

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE LA M. I. COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA CELEBRÓ EL DÍA 19 DE JULIO DE 2024

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

D^a Tatiana Gaudes Lalmolda (Presidenta)
D. José Miguel Rodrigo Pérez (Vicepresidente)

GRUPO MUNICIPAL PSOE

D. José María Giral Monter

GRUPO MUNICIPAL VOX

D. David Flores Serrano

GRUPO MUNICIPAL ZeC

D^a Elena Tomás Bona

En el Salón del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, siendo las nueve horas y diez minutos del día diecinueve de julio de dos mil veinticuatro, se reúne la M. I. Comisión de Medio Ambiente y Movilidad del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, con la asistencia de las personas al margen reseñadas.

Asisten, asimismo, D. Ramón Ferrer Giral, Coordinador General del Área de Medio Ambiente y Movilidad, D. Luis Zubero Imaz, por la Intervención General, y D. Luis-Javier Subías González, Letrado de la Oficina Técnico-Jurídica de Asistencia al Pleno y sus Comisiones, que actúa como Secretario de la Comisión, asistido

por la administrativa de dicha Oficina, D^a M^a Pilar Martín Giménez, con el fin de tratar el siguiente

ORDEN DEL DÍA

Aprobación acta anterior (1 asuntos a tratar)

1. Aprobación, si procede, del Acta de la sesión celebrada el día 21 de junio de 2024.

Se aprueba por unanimidad.

EXPEDIENTES PARA APROBACIÓN DE PLENO (3 asuntos a tratar)

OFICINA JURÍDICA DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD (1 asuntos a tratar)

Comunicación a otra administración (1 asuntos a tratar)

2. [0047461/2024] [Papel] Remitir a la Subdirección Provincial de Trabajo del Gobierno de Aragón propuesta de declaración, como fiestas de carácter local para el año 2025 a observar en el municipio de Zaragoza, los días 29 de enero, San Valero, y 5 de marzo, Cincomarzada.

Se dictamina favorablemente por unanimidad.

OFICINA DE PLANIFICACIÓN DE DISEÑO DE LA MOVILIDAD URBANA (1 asuntos a tratar)

Ordenanzas municipales (1 asuntos a tratar)

3. [0030140/2024] [Papel] Resolver las sugerencias y reclamaciones presentadas al proyecto normativo de la Ordenanza municipal de Movilidad Urbana de Zaragoza, someter a debate y votación los votos particulares formulados por los Grupos municipales en relación con dicho proyecto normativo y aprobar la Ordenanza según el texto resultante de la votación efectuada.

Sra. Presidenta: Bueno, para comenzar, empezaré explicando el expediente, las alegaciones y las reclamaciones que ha habido y luego habrá un turno de intervención por parte de todos los Grupos y pasaremos a la votación.

En primer lugar, querría agradecer el esfuerzo y el trabajo de todas las personas, asociaciones, todas las entidades o todas las empresas. Un total de 29 alegantes que entre todos ellos han presentado 262 alegaciones a los diferentes apartados de la ordenanza de movilidad. Comentar que 48 de ellas ya se ha estimado incluirlas por parte de los Servicios técnicos y proceden de entidades muy diversas, como pueden ser la Federación de Barrios, la Unión Vecinal Cesaraugusta, la Sociedad del tranvía, diferentes colectivos de bicis, también empresas como Mercadona o la Asociación de Excavadores de Aragón o el Colegio de Farmacéuticos. De todos ellos van a ser recogidas las alegaciones en el texto final.

En el propio expediente han podido consultar de manera más detallada estas aportaciones cómo enriquecen los artículos, como el dedicado a la velocidad adecuada del tranvía, también las velocidades en los carriles bici segregados o cómo se debe circular por la calzada por razones de seguridad vial o el uso de la iluminación durante la conducción nocturna. Como ya les he dicho, todas ellas mejoran y enriquecen un texto que ha nacido con una voluntad, que es ser útil para los ciudadanos de Zaragoza y, sobre todo, que se adapte a los retos de futuro que están por venir.

Durante los años también hemos redactado diferentes ordenanzas que, a partir de los próximos días, cuando se apruebe por el Pleno, se encontrarán integradas dentro de esta misma. Puede ser la de mercancías peligrosas, la del estacionamiento para personas con discapacidad, la ordenanza de peatones y ciclistas, la de circulación, la de VMP, la de transporte escolar o la propia ordenanza general de tráfico.

Nos marcamos cinco objetivos prioritarios a la hora de poner en marcha esta ordenanza y el primero de ellos siempre ha sido la seguridad vial, un tema muy candente en la opinión pública y en los Plenos que podemos seguir todos los meses. Siempre la idea ha sido proteger a los más vulnerables como única prioridad a la hora de redactar la ordenanza. Creemos que hemos sido pioneros en el impulso del casco y el seguro en los vehículos de movilidad personal, incluso por delante de lo que ha hecho el propio Gobierno, que es quien debería haber liderado este asunto.

Además, vamos a impulsar en la ciudad espacios de especial protección para el peatón con el fin de facilitar el tránsito en determinadas zonas y, por supuesto, remarcamos nuestro compromiso con la neutralidad climática y con la reducción de emisiones, que es otro de los ejes claros de esta ordenanza, siempre con el fin de mejorar la salud y la calidad de vida de los zaragozanos.

Sentamos las bases para la distribución urbana de mercancías, que consideramos que va a ser uno de los grandes retos del futuro. Durante estos años hemos sido una ciudad pionera en experiencia piloto de un protocolo de carga y descarga nocturna que hemos consensuado con las empresas y que también se materializará en realidad a través de esta ordenanza.

Y también utilizamos la figura del carril multiusos que otras ciudades, como Bilbao, ya están utilizando con el fin de poder dar flexibilidad a la movilidad de la ciudad a lo largo de los años, incluyendo a todos los diferentes agentes que intervienen en ella, siempre con los informes técnicos pertinentes y acotando el espacio determinado. Sí que pediría que aquí dejen de mentir y dejen de dividir. Esto no va a permitir que los VTC vayan por el carril bus, como han ido afirmando otros Grupos políticos.

En definitiva, es una ordenanza que sienta las bases de la movilidad del futuro y aglutina una normativa ya existente para simplificarla y adaptarla. Y lo más importante, como ya he dicho, tiene como objetivo proteger a los ciudadanos. Podemos pasar al turno de los Grupos. Comienza su exposición Zaragoza en Común.

Sra. Tomás Bona: Bueno, pues muchas gracias. Buenos días a todos y a todas. En primer lugar, podemos decir que esta ordenanza de movilidad, vistos los informes que la acompañan, no llega precisamente para solucionar problemas, sino para darlos, la verdad. Y también antepone los intereses aritméticos del Partido Popular a los intereses de la ciudadanía y no tiene ni el más mínimo respeto por las normas básicas de empatía y participación que una norma de este calado requiere. Creemos que es un paso atrás para la ciudad solamente para cumplir las promesas que Chueca le hizo a Vox y esta ordenanza es un problema de cara al futuro inmediato. Ya podemos anunciar que, en cuanto sean necesarios los votos de Zaragoza en Común, se modificará esto que nos han presentado partiendo del primer borrador, que sí fue un esfuerzo por integrar las opiniones de todos.

Hoy, señora Gaudés, ha convertido esta ordenanza en el contenedor de restos de basura biológica de Vox. Ya sabemos que las propuestas de Vox no son precisamente ni reutilizables, ni reciclables, ni

recuperables, la verdad. Se cuenta con el voto contrario en varias de ellas de los técnicos municipales a lo que nos ha presentado Vox y, sin embargo, ustedes se han comido con patatas lo que decían los técnicos, diciéndoles que no era recomendable. Se lo han comido con patatas y han decidido que lo que diga Vox vaya por delante.

Señor Rodrigo y señora Gaudés, este error garrafal es el nivel de vasallaje al que se han sometido para mantenerse en el poder. Les planteamos una pregunta muy sencilla, que sería si no sería más lógico tener primero el Plan de Seguridad Vial y luego hacer la ordenanza de movilidad y hacer la zona de bajas emisiones que facilite que se cumpla este plan. Porque es que es un problema ya de estar organizados y un problema de ser lógicos y sensatos. No tiene mucha razón de ser aprobar primero una ordenanza de movilidad y luego un Plan de Seguridad Vial, pero bueno.

Voy a hablar de los votos. Entre el primer borrador y el segundo les presentamos un total de 109 votos y ustedes han aprobado 25 y rechazado 84. Según las transaccionales a nuestros votos 17 y 20, cuando las leímos, miramos a ver si era 28 de diciembre, porque es que, como muchas de las contestaciones que nos dan en la comisión, mezclan humo y paja. Bueno, pues la transaccional a nuestro voto 23 se la vamos a aceptar, aunque sabemos que no la van a cumplir, pero al menos se la exigiremos mientras gobiernen y así podremos decir que nos la han aprobado y se la exigiremos y se la podremos exigir.

Y vamos con algunas que cuentan con un informe negativo a nuestros votos por imposición de Vox, aunque los técnicos no lo comparten. Y la verdad es que he visto que tengo poco tiempo, entonces, a ver si me da tiempo a explicar esto bien.

Los votos 27 y 34. Planteamos que no se abra la posibilidad de que por el carril bus puedan ir VTC, motos, ciclomotores, VMP y bicicletas. ¿Qué es lo que dice el técnico municipal? Dice: "La modificación del artículo 59 para eliminar la posibilidad de motocicletas por carriles bus tiene, ciertamente, todo el sentido del mundo desde el punto de vista técnico, especialmente si se piensa en el servicio de transporte público y en la seguridad de los conductores de motocicletas y ciclomotores. De hecho, a mi parecer, no deberían ni circular taxis, aunque este criterio técnico ha sido considerado criterio personal", por ustedes, imagino. "No obstante, políticamente se ha acordado esta posibilidad", con sus amigos de Vox. "Eso sí, se debe exigir el procedimiento de la ITC-MOV-10 para que alguien asuma la responsabilidad de las consecuencias de este nuevo uso de los carriles bus, reconvertidos en carriles multiusos. Al ser un acuerdo político, se desaconseja la modificación". O sea, tenemos un técnico especialista diciéndoles que convertir el carril bus en un carril multiusos está mal, pero que, como es un acuerdo político, pues que no tiene nada que hacer y que él se lava las manos. Me imagino que caerá sobre ustedes la responsabilidad. Cuando los VMP, cuando las bicicletas y las motos vayan por el carril bus y tengamos accidentes, caerá sobre ustedes la responsabilidad, porque el técnico ya ha avisado de que esto no podía ser. Y me parece la verdad es que bastante chocante que impongan ustedes un criterio político contra el criterio de los técnicos.

Nuestros votos también fueron rechazados, como el 8, el 16 y el 71, que complementan la eliminación y el apoyo para que esta barbaridad no se ejecute. Son artículos para promover los VTC. Ustedes sabrán qué intereses tienen con los VTC. Me imagino que la relación entre el señor García Gallardo, su mujer, que trabaja para Uber, y todas esas cosas igual algo tienen que ver con Vox. Y como veo que no me queda tiempo, porque pensaba que iba a poder hablar de todos los votos... En resumidas cuentas, siete votos en más de 109 propuestas es un bagaje demasiado reducido, pero lo que más nos preocupa es si ustedes, los concejales que van a votar en contra de los votos que impiden el posible uso de los carriles bus, motos, bicis y patinetes, son conscientes de lo que van a hacer en contra de la opinión de los técnicos y, por lo tanto, en caso de accidentes, serán ustedes los responsables últimos. Si prefiere, 19 votos a favor en lugar de 27 y condenarla a ser reformada, porque tendrá que ser reformada esta ordenanza en 2027, usted tiene la responsabilidad.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz de Vox.

