

Exptes. DI-1435/2011-2
DI-917/2011-2

**EXCMO. SR. ALCALDE-PRESIDENTE DEL
AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA.
PLAZA DEL PILAR 18
50001 ZARAGOZA**

Zaragoza, a 21 de diciembre de 2011

ASUNTO: Sugerencia relativa a la mejora de los problemas acústicos y zonas de jardines afectados por la obra del tranvía

I.- ANTECEDENTES

PRIMERO.- El día 22/08/11 tuvo entrada en esta Institución un escrito en el que se hacía referencia a diversas quejas manifestadas por ciudadanos residentes en Zaragoza por las molestias ocasionadas por el ruido y vibraciones producidos por el paso del tranvía por zonas habitadas, particularmente las avenidas Gran Vía y Fernando el Católico; aporta, en apoyo de estas afirmaciones, diversas actas de la Policía Local (de fechas 13 de marzo y 15, 20 y 28 de abril de 2011) donde se acredita *“que los niveles de ruido producidos por el paso del tranvía son superiores a los que la normativa local, autonómica, estatal y europea establecen”*.

Junto al problema del ruido, los ciudadanos que plantean la queja hacen referencia a otros vinculados a la misma infraestructura, manifestando lo siguiente:

“La puesta en funcionamiento del servicio de tranvía en Zaragoza ha supuesto un cambio importante en el transporte público de esta ciudad y la vida de los zaragozanos, muy en particular la de los vecinos de los barrios por donde efectúa el recorrido. Desde el comienzo de las obras, los problemas de ruido, suciedad y atascos de tráfico, entre otros, han sido soportados por los vecinos de una manera ejemplar. Una vez finalizadas las obras e inaugurada la línea de tranvía, se han detectado algunos defectos que deben ser subsanados porque afectan al bienestar de los ciudadanos, a su seguridad, y a la imagen de la ciudad.

El tranvía es una obra de grandes dimensiones, con un enorme coste económico, por lo que se debe exigir a los responsables de su planificación, ejecución y explotación unos niveles de perfección acordes con la dimensión económica.

No es objeto de este informe entrar en valoraciones políticas sobre la conveniencia o no de implantar en esta ciudad este medio de transporte, con este

documento se trata de aportar una crítica constructiva para mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos y ayudar en lo posible a que la segunda fase de esta obra pueda resolver estos problemas que a continuación se exponen.

Para este estudio se han tenido en cuenta las aportaciones de los ciudadanos, principalmente los residentes en Gran Vía y Fernando el Católico. Para lo cual se han mantenido contactos en diversas reuniones, además de recogidas de firmas expresando los problemas a los que se referirá este informe.

ESTUDIO

Ruidos

Como ha quedado demostrado en actas de la Policía Local, los niveles de ruido al paso del tranvía son superiores a los que la propia normativa local, regional, nacional y europea recomienda. El ruido es uno de los principales contaminantes de las sociedades modernas y es deber de los ciudadanos y de las autoridades aplicar todos los medios necesarios para atajar esa contaminación tan perjudicial para la salud.

Por eso no se entiende que un medio de transporte presentado como silencioso sea uno de los principales contaminantes por ruido en las zonas por las que discurre. Por eso no se entiende que un transporte con tecnología del siglo XXI produzca ruidos del pasado siglo XX. Y no se entiende, entre otras razones, porque comparando los niveles de ruido de otras ciudades europeas y españolas al paso del tranvía en la calle y en las viviendas o locales adyacentes, la diferencia es notable. Basta visitar ciudades como Copenhague, Oslo, Bergen, Berlín, Burdeos o Bruselas para darse cuenta de que el ruido del tranvía de Zaragoza es muy superior.

