

**EXPEDIENTE: 24771/25**

**AL COORDINADOR GENERAL DEL ÁREA DE URBANISMO,  
INFRAESTRUCTURAS, ENERGÍA Y VIVIENDA.**

PROYECTO DE OBRAS DE LA 2ª FASE DE EJECUCIÓN PARA LAS MEJORAS DE BIODIVERSIDAD A TRAVÉS DE LA RESTAURACIÓN PAISAJÍSTICA E HIDRO MORFOLÓGICA DEL ENTORNO DEL RÍO HUERVA, EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE PUENTE BLASCO DEL CACHO Y GRAN VÍA.

El Gobierno de Zaragoza de fecha 10 de abril de 2025 resolvió someter a información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial de Aragón y por plazo de quince días, el proyecto de obras denominado "2ª Fase de ejecución para las mejoras de biodiversidad a través de la restauración paisajística e hidromorfológica en el entorno de río Huerva, en el tramo comprendido entre Puente Blasco del Cacho y Gran Vía", cuyo presupuesto de ejecución por contrata se fijaba inicialmente en la cantidad de 13.283.746,58 € IVA excluido, - 16.073.333,36 € IVA incluido- y un plazo de ejecución de 15 meses.

El citado acuerdo fue publicado en el Boletín oficial de Aragón de fecha 16 de abril de 2025. El proyecto estuvo expuesto durante el plazo de información pública en la sede electrónica del Ayuntamiento de Zaragoza, en la dirección web:

<https://www.zaragoza.es/sede/portal/contratacion-publica/informacion-publica>.

Durante el trámite de información pública del proyecto, desarrollado conforme a lo dispuesto en la normativa aplicable, se han presentado un total de 108 alegaciones por parte de vecinos, comunidades de propietarios y otros interesados. Como quiera que la práctica totalidad versan sobre el nuevo cruce entre la calle Manuel Lasala (margen izquierda) y la calle Viva España (margen

derecha), y a su rampa de desembarco las citadas alegaciones se distribuyen en los siguientes apartados:

- 1. Alegaciones sobre la pasarela: El objeto central de estas alegaciones es la oposición a la pasarela peatonal que pretende establecer un nuevo cruce entre la calle Manuel Lasala (margen izquierda) y la calle Viva España (margen derecha), y a su rampa de desembarco.**

Las personas alegantes consideran que la actuación introduce una estructura sobredimensionada, que alteraría gravemente la configuración urbana del entorno inmediato. En particular, se subraya la cercanía de la pasarela a las fachadas residenciales, lo que a juicio de los alegantes provocaría una pérdida de privacidad e intrusismo visual en los hogares, en especial en las plantas bajas. Asimismo, estiman que la estructura provocaría sombra sobre los espacios habitacionales de las viviendas, generando una disminución de la iluminación natural.

Consideran también que la rampa dificulta el desagüe del agua de lluvia y que el muro de hormigón proyectado para la construcción de la rampa supondría una barrera visual contraria a los criterios de integración paisajística.

Los alegantes alertan también de un riesgo de degradación del entorno: se menciona el posible uso antisocial de la estructura y del espacio inferior (botellón, vandalismo), cuestionando la justificación funcional de la intervención, al existir ya varios pasos peatonales sobre el río en las proximidades.

Por último, las alegaciones señalan que la zona verde que desaparecería con motivo de la construcción de la pasarela y sus accesos es de uso cotidiano vecinal y que la actuación resultaría contraria a los principios de integración natural y mejora ambiental que el propio proyecto proclama como objetivos.

Todas las alegaciones, que plantean la innecesidad de dicha pasarela, se pueden distribuir en los siguientes apartados:

- a. Entradas 2025084050 y 2025085197: solicitan iniciar el trazado desde el torreón previsto para demolición para comunicar exclusivamente con el paseo de ribera al otro lado del río. Señalan que el paseo de ribera del lado de la calle Manuel Lasala podría conectarse mediante un camino bien integrado en la zona arbolada -con salida a la altura de la calle Ventura Lacoma- o ubicando la rampa hacia el otro lado (dirección al puente del Emperador Augusto), donde el desnivel es menor y no tendría impacto visual en las viviendas del edificio colindante, ni se crearía una barrera al desagüe de pluviales.
- b. Entrada 2025084032: solicita la eliminación de la plataforma elevada o escollera ejecutada o prevista en la margen derecha en sentido contracorriente del Río Huerva, frente al edificio afectado y la sustitución de dicha solución por otra menos lesiva, como la ejecución de una escalera/rampa de acceso de características similares a la proyectada en el mismo extremo de la pasarela, pero en sentido contrario, o la creación de una rampa de acceso conectada con la calle Viva España con el fin de minimizar el impacto visual, mejorar la seguridad, preservar la luminosidad y evitar alteraciones innecesarias de la topografía urbana sin justificación técnica ni hidráulica.
- c. Entradas 2025087320; 2025087321; 2025087339; 2025087399; 2025087400; 2025087429; 2025087551; 2025087799; 2025087819; 2025087825; 2025087830; 2025088061; 2025088089 **(77 firmantes)**; 2025088341; 2025088481; 2025088536; 2025087896; 2025088985; 2025089233; 2025090373 **(Extemporánea)**; 2025090374 **(Extemporánea)**; y 2025092123 **(Extemporánea)**: Solicitan se proceda a modificar el

proyecto suprimiendo la pasarela por innecesaria o alternativamente que se suprima completamente la rampa entre calle Viva España y calle La Luz, dejando libre el desagüe superficial de ambas calles y las vistas desde el paseo hacia el río mediante la reubicación de la pasarela en otro tramo con menos desnivel entre las márgenes y su adecuación a la rasante de la margen derecha aumentando el desnivel en la margen izquierda donde no hay impacto visual, dando pendiente a la pasarela o con una combinación entre las anteriores medidas.

d. Entradas 2025088669 y 2025088676: Solicitan se suprima la construcción de la pasarela tal y como está proyectada en la 2ª fase de ejecución para las mejoras de biodiversidad a través de la restauración paisajística e hidromorfológica en el entorno de río Huerva, en el tramo comprendido entre puente Blasco y Gran Vía por los importantes perjuicios a los vecinos de la comunidad Terrazas de la Luz.

e. Entrada 2025089208 presentada por la Comunidad Propietarios La Luz 36 y Río Huerva 2, afirma que la construcción supone levantar una infraestructura de más de tres metros de altura (entre rampa, hormigonado y barandilla), con una longitud superior a los 35 metros, que bloquea completamente la perspectiva visual desde la calle hacia el río, alterando no solo el paisaje urbano, sino también el uso cotidiano del espacio público. Al igual que el resto de las alegaciones integradas dentro de este grupo, afirma que la construcción de la citada pasarela sería contraria a los principios de integración fluvial y que la calle Viva España dejaría de ser un mirador natural al cauce para convertirse en una pantalla opaca.

En segundo lugar, esta alegación plantea una objeción hidráulica: a su juicio la pasarela y su rampa, pese a prever drenajes, constituirían un obstáculo al desagüe natural del agua de lluvia, pudiendo generar en episodios de tormenta una acumulación de agua en la confluencia de las calles La Luz y Viva España. Esta acumulación *podría filtrarse en los garajes o portales, incrementando el riesgo de inundaciones urbanas*. También argumenta que la zona verde preexistente tras los edificios, aunque no reconocida como espacio público formal, tiene un uso vecinal consolidado, y su desaparición supondría una pérdida cualitativa de espacio de convivencia, descanso y esparcimiento.

