos de transportes más sostenibles ni de promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transportes.

Dicha alegación es similar al número 8, por lo que se considera contestada en la misma.

**En conclusión, no se acepta la alegación y no se modifica el informe.**

### Alegación 11

El Ayuntamiento de Zaragoza explica que dado que ninguna de las estaciones de la red de calidad del aire se encuentra dentro de la ZBE se realizarán campañas indicativas continuas de mediciones de los contaminantes: NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub> con la unidad móvil de análisis dentro de un punto de la ZBE, se realizarán durante quince días seguidos cada 3 meses, y de esta forma cumplir la cobertura temporal y estacional que exige el R.D. 102/2011.

Asimismo, está en licitación el contrato de estacionamiento regulado en el que se incluyen hasta 100 máquinas de parquímetro capaces de medir contaminación del aire y de ruido, lo que permitirá observar la evolución de las medidas aplicadas en la ZBE. Esto se prevé que esté en funcionamiento a finales del año 2026.

Por otro lado, el Gobierno de Zaragoza, en sesión celebrada el día 29 de diciembre de 2025, acordó aprobar el «Plan de Acción del Ruido de Zaragoza 2025-2029», fija como uno de sus objetivos generales reducir la población por encima del Objetivo de Calidad Acústica (OCA) un 20 % así como recoge una serie de indicadores para seguir el avance de las acciones aprobadas.

#### Contestación de la Cámara de Cuentas

El informe de la Cámara de Cuentas señala que el proyecto técnico de ZBE no define un procedimiento de seguimiento y revisión de cumplimiento de objetivos ni un procedimiento de seguimiento de evolución de la calidad del aire ni del ruido en zonas colindantes.

La definición del procedimiento para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos definidos en la ZBE, definición de indicadores de calidad del aire, cambio climático, movilidad sostenible, ruido y eficiencia energética, así como el establecimiento de la periodicidad del seguimiento deben constar en el proyecto de ZBE, dado que es contenido mínimo conforme a lo establecido en el RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las ZBE.

**En conclusión, no se acepta la alegación y no se modifica el informe.**

### Alegación 12

El Ayuntamiento de Zaragoza comunica que hay un error en la tabla donde se describen las estaciones o puntos de muestreos de los diferentes contaminantes.

#### **Contestación de la Cámara de Cuentas**

Comprobada la alegación y revisados los informes sobre la situación de la calidad del aire en la ciudad de Zaragoza correspondientes a los años 2021 a 2024, emitidos por la Oficina de Medio Ambiente, Acción Climática y Salud Pública, en los que se describen las estaciones que integran la Red de Calidad del Aire de la ciudad, y aunque no en todos los años los contaminantes se miden en las mismas estaciones, se procede a rectificar la tabla incluida en el informe.

**En conclusión, se acepta la alegación y se rectifica la tabla incluida en el informe.**

### Alegación 13

El Ayuntamiento de Zaragoza considera que, antes de 2023, la Zona de Bajas Emisiones se encontraba establecida, justificando esta afirmación en el acuerdo del Gobierno de Zaragoza de 28 de diciembre de 2022 de aprobación de una ZBE con carácter provisional, considerando que dieron cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 7/2021.

#### **Contestación de la Cámara de Cuentas**

El informe de la Cámara de Cuentas señala que a 31 de diciembre de 2022, en el municipio de Zaragoza no se había procedido a la implementación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE), conforme a lo dispuesto en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Dicha alegación es similar al número 1, por lo que se considera contestada en la misma.

**En conclusión, no se acepta la alegación y no se modifica el informe.**

### Alegación 14

El Ayuntamiento de Zaragoza considera que la vigencia del PMUS, hasta 2027, hace aconsejable que el trabajo de adaptación a la normativa y proyecto de ZBE se haga simultáneamente a la actualización del PMUS en dicho año y no hacer una modificación ahora y otra en un año.

Durante 2026 se va a proceder la licitación de una asistencia técnica para actualizar el PMUS.

### **Contestación de la Cámara de Cuentas**

El informe de la Cámara de Cuentas indica que el Ayuntamiento de Zaragoza no ha adaptado el PMUS a la normativa de ZBE, tal y como prevé el artículo 6 del RD 1052/2022 que establece un plazo máximo de 18 meses de adaptación una vez aprobado la normativa de las citadas zonas. Tampoco consta que haya realizado análisis de coherencia del proyecto de ZBE con los instrumentos de calidad del aire o los relacionados con el cambio climático

Dicha alegación es similar al número 4, por lo que se considera contestada en la misma.

**En conclusión, no se acepta la alegación y no se modifica el informe.**

### **Alegación 15**

El Ayuntamiento de Zaragoza señala que notificó al MITECO y Gobierno de Aragón la ZBE provisional aprobada en diciembre de 2022 y que el 23 de enero de 2026 se ha procedido a notificar a la DGT a través de la Jefatura Provincial de Tráfico, al Gobierno de Aragón y al MITECO de lo requerido en la norma.

### **Contestación de la Cámara de Cuentas**

El informe de la Cámara de Cuentas señala que el Ayuntamiento informó el 30 de diciembre de 2022 al Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital del acuerdo adoptado por el Gobierno de Zaragoza de 28 de diciembre de 2022 sobre el establecimiento de una Zona de Bajas Emisiones provisional. No obstante, no consta que a 31 de marzo de 2025 haya informado, tras la aprobación del proyecto y norma reguladora de la ZBE, del contorno, horarios y vehículos permitidos de circulación a la Dirección General de Tráfico, autoridad autonómica competente en materia de tráfico y medio ambiente y la delimitación y superficie de la ZBE, medidas adoptadas, calendario de implantación e indicadores de seguimiento al Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Dicha alegación es similar al número 3, por lo que se considera contestada en la misma.

**En conclusión, no se acepta la alegación, no obstante, se incluye el hecho posterior como nota al pie de página del informe.**

### **Alegación 16**

El Ayuntamiento de Zaragoza comunica que todas las medidas incluidas en el proyecto están actualmente en marcha.

### **Contestación de la Cámara de Cuentas**

El informe de la Cámara de Cuentas señala que el Ayuntamiento de Zaragoza no fija un calendario concreto para la realización de las medidas cuyo objetivo es el cambio modal hacia modos de transportes más sostenibles ni de promoción de la eficiencia energética en el uso de los medios de transportes.

## INFORME DE FISCALIZACIÓN

### Establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios

La alegación que realiza el Ayuntamiento contiene observaciones que no modifican el contenido del informe al señalar que las medidas se han iniciado, pero sin establecer un calendario concreto para su implementación.

Por tanto, se mantiene la incidencia señalada en el informe relativa al incumplimiento del contenido mínimo que deben incluirse en los proyectos de zonas de bajas emisiones, según establece el RD 1052/2022.

**En conclusión, no se acepta la alegación y no se modifica el informe.**

*Esta documentación puede ser utilizada y reproducida en parte o en su integridad citando necesariamente que proviene de la Cámara de Cuentas de Aragón*

**Plaza Santa Cruz, 1 - 50003 Zaragoza - Teléfono: 976912912 - [camara@camaracuentasaragon.es](mailto:camara@camaracuentasaragon.es)**