Pero no sólo produce ruido el propio tranvía. Como resultado de la obra, algunos cruces, como el de Goya con Fernando el Católico o Corona de Aragón con Fernando el Católico, sufren el incesante sonido que producen los vehículos al circular por encima de las vías. Problema que otras ciudades europeas también han solucionado (Baste para ello una visita a alguna de ellas para comprobar que no hay ruido alguno en esos cruces, como se puede comprobar en Bergen, Oslo o Copenhague).

Otra de las consecuencias ruidosas de esta obra ha sido la deficiente instalación de los registros de aguas fecales, e instalaciones eléctricas o de comunicaciones. El ruido es incesante al paso de los vehículos, autobuses, bicicletas (en el carril bici hay una gran cantidad) y otros transportes, porque esa mala instalación ha provocado que no queden fijados al suelo como es preceptivo.

A todos estos ruidos se añade el de unos altavoces instalados al aire libre en las proximidades de las estaciones para hacer anuncios que sólo afectan a los usuarios del tranvía y no a la población en general. Altavoces a gran volumen que disturban no sólo a viandantes sino los peatones que pasean por la zona.

Seguridad

Como consecuencia de las obras algunos árboles se han secado. Esto constituye no sólo un problema medioambiental o estético, es sobre todo un problema de seguridad. Los árboles secos pueden caer al suelo -como ya ha sucedido- con el consiguiente riesgo para viandantes y circulación en general.

Algunas ciclistas se salen de los carriles bicis o circulan en ellos a gran velocidad. Incluso, alguno se ha visto que alguno ha utilizado los adornos del paseo, parecidos a ballenas, como rampa de ascenso para realizar acrobacias con sus bicicletas.

Algunos pasos de peatones están acotados por dos bordillos, elevados unos 20 centímetros sobre el terreno. Aunque los peatones deben cruzar por la zona limitada como paso, es corriente que debido a las prisas o las aglomeraciones es el caso de los pasos de los cruces Fernando el Católico cruce con Goya se produzcan tropezones con las consecuentes caídas y el peligro de daños físicos sobre todo si estas caídas se producen hacia el interior de las vías.

Las zonas de madera en forma de hoja sufren frecuentemente desperfectos que resultan peligrosos para los peatones ya que se producen agujeros de tamaño considerable, que pueden producir caída.

Limpieza

Debajo de los andenes de las estaciones se acumula suciedad por polvo, hojas secas, ramas de árboles y otros residuos. Hasta el momento de escribir este informe no se ha realizado limpieza alguna, como tampoco se hace en todo el recorrido de las vías en el que también se va acumulando suciedad. No es sólo un problema de higiene o imagen de la ciudad, es también un problema que puede causar atascos en los desagües cuando se produzcan lluvias fuertes.

En las zonas ajardinadas, también se está produciendo una acumulación de basura importante, principalmente plásticos o papeles.

Gran Vía y Fernando el Católico se han convertido en una zona repleta de piedras procedentes de las zonas ajardinadas. Este inconveniente es un riesgo en las partes acotadas como parques infantiles donde los niños al caerse pueden sufrir lesiones molestas”.

Con el fin de atender a los posibles problemas planteados en el escrito citado, el ciudadano plantea una serie de propuestas:

“1) Ruidos.

Estudiar las causas del ruido producido por el paso del tranvía en determinadas zonas de la ciudad. Para lo que es necesario un análisis comparativo con alguna de las ciudades europeas paradigmáticas en cuanto a control de ruidos se refiere.

Averiguar si el proyecto y la ejecución se han realizado de una manera correcta en cuanto a la amortiguación de ruidos se refiere.

Adecuar las zonas de cruce vías y circulación general para que no se produzcan ruidos.

Reparar y ajustar debidamente todos los registros.

Suprimir los anuncios de los altavoces y sustituirlos por luminosos. Los altavoces sólo deberían de utilizarse en caso de urgencias o emergencias.

2) Seguridad.

Comprobar que los árboles y ramajes secos no constituyen un peligro para viandantes y circulación general, y proceder a su retirada y replantación si procede.