Se proponen propuestas alternativas: *Construcción de una pasarela con escaleras y elevador, que salve el desnivel sin necesidad de un trazado tan largo ni intrusivo o ubicar la rampa hacia el otro lado (dirección al puente del Emperador Augusto), donde el desnivel es menor o iniciar el trazado desde el torreón previsto para demolición y continuar hacia el camino opuesto, dejando libre el tramo actualmente afectado.*

En respuesta al conjunto de todas estas alegaciones, se informa lo siguiente:

El tramo comprendido entre la pasarela existente en la actualidad de Marina Española y el puente de César Augusto (calle Juan Pablo Bonet), con una longitud aproximada de 500 metros, constituiría, por su extensión longitudinal, la principal barrera transversal al tránsito peatonal a lo largo del río Huerva en los ámbitos abordados por el proyecto. La intervención proyectada pretende ofrecer una respuesta técnica y funcionalmente adecuada a esta carencia de conectividad, mediante una solución estructural que respete los principios de accesibilidad universal y se integre en el entorno urbano y fluvial del Huerva, considerando las limitaciones de espacio existentes.

El anejo octavo del proyecto justifica, desde un enfoque técnico y funcional, la idoneidad del diseño estructural de la pasarela peatonal prevista. La ubicación propuesta pretende resolver la discontinuidad mencionada y reequilibrar la conectividad peatonal en este trecho, mejorando la accesibilidad y tratando de ajustar las distancias entre cruces con los demás tramos del proyecto. Su localización responde, además, a criterios de racionalidad en los recorridos peatonales, al establecerse en un punto estratégico de la red viaria, próximo a una parada de tranvía, lo que contribuye a optimizar los desplazamientos a pie.

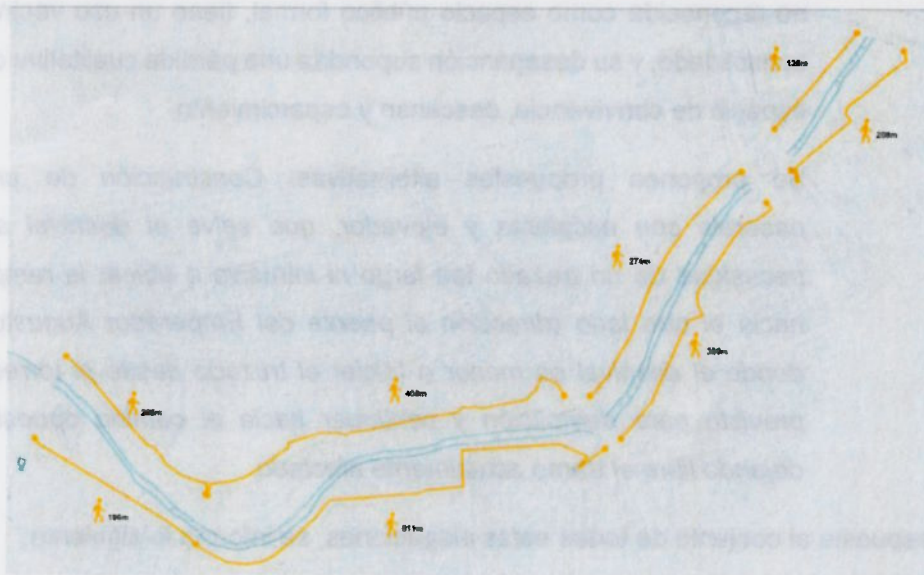


Ilustración 1. Distancias entre lugares de paso.

DISTANCIAS ACTUALES (SIN PASARELA PROYECTADA)	MARGEN DERECHA (METROS)	MARGEN IZQUIERDA (METROS)
DE PUENTE BLASCO DEL CACHO A PASARELA ACTUAL	196	208

DE PASARELA ACTUAL A PUENTE EMPERADOR AUGUSTO	511	408
DE PUENTE EMPERADOR AUGUSTO A AVENIDA DE GOYA	300	274
DE AVENIDA DE GOYA A GRAN VÍA	208	126

Cabe destacar, asimismo, que este sector presenta uno de los peores indicadores de accesibilidad a equipamientos estructurantes de todo el ámbito del proyecto.



*Ilustración 2. Valor medio de equipamientos estructurantes disponibles a menos de 300 metros para los habitantes de una manzana, medidos desde el portal residencial donde están empadronados. Junio de 2020. (Mapa creado por la Cátedra Territorio Sociedad y Visualización Geográfica).*

La actuación proyectada responde a los objetivos definidos en el Programa PT.03 del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Zaragoza, orientados a incrementar la proporción de desplazamientos peatonales mediante la mejora de la calidad, continuidad y conectividad de los itinerarios. El PMUS reconoce

expresamente que la movilidad peatonal constituye el eje vertebrador de una ciudad cohesionada, capaz de garantizar la accesibilidad universal y de reducir la dependencia del vehículo privado.

En este contexto, la ejecución de la pasarela contribuye de manera directa a eliminar barreras físicas que actualmente dificultan la conectividad entre márgenes del río Huerva, facilitando así la comunicación entre barrios y mejorando la accesibilidad a espacios naturales de alto valor ambiental y social.

Por otro lado, el Plan Director del Río Huerva, aprobado por el Ayuntamiento de Zaragoza en 2012, refuerza esta argumentación al establecer como uno de sus objetivos principales la integración del río Huerva en la red de espacios verdes de la ciudad, lo que implica necesariamente la conexión transversal entre ambas orillas para garantizar la continuidad ecológica, paisajística y de uso ciudadano. Esta visión estratégica exige actuaciones como la pasarela proyectada, concebida como elemento estructurante de la infraestructura verde urbana que favorece la permeabilidad del entorno y refuerza el carácter cívico y accesible del corredor fluvial.

Al margen de lo anteriormente señalado, el Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, en su sesión de 29 de mayo de 2025, aprobó una moción en la que *instaba al Gobierno de la ciudad a estimar las alegaciones presentadas por los vecinos del entorno de la calle Río Huerva con calle Viva España, así como Marina Española y La Luz, incorporando sus reivindicaciones al proyecto de reforma de la ribera del Huerva, con el fin de garantizar la permeabilidad y la integración urbanística del río en ese tramo. En última instancia, la moción solicitaba la revisión del diseño de los muros y rampas previstos para la ejecución de la nueva pasarela.*

En cumplimiento de dicho mandato -pero sin perder de vista la carencia de vis normativa que tienen las mociones (apdo. tercero del artículo 77 del reglamento orgánico municipal)-, se ha procedido a realizar una revisión técnica exhaustiva del diseño de la pasarela, analizando las diferentes opciones planteadas en las

alegaciones y explorando posibles alternativas. Se han estudiado propuestas como la reducción de la longitud de las rampas mediante el incremento de la pendiente, la sustitución de rampas por escaleras o plataformas, la reubicación de la pasarela en otro tramo con menor desnivel o la eliminación de la pasarela, planteando únicamente un acceso peatonal mediante senderos o caminos alternativos.

En todo caso, debe partirse de que existen una serie de condicionantes que limitan las alternativas a la hora de diseñar y ubicar la pasarela, y que hacen que el diseño proyectado no sea una elección discrecional, sino una consecuencia necesaria de dichas limitaciones. En tal sentido, ha de tenerse en cuenta:

- La **diferencia significativa de cota** entre los viarios de ambas márgenes del río Huerva, que exige una solución estructural adaptada a esta topografía.
- La **obligación de situar la pasarela por encima de la cota de inundación asociada al periodo de retorno de 100 años (T=100) más un resguardo de 0,50 m**, de acuerdo con los criterios establecidos por la Confederación Hidrográfica del Ebro y el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

De este modo, el diseño de la pasarela ha estado condicionado por cuatro factores fundamentales:

- **El desnivel topográfico existente entre ambas márgenes, de aproximadamente 5 metros:** Para repartir esta diferencia de cota entre las dos orillas, y respetando en todo caso los condicionantes hidráulicos de la Confederación Hidrográfica del Ebro, la pasarela proyectada se encuentra deprimida respecto a la margen izquierda y elevada respecto a la margen derecha. Esta diferencia obliga a que el estribo derecho de la

pasarela, punto limitante en altura en el diseño de la pasarela, tenga una altura máxima de 2,5 metros sobre la cota de la calle Viva España.