Sr. Flores Serrano: Muchas gracias, consejera. Muy buenos días a todos. Bueno, yo creo que es obligado empezar mi intervención, en primer lugar... Yo siempre digo que es de bien nacido ser agradecido y creo que lo correcto y lo adecuado es agradecer el trabajo que hay detrás de toda esta ordenanza de movilidad, tanto por parte de los responsables del Área de Movilidad, tanto de la consejera como del concejal delegado, todos los asesores, los técnicos... Creo que es justo reconocer el trabajo y agradecerse.

En cuanto a la ordenanza en sí, evidentemente, y esto yo ya lo dije en alguna comisión plenaria, es una ordenanza que recoge o que confronta dos modelos distintos: el modelo del Partido Socialista y de Zaragoza en Común, que es un modelo basado en las restricciones, en las prohibiciones, en las limitaciones, en la persecución y la criminalización de unos vehículos frente a otros, frente a nuestro modelo, que es un modelo basado en la gestión, en la seguridad, en la eficiencia, en la fluidez. Eso es lo que hemos intentado que se refleje en esta ordenanza.

Señora Tomás, yo le pediría que se aclare, porque yo ya no sé si en Vox somos pagafantas o si en el Partido Popular son vasallos, pero las dos cosas a la vez es imposible. Ah las dos cosas... O sea, nosotros somos pagafantas y el Partido Popular son vasallos. En según qué temas. Vaya, pues aclárese, porque tan pronto somos pagafantas como resulta que somos los dueños del Área. En fin, le veo un poco confundida.

A ver, se ha mencionado y parece que está generando algo de controversia el tema de los carriles multiusos, el tema del uso del carril bus y taxi para otros vehículos. A ver, la opinión de un técnico, por supuesto, es respetable y hay que escucharla, pero yo no sé si usted, señora Tomás, está insinuando que los técnicos de Madrid, de Santander, de Sevilla, de Vigo, donde los carriles bus y taxi se utilizan para otros vehículos, como las motocicletas, son ineptos. ¿Está usted sugiriendo eso, que en otras ciudades se está haciendo y son unos irresponsables? Porque de sus palabras se deduce que está sugiriendo que estos Ayuntamientos y que estos técnicos están vulnerando la seguridad de sus ciudadanos. Me parece que es una acusación muy grave. Por supuesto, la opinión de un técnico es muy respetable, pero es la opinión de un técnico. Y esto es como los médicos: cuando hay una enfermedad grave, a mí me gusta consultar por lo menos a dos médicos, porque la opinión de uno puede ser verdadera o puede no serlo.

En cualquier caso, insisto, y voy a ser muy breve, porque creo que lo importante es que vayamos directamente a los votos particulares, nosotros hemos trasladado a lo largo de los últimos meses a la consejera y al concejal delegado cuál era nuestra visión de la movilidad o cuál es nuestro paradigma de movilidad, que es, básicamente, completamente el opuesto al que tienen el Partido Socialista de Zaragoza en Común. El Partido Socialista y Zaragoza en Común tiene un modelo de movilidad que está basado esencialmente en que los ciudadanos se adapten a su modelo, sea útil o no sea útil para las necesidades de los ciudadanos. Nuestro modelo se basa en analizar lo que necesitan los ciudadanos, en analizar lo que necesita la ciudad y que la ordenanza dé respuesta y se adapte a esas necesidades. Esta ordenanza está fundamentada en responder a las necesidades de los ciudadanos. Y yo creo que esa es una característica esencial y que contrasta muy nítidamente con lo que plantean el Partido Socialista y Zaragoza en Común, que es básicamente patinetes, malos; coches y motos, mucho más malos; y bicicleta, buenísima, barra libre e impunidad. Ese es el modelo de Zaragoza en Común y el Partido Socialista. Bueno, pues ese no es nuestro modelo. Es lo que hemos transmitido al Gobierno del Partido Popular.

Agradecer, por supuesto, la receptividad tanto de la consejera como del concejal delegado. Y yo creo que la ordenanza de movilidad que hemos conseguido consensuar es una ordenanza de movilidad que va a dar respuesta a las necesidades reales de los ciudadanos, que está basada en facilitar la fluidez del tráfico, no perseguir a ningún medio de transporte, que todos tengan cabida en la ciudad de una forma equitativa, de una forma redistributiva, ordenando y gestionando el espacio urbano, que, evidentemente, no es infinito y hay que gestionar. Pero lo que no vamos a hacer y lo que no hace esta ordenanza es confrontar a unos usuarios frente a otros. Esta ordenanza no está basada en la confrontación, está basada en la ordenación y en la gestión. Gracias.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista.

Sr. Giral Monter: Gracias, señora Gaudes, y buenos días a todos los presentes. Bien, parece que la proximidad del mes de agosto resulta sugerente, resulta estimulante para este equipo de Gobierno del Área de Medio Ambiente y Movilidad o tal vez para la señora Chueca, porque parece el momento escogido para aprobar siempre cuestiones muy importantes y trascendentales de esta Área de gobierno. Para el señor Lorén parece que el mes de agosto no es tan estimulante, porque el Plan de Seguridad Vial todavía no está aprobado, ¿verdad? Bien, lo digo porque el pasado año, un viernes, 28 de julio, este Gobierno aprobó la famosa prórroga de los autobuses urbanos, con las consecuencias que todos conocemos y recordamos y que todavía tendremos que hablar de ello. Y la semana que viene, un 25 de julio, seguramente aprobemos dos ordenanzas tan importantes como son la de movilidad y la de la zona de bajas emisiones.

Bien, íbamos a aprobar una ordenanza que en el borrador se llamaba "movilidad sostenible" y seguramente al final se va a llamar "ordenanza de movilidad urbana", con lo que, con esta afirmación, queda reflejado mucho de lo que ha pasado durante este tiempo en este Ayuntamiento. Lo que ocurrió fue que, una vez conocido el borrador que ustedes nos presentaron a los Grupos Municipales de esta ordenanza de movilidad, el Grupo de Vox se afanó en hacer unas declaraciones públicas donde afirmó que para ellos había unas líneas rojas en dicho borrador, que tenían que ver con las referencias que había al cambio climático y a todas las cuestiones, en definitiva, que se relacionaban entre la movilidad y el respeto al medioambiente.

A partir de ese momento, usted, señora Gaudes, sabe que el Grupo Socialista nos ofrecimos a pactar su borrador de movilidad sostenible, porque lo que ustedes habían preparado nos parecía adecuado a lo que se está haciendo la inmensa mayoría de ciudades europeas y españolas con la movilidad sostenible. Y, por tanto, nos ofrecimos a pactar sin condiciones para que ustedes no tuvieran que ceder a los planteamientos y exigencias del Grupo de Vox.

¿Y qué ocurrió? Pues que, en lugar de aceptar nuestra propuesta, sin condiciones, reitero, ustedes vieron el panorama político y, al final, prefirieron apoyar las exigencias que les planteaba el Grupo de Vox, el señor Flores, y, entonces, para justificar ese rechazo a nuestra propuesta dijeron cosas tan peregrinas como, por ejemplo, que la señora Lola Ranera no había llamado a la señora Chueca para hacerle ese planteamiento o decir que, en mi caso, había dicho que para ofrecer ese pacto la condición era que no hubiera ningún voto particular ni ninguna modificación del texto por el resto de Grupos Municipales, cuestión que usted, señora Gaudes, sabe perfectamente que no es cierto.

Ustedes, al final, modificaron el borrador a petición de Vox, como era esperable, y, por tanto, por cambiar, han cambiado hasta el título de la ordenanza. Nosotros hemos presentado una serie de votos particulares, en total 31 votos particulares, que tienen que ver con recuperar buena parte del espíritu de su borrador de ordenanza de movilidad con cuestiones que tenían que ver, lógicamente, con todas las referencias a cuestiones medioambientales. También hemos presentado una serie de votos que tienen que ver con potenciar y no restringir el transporte sostenible. Por eso hemos aceptado también numerosas alegaciones que han hecho las asociaciones ciclistas. Y hemos hecho también una serie de votos particulares que tienen que ver con la protección del transporte público, según qué cuestiones. Del carril bus también hablaremos más adelante.

Y yo lo que quería decirle, señor Flores, por lo que acaba de comentar, es que no es que el PSOE y ZeC quieran imponer su modelo, como creo entender que el Partido Popular y Vox no quieran imponer el suyo. Es decir, al final, es un debate. Aquí lo que se trata de hacer es lo que se está haciendo en la inmensa mayoría de ciudades españolas, que es intentar reducir las emisiones que producen determinados tipos de vehículos y optar por una movilidad sostenible que se está imponiendo en la mayoría de ciudades europeas. Eso es lo que tratamos de hacer.

En definitiva, en mi segunda intervención pormenorizaré más claramente lo que han sido nuestros votos particulares. Gracias.

Sra. Presidenta: ¿Pide entonces segundo turno? Porque esta era la única intervención.

Sr. Giral Monter: Perdón, es que me han informado mal o me he informado yo mal. Creo que había una intervención de cinco minutos y otra de tres minutos.

Sra. Presidenta: En caso de que se solicite el segundo turno, sí.

Sr. Giral Monter: Pues si no le causa ningún tipo de... Era para pormenorizar... O me deja brevemente...

Sra. Presidenta: No tenemos ningún problema en que pormenore los votos.

Sr. Giral Monter: Bueno, pues es simplemente decir que esas tres líneas de votos particulares que he dicho vienen a rescatar cuestiones que tienen que ver con referencias medioambientales, tanto en el preámbulo como en el articulado, que tienen que ver con la Agenda 2030, con la zona de bajas emisiones, con los datos de contaminación atmosférica, con cuestiones que tienen que ver con la salud y la contaminación, por un lado.

En cuestiones que tienen que ver con lo que es la potenciación de la movilidad sostenible eran cuestiones que tienen que ver con las bicicletas, dado que, por ejemplo, ha planteado el Grupo Vox que durante un periodo de tiempo transitorio se puedan aparcar las motocicletas en las aceras, nosotros hemos dicho que, en vez de dos años, un año, pero, si una moto de 1200 centímetros cúbicos puede aparcar en acera, por qué no un patinete eléctrico. Entonces, hemos planteado que se haga también eso. Que puedan circular por las plataformas del tranvía las bicicletas y vehículos de movilidad personal.

Y en cuanto al transporte público, y ya acabo —ya les agradezco este tiempo extra—, lo del carril bus. Simplemente, para que siga siendo eficaz el transporte público, el autobús y el taxi, si permitimos incluir por ese carril otro tipo de vehículos, va a ir en contra, va a ser perjudicial para esa eficiencia del transporte público. Yo no sé si en otras ciudades que tienen otras circunstancias, los técnicos de esas ciudades creen que es oportuno poder meter según qué tipo de vehículos por el carril bus. Nosotros pensamos que en Zaragoza, dadas las dimensiones y las circunstancias que hay, sería muy perjudicial para el transporte público. Le agradezco, señora Gaudes, este tiempo que me ha dado.

Sra. Presidenta: Habíamos dejado al señor Giral exponer todo ahora para que no hubiese doble turno. Igual lo que podríamos hacer, más que un doble turno, es un planteamiento de los votos que van a aceptar de una manera rápida. Ya que el señor Giral lo ha hecho, que lo hagan también el Zaragoza en Común y Vox.