Incrementar la vigilancia en el paseo Fernando el Católico y Gran Vía a fin de que se respete la normativa con respecto a la circulación de bicicletas.

Señalar convenientemente los bordillos colindantes con los pasos de peatones a fin de evitar caídas peligrosas.

3) Limpieza

Proceder a la limpieza periódica debajo de los andenes de las estaciones y todo el recorrido del tranvía.

Efectuar limpieza diaria de las zonas ajardinadas

Sustituir las piedras de algunas zonas de jardines por algún otro elemento que no invada los paseos y las zonas infantiles (ese sistema de piedras en una ciudad con fuertes rachas de viento siempre provocará la diseminación por el paseo)

Replantar árboles en los lugares que han sido talados.”

Esta documentación fue completada en fecha 30/08/11 con otro escrito aludiendo a las diferentes normativas en materia de ruidos que se consideraban infringidas debido al funcionamiento del tranvía, principalmente la Ley 7/2010, de 18 de noviembre, de protección contra la contaminación acústica de Aragón y la Ordenanza para la protección contra ruidos y vibraciones de la Ciudad de Zaragoza.

SEGUNDO.- Tras admitirse la queja a supervisión y asignar el expediente para su instrucción, se envió con fecha 2 de septiembre un escrito al Ayuntamiento de Zaragoza recabando información acerca de las cuestiones planteadas en la queja, y en particular de las medidas que se prevé adoptar en respuesta a estos problemas.

TERCERO.- Tras reiterar la solicitud en fecha 28 de octubre, la respuesta del Ayuntamiento se recibió el día 29 de noviembre, a través de un informe del Servicio de Movilidad Urbana que hace constar lo siguiente:

“- Especificaciones relativas a ruido del pliego de cláusulas:

La Sociedad de Economía Mixta Los Tranvías de Zaragoza, en adelante SEM, en coordinación con la Dirección de Obra, ha realizado mediciones de ruido en varios puntos de la línea con tranvías en movimiento con resultado favorable, de acuerdo con los requerimientos establecidos.

- Arbolado:

Se ha dado traslado a la SEM de la inmediata eliminación de los árboles que se han secado en la traza de la obra.

- Mantenimiento de zonas ajardinadas y urbanizadas:

Actualmente las obras de urbanización anejas a la infraestructura ferroviaria no han sido recibidas municipalmente. El mantenimiento de las mismas corresponde a la SEM”.

CUARTO.- El contenido de este expediente coincide parcialmente con otro iniciado en el mes de mayo (DI-917/2011-2) tras la queja presentada por varios ciudadanos que llaman la atención sobre el demérito sufrido por los árboles en el paseo de la Gran Vía pues, según indican *“la mayoría ha visto sensiblemente reducido su porte a consecuencia de la obra del tranvía, e incluso alguno de ellos se ha secado, sin que la restauración de los daños y la sustitución con nuevos ejemplares una vez concluidas las obras haya sido satisfactoria, dado que alguno de estos también ha tenido un resultado fallido”.* Se alude también al *“mal funcionamiento del sistema de riego, que proyecta el agua fuera de los parterres que se han de regar, y la falta de siego de la hierba plantada en los mismos, que ofrece un aspecto muy descuidado en algunos tramos”.*

La respuesta del Ayuntamiento provino del mismo Servicio, con un contenido similar al anterior, señalado:

“La implantación de la línea del tranvía ha precisado la poda de los árboles situados en las inmediaciones.

Actualmente, las obras correspondientes a jardinería y plantaciones realizadas por la Sociedad de Economía Mixta Los Tranvías de Zaragoza no se han recibido municipalmente.

Una vez constatado el número de árboles y arbustos que no han prosperado, y en el momento más adecuado para la plantación, se procederá a la reposición de marras”.

Dada la identidad de objeto sobre el que recaen ambas quejas, se procede a su resolución conjunta.

II.- CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Primera.- Sobre la necesidad de mejorar la calidad acústica de las infraestructuras.