- **La reducida disponibilidad de espacio en planta para el desarrollo de rampas y escaleras:** Se han adoptado anchuras mínimas estrictas en las rampas de la margen derecha para maximizar la distancia de la pasarela a las edificaciones colindantes, cumpliendo la normativa de accesibilidad vigente.

Asimismo, se ha descartado el diseño de la rampa en sentido aguas abajo de la calle Viva España, debido a la presencia de un colector de saneamiento de 800 mm de diámetro en esa zona y a la necesidad de mantener la accesibilidad para los servicios de emergencia (bomberos) a la fachada fluvial de los edificios situados entre la calle Viva España y el Puente de César Augusto.

- **La necesidad de respetar las condiciones hidráulicas exigidas por la Confederación Hidrográfica del Ebro:** Además de la obligación de situar la pasarela por encima de la cota de inundación asociada a un periodo de retorno de 100 años ( $T=100$ ) más un resguardo de 0,50 m, debe tenerse en cuenta que la estructura no puede reducir significativamente la sección hidráulica del cauce ni alterar su trazado natural. En este sentido, además, se prevé la eliminación del entrante de la margen derecha (torreón), ya que supone un obstáculo transversal en una zona de flujo preferente del río.

La Confederación Hidrográfica del Ebro impone condicionantes técnicos relevantes que limitan las opciones de diseño de pasarelas sobre cauces fluviales. Entre ellos, se exige que la capacidad de desagüe de la sección afectada sea al menos igual a la de los tramos adyacentes, que no se interfiera con el transporte de sedimentos ni con el movimiento de la fauna piscícola.

En el caso del Huerva, debido a su régimen de crecidas y al arrastre frecuente de material vegetal, cualquier elemento transversal debe minimizar el riesgo de obstrucción que pueda derivar en un represamiento y colapso estructural.

- **El cumplimiento de la normativa de accesibilidad:** La Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se aprueba el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, establece los criterios aplicables al diseño de pasarelas peatonales como parte de los itinerarios peatonales accesibles (IPA).

Entre los requisitos técnicos mínimos que deben cumplirse se encuentran:

- Una pendiente máxima del 8% en rampas, con tramos inclinados de hasta 9 metros, intercalando descansillos de 1,50 metros.
- Una anchura mínima del paso de 2 metros.
- La instalación de pasamanos a doble altura (90 y 75 cm), prolongados 30 cm más allá del inicio y final de la rampa, para ofrecer un apoyo continuo y seguro. La rampa se ha ajustado al ancho estricto establecido en la normativa, precisamente para maximizar la distancia entre la rampa y las edificaciones.

Asimismo, en relación a la innecesaridad de la pasarela a la que aluden los alegantes, se ha de tener en cuenta el artículo 5.2 de la Orden TMA/851/2021, del cual se colegiría la **prohibición de configurar itinerarios peatonales no accesibles** –mediante una pasarela sin rampa- **que pudieran ser discriminatorios respecto a otros itinerarios sensiblemente más largos por los que las personas con movilidad reducida puedan cruzar el río.**

En aplicación de dicho precepto, la no ejecución de la rampa no se considera una opción viable. Su supresión implicaría un incremento aproximado del 42 % en el recorrido que deben realizar las **personas con movilidad reducida** para conectar la calle Viva España con la parada de tranvía de Fernando el Católico, lo que supone una desventaja objetiva y significativa desde el punto de vista de la accesibilidad universal.

Por tanto, si no se habilitara la pasarela accesible, se estaría incumpliendo la normativa, ya que se obligaría a las personas con movilidad reducida a realizar un recorrido notablemente más largo que el resto de la ciudadanía, lo que **constituiría una discriminación** por longitud.

Sentado lo anterior, el cumplimiento de dichos condicionantes -pasarela con rampa- obliga a que la parte más alta de la rampa se encuentre a 20 cm sobre la parte inferior de la primera línea de ventanas del edificio más próximo y a una distancia de la esquina del mismo de 7,5 metros. La rampa desciende de forma paulatina con la pendiente máxima permitida por la normativa hasta alcanzar una altura de 35 cm sobre la cota de calle, situándose a una distancia de 3,76 metros respecto a la fachada. Esta nueva configuración afecta de forma tangencial a una serie de ventanas de la fachada anexa al río, sin llegar a comprometer de manera significativa las condiciones de iluminación o ventilación. A continuación, se incluyen una serie de imágenes ilustrativas a escala que permiten comprobar



Dada la altura máxima (2,5 metros) de la solución adoptada y distancias al edificio no provoca sombreado a la fachada, el desagüe transversal de la acera se puede solucionar sin problema y el muro permitiría una vegetalización del mismo integrándolo mejor dentro de la actuación.



*Ilustración 4. Diseño proyectado de la pasarela en relación con la edificación.*

A la vista de lo anterior y frente a lo que sostienen algunos alegantes, la pasarela proyectada se presenta como un instrumento eficaz para fomentar el uso peatonal y reducir la dependencia del vehículo privado, permitiendo reducir las distancias peatonales de la margen derecha a servicios públicos, especialmente al transporte de alta capacidad -tranvía- y a los equipamientos educativos, sanitarios y sociales. Asimismo, debe dejarse constancia de que se ha procedido a revisar el diseño de la pasarela, tal y como solicitaba expresamente la moción aprobada por el Pleno, pero tras dicha revisión técnica, se concluye que no es posible introducir modificaciones sin incumplir los criterios técnicos, que no son una opinión discrecional, sino un marco obligatorio derivado de la aplicación de la normativa sectorial aplicable y de las autorizaciones preceptivas otorgadas por los órganos competentes.

Desde el punto de vista jurídico, es esencial subrayar que la moción aprobada por el Pleno es inoperante y carece de efectos vinculantes en el ámbito técnico, ya

que no puede prevalecer sobre los criterios técnicos vinculantes, sobre los informes preceptivos de órganos competentes como la Confederación Hidrográfica del Ebro, ni sobre la normativa de accesibilidad aplicable a todos los espacios públicos urbanizados. Las mociones no pueden invadir competencias técnicas ni alterar el diseño de un proyecto cuando este está sometido a normativa sectorial específica y autorizaciones preceptivas. La moción aprobada por el Pleno en este caso concreto, al solicitar la revisión del diseño de la pasarela, es inoperante desde el punto de vista jurídico, porque no puede prevalecer sobre los criterios técnicos vinculantes ni sobre los informes preceptivos emitidos por órganos competentes.

En relación con esta cuestión, resulta necesario destacar que constituye un principio consolidado en la doctrina administrativa y jurisprudencial —STC 119/1995— la **prevalencia del interés general sobre los intereses particulares, los cuales, aun siendo legítimos, tienen un alcance necesariamente subordinado**. La participación ciudadana, canalizada mediante la presentación de alegaciones durante los períodos de información pública, tiene como finalidad esencial aportar a la Administración elementos de juicio adicionales que le permitan valorar con mayor profundidad la conveniencia y oportunidad del proyecto. Sin embargo, la Administración no quedaría jurídicamente vinculada por las alegaciones formuladas, debiendo resolver conforme a los principios de legalidad, objetividad e imparcialidad, y guiándose en todo caso por los criterios técnicos que sustentan la actuación propuesta.

En este contexto, y en relación con las alegaciones referidas al posible impacto visual o intrusivo derivado de la ejecución del proyecto, puede sostenerse —a la luz de la doctrina y jurisprudencia consolidadas— que **tales intereses particulares, aun siendo legítimos, no pueden prevalecer sobre el interés general -movilidad universal- que sustenta la actuación proyectada**.

