

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE LA M. I. COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA CELEBRÓ EL DÍA 20 DE OCTUBRE DE 2023

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

D^a Tatiana Gaudes Lalmolda (Presidenta)

D. Miguel Ángel García Muro (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 cinco minutos del día veinte de octubre de dos mil veintitrés, 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, Jefe del Servicio de Asuntos Generales, que actúa como Secretario de la Comisión, asistido por la auxiliar administrativa de dicho Servicio, D^a M^a Reyes Calvo

Arruga, con el fin de tratar el siguiente

ORDEN DEL DIA

Aprobación acta anterior (1 asuntos a tratar)

1. Aprobación, si procede, del Acta de la sesión celebrada el día 22 de septiembre de 2023.

Se aprueba por unanimidad.

EXPEDIENTES PARA APROBACIÓN DE LA COMISIÓN (1 asuntos a tratar)

2. [0045623/2023] [Papel] Someter a debate y votación la aceptación de la proposición normativa presentada por el Grupo Municipal VOX, relativa a la modificación del Reglamento Municipal del Servicio Urbano de Taxi de Zaragoza.

Sra. Presidenta: ¿Alguien quiere intervenir en este punto? Tiene la palabra la portavoz de Zaragoza en Común.

Sra. Tomás Bona: Muchas gracias. La verdad es que nos parece una buena propuesta. Vox le da al sector del taxi una de cal y otra de arena, porque este partido, por ejemplo, en Madrid, está a favor del desembarco de las multinacionales contra nuestros taxistas, y me imagino que aquí en Aragón y en Zaragoza también. El modelo que tiene Uber y Cabify, además de hacer competencia desleal, afecta, a mi forma de entender, a las relaciones laborales. No olvidemos que estamos hablando de un servicio público. Estas empresas intermediarias son multinacionales con mecanismos fiscales que aportan muy poco al Estado, lo que supone aportar para la sanidad, para la educación, e imponen toda la carga sobre el trabajador o la trabajadora. Hablan de economía colaborativa, pero el negocio es crear una red de conductores que han de poner su coche, y ellos personalmente todos los riesgos deben asumirlo y no las multinacionales que se quedan con el dinero. Lo envuelven todo en una estética cool de flexibilidad tanto para el trabajador como para los usuarios, pero en realidad es un negocio que precariza las relaciones laborales del sector.

Pero eso sí, la verdad es que nosotros anunciamos que nos van a tener siempre al lado del taxi, aquí, en Madrid y donde sea, y no nos vamos a oponer a esta modificación del reglamento.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. ¿Alguna intervención más? ¿Portavoz de Vox?

Sr. Flores Serrano: Sí, muy brevemente. Bueno, esta proposición normativa, por contextualizarla un poquito antes de proceder a la votación de la misma, va sobre el sector del taxi, no va sobre Uber. En Zaragoza en Común siempre tienen esta tendencia a mezclarlo todo, y la señora Tomás ha hablado de Uber en vez de hablar del taxi. Bueno, pues yo voy a hablar del taxi, que es de lo que va esta proposición normativa.

Esta proposición normativa recoge una problemática que viene arrastrando el sector del taxi desde hace algunos años con la evolución desde la pandemia del COVID, la evolución económica, la evolución social, pues esas dificultades que había de desabastecimiento, de encarecimiento del sector de la automoción y, la limitación que ponía la actual normativa de una antigüedad máxima de tres años desde la matriculación del vehículo, estaba dificultando mucho a los taxistas el acceso a los vehículos. Esta proposición normativa va encaminada a flexibilizar ese aspecto, ampliarlo de tres a cinco años para facilitar el acceso de los propietarios de la licencia de taxi a nuevos vehículos, y en definitiva, a facilitar un poco el servicio público del taxi en la ciudad de Zaragoza, y bueno, pues un poco la actividad de los taxistas. Básicamente por contextualizar un poco la proposición que traemos a esta Comisión. Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, pues yo agradecer a los portavoces de todos los grupos que se sumen a esta iniciativa, que creo que va a salir por unanimidad y que esto es una buena noticia. Al final, todos nos hacemos eco de la reivindicación del sector del taxi, que creemos que es una buena medida, porque tal y como nos contaron los propios taxistas el otro día, ya hay taxistas esperando que esto se apruebe para poder comprar sus vehículos, y que esta sea una de las muchas acciones que se vean reflejadas en las comisiones. Así que cuando quiera, señor Secretario, procederemos a la votación.