La Ley 7/2010, de 18 de noviembre, de protección contra la contaminación acústica de Aragón, establece lo siguiente respecto de la repercusión acústica de las infraestructuras, bien sean nuevas o ya existentes:

Artículo 29.- Infraestructuras de nueva construcción.

Las infraestructuras, cuyo proyecto se haya aprobado con posterioridad a la entrada en vigor de esta Ley, que, por sus peculiaridades técnicas o de explotación, no puedan ajustarse a los valores límite de emisión o inmisión en el exterior de las áreas acústicas en ella establecidos, podrán autorizarse excepcionalmente cuando su interés público así lo justifique. En todo caso, no se podrán superar los valores límite de inmisión recogidos en el anexo III, debiendo minimizarse el impacto acústico de estas infraestructuras sobre su entorno mediante la utilización de las mejores técnicas disponibles.

Artículo 30.- Infraestructuras existentes.

1. En los supuestos en que la presencia de una infraestructura existente a la entrada en vigor de esta Ley ocasione la superación de los valores límite de inmisión en el ambiente exterior establecidos, la Administración titular deberá elaborar, dando audiencia a las Administraciones afectadas por la infraestructura, un plan de medidas correctoras para minimizar el impacto acústico y vibratorio ocasionado por su actividad.

2. En el caso de ampliación de infraestructuras existentes a la entrada en vigor de esta Ley, de acuerdo con lo establecido en la declaración de impacto ambiental, la Administración titular de la infraestructura adoptará, dando audiencia a las Administraciones interesadas, y ejecutará un plan de medidas correctoras y de fomento que garantice el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y valores límite exigibles de acuerdo con esta Ley.

Conforme a esta finalidad, el “Pliego de prescripciones técnicas particulares para la selección del socio privado que participará con el Ayuntamiento de Zaragoza en la constitución de la sociedad de economía mixta que gestionará el servicio público (construcción, financiación, explotación y mantenimiento) de la línea 1 del tranvía de Zaragoza (Parque Goya-Valdespartera) y del contrato de gestión de servicio público correspondiente” establece varias previsiones relativas al control del ruido:

- Pto. P1.5.3. *Criterios de implantación:* se señala como uno de ellos la minimización de ruidos y vibraciones.

- Pto. P1.21.3. *Ruido:* considera el confort acústico primordial y signo identificativos de la calidad final de esta infraestructura; remite a los valores

admisibles de ruido previstos en la Ordenanza municipal contra ruidos y vibraciones, señalando expresamente que no sobrepasarán en el exterior (medido a 1,2 m. sobre el nivel de rodadura y a 7,5 m. de la vía) 78 dB(A), que es el parámetro mínimo establecido en el anexo 3 de la Ordenanza para vehículos a motor.

- Pto. *P1.24.4. Vibraciones*: igualmente, se remite a la Ordenanza municipal en cuanto a los niveles de radiación emitida a la vía y a la plataforma.

- Pto. *P2.3.3.2. Condiciones relativas a la fase de explotación*: impone hacer un seguimiento de los niveles de ruido de la línea en lo que respecta a las zonas de trazado asociadas a los ámbitos urbanos y de desarrollos urbanísticos previstos para contrastar la efectividad de las medidas protectoras y correctoras y desarrollar los ajustes complementarios precisos antes de la conformidad definitiva.

- Pto. *P3.7.8. Medio Ambiente*: establece una periodicidad trimestral para el análisis de medidas para reducir el ruido.

- Pto. *P4.5.3.2. Confort acústico*: conforme al criterio manifestado en el anterior punto P1.21.3, expresa el objetivo de garantizar un confort acústico que no menoscabe la calidad de vida de los vecinos junto a los cuales discurre el trazado. Es preciso comprobar que se cumple el plan de mantenimiento que debió entregar el adjudicatario del contrato con las acciones a realizar sobre los trenes para mantener las prestaciones de bajo ruido a lo largo de toda la vida útil del convoy.