El proyecto responde a objetivos de mejora de la conectividad urbana y accesibilidad universal, concebidos para beneficiar a un conjunto de la ciudadanía considerablemente más amplio. Este fundamento, basado en criterios técnicos y en principios de accesibilidad recogidos tanto en la normativa sectorial como en la planificación municipal, justifica razonablemente la prevalencia de la solución inicialmente planteada frente a los intereses individuales afectados en términos visuales.

En relación con la propuesta de suprimir la rampa y mantener únicamente la pasarela proyectada, debe reiterarse que dicha modificación resultaría difícilmente compatible con lo dispuesto en el artículo 5 de la Ordenanza de Accesibilidad del Ayuntamiento de Zaragoza, el cual establece que las excepciones al cumplimiento íntegro de los requisitos de accesibilidad únicamente podrán admitirse en casos debidamente justificados, de carácter excepcional, y cuando concurren condicionantes técnicos, históricos, medioambientales o económicos suficientemente acreditados.

Este precepto debe interpretarse de forma sistemática con el anteriormente citado artículo 5.2 de la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, que establece que toda solución excepcional en materia de accesibilidad deberá basarse en una justificación razonada, documentada y técnicamente acreditada de la imposibilidad de aplicar las condiciones generales, ya sea por motivos técnicos, económicos o ambientales.

En el caso que nos ocupa, la supresión de la rampa implicaría una vulneración clara del principio de accesibilidad universal y de seguridad de uso, sin que concurren, a juicio de quien suscribe, las circunstancias excepcionales y debidamente justificadas que exige la normativa vigente. **Esto no impide que se estudien medidas propicias para mitigar el impacto sobre los vecinos afectados, pero no justifica la paralización o modificación sustancial del proyecto.**

En relación **con estas medidas atenuantes**, los servicios municipales están estudiando actualmente distintas opciones de diseño para la pasarela y su entorno inmediato, con el objetivo de minimizar el impacto visual sobre las dos viviendas situadas en planta baja del número 36 de la calle La Luz —Bajo A y Bajo B—.

Entre las alternativas en evaluación se encuentra la posibilidad de ajustar la solución estructural para reducir, en la medida de lo posible, la altura visible desde las fachadas, siempre dentro de los límites y condicionantes establecidos por el organismo de cuenca competente. Asimismo, se están valorando diversas opciones a implementar en obra para el tratamiento del cerramiento lateral más próximo a las edificaciones. También se contempla la incorporación de soluciones vegetales, como complemento al arbolado de porte medio ya previsto en el proyecto, mediante el uso de especies trepadoras que permitan conformar una pantalla verde. Estas alternativas, susceptibles de combinarse entre sí, podrían implantarse durante la ejecución de la obra si cuentan con el respaldo de los vecinos, contribuyendo a una mejora sustancial de la percepción visual del entorno.

Con el fin de concretar el alcance de las reivindicaciones vecinales, **el pasado 11 de junio se celebró en las oficinas de Ecociudad Zaragoza una reunión con tres representantes de la comunidad de propietarios** sita en C/ La Luz 36 – C/ Río Huerva 2. Además del equipo de EZ, asistieron el consejero de Urbanismo, la concejal de Distritos, el coordinador del Área de Urbanismo y el jefe del Departamento de Infraestructuras.

Los portavoces vecinales subrayaron que su objeción se centra en la rampa de acceso —por la cercanía a los ventanales, el riesgo de inundabilidad y los posibles problemas de seguridad— más que en la pasarela sobre el Huerva.

EZ presentó varias alternativas de diseño, reflejadas en los alzados adjuntos:

- Muro macizo a distintas cotas, dentro de los márgenes normativos, con una reducción de 0,5 m en la cota del tablero, ajustando los parámetros de diseño hidráulico a valores estrictos en el estribo derecho, y una pendiente del 6% longitudinal de la propia pasarela, ajustando al máximo los parámetros de accesibilidad, lo que permitiría acortar la rampa.
- Estructura hueca con pilares, advirtiendo las dificultades de mantenimiento que implicaría esta solución.
- Versión vegetalizada, integrando vegetación en barandillas y paramentos para atenuar el impacto visual.



Aunque cualquier modificación debe contar con la autorización del organismo de cuenca y el diseño actual ya dispone del visto bueno de la Confederación Hidrográfica del Ebro, EZ se comprometió a realizar estudios geotécnicos para evaluar un ligero desplazamiento y, de ser viable, reconfigurar la estructura aguas arriba. Asimismo, informó sobre el proyecto de videovigilancia que se está desarrollando para reforzar la seguridad del entorno.

Dado que todas las opciones requieren el refrendo de la Confederación, EZ mantendrá puntualmente informada a la comunidad sobre los avances y seguirá trabajando para consensuar una solución que cumpla la normativa y trate de resolver las inquietudes vecinales.

A modo de conclusión y a la vista de los antecedentes expuestos, del análisis técnico contenido en el Anejo nº 8 del proyecto, de la normativa vigente en materia de accesibilidad y dominio público hidráulico, así como de los criterios establecidos en los instrumentos de planificación municipal como el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS, 2019) y el Plan Director del Río Huerva (2012), procede concluir que la pasarela proyectada resulta plenamente justificada desde el punto de vista técnico, funcional, urbanístico y ambiental.

Las alegaciones formuladas contra su ejecución, en las que se cuestiona la necesidad de la infraestructura o su ubicación, no aportan fundamentos técnicos que desvirtúen el contenido del proyecto ni el cumplimiento de la normativa sectorial aplicable. La mejora de la conectividad urbana y el cumplimiento de las obligaciones de accesibilidad y movilidad sostenible representan un interés general que debe prevalecer sobre intereses particulares sobre todo cuando estos son limitados.

En consecuencia, se propone la desestimación de las alegaciones presentadas, por carecer de base técnica suficiente y no plantear elementos sustanciales que justifiquen la modificación del proyecto sometido a información pública.

No obstante, sin perjuicio de lo anterior, durante la ejecución de la obra se valorará la posibilidad de ajustar la pendiente longitudinal de la rampa, con el fin de estudiar la reducción de la altura del estribo derecho y minimizar, en la medida de lo posible, las afecciones de la rampa.

**2. Alegación en materia de circulación y accesos (1 alegación individual, entrada 2025087383):**

Esta alegación no expresa oposición al proyecto, sino que plantea una serie de preguntas y requerimientos de información técnica sobre la reordenación del tráfico y la movilidad urbana asociada al mismo. El alegante, residente en el entorno, solicita aclaraciones precisas sobre:

- a. *El nuevo esquema de circulación viaria, incluyendo la eliminación de la raqueta de acceso a la calle Martín Ruizanglada desde San Juan de la Cruz, y los cambios en los sentidos de circulación de calles como Manuel Lasala.*

El diseño previsto en el proyecto responde a criterios de mejora de la seguridad peatonal, reducción de tráfico de paso y calmado de la velocidad en las calles adyacentes al cauce del río Huerva. La supresión de la raqueta y el nuevo esquema de circulación - auspiciado por el servicio municipal competente- están orientados a reducir el tráfico rodado de paso en la margen izquierda, promoviendo una movilidad más segura y sostenible y priorizando el tránsito peatonal en la zona de intervención.