Sra. Tomás Bona: O sea, ¿solamente puedo hablar de los votos que vamos a aceptar? Bueno, pues... Preferiría no tener que hablar de los votos que vamos a aceptar, pero bueno. El voto 9 asume nuestra propuesta para impulsar medidas concretas en episodios de alta contaminación. Creemos que es necesario que lo incorporen. El voto 22 reconoce y asume que quien use aparcamientos disuasorios y utilice el transporte público reciba una bonificación, como se está haciendo actualmente con el tranvía. El voto 23 asume con una nueva redacción que los itinerarios de la red de itinerarios principales deben, además, ser accesibles y disponer de elementos básicos, como papeleras y demás. Lo vemos correcto. O sea, si encima ponemos baños, ponemos papeleras y ponemos bancos, pues muchísimo mejor, claro que sí.

El voto 30, para mejorar la seguridad peatonal y ciclista. Y el voto 43, para mejorar la definición e impulso de la distribución urbana de la última milla. Y el voto 46, para favorecer e impulsar el reparto de última milla a pie y la ciclogística. Y en el voto 63, para garantizar espacios seguros en los edificios de nueva construcción para bicicletas, siendo estos espacios seguros visibles y bien iluminados, que es un tema que tiene mucho que ver con la valoración que se hace por el informe de género.

Pero creemos que hay otros votos importantes. Por ejemplo, el voto 2 es para que, en caso de accidente, los daños y los restos que los limpie SERLUZ y los facture a la compañía de seguros y no los tenga que pagar la persona que ha tenido el accidente. Nos parece algo bastante lógico. El voto 7 pretendía asegurarnos de que en calles de un carril de ida y otro de vuelta no se pueda subir a 50 km/h. El voto 13 es para que se cumpla la ordenanza de accesibilidad en la movilidad peatonal y en el informe nos dicen que es que no hay dinero para que se cumpla la ordenanza de accesibilidad. Increíble.

El voto 15, en su redactado, lo reconoce el informe técnico, planteamos que recojan mejor las medidas de restricción del tráfico en caso de episodios de alta contaminación, que es algo que se hace también en otras ciudades. Y en el voto 38 —que yo creo que se la han colado pero bien— les planteamos recuperar la prioridad semafórica para el tranvía y ustedes nos contestan que la plataforma no se puede ocupar. La verdad es que creemos que es una vergüenza al trabajo de la oposición.

Y otros de los puntos que creemos que eran bastante importantes eran que les hablábamos de un error grave en la ordenanza que hablaba de eliminar la exención para vehículos de peso igual o inferior a 3500 kilos y ustedes nos contestan que se trata de protocolos de contaminación aprobados por Zaragoza en Común y que son adecuados. No tiene ningún sentido.

En realidad, lo que estamos viendo es una ordenanza en la que nos han aceptado muy pocos votos. En realidad, lo que estamos viendo es que lo que han hecho es una ordenanza que está hecha solamente para un acuerdo político y no para una ciudad.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz de Vox si quiere explicar rápidamente sus votos.

Sr. Flores Serrano: Sí, muy rápido, porque solamente hemos presentado tres votos particulares. Creo que ha habido una transaccional del Partido Popular en nuestro segundo voto particular en el sentido de

eliminar una parte del texto y reenumerar ese artículo en concreto que nosotros, en principio, no tenemos ningún problema en aceptar. Así que se quedaría la redacción definitiva tal y como ha planteado el Partido Popular. Y poco más.

Insisto en que, un poco por reiterar lo que he dicho anteriormente, entendemos que esta ordenanza de movilidad es positiva para Zaragoza. Con ese espíritu la hemos planteado. Y lo que no me queda claro y que me gustaría que aclararan, tanto Partido Socialista como Zaragoza en Común, es las transaccionales que se han presentado, si se aceptan o no se aceptan, porque, a la hora de votar, no sé si vamos a votar en bloque o de forma individual. Para saber exactamente qué es lo que estamos votando. Yo, por mi parte, nada más.

Sra. Presidenta: Si le parece, lo aclaro yo ahora. Me han comentado que la transaccional al voto particular 17 y la transaccional al número 20 no las aceptan y que únicamente aceptarían la del voto particular 23. Ya no hay más, eran esas tres. Entonces, lógicamente, nuestra posición de voto sería no a los dos primeros y sí al 23.

Cierro ya de manera muy breve, que, como hemos dado este turno de explicación, nos hemos alargado un poco más, y ya luego pasamos a las votaciones. Yo la verdad es que saco tres conclusiones de las intervenciones de la oposición: y es que les molesta que el Gobierno trabaje hasta el último día... La verdad es que me da igual aprobar una ordenanza el 19 de junio que el 2 o el 3 de febrero. Todos los días son días hábiles y son días importantes. Ya en la primera comisión que tuvimos aquí, que, si no recuerdo mal, preguntó la oposición por la ordenanza de movilidad y por la ordenanza de bajas emisiones, se dijo que seguramente estaría aprobada en el verano. Hemos cumplido con los compromisos que nos marcamos al comienzo de la legislatura. Dijimos que en el año 2024, aproximadamente en los meses de verano, habría una nueva ordenanza de movilidad y una ordenanza de bajas emisiones y hemos hecho todo lo posible para que saliese con el mayor consenso.

Señora Tomás, creo que ustedes hasta ese punto no se pueden quejar. En el momento que vinieron con aportaciones a mi despacho, nos hicieron 30 aportaciones, de las cuales recogimos 19 aportaciones. El texto ha cambiado. Las cosas se consensuan con otros partidos políticos, pero los ejes trascendentales que nosotros presentamos el primer día que vio la luz este borrador de ordenanza siguen siendo los mismos.

Respecto a las líneas rojas del Partido Socialista, es que la línea roja del Partido Socialista era no negociar nada con Vox. Y, oiga, a mí eso no me parece correcto. Me gustaría que tuviesen las mismas exigencias en el Gobierno de España con otros partidos políticos que no las tienen. Para mí, Vox es un partido político más. Sus aportaciones son igual de válidas que las del resto y se tienen que trabajar, negociar y discutir, como con el resto de partidos políticos.

Por lo tanto, ya cuando quieran, podemos pasar a la votación de la propuesta de resolución de las alegaciones y luego pasaremos a la votación de los votos particulares.

En primer lugar, se somete a votación sobre la propuesta de resolución de reclamaciones presentadas en el periodo de información pública, en el sentido que consta en la propuesta, con el resultado de 19 votos a favor de la propuesta, de los representantes de los los Grupos municipales de PP (15) y Vox (4) y 12 abstenciones de los Grupos municipales de PSOE (10) y ZeC (2). **Se aprueba la propuesta.**

Antes de proceder a la votación de los votos particulares se indica que **se retiran** los votos particulares números 29 y 30 del Grupo Municipal Socialista y el número 56 del Grupo Municipal de Zaragoza en Común, por cuanto su contenido ha sido ya aceptado en la propuesta de resolución de reclamaciones y alegaciones

En cuanto a los votos **transaccionales**, ya ha sido manifestado los que se aceptan, que son los relativos al voto particulares número 2 de Vox y al número 23 de ZeC. Y estos, por tanto, sustituyen a los de origen.

Se procede ahora a la votación de los **votos particulares** presentados, con el siguiente resultado:

Los votos particulares números 22, 23 y 30 de ZeC y los números 14 y 31 de PSOE, son aceptados por **unanimidad**.

Los votos particulares números 46 y 63 de ZeC son aprobados por 27 votos a favor, de los Grupos Municipales de PP (15), PSOE (10) y ZeC (2) y 4 abstenciones del Grupo Municipal de Vox. Quedan **aceptados**.

El voto particular número 3 de Vox, es aceptado por 29 votos a favor, de los Grupos Municipales de PP (15), PSOE (10) y Vox (4) y 2 votos en contra del Grupo Municipal de ZeC. Queda **aceptado**.

El voto particular número 1 de Vox, es aceptado por 21 votos a favor, de los Grupos Municipales de PP (15), Vox (4) y ZeC (2) y 10 votos en contra del Grupo Municipal Socialista. Queda **aceptado**.

El voto particular número 2 de Vox, es aceptado por 19 votos a favor, de los Grupos Municipales de PP (15) y Vox (4) y 12 votos en contra de los Grupos Municipales de PSOE (10) y ZeC (2). Queda **aceptado**.

El resto de votos particulares quedan rechazados.

Finalmente, se procede a la votación de la propuesta de la nueva ordenanza de movilidad urbana una vez adaptada con las modificaciones relativas que proceden de las reclamaciones, alegaciones y votos particulares aceptados, con el resultado de 19 votos a favor de los representantes de los Grupos Municipales de PP (15) y Vox (4) y 12 votos en contra de los Grupos Municipales de PSOE (10) y ZeC (2). **Se dictamina favorablemente.**

SERVICIO DE PLANIFICACION Y TECNOLOGIAS DE LA MOVILIDAD (1 asuntos a tratar)

Ordenanzas municipales (1 asuntos a tratar)

4. [0034005/2024] [Papel] Resolver las sugerencias y reclamaciones presentadas al proyecto normativo de la Ordenanza de la Zona de Bajas Emisiones de Zaragoza, inadmitir y someter a debate y votación votos particulares formulados por los Grupos municipales, y aprobar la Ordenanza según el texto resultante de la votación efectuada.

Sra. Presidenta: Bueno, comenzamos con este punto el tratamiento de la segunda ordenanza. Esta ha tenido menos éxito, por decirlo de otra manera, que la ordenanza de movilidad, ya que ha tenido menos alegaciones. En concreto, ha habido un total de cuatro alegantes y cuatro alegaciones y luego, por otro lado, vamos a tener que inadmitir unas alegaciones porque se han hecho al proyecto, siendo que el proyecto no pasa por Comisión, únicamente lo que pasa por Comisión es la ordenanza, y, además, ha habido unas fuera de tiempo.

Además, también ha habido unos votos particulares que también vamos a tener que inadmitir porque también iban directos al proyecto y el proyecto tiene también un periodo de alegaciones que se hacen directamente al propio proyecto y que se aprobó por Gobierno y no pasan por esta Comisión. Simplemente decir un poco esta confusión que ha podido surgir.

En total ha habido 50 votos particulares a la ordenanza, 30 votos particulares de Zaragoza en Común, 6 de Vox y 14 del Partido Socialista.

Además, ha habido también alegaciones a la propia ordenanza por parte de tres alegantes. En total han sido siete alegaciones, de las cuales se ha admitido únicamente una.

Como ya he dicho, nos comprometimos el año pasado a traer una ordenanza de bajas emisiones, porque así lo requería la ley, dejando claro también y remarcando el esfuerzo que a lo largo de los años Zaragoza ha hecho en la mejora y el control de la calidad del aire. Somos una ciudad con ocho estaciones de referencia ante el Ministerio y creo que deberíamos estar orgullosos de las mediciones que arroja, ya que Zaragoza es una ciudad que no ha tenido que activar nunca un protocolo de alta contaminación, pero no por ello no quiere decir que no estemos vigilantes ante esta situación, porque somos conscientes de que, además, las restricciones a través de Europa cada vez van a ser mayores.

Entonces, ponemos en marcha una ordenanza que estará plenamente operativa en el año 2026 y que nos acogemos a una parte fundamental de ese Real Decreto que dice que las ordenanzas de bajas emisiones

deben tener un objetivo primordial, que creemos que es el objetivo más importante, que es la concienciación en la ciudadanía por encima del cariz sancionador. Creemos que, además, la zona de bajas emisiones no se construye únicamente con la parte de una ordenanza, sino con una estrategia general, que es como la que tiene esta ciudad, de reducción de emisiones.