Se ha de señalar que, frente a las mediciones de ruido efectuadas por la Sociedad de Economía Mixta, cuya elaboración por parte interesada hace que deban ser observadas con cierta precaución, constan en nuestro expediente otras varias realizadas por los propios agentes de la Policía Local con resultado positivo sobre los niveles establecidos en la Ordenanza, a lo que se añaden numerosas quejas vecinales a causa del ruido y la vibración generados por el paso del tranvía, que no son infundadas, según la impresión transmitida por los afectados. Ello precisa una actitud vigilante y exigente por parte del Ayuntamiento para que se cumplan los límites acústicos vigentes y se realicen los controles previstos en el pliego que rigió la adjudicación del contrato. No obstante, hasta tanto no se realicen modificaciones en elementos fijos o móviles de este sistema de transporte se podría valorar la adopción de medidas que no implican costo alguno ni menoscaban de forma importante la eficacia del servicio, como la reducción de la velocidad en determinados tramos horarios nocturnos, cuando el ruido y las vibraciones pueden acarrear mayores molestias a los vecinos.

No debe olvidarse en este capítulo de ruidos los generados por las otras dos causas referidas en el escrito de queja: los cruces de la infraestructura del tranvía con el tráfico rodado de las calles transversales (Goya, Mariano Barbasán/Bretón o Corona de Aragón/San Juan de la Cruz) y las tapas metálicas de registro, cuya incorrecta instalación en muchos casos produce un considerable

ruido cuando son atravesadas. Debería procederse a la revisión de estos puntos y, en su caso, a la sustitución de los elementos que puedan generar ruido por otros que eviten este inconveniente, ya que ello es técnicamente posible.

Segunda.- Sobre la obligación de mantener las zonas verdes durante las obras.

Atendiendo quejas ciudadanas o iniciando actuaciones de oficio cuando se ha considerado necesario, desde esta Institución se ha tramitado un buen número de expedientes con motivo de la tala de árboles en el casco urbano de Zaragoza. Se ha citado en otras ocasiones, valorándolo muy positivamente, el comentario de la Concejalía de Medio Ambiente en la presentación del catálogo de árboles singulares de la ciudad que editó el Ayuntamiento hace unos años, cuando manifestaba: *“eludir la responsabilidad de proteger ese arbolado sería un síntoma de deterioro social, de desarraigo con el medio natural y de irresponsabilidad con el futuro de Zaragoza. ... Los árboles de gran porte que pueden verse afectados por reformas integrales o por proyectos de urbanización de una determinada zona ya no se concebirán como elementos irrelevantes en el diseño urbano. Ya nunca más serán las últimas partes que se atienden en una supuesta intervención. Todo lo contrario. Estos árboles pasan a ser seres de capital importancia y con peso específico a la hora de marcar las prioridades urbanísticas. Este viraje tiene un gran calado político porque, además de ofrecer garantías a determinadas especies –lo que ya es un aspecto novedoso-revoluciona la forma de hacer ciudad. Cambia los valores, prioriza las cuestiones que mantienen el entorno del hombre, y planta cara a todas aquellas modificaciones que atentan contra el equilibrio, la biodiversidad y la sostenibilidad”*.

La protección del arbolado urbano exige, además de evitar las talas innecesarias, actuaciones de conservación básicas, adoptando medidas para garantizar que durante el desarrollo de las obras en zonas donde hay árboles se mantengan las operaciones básicas de conservación, especialmente el riego.