- b. *La reducción prevista de plazas de aparcamiento y la falta de soluciones alternativas para el estacionamiento de residentes.*

El proyecto contempla una reducción parcial de plazas de aparcamiento en favor de la ampliación de espacios peatonales y verdes, la mejora de la accesibilidad y la integración paisajística del

entorno fluvial. Concretamente, en la margen izquierda, a lo largo del trazado de la calle Manuel Lasala no existe acera peatonal colindante con el trazado del río Huerva, estando el espacio destinado a aparcamiento. El proyecto, informado favorablemente por el servicio de movilidad urbana, prevé la eliminación de esta banda de aparcamiento en favor de la creación de estos itinerarios peatonales inexistentes en la actualidad como medida de acercamiento al río.

- c. *La omisión del mantenimiento del acceso al garaje colectivo existente junto al portal nº 14 de Martín Ruizanglada.*

Se garantiza el mantenimiento de los accesos a garajes y propiedades privadas, incluyendo el badén de entrada al garaje citado, conforme a la normativa de accesibilidad y servidumbre de paso. Cualquier ajuste puntual en el diseño de los bordillos y vados será realizado durante la fase de ejecución, previa coordinación con los servicios técnicos municipales.

- d. *La continuidad o no del proyecto de conexión ciclista entre el centro urbano y el Parque Grande, planteado en fases anteriores.*

Las sendas que el proyecto prevé junto al río serán peatonales. Así se ha previsto tras el análisis del trazado, anchuras, acceso y el carácter inundable de estas, quedando de manifiesto en la autorización del organismo de cuenca en la preceptiva autorización que el uso de estas podría quedar limitado.

En el diseño original de los proyectos de convocatorias europeos se planteaban obras de gran envergadura e impacto junto al río con el objeto de realizar una excavación del talud e implantar un acceso de unos 4 metros paralelo al cauce que tuviera un uso peatonal y

ciclista. Este diseño se desechó en la primera fase del proyecto de obras debido a las características geotécnicas de los suelos en esta margen del río y atendiendo a la premisa de minimizar el impacto en el cauce y la naturalización del río, planteando una senda peatonal, con un ancho de entorno a los dos metros, que en algún tramo puede tener un ancho mayor. El trazado de esta senda coincide con la que en la actualidad que recorre este tramo de la margen izquierda hasta el Puente Emperador Augusto.

- e. *La accesibilidad de los espacios intervenidos, especialmente si todos los recorridos se han proyectado con rampas o si, en algunos casos, se prevén solo escaleras.*

Todas las actuaciones contempladas en el proyecto se han diseñado con criterios de accesibilidad universal. Se han priorizado los itinerarios accesibles mediante rampas, evitando en la medida de lo posible desniveles abruptos o soluciones exclusivamente basadas en escaleras. No obstante, dada las particulares características topográficas del río Huerva, que presenta un elevado nivel de encajonamiento con respecto a la ciudad, presentando fuertes taludes e inclinaciones de laderas, los accesos al cauce mediante rampas son limitados y en algún tramo, no se prevén, como es el caso del tramo entre Avenida de Goya y Gran Vía en la margen izquierda, donde se prevé la renovación de los accesos mediante escaleras que cumplan normativa de accesibilidad pero donde no es viable la ejecución de rampa dado el fuerte desnivel y la longitud del tramo y que conllevaría la ejecución de importantes rellenos de tierra y muros de contención que entrarían en conflicto con los criterios establecidos por el organismo de cuenca.

f. *El tratamiento futuro del espacio de las piscinas Salduba, actualmente excluido del ámbito de la intervención.*

El espacio de las piscinas Salduba no forma parte del ámbito de actuación de la presente fase del proyecto. La posible intervención en dicha área habrá de valorarse, en su caso, en fases futuras, en función de la disponibilidad presupuestarias.

**3. Alegación sobre entorno en Gran Vía 33 (1 alegación, entrada número 2025089379 Comunidad de Propietarios):**

Esta alegación ha sido formulada por la comunidad de propietarios de tres bloques situados en la trasera del ámbito de actuación. El documento señala que en la memoria del proyecto no se contemplan medidas de ensanche de acera, accesibilidad ni adecuación funcional.

Se solicita expresamente que se amplíe la acera hasta 9,50 metros de anchura, permitiendo así la intervención de vehículos de emergencia, en particular del servicio municipal de bomberos. La alegación se fundamenta en el Documento Básico de Seguridad en caso de Incendio (DB-SI) del Código Técnico de la Edificación, en especial en el apartado SI5, relativo a la intervención de bomberos. Aunque se reconoce que estas medidas no son obligatorias en el tipo de actuación que nos ocupa, se propone su incorporación *como buena práctica urbanística y de prevención de riesgos*. Se basa en que el Ayuntamiento de Barcelona asume las prescripciones del Código Técnico y transforma su carácter recomendable en criterio obligatorio también para los casos de reurbanización.

A su juicio, a la vista de la anchura de la acera existente frente a los edificios de Gran Vía 33 Duplicado (2,25 m.), Gran Vía 33 Triplicado (4,08 m.) y Gran Vía 33 Cuadruplicado (2,15 m.), se incumplirían las recomendaciones de una anchura mínima de 5,00 m. Este hecho además se ve agravado por los voladizos de 1,50 m. de todos los edificios, vuelos situados a una altura de solamente 4,00 m.

respecto a la acera, por lo que igualmente se incumple el gálibo mínimo de 4,50 m. prescrito por el Código Técnico. Además, por el tipo de forjado que soporta la acera, unidireccional de vigueta de acero y bovedilla de hormigón se incumple la condición de capacidad portante del vial 20 kN/m<sup>2</sup>.

Continúa la alegación indicando que el diseño "calado" de la nueva barandilla a colocar sustituyendo al petril que actualmente protege la acera de la Gran Vía frente al río, *"aumentará la visibilidad de los sótanos de los edificios de Gran Vía 33 Duplicado, Gran Vía 33 Triplicado y Gran Vía 33 Cuadruplicado e instalaciones que discurren junto a los mismos"*.

Considera imprescindible mejorar también el acceso desde Gran Vía hacia la Avenida Goya por la margen derecha del río a través de la calle Catalina Salazar, *reformando las escaleras existentes desde el cruce de la calle Cervantes con Catalina Salazar, bien haciendo más amables dichas escaleras, bien mediante una rampa, bien mediante un sistema mecánico de elevación que acerque la acera del frente de los edificios de Gran Vía 33 Duplicado, Gran Vía 33 Triplicado y Gran Vía 33 Cuadruplicado a la ribera del Huerva.*

Por último, en aras de mejorar la seguridad ciudadana en el entorno del río Huerva, uno de los objetivos del plan CIUDADES 2022, solicita que se instale alumbrado público en la acera del frente de los edificios Gran Vía 33 Duplicado, Gran Vía 33 Triplicado y Gran Vía 33 Cuadruplicado al río Huerva.

De la documentación que se ha podido obtener en los expedientes municipales consultados (cfr. expedientes 12.551/75, 42.569/78 y 627.667/85), se concluiría lo siguiente:

- **Que la pasarela peatonal y las escaleras que dan acceso a las fincas de Gran Vía 33, 33 duplicado, triplicado y cuadruplicado constituyen una solución propuesta en su día por el promotor de la edificación, autorizada de forma provisional y en precario, y condicionada**

expresamente a la futura presentación y ejecución de un proyecto de urbanización definitiva por parte de los titulares de la promoción. Así se establece en la condición tercera de la licencia de obras de 6 de agosto de 1975, en la que se señala expresamente:

*“En el plazo de tres meses desde la notificación, se deberá presentar proyecto de urbanización para su autorización en la Comisaría de Aguas del Ebro.”*

- Que dicho proyecto de urbanización nunca fue presentado, manteniéndose hasta la fecha la situación provisional y precaria de los accesos, sin que se haya procedido a su regularización conforme a la legislación urbanística aplicable.