Sometido el asunto a votación es dictaminado favorablemente por **unanimidad**.

DAR CUENTA DE DECRETOS Y RESOLUCIONES DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO UNIPERSONALES (2 asuntos a tratar)

SEGUIMIENTO DE LA GESTIÓN DE ALCALDÍA Y DE SU EQUIPO DE GOBIERNO (13 asuntos a tratar)

Interpelaciones (3 asuntos a tratar)

5. [VOX] Para que la Consejera del área de movilidad dé cuenta de los estudios realizados para elaborar un plan de fomento de la circulación en moto que fue aprobado en Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza el 28 de febrero de 2020 y los criterios técnicos utilizados en el mismo. [Cod. 5.658]

Sra. Presidenta: Para la exposición tiene la palabra el portavoz de Vox.

Sr. Flores Serrano: Bueno, lo primero, buenos días, que antes no he dicho nada, no he dado los buenos días. Así que nada, buenos días a todos los asistentes a la comisión. Bueno, esta interpelación que traemos a la comisión básicamente hace referencia a una moción que se discutió en Pleno el día 28 de febrero de 2020, en el que se debatió y se acordó por mayoría que el Gobierno de entonces elaborara un Plan de Fomento de la Circulación en Moto, que entre otras cosas, pues habilitara los carriles bus para que fueran utilizados por los conductores de moto. También salidas preferentes en los semáforos, en aquellas avenidas y calles que por su anchura así lo permitieran. Y como he dicho, esa moción fue aprobada por 25 votos a favor, uno en contra y tres abstenciones.

En aquel debate, sí que me gustaría recordar lo que la entonces consejera de Movilidad y ahora alcaldesa, señora Chueca, afirmó, y entrecorriendo, "nosotros, -por el Gobierno de entonces-, en nuestro programa ya reflejábamos que íbamos a estudiar y realizar un Plan de Fomento de la Circulación en Moto para la ciudad. Además, también nos hemos reunido en estas últimas semanas con distintas asociaciones de motoristas y de distintos agentes que afectan al tráfico de la ciudad. También hemos recogido estas inquietudes de las comisiones para poder poner en marcha los estudios necesarios para este Plan de

Fomento de la Circulación en Moto de forma segura. Tenemos en cuenta y consideramos que la moto es uno de los vehículos de movilidad del futuro”.

Lo cierto es que han pasado casi cuatro años desde aquel debate y aquella moción, y aparte de la habilitación de algunas zonas de salida preferente en los semáforos para motos, que efectivamente se llevaron a cabo, no parece que se hayan desarrollado más actuaciones en favor del colectivo de usuarios de la motocicleta y de los ciclomotores. No hemos conocido las conclusiones de esos estudios ni si se han llevado a cabo, y tampoco hemos conocido los criterios aplicados en la habilitación de las zonas de salida preferente. Hay algunas que son muy útiles. Hay algunas otras en que nos dicen que por la anchura del carril es imposible acceder a ellas, con lo cual, al final es como si no estuvieran.

¿Por qué planteamos en su momento esa moción y la volvemos a traer hoy? Básicamente por dos motivos. Primero, porque ya hay una resolución del Parlamento Europeo en el 2015, en el que instaba a promocionar y a facilitar el uso de la motocicleta en el entorno urbano y, sobre todo, por algunos datos que son realmente muy preocupantes para el colectivo de la motocicleta, que consideramos que es un colectivo de los más vulnerables. Por no entrar mucho en detalles, a nivel de España, la Fundación Mutua Madrileña recoge que desde el 2014 al 2019 el número de fallecidos en motocicleta aumentaron un 45'3%, tanto en ámbito urbano como interurbano. En 2019, el 25% de los fallecidos en accidente fueron motoristas. Y en Zaragoza, que es lo que nos ocupa, según la memoria de actividades de la Policía Local del 2022, de los 4941 siniestros que hubo aquel año, 537 implicaron a motocicletas y ciclomotores, siendo así el vehículo con más siniestralidad después de los turismos. Heridos graves y leves en 2022 hubo 286 del total de 1149 heridos graves y leves. Es decir, que el 25% de los heridos graves y leves fueron motoristas.