En los dos expedientes que confluyen en la presente resolución se observa la preocupación ciudadana por el mal estado en que han quedado los árboles afectados por la primera fase de las obras del tranvía y la poca atención que se presta a las zonas verdes en este trazado. Sobre los árboles que se han eliminado o deben serlo a corto plazo porque son irre recuperables no es preciso añadir nada más a lo dicho con anterioridad; sin embargo, entendemos que la respuesta dada a los problemas de mantenimiento de los jardines, en las que el Ayuntamiento elude su responsabilidad manifestando que la conservación corresponde a la Sociedad de Economía Mixta, no es aceptable, puesto que aquel ostenta una potestad de policía sobre el contratante que le permite ordenar lo necesario para el cumplimiento de una obligación que, sin perjuicio de su posible consignación en los pliegos del

contrato, viene consignada en la *Ordenanza de Zonas Verdes y Normas para la Redacción de Proyectos de Parques y Jardines en el Término Municipal de Zaragoza*, cuyo artículo 4.2 se refiere a la terminación de la obra y obligaciones posteriores en los siguientes términos:

“4.2.5. Los propietarios estarán obligados a mantener los, parques y jardines que no constituyan zona verde pública, y aun éstos, mientras no hayan sido recibidos por el Ayuntamiento en las debidas condiciones, estéticas, de seguridad, de cultivo, de sanidad, de riego, etc.

Cuando los trabajos necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo no sean realizados a su debido tiempo, el Ayuntamiento podrá ordenar su ejecución por brigadas municipales, a costa de los propietarios”.

Por ello, el hecho de que no se haya recibido municipalmente la obra no es obstáculo a que la jardinería y plantaciones previstas en la misma se conserven en buen estado, necesidad que, por otro lado, resulta ineludible para que, en el momento de la recepción, se puedan entregar en las condiciones previstas en el proyecto y contratadas para su ejecución.

III.- RESOLUCIÓN

No entramos a valorar la oportunidad de instaurar un sistema de transporte en Zaragoza basado o supeditado al tranvía, porque es una decisión política cuya responsabilidad y control corresponde a este ámbito.

Sin embargo, desde un punto de vista de estricta legalidad y de cumplimiento de la legislación vigente, cuyo control por Ley corresponde al Justicia de Aragón, a la vista de los antecedentes citados, sometemos a la consideración del Ayuntamiento de Zaragoza las siguientes **SUGERENCIAS**, con el conocimiento de que algunas ya pueden estar siendo estudiadas por la Corporación municipal, en cuyo caso mostramos nuestro apoyo, y de que en otras servimos para poner voz a lo que consideramos son legítimas y justas reclamaciones de numerosos ciudadanos afectados:

Primera.- Que dé estricto cumplimiento a la normativa general reguladora de la materia y a las prescripciones del pliego de cláusulas antes aludidas en lo relativo al control del ruido y vibraciones generados por el funcionamiento del tranvía, efectuando los controles previstos en las mismas e introduciendo las mejores técnicas disponibles para paliar este problema.

Segunda.- Que se reformen los cruces de la infraestructura del tranvía con las calles transversales mediante la instalación de materiales en el pavimento que aminoren el ruido, y se revisen de forma pormenorizada las tapas metálicas de registro, procediendo a la reparación de los elementos defectuosos o su sustitución por otros cuando ello no sea posible.

Tercera.- Que, hasta tanto no se realicen estas actuaciones, valore la adopción de medidas que no implican costo alguno, como la reducción de la velocidad en determinados tramos horarios (de 22:00 a 08:00 horas) en que el ruido y las vibraciones pueden acarrear mayores molestias a los vecinos, o la disminución del volumen de los altavoces de forma que, manteniendo su utilidad para personas con deficiencia visual, no constituyan una incomodidad añadida.

Cuarta.- Que disponga las órdenes oportunas para que los elementos de jardinería y arbolado que han sido afectados o modificados por esta obra sean repuestos y se conserven en buenas condiciones hasta su recepción por el Ayuntamiento.

Agradezco de antemano su colaboración y espero que en un plazo no superior a un mes me comunique si acepta o no las Sugerencias formuladas, indicándome, en este último supuesto, las razones en que funde su negativa.

EL JUSTICIA DE ARAGÓN

FERNANDO GARCÍA VICENTE