En una anterior intervención salía la famosa aprobación de la prórroga del bus y la controversia que ha tenido durante todo este año. Mucho del fundamento de esa prórroga se ha debido, como hemos repetido en multitud de ocasiones, a la llegada de unos fondos europeos. Unos fondos europeos que, casualmente, tienen como denominación "zonas de bajas emisiones". Este Ayuntamiento consiguió en la primera convocatoria 68 autobuses eléctricos, 40 en la segunda convocatoria y, además, recibió fondos para la instalación de un servicio de bici eléctrica público que se va a poner en marcha a partir del año 2025.

Más allá de una ordenanza de bajas emisiones, que creo que sí que nos ayuda a concienciar a la ciudadanía y, sobre todo, establecer zonas de medición claras en las que queremos mejorar la calidad del aire, creo que, si realmente queremos hacer algo por la movilidad sostenible, es tener capacidad para redactar proyectos y para saber aprovechar las oportunidades. Y creo que es la parte más importante de esta zona de bajas emisiones, que este Gobierno ha sabido aprovechar esas oportunidades que se le daban desde Europa como financiación, introduciendo más de 100 autobuses eléctricos, lo que va a suponer un tercio de la flota, que no solo irán por la zona de bajas emisiones, sino que reducirán las emisiones en toda la ciudad, y la instalación de ese nuevo sistema de bici eléctrica público, que va a permitir que todos los ciudadanos de Zaragoza, independientemente de donde vivan o de su condición física, puedan utilizar esta movilidad sostenible.

Por lo demás, nada más. Podemos pasar a la exposición de los Grupos políticos, así que tiene la palabra Zaragoza en Común.

Sra. Tomás Bona: Bueno, pues la verdad es que es una sorpresa de repente encontramos y que nos digan que la memoria no se va a analizar y que no era el momento, porque recuerdo perfectamente el momento en que nosotros le preguntamos a los tres representantes que están ahora mismo sentados ahí, al señor Rodrigo, al señor Ferrer y a la señora Gaudes, dónde hacíamos los votos particulares. Nos dijeron que a los dos, por supuesto, que a los dos. Eso es lo que nos dijeron. Ustedes nos dijeron que a los dos. Por eso nosotros trabajamos en los dos expedientes, porque es eso lo que nos dijeron. Entonces, la verdad es que no salgo de mi asombro que, de repente, digan: "No, no, pero es que eso iba después". Le preguntamos. Ahí estábamos de pie todos hablando y nos dijeron que presentásemos las alegaciones y los votos particulares a los dos expedientes. Así que, bueno, ustedes sabrán.

Les pedimos, ya a el expediente, realizar un debate completo, o previamente a la memoria, porque tampoco entendemos muy bien el hecho de estas trazas que se hacen ahora, como dice mi madre, de que primero no tengamos el Plan de Seguridad Vial, pero luego la ordenanza que regula, luego la memoria... No sé, la verdad es que, realmente, el orden no está dentro de su manera de gobernar.

A la memoria habíamos planteado 56 enmiendas y a la ordenanza hemos planteado 14 votos particulares y nos los han rechazado todos, no porque no mejoren la ordenanza, porque sí que lo hacían, sino porque esta ordenanza se la redactó Vox, que dicen y acusan continuamente al Partido Popular de que en cosas de Medioambiente y demás parece que se lo haya redactado Zaragoza en Común y que sean las opiniones de Zaragoza en Común. Pues mire, nosotros pensamos totalmente lo contrario, que lo que hace el Partido Popular es escucharles mucho más a ustedes que a nosotros. Son esas contradicciones las que nos encontramos.

Entonces, quería decir una cosa. Del 1 al 8 de los votos que nosotros hemos presentado, esos puntos los tiene la ordenanza de la Federación Española de Municipios y Provincias, copiados textualmente. Copiados textualmente de esa ordenanza y ustedes han dicho que no se pueden... Los han rechazado todos. La verdad es que si ahora ya la Federación Española de Municipios y Provincias no es alguien a quien hacerle caso para hacer una zona de bajas emisiones, ya no sé. Claro, es que ahora para hacer una zona de bajas emisiones hay que hacerle caso al señor Flores, no a la Federación Española de Municipios y Provincias. Es una cosa bastante curiosa.

En cuanto al punto 9, consideran que nuestros votos particulares inducen a error y es redundante, porque el artículo 17.2 y 17.3 es literalmente lo que ustedes borraron de su copia y pega, o sea que no

entendemos muy bien, porque esto es lo que ustedes pusieron. En el punto 10, consideran que es mejor gestionar desde el Gobierno que desde el Pleno. En nuestra opinión, como ya lo saben, preferimos que todas las modificaciones se den cuenta y se hagan en Pleno. Más transparente y más claro.

En el 11 y 12, plantean no modificar los plazos de desarrollo de la zona de bajas emisiones y estos plazos están pensados para cumplir, creemos, el expediente y no para mejorar la calidad del aire, que es para eso para lo que está la zona de bajas emisiones. Está muy bien cobrar el dinerito de Europa, salir en la foto, decir que hemos hecho una zona de bajas emisiones que no sirve para absolutamente nada, porque luego ni siquiera vamos a medir las sustancias más tóxicas.

En los puntos 13 y 14, les parece bien extender los tiempos de carga y descarga. Es una barbaridad que va a generar conflictos. Si con la aplicación tenemos reservado hasta una hora y luego lo cambiamos y había reservado otra persona, esa otra persona tendrá que estar dando vueltas por la ciudad hasta que nosotros nos vayamos, por lo tanto, creemos que es un gran error. Y creemos que esta ordenanza nace muerta, con una memoria que es un despropósito, que está plagada de errores, que es una ordenanza que está sin diálogo, sin consenso, hecha sin ganas y que no va a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía en absoluto.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz de Vox.

Sr. Flores Serrano: Gracias, consejera. Bueno, pues, muy rápidamente, para contextualizar un poco nuestra postura en esta ordenanza de zonas de bajas emisiones, bueno, yo creo que ya he sabido y no es ninguna sorpresa para nadie que desde Vox rechazamos estas zonas de bajas emisiones. ¿Por qué? Pues porque consideramos que son esencialmente otro ejemplo más de cómo los burócratas de Bruselas se han empeñado en decir a los ciudadanos y a los municipios cómo tienen que organizar su vida. Es un claro ejemplo o un nuevo ejemplo de lo que yo llamo el nuevo despotismo ilustrado del siglo XXI, aquello que venía de la Ilustración de "todo para el pueblo, pero sin el pueblo". Unos burócratas en Bruselas deciden lo que es bueno, lo que es malo y la gente se tiene que adaptar a eso y punto. Bueno, pues nosotros no estamos en ese modelo.

Y es un poco lo que decía también en el anterior punto del orden del día sobre la movilidad. Nosotros no estamos en imponerle una visión de movilidad a los ciudadanos, nosotros estamos en hacer un análisis, hacer un diagnóstico, establecer cuáles son las necesidades reales de cada municipio y, bueno, aplicar las ordenanzas que den solución a esas necesidades. Y esto no me lo invento yo, esto ya lo dijo uno de los comisarios de la Unión Europea, que decía que cada municipio tiene que adaptar las zonas de bajas emisiones a la realidad de cada municipio.

En Zaragoza nunca hemos tenido ningún problema de contaminación del aire, no hay ningún motivo objetivo para restringir determinadas zonas o restringir la movilidad en determinadas zonas de la ciudad, pero bueno, nosotros entendemos que, bueno, nos guste más o nos guste menos hay una ley que viene impuesta desde Bruselas, pero es una ley nacional que entendemos que hay que cumplir. A nosotros no nos gusta esta ley, desde luego, y nosotros trabajamos para, algún día, poder llegar a tener la capacidad de cambiar las leyes, pero entendemos, y, desde luego, en Vox somos gente de ley y orden, que las leyes hay que cumplirlas nos gusten más o nos gusten menos. Eso siempre ha sido una máxima en nuestro partido.

Y, en ese sentido, pues entendemos que tiene que haber una zona de bajas emisiones, porque es un imperativo legal. Y, en ese sentido, y haciendo gala de responsabilidad, entendemos que tiene que haber una zona de bajas emisiones. Dando esto por hecho, también hemos intentado que esta zona de bajas emisiones, como he dicho antes, se adapte a la realidad de la ciudad, que es una realidad muy diferente a la que tienen otras ciudades mucho más contaminadas, mucho más habitadas, con más densidad de población, con más número de vehículos por kilómetro cuadrado, con más número de industrias por habitante... Por lo tanto, todas nuestras aportaciones y también nuestros votos particulares, que es lo que voy a describir ahora, han ido un poco en la línea de minimizar esas restricciones y de flexibilizar esta ordenanza, en definitiva, para facilitarles la vida a los ciudadanos y que un vehículo que circule por Echegaray y Caballero no tenga menos restricciones que otro que circule a 50 metros, por la calle Predicadores, porque no tiene ningún sentido.

Por lo tanto, nosotros, en nuestros votos particulares, el 2, 3, 4 y 6, lo que pretenden es dotar a esta ordenanza de un poquito más de flexibilidad y de facilitarles la vida a los ciudadanos con menos restricciones, que yo ya sé que esto a los partidos de la izquierda, el Partido Socialista y Zaragoza en Común, les encanta

esto de restringir y de limitar y de prohibir. Y, además, así también tienen otra excusa para sancionar y para poner multas y para recaudar más. Ese es el modelo que les encanta a ellos. Bueno, pues nosotros no. A nosotros lo que nos gusta es que la gente tenga libertad, tenga flexibilidad y, en ese sentido, esos votos particulares van en esa línea.

Y los votos particulares números 1 y 5, nosotros entendemos que, si una ordenanza se aprueba en Comisión y en Pleno, los aspectos más relevantes y más fundamentales de esa ordenanza también deberían ser aprobados en Pleno. Y, por lo tanto, esos votos particulares, de alguna forma, van encaminados a facilitar ese debate por parte de todos los Grupos y que los aspectos más esenciales y más fundamentales de la ordenanza no queden a la discreción del Gobierno que esté en ese momento y que los aspectos más relevantes pasen por el Pleno. Nada más. Gracias.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista.

Sr. Giral Monter: Gracias, señora Gaudes. Señor Flores, le tengo que recordar que ustedes comenzaron en el lado siniestro al comienzo de esta Corporación. Simplemente un apunte. Es simplemente una situación geográfica respecto a la mesa de la Presidencia.

Bueno, señora Gaudes, ahora entiendo perfectamente, después de la intervención del señor Flores, por qué ustedes no optaron, como han hecho otras ciudades españolas, por el hecho de aunar las dos ordenanzas, la de movilidad y la de zona de bajas emisiones, en una sola. Este Grupo a usted le ha interpelado en numerosas ocasiones en la Comisión correspondiente para ver cómo iba la zona de bajas emisiones y, finalmente, ahora sí que he entendido que tenían que separarlas, dada la posición política que tiene el señor Flores respecto a la de movilidad y a la de zona de bajas emisiones.

Entonces, nos hemos encontrado con una ordenanza de movilidad, que es una especie de ley ómnibus con todas las cuestiones normativas que hacen referencia al tráfico, a las distintas ordenanzas que había de peatones, ciclistas, vehículos de movilidad personal, etc. y con una especie de atención al medioambiente. Y la que ahora vamos a debatir, la de bajas emisiones, es una ordenanza que tiene que ver más con el medioambiente y con unas limitaciones a la movilidad al tráfico en nuestra ciudad.