¿Qué conclusiones podemos sacar? Pues que evidentemente pensamos que los usuarios de las motocicletas son usuarios muy vulnerables. ¿Por qué son vulnerables? Son muy vulnerables en caso de choque con otros coches o autobuses, tienen una muy baja visibilidad, con lo cual hace que muchas veces haya ángulos muertos en los conductores de coche que no los vean. De hecho, nos dicen que una de las frases que más escuchan los motoristas una vez que han sufrido un accidente es aquello de, “perdona maño, no te había visto”, porque realmente muchas veces es difícil verles. Son muy propensos a caídas. Hay pinturas en la calzada que son resbaladizas. Puede haber baches, alcantarillado, tierra, gravilla..., y una caída de una motocicleta delante de un coche o de un autobús, pues, realmente puede ser muy, muy peligroso. Es decir, son vehículos vulnerables. Y de todos los vehículos vulnerables que circulan por la ciudad, es el único que no tiene ningún espacio específico y segregado del resto de la circulación. Por eso traemos esta interpelación, para ver en estos casi cuatro años qué acciones se han llevado a cabo, si hay intenciones de hacer alguna medida aparte de las salidas preferentes en los semáforos, porque desde luego en estos casi cuatro años no hemos visto ninguna, y ver un poco la situación para este colectivo que reclama más seguridad en el entorno urbano. Gracias.

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

Sr. García Muro: Muchas gracias, Presidenta. Buenos días a todos. Es verdad que ya hubo en el Pleno, en sesión ordinaria en febrero de 2020, en el que se decía que se iniciaran estudios para elaborar el Plan de Fomento de la Circulación en Moto, que se estudie habilitar los carriles bus siempre que garanticen la seguridad vial. Es verdad que el Servicio de Movilidad Urbana realizó estudios y consultas para fomentar la movilidad en moto, al menos en moto de combustión, al ser uno de los modos de transporte menos sostenibles conforme a los indicadores del coste social, económico y también medioambiental.

Respecto a la circulación de motocicletas y ciclomotores por los carriles bus, medida que se implantó en otras ciudades y que se ha decidido retirarla en algunos casos por las consecuencias negativas que tiene, hay que destacar el impacto directo que tiene en la velocidad del transporte público, en concreto el autobús y el taxi, los problemas de seguridad vial para el autobús por la interferencia de vehículos entrando al carril, lo que produce frenadas, más nivel de estrés para los conductores del transporte público y también por ende, a los usuarios de este transporte, y también problemas de seguridad para los motoristas al circular por el carril bus ante posibles caídas. Por último, problemas de seguridad para los motoristas, porque al salirse por línea continua para no esperar en las paradas de bus, generarían situaciones de riesgo. No obstante, como bien ha comentado, se han establecido zonas adelantadas para salida preferente en numerosas avenidas de la ciudad y se siguen implantando nuevas zonas adelantadas conforme se detectan oportunidades. Y actualmente hay que decir que las zonas adelantadas son 90.

Por otro lado, se está realizando también un gran despliegue de estacionamientos para motos que va creciendo día a día y actualmente tenemos 11.200 plazas de estacionamiento para motos. Pensamos que el

carril bus debe ser para el bus, porque genera grandes problemas de seguridad y yo lo vengo repitiendo continuamente, que una de las cosas que más nos preocupa es el tema de la seguridad vial, ¿de acuerdo?

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

Sr. Flores Serrano: Bueno, pues por breves momentos he tenido un déjà vu, parece que estaba en la Barcelona de Inmaculada Colau o en la Valencia de Joan Ribó, porque, señor García Muro, ha utilizado exactamente los mismos argumentos que utilizaron esos dos alcaldes. Exactamente los mismos.