A juicio de quienes suscriben, cabe concluir que, atendiendo al carácter precario de los accesos y de acuerdo con la Ley del Suelo de 1956 (Texto Refundido aprobado por Decreto 118/1976, de 5 de febrero, vigente en el momento de concesión de la licencia), así como con la normativa urbanística vigente en la actualidad (arts. 14 y 31 del Texto Refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón, aprobado por Decreto Legislativo 1/2014, de 8 de julio), la obligación de ejecutar el proyecto de urbanización correspondería al promotor de la edificación.

Por todo lo expuesto, la alegación formulada debería ser desestimada en esta fase del procedimiento, dado que la actuación solicitada excede del objeto del proyecto de recuperación hidromorfológica y de la biodiversidad de las riberas del río Huerva actualmente en tramitación. Las circunstancias urbanísticas de la pasarela y las escaleras construidas a precario no se integran en el ámbito de actuación de este proyecto, y su regularización o adaptación —sin siquiera prejuzgar a quién correspondería su ejecución— requeriría la elaboración de un proyecto técnico de complejidad considerable, que, además, exigiría la preceptiva aprobación de la Confederación Hidrográfica del Ebro, dada su ubicación sobre zona de flujo preferente.

Las cuestiones planteadas en la alegación deberán ser, en su caso, objeto de análisis y resolución mediante los trámites oportunos y mediante la tramitación de otro proyecto técnico específico, no siendo posible su integración en el marco actual del proyecto sometido a información pública. La inclusión de estas actuaciones en esta fase supondría una modificación sustancial del proyecto, lo que paralizaría su avance y pondría en grave riesgo la obtención de la subvención concedida por la Fundación Biodiversidad en el marco de la convocatoria CIUDADES 2022.

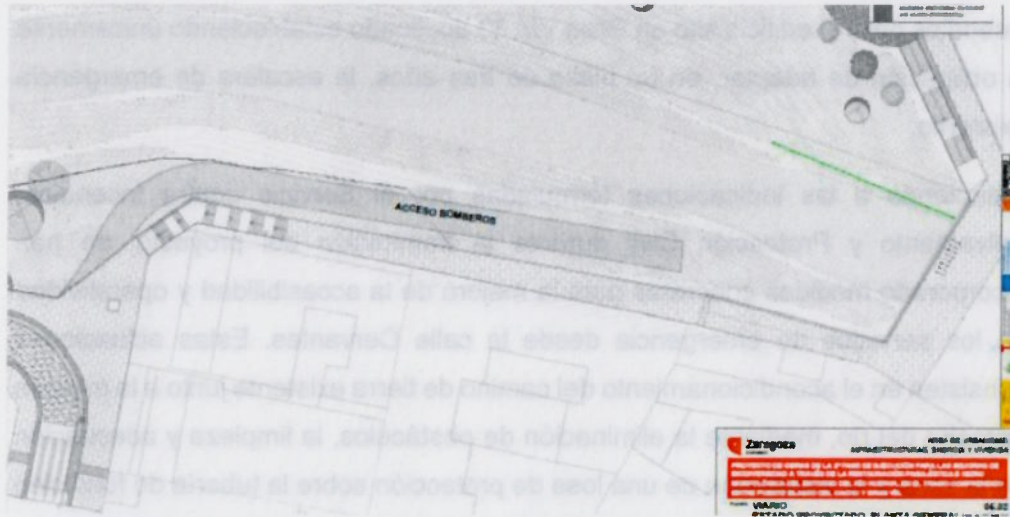
En relación con la invocación del Código Técnico de la Edificación (CTE) por parte de los alegantes, debe señalarse que el propio escrito reconoce que las prescripciones contenidas en el Documento Básico SI —Seguridad en caso de incendio—, concretamente en su sección SI 5 relativa a la intervención de los bomberos, tienen carácter meramente recomendable en el tipo de actuación objeto del proyecto, y no obligatorio.

En cuanto a la normativa municipal de Zaragoza en materia de protección contra incendios, debe señalarse que la Ordenanza aprobada por el Pleno municipal en fecha 17 de julio de 1980 incluía una disposición transitoria aplicable a los edificios preexistentes, que obligaba a los titulares de inmuebles, actividades o establecimientos afectados a presentar una memoria técnica identificando los elementos que no se ajustaban a dicha normativa, así como las obras e instalaciones necesarias para su adecuación. En caso de que concurriera una imposibilidad técnica para el cumplimiento de determinadas prescripciones, los promotores podían proponer medidas alternativas que sustituyeran las exigidas, siempre que contaran con el aval de los servicios municipales competentes.

En tal sentido, en relación al edificio Gran Vía 33 duplicado, consultado el archivo municipal consta, en el expediente 627.667/85 la resolución de 23 de julio de 1993 el Departamento de Prevención de Incendios del Ayuntamiento de Zaragoza por la cual se aprueba el proyecto de adaptación a la ordenanza de prevención de

incendios para el edificio sito en Gran Vía 33 duplicado estableciendo únicamente la obligación de adaptar, en un plazo de tres años, la escalera de emergencia existente.

Atendiendo a las indicaciones formuladas por el Servicio contra Incendios, Salvamento y Protección Civil durante la tramitación del proyecto, se han incorporado medidas concretas para la mejora de la accesibilidad y operatividad de los servicios de emergencia desde la calle Cervantes. Estas actuaciones consisten en el acondicionamiento del camino de tierra existente junto a la margen derecha del río, mediante la eliminación de obstáculos, la limpieza y adecuación de la zona y la instalación de una losa de protección sobre la tubería de fundición dúctil, que permita el asentamiento seguro de vehículos ligeros de intervención, como motobombas. Estas medidas permiten establecer un punto de intervención intermedio para la proyección de agua por parte de los servicios de bomberos en caso de emergencia, reforzando la operatividad y cobertura que ya ofrecen los accesos desde Gran Vía y la calle Cervantes, desde los cuales es posible ubicar una autoescala para actuaciones sobre las fachadas. En este sentido, se ha adecuado el diseño previsto inicialmente en proyecto en la confluencia de las calles Catalina Salazar y Cervantes de modo que se han suprimido elementos urbanos, mobiliario y plantaciones en el acceso desde la esquina hacia el cubrimiento del río para permitir el mayor acercamiento posible de los medios de extinción de bomberos para acceso a las fachadas, acondicionando con un mayor nivel de prestaciones este acceso y dotando de mayor anchura para desenvolvimiento de los medios de extinción.

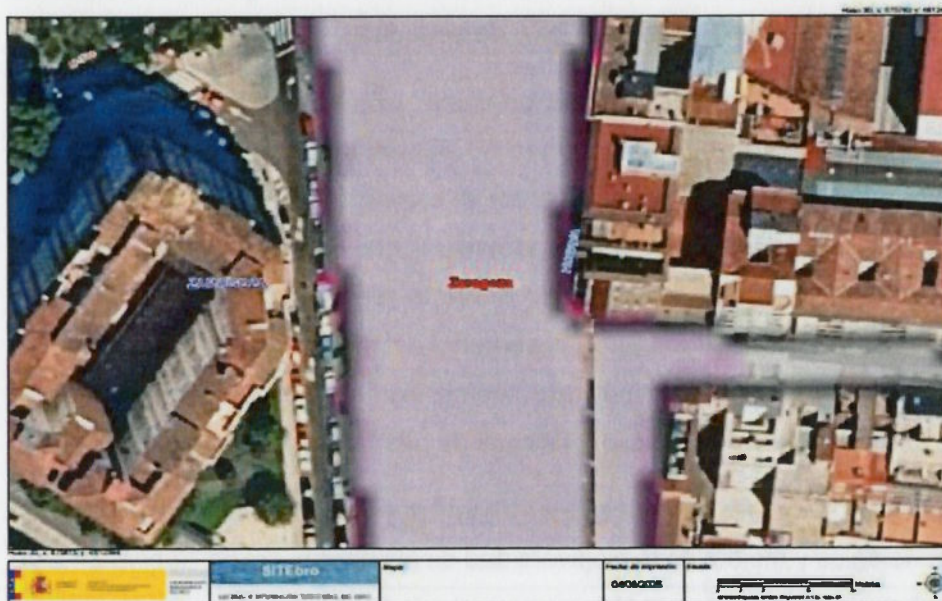


En relación con el segundo apartado —referente a la mejora de la conectividad con la margen derecha del río Huerva mediante la reforma de las escaleras situadas desde la acera de los inmuebles sitos en Gran Vía 33 Duplicado, Gran Vía 33 Triplicado y Gran Vía 33 Cuadruplicado—, procede informar que, desde una perspectiva técnica, resulta inviable la implantación de una rampa accesible en sustitución de las escaleras existentes.