Bien, como han apuntado, la Unión Europea en los últimos años ha estado dictando resoluciones y directivas que tienen que ver con la calidad del aire y con la búsqueda de mecanismos para intentar paliar la contaminación atmosférica, todo ello para ayudar a preservar nuestro medioambiente y, por tanto, a proteger la salud de los ciudadanos. En este sentido, el Gobierno de España, a través de la Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética, estableció que las ciudades de más de 50.000 habitantes debían adoptar planes de movilidad que evitaran las emisiones por parte de según qué tipo de vehículos. Y en una de esas medidas establecieron que se debían implantar en estas ciudades las zonas de bajas emisiones, es decir, zonas en las ciudades donde se reduzcan las emisiones contaminantes.

Claro, aquí, en Zaragoza, y por expreso deseo de su alcaldesa, la señora Chueca, a diferencia de las grandes ciudades españolas y europeas, nunca se ha querido realmente establecer una zona de bajas emisiones. No sé si por insistencia del Grupo Vox o por qué otra razón. Y es que, además, ella misma lo afirmó en alguna declaración pública. Dijo que para ella la zona de bajas emisiones no era una prioridad. Y ese hecho ha provocado, no que estemos ahora, en verano, trabajando, sino que han demorado ustedes todo lo posible la implementación, la aprobación de esta ordenanza. Es decir, la calidad del aire que respiramos todos los vecinos y vecinas de Zaragoza o el ruido que soportamos debido al tráfico existente en según qué calles de Zaragoza parece que no es una prioridad. Por eso hay que recordar que llevamos ya casi un año y medio con una zona de bajas emisiones de forma provisional. Ustedes aprobaron un decreto de forma provisional y llevamos desde el año 2023 con una zona de bajas emisiones provisional en la que prácticamente ustedes no han hecho nada más que poner la señalización de dicha zona. No han hecho campañas de información a los ciudadanos ni han hecho absolutamente nada.

Y claro, ahora vamos a aprobar una ordenanza y ¿qué hacen ustedes? Pues postergarla dos años más para su plena implementación el año 2026. Y la segunda zona que plantean ustedes, nada más y nada menos, la llevan al año 2030. Pero es que la que han planteado en el Casco Histórico, ya se lo hemos dicho en alguna ocasión, parece de juguete, parece de broma, porque han hecho un perímetro ustedes que prácticamente coincide con buena parte de las calles peatonales que hay en el Casco Histórico o con otras calles que tienen plataforma única y, por tanto, ya está limitado el tráfico rodado por esas calles.

Pero es que, además, el régimen sancionador también llama mucho la atención, ¿verdad? En estos últimos días estamos asistiendo a noticias que tienen que ver con el récord de multas de tráfico que la Policía Local está imponiendo en Zaragoza o sanciones de carácter urbanístico. El señor Rodrigo seguramente lo recuerda, porque en cada sesión de la Gerencia de Urbanismo y Comisiones estamos viendo un montón de procedimientos sancionadores al respecto. O sanciones también que tienen que ver con la ordenanza de la limpieza.

¿Qué ocurre, que en cuestiones de medioambiente no hay que sancionar igualmente que en otras cuestiones? ¿Me quiere decir usted para qué se hace una ley o una ordenanza si luego no hay un procedimiento sancionador? ¿Quién va a cumplir esa ley o esa norma? Usted, señor Flores, que dice que es gente de orden y de ley, según para qué cuestiones, porque en otros temas de carácter nacional no están de acuerdo con la ley y no la quieren cumplir, por cierto.

Nosotros hemos presentado una serie de votos particulares para intentar que en Zaragoza haya una zona de bajas emisiones plenamente en funcionamiento y que para el año 2030 Zaragoza de verdad sea una ciudad climáticamente neutra. Por tanto, hemos hecho unos planteamientos de ampliar el perímetro de la zona de bajas emisiones del Casco Histórico y también de la segunda zona de bajas emisiones, que llegaba, según ustedes habían planteado, a la plaza Paraíso. También hemos acortado las fases de implementación, de forma que, en lugar del 2026, esté en el año que viene, el 2025, puesta en funcionamiento la del Casco Histórico y que, en lugar del 2030, esté en el 2028 la segunda zona de bajas emisiones para poder contribuir a que Zaragoza sea una ciudad más saludable, menos ruidosa, más amable y, por tanto, sea mejor para todos los vecinos y vecinas de Zaragoza. Gracias.

Sra. Presidenta: Simplemente cerrar con dos cuestiones que parece que se han ido repitiendo a lo largo de este año. Ya las he dejado claras, pero lo vuelvo a decir. El único criterio que seguimos para dividir las dos ordenanzas, y creo que fue un buen criterio, es un criterio técnico. Creo que separar una ordenanza de movilidad con una ordenanza de bajas emisiones cada una por un lado es una buena decisión, porque, aunque sí que tienen un espíritu muy igual entre las dos, son dos ordenanzas totalmente diferentes. Además, así nos lo pidieron los técnicos y así lo han hecho la mayoría de las ciudades.

Desde el primer momento hemos trabajado en ella. Aprobamos una ordenanza por Gobierno, pero también nos hubiese gustado que el Gobierno de España no plantease el Día de los Inocentes un Real Decreto de adaptación cuando tenía que entrar en vigor el 1 de enero del 2023. Creemos que las cosas se trabajan de otra manera y creemos que se trabajan de la mano con las ciudades, que son, al final, las que lo tenemos que implementar. Al final, nos hemos sentido desde el Gobierno de España bastante desprotegidos en cuanto a la zona de bajas emisiones. Creemos que se redactó una ley en la que no se contó prácticamente con nosotros y que, al final, lo que se ha visto es que las propias ciudades lo que estamos intentando hacer es adaptarnos dentro de las posibilidades que tenemos.

Siempre hemos dicho que la ciudad de Zaragoza cuenta con zonas de bajas emisiones desde hace muchísimo tiempo. Esto no es algo que haya llegado inventado a través de un Real Decreto. La peatonalización, el hacer las calles más amables es una política de estrategia de ciudad, no en cerrar una zona simplemente por el mero hecho de interés político, que parece que es un poco lo que quiere la izquierda.

El planteamiento de este Gobierno es algo totalmente diferente. Como ya he dicho, llevamos una estrategia a nivel global de reducción de emisiones que, por supuesto, hace especial hincapié en la movilidad a través de la electrificación, pero también hace especial hincapié en la reforma de las calles. Este Gobierno es el Gobierno que más calles ha reformado en la anterior legislatura. Y eso también es reducir las emisiones, eso también es pacificar la ciudad y eso también es mirar por el medioambiente, que el otro día en el Debate del Estado de la Ciudad escuchaba cómo muchas veces la bancada de la izquierda decía que poco menos que hacer calles no servía absolutamente para nada. Todo suma, todo va englobado en una estrategia de ciudad en la que vamos a seguir trabajando y en la que vamos a seguir intentando reducir esas emisiones, tanto las contaminantes como las de CO2, pero no porque nos lo digan ustedes o no porque nos lo diga una ley, sino porque creemos que es bueno para la salud de los ciudadanos, que es nuestro principal objetivo. Así que, por mi parte, podemos pasar ya a la votación de la propuesta de resolución de las reclamaciones.

En primer lugar, se somete a votación sobre la propuesta de resolución de reclamaciones presentadas en el periodo de información pública, en el sentido que consta en la propuesta, con el resultado de 15 votos a favor de la propuesta del Grupo municipal Popular y 16 abstenciones de los Grupos Municipales de PSOE (10), Vox (4) y ZeC (2). **Se aprueba la propuesta.**

Se procede en este momento a la votación sobre la propuesta de declaración de inadmisibles de los votos particulares del Grupo municipal de Zaragoza en Común, números del 15 al 30 presentados al articulado de la Ordenanza y los números del 1 al 46, presentados al expediente 33987/2024, con el resultado de 15 votos a favor de la propuesta de inadmisibilidad del Grupo Municipal Popular, 12 votos en contra, de los Grupos municipales de PSOE (10) Y ZeC (2) y 4 abstenciones del Grupo Municipal de Vox. **Se aprueba la inadmisibilidad.**

Se procede ahora a la votación de los **votos particulares** presentados, con el siguiente resultado:

El voto particular número 1 de Vox, es aceptado por 29 votos a favor, de los representantes de los Grupos Municipales de PP (15), PSOE (10) y Vox (4) y 2 abstenciones del Grupo Municipal de ZeC. **Queda aceptado.**

El voto particular número 5 de Vox, es aceptado por 29 votos a favor, de los representantes de los Grupos Municipales de PP (15), PSOE (10) y Vox (4) y 2 votos en contra del Grupo Municipal de ZeC. **Queda aceptado.**

Los votos particulares números 6 y 8 del Grupo Municipal Socialista son aceptados por 27 votos a favor de los representantes de los Grupos Municipales de PP (15), PSOE (10) y ZeC (2) y 4 votos en contra del Grupo Municipal de Vox. **Quedan aceptados.**

El voto particular número 6 de Vox, es aceptado por 19 votos a favor, de los representantes de los Grupos Municipales de PP (15) y Vox (4), 10 votos en contra del Grupo Municipal Socialista y 2 abstenciones del Grupo Municipal de ZeC. **Queda aceptado**

Los votos particulares números 2, 3 y 4 de Vox, son aceptados por 19 votos a favor, de los representantes de los Grupos Municipales de PP (15) y Vox (4), y 12 votos en contra de los Grupos Municipales de PSOE (10) y ZeC (2). **Quedan aceptados.**

El resto de votos particulares presentados quedan rechazados.

Finalmente, se procede a la votación de la propuesta de la nueva ordenanza de la zona de bajas emisiones, una vez adaptada con las modificaciones relativas que proceden de las reclamaciones, alegaciones y votos particulares aceptados, con el resultado de 15 votos a favor del Grupo Municipal Popular, 12 votos en contra de los Grupos Municipales de PSOE (10) y ZeC (2) y 4 abstenciones del Grupo Municipal de Vox. **Se dictamina favorablemente.**

DAR CUENTA DE DECRETOS Y RESOLUCIONES DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO UNIPERSONALES (7 asuntos a tratar)

SEGUIMIENTO DE LA GESTIÓN DE ALCALDÍA Y DE SU EQUIPO DE GOBIERNO (7 asuntos a tratar)

Preguntas de respuesta oral (6 asuntos a tratar)

12. [ZEC] Sobre qué medidas va a tomar para garantizar la entrada de voluntarias al CMPA, mejorar las condiciones de los trabajadores del CMPA, mejorar la accesibilidad en los cursos de gestión de colonias felinas, y la convocatoria del consejo sectorial de protección animal. [Cod. 8.857]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra la portavoz de Zaragoza en Común para la exposición de la pregunta.

Sra. Tomás Bona: Muchas gracias, consejera. El otro día pudimos ver un reportaje en Instagram de usted con unos perritos muy monos pequeñines. Ya sabíais que íbamos a hablar de eso, ¿verdad? Sí, la verdad es que es curioso. Es curioso porque, sobre todo, vemos que la protección animal solo les preocupa para hacerse fotos para Instagram, porque, luego, para el resto no les preocupa en absoluto.

Y, entonces, lo que hemos venido aquí a preguntarles es cuándo van a poder volver a entrar los voluntarios y voluntarias del CMPA, porque no entendemos que, teniendo reglamento, personal y voluntarios, no se acabe de impulsar por medio de este Ayuntamiento. ¿Cuándo se van a actualizar los salarios de las dos veterinarias y el auxiliar administrativo, tal y como ha hecho con el resto del personal? ¿Por qué no se previno que en el curso dado a las voluntarias felinas el pasado 29 de junio una voluntaria no pudiera acceder al mismo por no ser accesible Casa Jiménez en sábado? ¿Cuál fue el motivo por el cual los gatos que estaban en la colonia felina de avenida Cataluña no fueron retirados, sobre todo los cachorros, antes de que entraran las excavadoras, a pesar de los avisos de las personas voluntarias con suficiente antelación? ¿Y cuándo va a convocar el Consejo Sectorial de Protección Animal, que no se hace desde el 16/03/2023?