Y recuerdo una pregunta que planteó la señora Tomás y creo que es muy aplicable aquí, ¿quién gestiona la movilidad en Zaragoza? ¿los conductores de Avanza son los que deciden quién usa los espacios públicos o no? Mire, yo realmente..., a ver, acaba de dejar a su colega de Madrid, el alcalde Almeida, lo acaba de dejar en muy mal lugar, y son del mismo partido, no sé cómo se lo habrá tomado. Mire, datos del Ayuntamiento de Madrid. En Madrid la incorporación de las motos al carril bus supuso un descenso del 15% en la siniestralidad, sumando muertos y heridos graves en los cinco años posteriores a su puesta en marcha, a pesar de que en ese periodo de tiempo aumentó el parque motociclista y las matriculaciones un 27%. A ver, evidentemente Madrid no es Zaragoza, Zaragoza no es Valencia, cada ciudad tiene sus contextos, pero las motos son motos, los carriles bus son carriles bus, y en Barcelona lo que primó para retirar las motos del carril bus, fueron criterios políticos, ideológicos y económicos de la empresa de transporte municipal. ¿Es esto lo que va a primar también en Zaragoza?

Oiga, yo les voy a enseñar también, a su compañero de partido, el señor Alberto Fernández, que durante diez años estuvo diciendo exactamente lo que estoy pidiendo yo ahora mismo, que las motos utilizaran el carril bus, creo que es del Partido Popular también, como lo son ustedes. Yo a veces pienso, no sé si el Partido Popular de Zaragoza es el mismo Partido Popular que hay, por ejemplo en Madrid, donde se habilitan los carriles bus para las motos, o en Santander, donde hay una alcaldesa del Partido Popular donde habilitan el carril bus para motos. No sé, a lo mejor en Zaragoza los conductores de moto son más torpes que en Madrid o en Santander. O tal vez los conductores de Avanza son mucho más poderosos y son los que realmente están gobernando la movilidad de Zaragoza. Realmente los argumentos que me ha dado del impacto en la velocidad comercial del autobús, ¿ese es el criterio que vamos a seguir?, ¿la seguridad de los conductores de moto no importa?. ¿Entrada o salida del carril bus?, hay líneas continuas, si un motorista entra en el carril bus pasando una línea continua, está incumpliendo las normas de tráfico y debería ser sancionado; habrá zonas de acceso y de salida del carril bus. Y una caída delante del autobús puede pasar en el carril bus o fuera del carril bus, porque fuera del carril bus circulan otros buses y circulan otros coches. Realmente los argumentos, señor García Muro, son propios de Inmaculada Colau. Gracias.

Sr. García Muro: Bien. Gracias. A ver, usted me está hablando de otras ciudades, gobierne quien gobierne, pero no se da cuenta, o a lo mejor no tiene en cuenta que la orografía de la ciudad de Zaragoza es completamente diferente a la de otras ciudades. Y le voy a dar un dato mucho más elocuente. ¿Usted sabe que el servicio de bus, la red que tiene en Zaragoza, tiene las paradas muy cercanas? En concreto, la media de las paradas del transporte en Zaragoza es de 672 metros, que no coincide con ninguna otra ciudad. Por lo tanto, podemos decir que es la más corta en cuanto a longitud entre paradas, junto con Madrid, o sea, la capital española. Por lo tanto, aquí estamos hablando de temas de seguridad, de sostenibilidad y también del transporte público, lo que supondría con paradas muy cercanas y con avenidas en las que pasan muchas líneas, al final lo que conseguiríamos es que las motos no fueran por el carril bus.

Otro tema importante. En otras ciudades se permite a motos por encima de 50 centímetros cúbicos, no se permite a los ciclomotores. Con lo cual estamos también discriminando tipos por potencia de la moto. Y le voy a decir más, bueno, en Madrid ha habido, por ejemplo en la Castellana, que han prohibido ya ir por los carriles bus, conducir motos por la peligrosidad que hay. Y cuando me habla de accidentes de moto, pues muchas veces es por esto, ¿no?, porque las motos son mucho más ágiles y se cambian rápidamente de carril. De hecho, en los cruces se han producido muchos accidentes. También en Valencia, que fue legal en 2013; en 2019 han cambiado también la ordenanza municipal y ahora mismo está prohibido. En Vigo sí que es legal desde 2013, pero la orografía no es la misma la de Vigo que la de Zaragoza, por supuesto. Y luego, por ejemplo, en Vitoria, no en todos los carriles bus se permite. Por lo tanto, el hacer una generalización por decir que una ciudad es de un partido u otro, aquí, lo vuelvo a repetir, prima más la seguridad tanto de los motoristas, como de los usuarios y los conductores de los autobuses. Gracias.