Dicha inviabilidad obedece a que tal actuación requeriría necesariamente la ocupación del espacio correspondiente a las fachadas de otros edificios y/o la invasión del dominio público viario, lo cual, además, generaría un obstáculo de carácter insalvable para el acceso de los servicios de emergencia, particularmente en lo que respecta al posicionamiento de vehículos de extinción de incendios y autoescalas. En consecuencia, esta solución, lejos de mejorar las condiciones de seguridad existentes, las deterioraría significativamente al reducir la capacidad operativa de maniobra en situaciones de emergencia.

Asimismo, la instalación de ascensores o rampas mecánicas tampoco resulta técnicamente viable ni compatible con el ordenamiento jurídico aplicable, toda vez

que su implantación requeriría la ocupación de un ámbito territorial situado dentro del dominio público hidráulico, clasificado como zona de flujo preferente -y periodo de retorno T50- conforme a la normativa vigente en materia de protección frente a inundaciones y a la cartografía oficial elaborada por la Confederación Hidrográfica del Ebro.



*Ilustración 5 Zonas inundables en el entorno de Gran Vía 33, periodo de retorno T50. Datos obtenidos del Sistema de Información Territorial de la Confederación Hidrográfica del Ebro.*

En este orden de consideraciones, la normativa contenida en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico en relación con los terrenos inundables y las restricciones específicas impuestas por la Confederación Hidrográfica del Ebro, desaconsejan de forma expresa la implantación de nuevos elementos fijos, tales como plataformas, rampas o instalaciones mecánicas, en zonas de flujo preferente. Esta prohibición responde al hecho de que dichos espacios están específicamente destinados a la evacuación natural de caudales en situaciones de avenida, de modo que cualquier alteración física sobre el terreno podría

incrementar significativamente el riesgo de inundación en el entorno urbano colindante.

Por todo lo expuesto, cualquier intervención de la naturaleza descrita resultaría incompatible con la normativa sectorial vigente y no podría obtener la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro, siendo por tanto inviable desde las perspectivas técnica, jurídica y de seguridad.

En relación al tercer punto de la alegación -instalación de alumbrado público en la acera del frente de los edificios Gran Vía 33 Duplicado, Gran Vía 33 Triplicado y Gran Vía 33 Cuadruplicado al río Huerva- el proyecto incluye en su alcance la renovación de la instalación de alumbrado actual, que está constituida por puntos de luz sobre las fachadas. El proyecto prevé la renovación del circuito, de las luminarias, que serán de tipo LED, y el aumento del número de puntos de luz para mejorar los parámetros de iluminación actuales, siguiendo las determinaciones de la normativa vigente y del servicio municipal de alumbrado público.

A modo de síntesis, resulta necesario reiterar que el proyecto de recuperación hidromorfológica y mejora de la biodiversidad de las riberas del río Huerva en este tramo urbano —promovido por el Ayuntamiento de Zaragoza y financiado a través de la convocatoria CIUDADES 2022 de la Fundación Biodiversidad— no incluye actuaciones sobre estructuras de titularidad privada preexistentes, como la pasarela peatonal construida a precario o las escaleras de acceso a las fincas situadas en Gran Vía 33 y colindantes.

Si bien algunas de las propuestas contenidas en las alegaciones podrían valorarse en el marco de futuras iniciativas, su incorporación al proyecto actualmente en tramitación supondría una modificación sustancial, lo que implicaría la apertura de complejos procedimientos urbanísticos y administrativos, al tratarse de elementos cuya titularidad no corresponde a la Administración promotora o que se encuentran en situación jurídica no regularizada.

En particular, las modificaciones planteadas en los apartados primero y segundo de la alegación requerirían, además, la autorización expresa de la Confederación Hidrográfica del Ebro, cuyo procedimiento tiene un plazo estimado de resolución de hasta seis meses. Esta circunstancia, unida a los trámites urbanísticos exigibles, comprometería gravemente los plazos de ejecución del proyecto, dificultando el cumplimiento de los compromisos asumidos en el marco de la convocatoria de ayudas, y poniendo en riesgo la financiación concedida. No puede obviarse que el solo procedimiento de autorización hidrológica consumiría prácticamente la totalidad del plazo disponible para la ejecución material del proyecto.

Por todo lo expuesto, la alegación formulada debe ser desestimada en la presente fase del procedimiento, al referirse a cuestiones ajenas al objeto del proyecto y recaer sobre elementos cuya adecuación correspondería, en su caso, a sus titulares mediante la tramitación de los oportunos instrumentos de planeamiento o urbanización, conforme a lo reflejado en los expedientes consultados.

De incorporarse las propuestas presentadas, sería necesaria la apertura de nuevos expedientes ante el organismo de cuenca competente, sobre cuyo resultado no puede formularse pronunciamiento alguno. En cualquier caso, las demoras asociadas a dicha tramitación harían inviable el cumplimiento de los plazos exigidos por la Fundación Biodiversidad, lo que abocaría con toda probabilidad a la pérdida de la financiación.

En consecuencia, la desestimación de la alegación se fundamenta tanto en la falta de competencia material -al exceder el objeto del proyecto-, como en la necesidad de salvaguardar la seguridad financiera de la actuación. Todo ello, sin perjuicio de que las cuestiones planteadas puedan ser consideradas en futuras actuaciones municipales específicamente orientadas a la regularización urbanística de los elementos afectados.

**4. Alegación sobre diversas cuestiones de diseño general (1 alegación individual, entrada 2025104750, presentada en fecha 05/06/25, extemporánea):**

Rechaza las gradas naturales proyectadas en el futuro parque Bruno Solano y muestra inquietud por si, el recinto acaba convirtiéndose en un foco de botellones e inseguridad nocturna. Solicita un vallado continuo y elegante en todo el borde del Huerva, iluminación abundante, accesos universales sin escaleras peligrosas, supresión de aparcamientos que invaden las aceras, renovación integral de la degradada zona de Gran Vía 33, sustitución de los bancos (sic.) “horribles” y una señalética única para los ocho parques que prohíba claramente perros en el césped, juegos de pelota, ruidos y fuegos, priorizando seguridad, control canino, accesibilidad y coherencia estética.

Esta alegación se presentó en fecha 5 de junio, una vez concluido el periodo de información pública y, en principio, resultaría extemporánea. Sin embargo, la doctrina y la jurisprudencia coinciden en que, mientras no se haya emitido el informe-propuesta para la aprobación definitiva y la admisión no lesione derechos de terceros, esas alegaciones pueden ser examinadas en atención al principio de participación ciudadana, interpretación que se lleva a cabo al albur de lo dispuesto en el apartado primero del artículo 76 de la Ley 39/2015.

Por tanto, aun tratándose de un escrito fuera de plazo, cabe su análisis técnico para evaluar el alcance y la viabilidad de su contenido, haciendo constar expresamente su carácter extemporáneo.