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Aprovechando que saca usted lo de mi Instagram, aprovecho para decir que hay siete cachorros en el CMPA que buscan una segunda familia. Así que, si alguien estáis interesado, espero que sus hijos lo estén viendo para que, al llegar a casa, se lo pidan... Hay que intentar comentar estas cosas siempre que se puede.

Me ha hecho una pregunta dinamitada creo que en cuatro. Voy a intentar contestarle a todo lo que me ha puesto. Respecto a la entrada de voluntarios, hemos hecho todas las gestiones necesarias para la entrada de voluntarios, pero ahora mismo no está esa posibilidad en esta Área. Como sabrán, hay un expediente abierto por parte del CSIF. Imagino que lo tienen que saber, porque se viralizó y se pasó por redes sociales. El sindicato solicita que las tareas de pasear a perros o de protección animal, así como cualquier otra, sean exclusivas del personal municipal y no se permita la entrada de voluntarios. Entonces, ahora mismo es un expediente que no está resuelto, que no es competencia de este Área, pero que, obviamente, como me he comprometido en otras comisiones, voy a intentar que sea favorable, porque siempre he creído que es bueno que los voluntarios entren al cuidado y a la zona de esparcimiento de los animales y, sobre todo, creo que también es una forma de acercar el voluntariado a la gente más joven, que tiene una especial sensibilidad con la protección animal y que, seguramente, se acercarían y se apuntarían a este voluntariado del Ayuntamiento de Zaragoza.

Respecto a las condiciones de los trabajadores, recientemente se han hecho cursos de riesgos específicos del CMPA de primeros auxilios para que, en caso de accidentes, se pueda causar el mínimo daño posible. También se dispone de un nuevo vehículo de unidad que facilita el traslado de los trabajadores, porque, si han estado allí, saben que no llega el transporte público. Y también se ha modificado el vestuario de los trabajadores atendiendo a las peticiones que nos han hecho. También en los próximos meses se van a realizar diferentes formaciones para la mejora del manejo de los animales que son especialmente complicados.

Respecto a la accesibilidad, sé de lo que usted me cuenta. El pasado 29 de junio acudió una persona en silla de ruedas que estaba apuntada al curso. Al ser fin de semana, no teníamos abierta la puerta de entrada de la calle Bilbao, que es aquella que tiene rampa, por lo tanto, tuvo dificultad para acceder al curso. Hemos tomado nota. A pesar de que sea fin de semana, abriremos esa puerta accesible. Pero también, ya

que el curso es a través de inscripción online, si se nos facilita esa información, obviamente, hubiésemos hecho todo lo posible para poder abrir esa puerta.

Y respecto a la convocatoria del Consejo Sectorial, creemos que lo más operativo es integrarlo dentro del propio Consejo Sectorial de Medio Ambiente en una comisión específica, como estamos haciendo con otras materias. Al final, un poco lo de que haya consejos sectoriales independientes por temática viene más dado un poco a la estructura de cada momento. Ahora que Medio Ambiente ha incorporado también las competencias de protección animal, creemos que lo más adecuado sería debatir todas las cuestiones en el seno del Consejo Sectorial de Medio Ambiente y crear una comisión específica de protección animal, como se está haciendo con otros temas.

Sra. Tomás Bona: Bueno, a ver, no me ha respondido. Me ha dicho las mejoras que va a haber y los cursos que va a haber para los trabajadores y trabajadoras, pero no me ha hablado de los salarios en ningún momento, así que me imagino que es que no tienen previsto mejorar el salario de las dos veterinarias y la auxiliar administrativa, tal como se ha hecho con el resto del personal.

Lo que me da también a entender es que parece que queremos ser una ciudad accesible, pero, en realidad, no lo somos. Tampoco me ha contestado cuál fue el motivo de que los gatos que estaban en la colonia felina de la avenida Cataluña no fueran retirados antes de que entraran las excavadoras.

Lo que me parece realmente es que no se están tomando muy en serio el tema de la protección animal, cuando dicen que piensan que es mejor hacer primero el Consejo de Medio Ambiente y luego hacer una sectorización y hacer aparte el de protección animal. Yo creo que hay muchas personas en esta ciudad que están interesadas en intervenir y en ser voluntarios y voluntarias en estos temas y creo que hay que atenderlas, escucharlas, sobre todo porque van a ser de gran ayuda para este Ayuntamiento y, sobre todo, para los animales. Y creo que nuestra posición es de colaboración, ya lo han visto, de tratar de solucionar los problemas. Lo que están haciendo ustedes es ponerlo muy difícil para solucionar los problemas y para que las cosas funcionen bien.

Sra. Presidenta: Siguiente. No tengo tiempo.

13. [ZEC] Sobre si considera, tal y como dijo en el debate presupuestario que la partida de movilidad, será suficiente para asumir todas las certificaciones de pago del año 2024. [Cod. 8.860]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra la portavoz de Zaragoza en Común.

Sra. Tomás Bona: Vale. Muchas gracias. Bueno, pues en el debate presupuestario observamos que había una reducción en la partida de su Área. De 140 millones de gasto del año anterior habían pasado a 103. En los diferentes debates presupuestarios les dijimos y les avisamos y les advertimos, pero ustedes, en vez de reconocerlo, nos dijeron que sí, que habría suficiente dinero. Pero resulta que tenía aquí para pagar autobús y tranvía 74'6 millones de euros. Tiene que aumentar esta partida casi 3'5 millones de euros para acabar de pagar el mes de abril.

Pero, o sea, es que ustedes se han gastado la partida de movilidad. Pues sí, se la han gastado. ¿Han hecho corto con el presupuesto? Pues sí, han hecho corto con el presupuesto. ¿Tendrán que buscar dinero de otros sitios o acudir al banco o no sé cómo lo van a hacer para pagar mayo, junio, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre? Pues sí, van a tener que hacerlo, porque se quedaron cortos en el presupuesto. ¿El presupuesto estaba infradotado? Obviamente, el presupuesto estaba infradotado. Además, ya lo hablamos ayer con la señora Solans en Hacienda y nos dijo que eso es lo más normal del mundo, que todo el mundo infradotamos el presupuesto de movilidad cuando se presentan los presupuestos.

Pues, si todo el mundo lo hacemos, lo hacemos mal. Si todo el mundo lo hacemos, lo estamos haciendo mal y estamos engañando a la ciudadanía. Y eso es un problema, porque, si todo el mundo nos hemos acostumbrado a infradotar el presupuesto en cuanto a movilidad para luego tener que hacer modificaciones presupuestarias y a ver de dónde sacamos el dinero, es que le estamos vendiendo a la gente que nos vamos a gastar el dinero en una cosa muy bonita que luego no nos lo vamos a gastar, porque ese

dinero, al final, va a tener que ser para movilidad. Si todos lo estamos haciendo, que yo eso no lo sé, lo estamos haciendo bastante mal.

Entonces, bueno, yo le pregunto de qué partidas van a recortar ustedes. Y les pedimos que sean conscientes de que ya llevan cinco años gobernando, que se supone que ya sabían que este año tenía también 12 meses, por lo tanto, tendrían que pagar el resto de los meses también, no solamente hasta abril, y que es necesario que reconozcan el error que han cometido y que nos expliquen de dónde van a sacar el dinero para pagar los ocho meses, porque espero que no sea subiendo el billete del autobús.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el concejal delegado de Movilidad.

Sr. Rodrigo Pérez: Gracias, señora presidenta. Yo, señora Tomás, lo primero que le querría lanzar es un mensaje tranquilizador. El presupuesto no está infradotado. Y quiero reiterar aquí las palabras que ya dijera la consejera en lo que fue el debate presupuestario.

Como sabe, el servicio de autobús, el servicio de tranvía y el servicio al aeropuerto se atienden con la partida presupuestaria de transporte público, que en el ejercicio 2024 tiene una dotación de 74'8 millones de euros. De esa partida se van pagando certificaciones, que, en el caso de Avanza, son certificaciones mensuales y, en el caso del tranvía, son certificaciones trimestrales.

Como usted conoce perfectamente, señora Tomás, el presupuesto se confecciona, se elabora, aproximadamente en el mes de octubre de cada ejercicio con las previsiones para el ejercicio del año siguiente. En este caso, en el mes de octubre del año 2023, sabe usted también perfectamente, todavía no se conocía a ciencia cierta si se iban a prorrogar esas famosas ayudas al transporte por parte del Gobierno de la nación. Recordará también que fue en el Boletín Oficial del Estado de 28 de diciembre del año 2023 en el que se publicó el Real Decreto 8/2023, que fue precisamente el que recogió las ayudas para el 1 de enero del 2024 al 31 de diciembre de este mismo ejercicio.

Por tanto, la conclusión a la que necesariamente tenemos que llegar, señora Tomás, es que, en el momento de la confección de elaboración del presupuesto, en octubre del 2023, no se sabía a ciencia cierta si iban a llegar o no esas ayudas del Ministerio. Finalmente, afortunadamente, se publicó que sí, que iban a llegar, y, por tanto, no va a haber ese desfase presupuestario final al que usted se refiere. Es decir, el presupuesto va a ser suficiente y, al final del ejercicio, se va a comprobar que no estaba infradotada esa partida. Las certificaciones que se pagan a Avanza y a SEM se pagan en las previsiones presupuestarias, en esos 74'8 millones, y, por tanto, podemos hablar de un déficit sobrevenido. Es decir, a los operadores se les paga en base a certificaciones reales. Poco a poco se va agotando el presupuesto, insisto, por ese déficit sobrevenido.

Al final, la solución, señora Tomás, no pasa, como dice usted, por ir a un banco o por ir a otro sitio a buscar dinero, sino simplemente la solución pasa por que el Ministerio cumpla, por que envíe el dinero a este Ayuntamiento y que el dinero del Ministerio sirva para cumplir con esas obligaciones presupuestarias de este Ayuntamiento. Por lo tanto, insisto, señora Tomás, puede usted estar tranquila. No piense que este Ayuntamiento presupueste de manera deliberadamente infradotada para luego sacar dinero de otras partidas.

Sra. Presidenta: Señora Tomás.

Sra. Tomás Bona: Bueno, quiero decir una cosa muy corta y es que, desde luego, en lo que ustedes tienen una certificación aprobada es en echar balones fuera y culpar siempre al Gobierno central de absolutamente todo. En eso sí que tienen ustedes una certificación. Todo es problema del Gobierno central, de que si nos meten el dinero o no nos meten el dinero o sí o no. Es una cosa... O sea, nos da igual hablar de lo que hablemos de Zaragoza, que siempre acaba todo en que el Gobierno central nos meta el dinero o no nos meta el dinero.

El tema del 28 de diciembre, en realidad, tiene que ver con este año, pero no con el año pasado ni con el año anterior. Quiero decir, que la infradotación en movilidad ha sido algo continuo de este Gobierno y así lo reconoció la misma consejera de Hacienda ayer y no tenía nada que ver con esto. Pero vamos, la certificación de que ustedes son el número uno en echar la culpa de todo al Gobierno central, eso, desde luego.

14. [ZEC] Sobre en qué punto de elaboración se encuentran los pliegos de condiciones de la partida para el mantenimiento de zonas verdes en colegios públicos y cuándo estará prevista su adjudicación, y en qué plazos estará terminada la selección de los colegios que tienen plazo hasta el 15 de Septiembre. [Cod. 8.863]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra la portavoz de Zaragoza en Común.