6. [ZEC] Sobre cómo valora la calidad del transporte público durante las Fiestas del Pilar, y la mejora del mismo prevista una vez se incorpore el día 16 los nuevos cuadros de marchas. [Cod. 5.754]

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

Sra. Tomás Bona: Vale, muchas gracias. Bueno, hemos visto cómo ha intervenido Vox atacando a los trabajadores de Avanza. Nosotros no vamos a atacar, pero vamos a hablar de la contrata y no nos vamos a meter con los trabajadores, y quizá con mi intervención entienda un poco la postura también de los trabajadores y las trabajadoras de la plantilla, en cuanto a la necesidad de la seguridad a la hora de moverse por la ciudad de Zaragoza.

Los desvíos durante las Fiestas del Pilar por los diferentes eventos, por el aumento de la población y la dificultad de aparcar, son una causa objetiva que afecta exponencialmente a la calidad del servicio del autobús. Siendo cierta esta premisa, el pésimo estado de la flota de autobuses, vieja, con vehículos de más de 16 años, con averías constantes, y con conductores esperando que se les prepare un autobús para poder empezar a trabajar, ha supuesto esperas interminables para la ciudadanía y una visión pésima de nuestra ciudad para quienes nos visitan y han elegido el transporte público para desplazarse, que hoy sabemos que han sido muchas personas las que han elegido el transporte público para desplazarse durante estas fiestas. Pero, señor Muro, señora Gaudés, no sé cuántas veces han subido ustedes al autobús o al tranvía estos días, pero la verdad es que el cabreo diario que se ha visto en la población ha sido monumental. Pero bueno, vamos con algunos datos para refrescarles la memoria.

En la actualidad circulan por nuestras calles ocho autobuses de casi 18 años, cuando el límite de edad está ampliado a ..., bueno, la prórroga a los 17 años. Hay que revisar ese pliego porque el límite era antes de 16 y ahora se prorrogó a los 17, pero es que están funcionando con 18 años. ¿Y cómo puede ser que ustedes permitan que se incumpla el pliego de condiciones? No sé si saben que eso está tipificado perfectamente, el incumplir una norma, una ley o una ordenanza, a sabiendas de que lo están haciendo, es que lo están incumpliendo continuamente y el Ayuntamiento de Zaragoza no está haciendo absolutamente nada. ¿Saben lo que son 18 años en un vehículo de transporte que solo viaja por la capital? Pues seguramente no, porque tenemos seis articulados con 17 años, seis autobuses de movilidad reducida también tienen 17 y también uno de los tres autobuses turísticos tiene 17 años. Si no le valen estos datos, revise los barómetros de opinión que hace el Ayuntamiento, y la verdad es que el peor valorado de todos los servicios por los zaragozanos y zaragozanas, sigue siendo el transporte público, en el 2017, en el 2018..., sí, sí, ha sido desde siempre, esto es así siempre, por eso tenemos que pensar en mejorar. En el 2021, en el 2022, en todos, hasta el 2023, el transporte público. Pero luego, por ejemplo, lo comparamos con las principales ciudades del Estado y, por ejemplo, en Zaragoza sigue siendo el transporte público. Por ejemplo, en Madrid es la limpieza, en Barcelona es la inseguridad y en Bilbao también la falta de seguridad.

Por lo tanto, tenemos que trabajar para que el transporte público sea mejor y por eso estamos aquí continuamente hablando de la antigüedad, de que revisen Avanza porque queremos mejorar el transporte público de nuestra ciudad. Se lo dijimos ya en la anterior comisión, hemos tenido durante este último año 29.291 expediciones perdidas. Y si no le motiva eso, en meter en cintura a la empresa, habrá que revisar lo que ustedes firmaron. En febrero del 2023 se perdieron un promedio de 120 viajes vacíos, y en marzo 125 viajes en vacío, diarios. Viajar en vacío nos cuesta muchísimo dinero. Es muchísimo dinero, dinero público a los zaragozanos y a las zaragozanas. ¿Y sabe lo que dice AECON? ¿Sabe quién les paga y para qué? ¿Y también sabe a quién le toca preguntar otra vez? A la ayuda técnica operativa que pide información sobre lo que está sucediendo, Avanza les contesta que resulta que hay que destacar que, al contrario que la ayuda técnica operativa que le envía la información en editable o en PDF, la concesionaria Avanza, solamente le envía la información para que no se pueda rellenar, lo que supone que la empresa no pueda hacer un buen control de los viajes que se están haciendo y un buen control técnico, porque esos papeles que les mandan no son editables, por lo tanto, no los pueden rellenar para hacer ese control.