De este modo, los puntos planteados —vallado, iluminación, accesibilidad, mobiliario, señalética, etc.— se formulan como criterios de opinión o temores no respaldados por fundamento técnico suficiente y, por tanto, no desvirtúan el carácter técnico ni la presunción de veracidad de los informes elaborados por los servicios municipales, cuyos criterios ya se han incorporado al proyecto. En consecuencia, cualquier ajuste adicional quedará condicionado

a su viabilidad técnica y a la posibilidad real de implantación en obra dentro de los límites normativos, sectoriales y presupuestarios vigentes.

**5. Alegación sobre cuestiones de diseño del tramo del proyecto comprendido entre la Avenida Goya y la calle Juan Pablo Bonet (1 alegación individual, entrada 2025107413, presentada en fecha 09/06/25, extemporánea):**

Solicita se supriman las dos hileras de aparcamiento de la calle Martín Ruiz Anglada (en el tramo comprendido entre Avenida Goya y Juan Pablo Bonet), se ejecuten líneas de arbolado en superficie paralelas al río en la Calle Genoveva Torres Morales y Martín Ruiz Anglada y se implemente un sistema de videovigilancia en la calle Genoveva Torres Morales y en las zonas de esparcimiento.

Esta alegación se presentó en fecha 5 de junio, una vez concluido el periodo de información pública y, en principio, resultaría también extemporánea.

En cuanto al fondo de la cuestión, resulta pertinente indicar que la sociedad EZ está tramitando un expediente de contratación para la redacción del proyecto de videovigilancia del corredor del Huerva. El documento en elaboración contempla 15 cámaras distribuidas a lo largo de 2,4 km, con prioridad en accesos, puentes y parques, lo que abarca las zonas de Genoveva Torres Morales y otros espacios de esparcimiento mencionados en la alegación. En relación a las peticiones de eliminar las hileras de aparcamiento en la calle Martín Ruiz Anglada -y de crear líneas de arbolado en las calles Genoveva Torres Morales y Martín Ruiz Anglada-, es preciso indicar que el diseño actualmente aprobado cumple exhaustivamente los criterios técnicos municipales; no obstante, durante la fase de ejecución se podría evaluar, previo informe de los servicios competentes, la viabilidad funcional de la propuesta.

A la vista de lo expuesto en el informe técnico-jurídico obrante en el expediente, se propone la adopción de los siguientes acuerdos:

PRIMERO.– Desestimar las alegaciones presentadas con número de entrada 2025084050; 2025085197; 2025084032; 2025087320; 2025087321; 2025087339; 2025087399; 2025087400; 2025087429; 2025087551; 2025087799; 2025087819; 2025087825; 2025087830; 2025088061; 2025088089 (77 firmantes); 2025088341; 2025088481; 2025088536; 2025087896; 2025088985; 2025089233; 2025090373; 2025090374; 2025092123; 2025088669; 2025088676 y 2025089208 formuladas contra la pasarela proyectada, debido a que el diseño de la pasarela y su rampa es resultado directo de los requisitos imperativos de accesibilidad universal fijados por la Orden TMA/851/2021 y normativa complementaria y su diseño está condicionado por los requerimientos del organismo de cuenca.

Tal y como se expone y desarrolla en el presente informe, la rampa de acceso a la pasarela que los alegantes rechazan responde a un interés general que primaría sobre el particular al garantizar la accesibilidad universal -en línea con el Programa PT-03 del Plan de Movilidad Urbana Sostenible-, y su diseño respeta los condicionantes de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

En todo caso, los servicios técnicos de la sociedad EZ se comprometen a seguir estudiando las alternativas que pudieran resultar viables técnica y económicamente a fin de tratar de minimizar las afecciones vecinales.

SEGUNDO.– Desestimar la alegación con número de entrada 2025087383, en base a que el escrito se limita a solicitar información ya aclarada en el presente informe, cuyo contenido se trasladará íntegramente al solicitante.

TERCERO.– Desestimar la alegación con número de entrada 2025089379 en base al contenido del presente informe en el que se indica que las actuaciones solicitadas —ensanche de acera hasta 9,5 m en el entorno de Gran Vía 33—

quedarían fuera del ámbito de la fase actualmente en tramitación al afectar a elementos de titularidad privada construidos en su día “a precario”.

Asimismo, en relación a la solicitud de ejecución de elementos que mejoren la accesibilidad a las viviendas, la normativa de Dominio Público Hidráulico y las limitaciones fijadas por la Confederación Hidrográfica del Ebro impiden, sin un proyecto específico en donde se justifique su obligada necesidad, implantar nuevos elementos fijos en zona de flujo preferente por el riesgo que suponen para la capacidad de evacuación y la dinámica del cauce. La tramitación de tales obras -cuyo proyecto habría de ser acometido por los interesados- supondría, además, una modificación sustancial de su contenido, lo que obligaría a reiniciar su tramitación administrativa, comprometiendo gravemente su viabilidad financiera, incluida la ejecución en plazo y la percepción de la subvención concedida por la Fundación Biodiversidad en el marco de la convocatoria CIUDADES 2022.

En relación a la alegación en materia del alumbrado del entorno, se informa que el proyecto incluye en su alcance la renovación de la instalación de alumbrado actual que está constituida por puntos de luz sobre las fachadas. El proyecto prevé la renovación del circuito, de las luminarias, que serán de tipo LED, y el aumento del número de puntos de luz para mejorar los parámetros de iluminación actuales, siguiendo las determinaciones de la normativa vigente y del servicio municipal de alumbrado público.

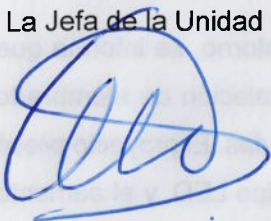
CUARTO.— Inadmitir la alegación con número de entrada 2025104750 por extemporánea, al haberse presentado una vez expirado el periodo de información pública. Sin perjuicio de lo anterior, las peticiones que se formulan —vallado perimetral, refuerzo de la iluminación, señalética homogénea, renovación de mobiliario, etc.— responden a criterios de opinión o a temores sobre el uso ciudadano que carecen de respaldo técnico específico y, algunos de ellas, ya se encuentran incorporadas al proyecto. Los parámetros de diseño han sido

establecidos por los servicios municipales competentes, cuyos informes disfrutan de presunción de veracidad, por lo que no procede introducir modificaciones.

QUINTO.- Inadmitir la alegación con número de entrada 2025107413 por extemporánea, al haberse presentado fuera del plazo de información pública. En cuanto al fondo, se informa que se encuentra en tramitación la licitación de un contrato de asistencia técnica para la redacción del proyecto de videovigilancia del corredor del Huerva, abarcando Genoveva Torres y las zonas de esparcimiento indicadas. En lo relativo a la solicitud de una posible supresión de aparcamientos y la implantación de arbolado lineal se indica que estas cuestiones se analizarán durante la fase de obra, previo informe de los servicios competentes y siempre que resulten compatibles con la funcionalidad viaria y la normativa aplicable.

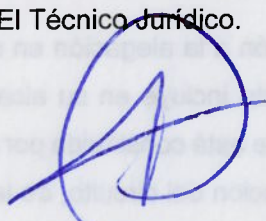
I.C. de Zaragoza a 19 de junio de 2025.

La Jefa de la Unidad de Obras



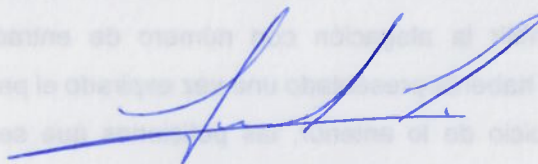
Fdo. Inmaculada Subiri.

El Técnico Jurídico.



Fdo. Luis Vela.

El Gerente de la sociedad municipal Ecociudad Zaragoza S.A.U.



Fdo. Julio López Blázquez.