Sra. Tomás Bona: La doy por formulada.

Sra. Presidenta: De acuerdo. Pues, a ver, el contrato de conservación de zonas verdes en patios tiene ya un expediente abierto en Contratación y se encuentra en fase de revisión de los pliegos de prescripciones técnicas y de cláusulas administrativas, así que esperemos que, cuanto antes, pueda empezar el inicio de la licitación.

Respecto a las actuaciones de la renaturalización de patios escolares, el programa que hemos llamado "Adapta tu patio", como sabrán, hemos remitido ya una carta informativa que ha tenido muy buena aceptación por parte de los colegios en la que se les propone el modelo de selección de dos experiencias piloto que se van a ejecutar este mismo año. El plazo para manifestar interés lo hemos alargado hasta el 15 de septiembre por comodidad para los propios centros, pero recalcar que, aunque les hayamos mandado la carta en periodo ya casi cercano a vacaciones, muchos colegios ya han manifestado el interés por sumarse a este programa.

La selección de los proyectos piloto se hará en un plazo máximo de diez días. A continuación, lo que haremos será redactar, junto con una asistencia técnica especializada, la participación de los colegios en el proyecto de renaturalización. Esto será durante todo el mes de octubre. Y será en el mes de noviembre cuando se facilitarán los dos contratos menores de obras para ejecutarlos a finales de noviembre y diciembre. Por lo tanto, estará ejecutado a final de este año.

Respecto al grado de ejecución de la partida, que también me preguntaba en su pregunta, decirles que se van a transferir a Capítulo VI los 100.000 euros para poder ejecutar esos proyectos piloto y que, además, con cargo a esta partida también se están elaborando todos los apartados en los que se articula el catálogo de soluciones climáticas para los patios escolares. Además, mientras se tramita el contrato de conservación, que hemos hablado anteriormente de espacios verdes y elementos vegetales, también se ha iniciado ya la ejecución de las tareas de mantenimiento por el gran número de peticiones que había por parte de los centros educativos y que no podíamos hacerlo hasta que no tuviésemos ese protocolo firmado con la DGA. Además, también vamos a encargar con cargo a esta partida un estudio en detalle del riesgo del arbolado, que es algo que nos están pidiendo los colegios, para saber qué actuaciones tenemos que priorizar.

Sra. Tomás Bona: Vale, pues muchas gracias. La verdad es que ha sido bastante concisa, de lo cual me alegro mucho. Me ha dado la información justo que necesitaba y que quería saber. Porque sobre todo lo que nos preocupaba muchísimo era, no solamente que se hayan recortado, que antes eran cuatro colegios y ahora van a ser dos colegios solamente, también, obviamente, creemos que la financiación y el dinero que se ha puesto para la renaturalización de los patios o "Adapta tu patio" es mínimo en comparación con el dinero que se pone para cualquier otra partida que yo considero que es mucho menos importante.

Yo creo que el que nuestros hijos y nuestras hijas estén en patios con sombra es una partida bastante importante. Quiero recordar que ahora mismo hay niños en colegios que están abiertos en el mes de julio y hay niños en patios con el sol cayéndoles de golpe en un día como hoy, con tantísimo calor. ¿Cómo se las tienen que apañar en esos colegios para que esos niños no estén sufriendo estas olas de calor mientras están en el colegio? Por lo tanto, decirle que espero que, efectivamente, a finales de noviembre y diciembre hayan puesto en marcha ya la renaturalización de los patios, que creo que lo que deberían hacer, y creo que se lo deben tomar muy en serio, es que todos los patios de nuestros colegios estén preparados para las altas temperaturas, porque lo que nos viene año tras año cada vez va a ser peor, y que esperemos que el ritmo que ustedes llevan para renaturalizar patios vaya aumentando y, en vez de ser dos patios al año, sean más, porque es que, si no, más o menos hemos hecho la cuenta y para adaptar todos los patios de todos los colegios de nuestra ciudad tendríamos que esperar 40 años. Entonces, que no sean 40 años, vamos a intentar que con el dinero que nos llega de Europa, nos ahorramos el dinero de las luces de Navidad y esas cosicas que ya les digo siempre y consigamos que no sean 40 años lo que nos cueste renaturalizar todos los patios de los colegios, sino que nos cueste muchísimo menos.

Y lo que ya sería ideal es que ustedes terminasen... Yo ya veo a la señora alcaldesa haciéndose fotos en todos los colegios públicos de nuestra ciudad renaturalizados al final justamente, cuando lleguen las elecciones. Es que ya la veo. Y, de verdad, yo le aplaudiría. Yo, si la señora alcaldesa se hace fotografías en todos los colegios renaturalizados los patios con sombras, le aplaudiría, de verdad. No la votaría, eso no, pero le aplaudiría. Le aplaudiría si la viese con fotografías en todos los colegios de nuestra ciudad renaturalizados, porque no queremos esperar 40 años para que los patios estén renaturalizados y tengan sombra.

Sra. Presidenta: Me queda un poquito de tiempo, creo. Vale. No, simplemente pido que se tenga paciencia. Es la primera vez que se ha incluido esta partida presupuestaria y que hemos conseguido el poder materializarlo a través de ese protocolo con DGA. Tenemos un poco todas las bases sentadas, además de la mano con FAPAR y con los colegios. Sé que, lógicamente, dos experiencias piloto pueden parecer poco con la cantidad de colegios que hay y la magnitud que hay por hacer. De ahí que hayamos pasado de cuatro a dos, porque creemos que es muchísimo más importante acotar el número de colegios y hacer muy bien esas dos experiencias para después replicarlas. El compromiso de este Gobierno siempre ha sido aumentar el resto de los años la partida presupuestaria e incluso sumar al resto de instituciones que quieran a elaborar un plan conjunto de actuación una vez veamos que este contrato y este sistema de trabajo sea de éxito.

15. [ZEC] Sobre qué autorizaciones han impulsado desde su área a la empresa FCC en el servicio de limpieza viaria y recogida de residuos y por qué motivos se ha permitido el uso de vehículos viejos de la anterior concesión y el repintado con colores de la nueva contrata a vehículos con más de 15 años. [Cod. 8.864]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra la portavoz de Zaragoza en Común.

Sra. Tomás Bona: Vale. Muchas gracias. Bueno, pues hemos podido comprobar que, efectivamente, han llegado vehículos nuevos, pero la inmensa mayoría de los camiones se quedan en las instalaciones... Cuando alguno de los nuevos se avería, en vez de tener una reserva, sacan los camiones antiguos, de 16 o 17 años. Si esto es irregular, aún nos sorprende más que se estén repintando con los colores de la contrata nueva varias furgonetas. Yo creo que esto ya lo comentamos. No sé si es que ustedes han dado la autorización a la empresa para esto y si esto está cumpliendo el pliego de condiciones técnicas del Capítulo 7, el repintado de furgonetas viejas con lo nuevo y así parece que son nuevas.

Lo que hemos visto también es que hay dos vehículos autocompactadores de carga superior en los que la maquinaria y los medios de la anterior contrata están funcionando, vehículos que son muy antiguos, que no deberían estar funcionando. Queríamos que nos dijese si han autorizado el incumplimiento de estos pliegos. No hemos encontrado ninguna modificación del contrato con este tema de que puedan funcionar. Nosotros ya les informamos. Les pedimos que contrasten y actúen y que no le salga gratis a la empresa esta interpretación libre de los pliegos, porque en ningún sitio habla de que se puedan utilizar vehículos viejos y mucho menos repintados. La verdad es que lo que estamos viendo continuamente es una falta de control de todas las gigantes contratas que trabajan para el Ayuntamiento de Zaragoza.

Ayer me decía la señora Torres que es que nosotros lo único que queríamos era ponerle multas a todo el mundo. No, no, nosotros no queremos ponerle multas a todo el mundo, pero si yo hago una cosa mal cuando voy con mi coche y me ponen una multa, me parece lógico que, si tenemos unas contratas a las que pagamos muchísimo dinero para que den servicio a la ciudad, qué menos que este Ayuntamiento se preocupe de que el pliego de condiciones lo estén cumpliendo. Y si no lo están cumpliendo, como en el pliego de condiciones pone que, si lo incumplen, se les pondrá una sanción, que esa sanción se ponga y que la paguen, porque es que eso es lo que hacemos el resto de la ciudadanía. Si lo hacemos el resto de la ciudadanía, ¿por qué no lo van a hacer las contratas a las que les estamos pagando con el dinero público de los zaragozanos y las zaragozanas?

Sra. Presidenta: Bueno, somos conscientes de que esto ha sucedido y, es más, somos conscientes de la rotulación. Es más, en esa rotulación lo que hemos pedido es que se identifique que este vehículo es un vehículo de sustitución. Ahora mismo ha habido una serie de incidencias de las que somos conscientes con

camiones y demás medios de limpieza en la ciudad, por lo tanto, han tenido que salir vehículos de sustitución para poder prestar el servicio. El Servicio de Limpieza lo conoce, es consciente de cada uno de los vehículos que ha salido, así como de las pequeñas incidencias o reparaciones que han tenido que sufrir estos vehículos. Esto no es algo nuevo. Ya ha pasado en anteriores contratos y en otro tipo de contrata. Nos acordaremos cómo, cuando pasamos de TUZSA a Avanza, se tuvieron que rotular unos nuevos autobuses para seguir prestando el servicio en caso de sustitución. Esto, al final, es algo similar.

Por parte del Ayuntamiento se ha hecho un esfuerzo de inversión muy fuerte para poder renovar absolutamente todos los camiones y todos los vehículos de trabajo del servicio de limpieza, pero, además, la contrata tiene en su propiedad una serie de vehículos, que los tenemos identificados, que son del anterior contrata y que pueden utilizar y prestar el servicio en momentos puntuales, siempre y cuando sea para eso, para garantizar que el servicio se está prestando y que finalmente las calles están limpias, que, al final, es lo que les interesa a los ciudadanos. Pero lo que se prioriza siempre es esos nuevos vehículos, que para algo se ha hecho ese esfuerzo inversor y también ese esfuerzo de implantación que ha supuesto en todo este año la implantación de esta contrata.

Sra. Tomás Bona: Bueno, yo entiendo el esfuerzo inversor que se ha hecho y lo comprendo y me alegro de que se haya hecho, pero usted, evidentemente, no me ha contestado a la pregunta que yo le hacía, que es si van a sancionar a la empresa porque está incumpliendo los pliegos. Eso es lo que no me ha dicho. Me ha dicho que se ha hecho un esfuerzo en la inversión. Evidentemente, es un esfuerzo, sobre todo un esfuerzo de pagar impuestos por la ciudadanía, o sea que imagínate si me importa el esfuerzo que se hace, porque se hace con el dinero de todos y de todas. Pero usted no me ha hablado de las posibles sanciones que se le pueden hacer a las empresas por incumplir los pliegos.

Sra. Presidenta: A día de hoy, toda la constancia que tenemos de referencias de salida de los vehículos es en caso de sustitución. Si la contrata nos comunica que tiene unos vehículos en reparación, que, además, tenemos la relación de todos los vehículos que estaban en reparación y el vehículo de sustitución que sale, a mi, señora Tomás, lo que me interesa es que la contrata, lógicamente, preste el servicio y que las calles estén limpias, sea con una maquinaria o con otra. Lógicamente, prefiero que sean las nuevas, pero, en el caso de que estos vehículos estén averiados, si tiene en algún momento puntual que salir un vehículo de sustitución, entiendo que también la contrata está haciendo ese esfuerzo para prestar el servicio a los ciudadanos.