Señor Muro, señora Gaudes, una empresa que da un pésimo servicio durante Pilares y también durante el resto del año, que no facilita las tareas de inspección, como les estoy contando, que saca vehículos eléctricos a la calle que no están cargados al 100% porque se cargan por la noche y no da tiempo a que se carguen..., se cargan por la noche por la electricidad es más barata, pero no da tiempo a que se cargue y entonces no salen al 100% cargados, hacen que el servicio del transporte público sea peor. Y, sobre

todo, creo que les afecta a ustedes estando en el Gobierno, pero también afecta muchísimo a la ciudadanía que nuestro transporte público no vaya bien.

Sra. Presidenta: Para contestar tiene la palabra el concejal delegado de Movilidad.

Sr. García Muro: Muchas gracias, señora Tomás. Yo pensaba que me iba a hablar de la pregunta, de lo que usted pregunta, y no de... lo que siempre suelen decir tanto en la Comisión como en el Pleno. Por si no se ha enterado, bueno, las Fiestas del Pilar de este año han recibido la mejor valoración histórica, por encima de los ocho puntos, por primera vez, en la encuesta que anualmente realiza el Ayuntamiento. Y bueno, hay que decir que las mejores notas, aparte de que son en tramos de edad de mayores de 65 y menores de 14, que son los que a lo mejor más utilizan el transporte público, le he de decir que las fiestas han estado marcadas por la normalidad, sin incidencias destacables, y con un despliegue de un importante dispositivo especial de movilidad, y también de otros servicios públicos que se han desarrollado según la planificación prevista.

Como datos, le diré que desde el viernes 6 de octubre el transporte público ha registrado alrededor de 4.300.000 validaciones. De ellas, 3.100.000 corresponden al bus urbano y 1.200.000 al tranvía. Muy descontenta la gente tampoco debe estar cuando ha habido esta cantidad de validaciones. Estas cifras son significativamente superiores a las registradas el pasado año, cuando se registraron paros parciales en el bus y que son un reflejo de la alta participación que ha habido en estas fiestas este año, ¿no? El miércoles 11 de octubre fue el día que se registraron más desplazamientos urbanos con casi 400.000 validaciones. También hubo un alto volumen de usos del tranvía, aunque en este caso fue el día 12, el día del Pilar, en el que se produjeron más validaciones, casi 150.000.

Y todo esto ha sido porque gracias a que se han reforzado las líneas de servicio del autobús durante estos días, ha podido garantizarse el desplazamiento de los usuarios durante todas las Fiestas del Pilar. La mayoría de las líneas, además, han prestado servicio prácticamente las 24 horas del día. Los días festivos han tenido bastantes líneas, también, que han tenido una frecuencia de día laborable, y las líneas nocturnas han tenido unos tiempos medio de paso igual al de un fin de semana. Además, como en años anteriores, se ha dispuesto de un sistema de precobro antes de llegar al bus, que agilizaba mucho la subida de viajeros. Se requirió la ayuda, en algunos momentos, de la Policía en puntos críticos como en Hernán Cortés o Valdespartera, principio y fin de, sobre todo, de la línea V1, como en años anteriores, y también se ralentizó mucho el servicio el día del partido de fútbol en La Romareda.

Los días laborables y lectivos el servicio se presta sin una afluencia de viajeros importante, normal, pero hay que decir que desde este pasado lunes, se restituyó el servicio ordinario y se sigue prestando el servicio de lanzadera V1 al ferial de Valdespartera.