16. [PSOE] ¿Qué medidas están llevando a cabo en relación a los Minits que están aparcando fuera de las reservas de estacionamiento para carsharing? [Cod. 8.869]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista.

Sr. Giral Monter: La doy por formulada.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el concejal delegado de Movilidad.

Sr. Rodrigo Pérez: Gracias, señora presidenta. Bueno, lo primero que quiero decir, señor Giral, es que estos vehículos eléctricos han tenido una buena acogida, ya sabe, en la ciudad de Zaragoza. No solo hablando del número de reservas, de kilómetros recorridos, sino también del hecho de que cada vehículo de estos evita que seis vehículos particulares salgan a la calle. Por tanto, yo creo que la medida, en principio, parece acertada.

Hemos dicho en anteriores ocasiones que se trata de una prueba piloto que va a durar un año, en principio, salvo que haya prórrogas, que pueden llegar hasta tres años. Y también hemos dicho, yo creo que fue en la anterior comisión, que Zaragoza cuenta con 184.000 plazas de aparcamiento en superficie y que la reserva hecha para estos vehículos es de 83 espacios. Con lo cual, el consumo de espacio público de estos vehículos es prácticamente insignificante. A esto hay que añadir que se trata de vehículos que son 100 % eléctricos. Huelga que recuerde que la ciudad de Zaragoza pretende, y estamos trabajando en ello, ser una ciudad climáticamente neutra en el año 2030, y, por tanto, iniciativas empresariales de este tipo en esta

ciudad son bien acogidas, porque, insisto, permiten alcanzar o permitirán alcanzar, no sólo de esta empresa que está implantada ahora, ese objetivo de neutralidad climática en el año 2030. Por tanto, vaya por delante la defensa de este equipo de Gobierno, aunque sea a modo de prueba o prueba piloto, que es lo que en realidad se está desarrollando, de estos nuevos modos de movilidad compartida, que, además, son 100 % eléctricos.

Es ya conocido también que estos vehículos tienen una serie de zonas reservadas para aparcamiento que se habilitaron por sus dimensiones, porque son un poquito mayores que las motos y, por tanto, no podían aparcar en los espacios reservados para motos. Por tanto, estos espacios lo que facilitan es el aparcamiento de estos vehículos, pero no obligan a que estos vehículos aparquen necesariamente en estos espacios marcados con estas señales de vehículo compartido, las conocidas como carsharing.

Por tanto, a lo que usted pregunta la respuesta es obvia. Es decir, se va a aplicar lo que se aplica en relación con el resto de los vehículos. ¿Qué medidas está tomando este equipo de Gobierno para los vehículos que están aparcando fuera de las zonas específicamente señaladas? Pues mire, si fuera de esas zonas señaladas están bien aparcados, la medida a tomar es ninguna. Y si se aparcan de forma incorrecta, ya sea en estas zonas específicamente señaladas o en cualquier otra zona de la ciudad, pues la consecuencia lógica será la que se aplica a cualquier otro vehículo, en este caso, la retirada por parte de la grúa municipal y el aviso a la empresa propietaria de los vehículos para que pueda pasar a retirarlos. Pero quiero decirle, señor Giral, que esté tranquilo, que no está habiendo muchas incidencias de este tipo y, por tanto, creemos que no existe un problema que requiera una atención especial por parte de este equipo de Gobierno en relación con la pregunta que plantea.

Sra. Presidenta: Tiene todavía tiempo el portavoz del Partido Socialista.

Sr. Giral Monter: Gracias, señora Gaudes. Señor Rodrigo, no sé de dónde saca usted la información de que ha habido una buena acogida, más allá del número de usuarios que pueda haber. En mi caso, la percepción que tengo es de todo lo contrario, numerosas quejas por haberse habilitado una serie de espacios públicos que hasta ahora eran comunes para todos los ciudadanos para poder aparcar y, a consecuencia de la petición de una empresa, se ha autorizado ad hoc un espacio concreto.

Pero, más allá de eso, y le agradezco mucho la explicación que me ha dado, me imaginaba lo que iba a decir de la retirada cuando están mal ubicados a la hora de aparcar, sea en una acera o sea en un sitio donde interrumpa el tráfico. Pero es que, con esta decisión, con esta polémica decisión que han tomado ustedes... No es una cuestión de que sea sostenible o no, no estamos hablando de esto, estamos hablando de una empresa que ha venido a poner un tipo de vehículos y que se le reserva un espacio específico para ellos.

Entonces, el problema es que se está convirtiendo en dos problemas. En un primer lugar, se reserva un espacio para esta empresa específicamente y ahora nos encontramos con que lo que ocurre es que puedan aparcar en la zona azul, puedan depositar esos vehículos. Entonces me dirán: "Entonces, ¿para qué hemos hecho esa reserva de espacio?". Esa es la razón de la pregunta.

Porque, claro, estamos viendo cómo en la anterior ordenanza que hemos hablado de movilidad ustedes mismos explicaron y justificaron un periodo de tiempo para buscar, en según qué zonas saturadas de la ciudad, espacio para poder aparcar. Y de ahí, la explicación y la justificación que hizo el señor Flores, de Vox, para poder poner las motocicletas encima de las aceras es porque no había espacio público para poder aparcar. Y ahora, con este tipo de vehículos, más allá de la terminología, que la gente no sé si entiende los Minits y los carsharing, que hay un lío tremendo, pues, claro, han limitado nuevamente que haya más espacio público, con lo que va a ser más difícil hacer una búsqueda de espacio público.

Entonces, yo creo que deberían replantearse... Porque ustedes piensen que, si hubiera alguna empresa más interesada en poner este tipo de vehículos, ustedes tendrían que autorizárselo a la fuerza, porque, como lo han hecho una vez, lo tienen que hacer todas. Imagínese usted el caos que podría haber con ese tipo de reserva de espacio. Entonces, yo les sugiero que, aunque es un periodo de prueba de un año... Yo lo de la prórroga no lo entiendo muy bien, porque, cuando se hace una prueba piloto, es una prueba piloto, a partir de ahí, deberían ustedes licitar unos pliegos, no prorrogar. Deberían darle una vuelta al tema de la limitación de espacio específico para este tipo de vehículos, que yo creo que a lo mejor durante este año verán ustedes si es necesario o no y deberían considerarse como otro tipo de vehículos. Una bicicleta

eléctrica no tiene una reserva de espacio específico. De hecho, estamos viendo que pueden aparcar, a lo mejor, encima de una acera o no. Simplemente esa era la consideración de la pregunta.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz de Movilidad.

Sr. Rodrigo Pérez: Bueno, pues gracias. Lo único que quiero decirle, señor Giral, es que no es una reserva para una empresa, es una reserva para una modalidad de movilidad. Si viene otra empresa, pues seguramente tendrá que compartir el espacio con el ya existente para vehículo compartido, no se le va a crear otro espacio nuevo. O sea, que quede bien claro que es, no para una empresa, sino para una modalidad de desplazamiento.

17. [PSOE] ¿Cuáles y de qué manera están actuando en relación a las afecciones de las líneas de autobús derivadas del corte de la circulación en tramo del Coso? [Cod. 8.870]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista.

Sr. Giral Monter: La doy por formulada.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el concejal delegado de Movilidad.

Sr. Rodrigo Pérez: Gracias, señora presidenta. Sí, pues, en relación con las afecciones a las líneas de autobús derivadas del corte de la circulación del tramo del Coso, es verdad que se ha producido un corte entre las calles Don Jaime y San Vicente de Paul y que se están produciendo alteraciones en el transporte, en concreto en 11 líneas de autobús que han tenido que ser desviadas. Son la 21, 22, 28, 29, 30, 35, 38, 39, 40, N1 y N2.

Los desvíos que se están llevando a cabo como consecuencia de estos cortes son los siguientes. En el sentido de entrada a la ciudad, las líneas 21 y 22 desde San Vicente de Paul giran a la izquierda para subir por paseo de la Mina y paseo Constitución a retomar el recorrido habitual en paseo Pamplona. Las líneas 28, 29 y 39, desde paseo Echegaray, suben por San Vicente de Paul a retomar su recorrido habitual en Coso. La línea 28 ve modificada su terminal de la línea, reubicándose en Coso Bajo, calle Espartero. Las líneas 38 y 40, desde Miguel Servet giran a paseo de la Mina para subir por paseo Constitución hasta plaza Paraíso, donde la 38 retoma su recorrido habitual y la 40 realiza el cambio de sentido para realizar el desvío previsto sentido salida de ciudad. Y refiriéndome ahora al sentido salida de ciudad, las líneas 21, 22, 30, 35, 38, 40, N1 y N5, desde plaza Paraíso continúan por paseo Constitución, paseo de la Mina para llegar a plaza San Miguel y retomar los recorridos habituales. Se ha procedido a colocar avisos en las paradas afectadas por los desvíos, así como información al respecto en la web y en la app de Avanza y redes sociales. Esta es, señor Giral, la información técnica y precisa que, con arreglo a su pregunta, le puede facilitar este equipo de Gobierno.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista.

Sr. Giral Monter: Muchas gracias. Muy brevemente, porque es ya la última pregunta y, con la información que me ha facilitado el señor Rodrigo, me ha contestado a lo que era el motivo de mi pregunta.

Solo un matiz de la anterior pregunta. Decirle que, curiosamente, coincidió la autorización de la empresa con la reserva de espacio de carsharing y, hasta ahora, que yo sepa, solo está esa empresa, con lo que ese espacio es para esa empresa.

Bien, con el tema del corte de líneas de autobús o, mejor dicho, cambios de sentido o de dirección de las líneas, a nosotros simplemente nos preocupa que los trayectos más o menos, obviando la zona del Coso de las obras, se puedan cumplir, que no se vean perjudicados los ciudadanos cuando van a sus destinos. Y, sobre todo, la cuestión de la información, porque estamos en una época ahora estival y, sobre todo, saber que los ciudadanos tengan información de que a lo mejor van a coger un autobús y no va a poder discurrir por donde van o, simplemente, que esa línea de autobús no van a poderla coger donde suelen cogerla.

Entonces, con la información que nos ha trasladado, si en las propias paradas de autobús viene establecido y en la página web y demás viene también explicado, sería importante también decir hasta

cuándo se van a producir esos cortes, no solo que está cortada y cuál es la alternativa, sino qué fechas son las previsibles para volver a restablecer el trayecto original.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el concejal de Movilidad.

Sr. Rodrigo Pérez: Bueno, únicamente, respecto a esta última cuestión de los plazos, mire, señor Giral, cuando se habla de obras, hablar de plazos es difícil. Lo que sí le puedo decir es que se van a mantener esos cortes el tiempo estrictamente necesario para llevar a cabo las pruebas que se están haciendo. Tan pronto como terminen, se reanudará el tráfico de forma habitual y normal. Gracias.

Ruegos (1 asuntos a tratar)

18. Ruegos formulados por los grupos municipales (en su caso).

No se producen.

Sra. Presidenta: Se levanta la sesión.

Y no habiendo más asuntos que tratar se da por finalizada la sesión siendo las diez horas y cincuenta y cinco minutos del día de la fecha, levantando la presente Acta de orden y con el visto bueno de la Sra. Presidenta, en prueba de lo tratado y acordado.

**Vº. Bº.
LA PRESIDENTA**
(firmado electrónicamente)

Fdo.: Tatiana Gaudes Lalmolda

EL SECRETARIO,
(firmado electrónicamente)

Fdo.: Luis-Javier Subías González