En cuanto al segundo punto de la pregunta que comentaba sobre los cuadros de marcha, que no ha comentado nada, pues bueno, se han puesto a partir del día 16 en marcha, ya sabe, de las nueve líneas de autobús. Y bueno, en teoría estos nuevos cuadros de marcha mejorarán considerablemente los vigentes en lo referente a proporcionar tiempos teóricos de recorrido. Pero habrá que comprobar que realmente estos cuadros de marcha corresponden con lo que teóricamente se ha decidido, y veremos a ver si siguen cumpliendo las expectativas que se esperaban. Para finalizar diré que está claro que los ciudadanos han podido disfrutar de estas fiestas, porque no ha habido huelga, y esto se debe tanto por el esfuerzo del Ayuntamiento como también de los trabajadores de Avanza, que han tenido un compromiso de mejora que se adquirió en el SAMA cuando hablaron con la empresa.

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

Sra. Tomás Bona: Muchas gracias. Sí, es que me estaba guardando lo de los cuadros de marcha para después, por eso no he hablado... Pues me alegro de que los haya sacado, pero la verdad es que mirando el documento que acompaña la modificación de los cuadros de marcha, la verdad es que no sé si son ustedes conscientes de la enorme gravedad que están avalando con lo que han aprobado. Entró en vigor el día 16, se elimina alguna parada, que hará que la ciudadanía tenga que andar más para coger el bus, también propone la eliminación de un paso de cebrá y poner un botón para que se active el paso, que está al lado de un centro escolar. Yo creo que es una propuesta que como mínimo, podemos calificarla de bastante imprudente e incluso temeraria. Han dividido la modificación de las líneas en tres lotes, tardando la empresa dos meses en contestar para esto, y en sus conclusiones hacen una propuesta temeraria, que va a generar, en caso de accidente, que lo que antes era leve ahora pueda ser mortal.

Ustedes en Gobierno han aprobado una implantación preliminar. Y ya le aviso que en la moción que vamos a presentar en el próximo Pleno, entre otras cosas, les vamos a pedir que no ejecuten algunas de ellas. Léase bien el informe de la ATO, que les dicen que los cálculos que se han realizado, suponiendo que estén todos los autobuses operativos, que eso es una cosa bastante difícil, y que cada conductor pueda empezar a conducir cuando empieza su jornada laboral..., saben que es mentira, ¿verdad?, saben que hay muchísimos conductores que no pueden empezar a trabajar cuando empieza su jornada laboral.

Pero es que lo más sangrante de todo eso, el colmo del despropósito es el aumento de 30 a 50 kilómetros hora en varias de las calzadas de tres carriles, como por ejemplo pueden ser Miguel Servet, en el Coso, en la Avenida de Madrid, en la Avenida San José, en el Paseo Echegaray, pero también en calzadas de dos carriles, como en San Vicente de Paúl, en Compromiso de Caspe y en Fray Julián Garcés. Según la OMS, un atropello a 50 kilómetros hora tiene más riesgo de morir, ocho veces, que un atropello a 30 kilómetros hora. Y si les parece que los datos de la OMS son muy lejanos, tenemos también datos de la DGT. “La probabilidad de fallecer en atropellos a 50 kilómetros hora es del 90%, mientras que a 30 kilómetros hora es del 10%”.

Para su conocimiento, la Avenida de Madrid y el Paseo Echegaray y Caballero, según los datos de la Policía en 2022, son la tercera y cuarta vía con más siniestros, con 47 y 39 accidentes; la segunda y séptima vía con más siniestros con lesión, con 21 y 16 respectivamente. Con su medida de pasar de 30 a 50 kilómetros hora, ¿qué nos puede pasar? Si estamos hablando de que fueron 220 personas atropelladas el año anterior, 8 personas fallecieron, 33 peatones tuvieron heridas graves, 142 fueron leves. Esto se puede multiplicar por ocho en la gravedad de las lesiones si subimos la velocidad. Creemos que es importante que se vigile el estado de la flota, que salgan cargados a su hora los autobuses eléctricos, que la empresa contrate más conductores, porque ¿saben ustedes qué número de horas extras hacen? ¿saben que hay conductores que realizan una jornada laboral, que con las horas extras llegan a trabajar entre nueve, diez u once horas...?

Sra. Presidenta: Señora Tomás, se le ha pasado el tiempo, vaya concluyendo.

Sra. Tomás Bona: Bueno, ya termino. Saben que hay conductores que están trabajando nueve, diez y once horas. Por eso muchas veces cuando habla Vox de la problemática que tienen los conductores, bueno, pues igual la problemática es que es esta.

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

Sr. García Muro: Sí. Mucha prisa en que se pusieran en marcha los cuadros de marcha, y valga la redundancia, y ahora resulta que parece que no están de acuerdo. Ya les dijimos que era algo teórico, por eso queríamos hacerlo de una forma más progresiva. Pero bueno, se llegó al acuerdo con los trabajadores y con la empresa concesionaria, y se decidió ponerlos en marcha ahora. Pero eso no indica el que no vayamos a comprobar que realmente se está cumpliendo, y el fin último de modificar estos cuadros de marcha sea para lo que estaba pensado.

Le voy a seguir hablando de las mejoras en movilidad. Y le puedo decir, se han mejorado durante estos Pilares, la frecuencia del tranvía; se han optimizado los autobuses, los refuerzos multiuso ajustándolos a la demanda, aumento del número de horas bus de la línea V1, la de Valdespartera... También respecto a cortes de tráfico de Paseo de Independencia, al no haber obras en la calle San Miguel y Plaza Salamero, se mejoraron las posibilidades de acceso a los garajes de los residentes. En el estacionamiento de Valdespartera se mejoró la capacidad y la circulación dentro del estacionamiento y, por último, se reforzó también el servicio de taxi los fines de semana y el día del Pilar.

En fin, al final, con los cuadros de marcha lo que queremos conseguir es cumplir con los objetivos en el que los tiempos totales de recorrido y regulación, se cumplan con un elevado grado de probabilidad, manteniendo las frecuencias teóricas de salida y unos tiempos medios de regulación, que mejoren la calidad de las condiciones de trabajo de los conductores. Entonces estaremos atentos a ver si se cumplen todas estas perspectivas.

7. [PSOE] Para que informe de que medidas está llevando a cabo para implantar de manera definitiva la Zona de Bajas Emisiones antes de que acabe el plazo legal de adaptación [Cod. 5.768]

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

Sr. Giral Monter: Pues muchas gracias y buenos días, señora Gaudes y al resto de integrantes de la Comisión. Vamos a cambiar de paso y en vez de movilidad vamos a hablar de medio ambiente. Hoy traemos una iniciativa que creemos que es de vital importancia para nuestro entorno urbano y para la salud de todos nosotros, como es la implantación de la zona de bajas emisiones, una iniciativa que le afecta directamente a su competencia en varias de las áreas que usted tiene, tanto en movilidad como en medio ambiente.

¿Y por qué el establecimiento de una zona de bajas emisiones? Pues porque es innegable que la contaminación atmosférica representa ya una amenaza real para la salud de toda la población y para el bienestar de las futuras generaciones. Los altos niveles que hay de dióxido de nitrógeno y de partículas finas en el aire están afectando directamente a la salud de la población y representan una de las principales causas de problemas respiratorios, de enfermedades cardiovasculares y otro tipo de patologías.

Parece evidente señalar que los altos niveles de circulación, de tráfico, están directamente relacionados con la contaminación atmosférica, con la polución, con la contaminación del aire. Y además, esta contaminación del aire también contribuye a los efectos negativos del cambio climático y al deterioro de nuestro patrimonio natural. Por no hablar que los elevados niveles de tráfico influyen también en un elevado nivel de contaminación acústica que también perjudica a la salud. Por ello, los distintos gobiernos deben y tienen la responsabilidad de tomar medidas efectivas para abordar esta crisis ambiental y, proteger la salud de toda la población. Y la creación de una zona de bajas emisiones es una de las estrategias tendentes a mirar de atenuar, a disminuir, la contaminación del aire en áreas urbanas densamente pobladas, como es el caso de Zaragoza.

En el 2021, el Gobierno de España aprobó la Ley de Cambio Climático y de Transición Energética, una ley que, entre otras medidas, establecía que antes de 2023, en los municipios de más de 50.000 habitantes se estableciera una zona de bajas emisiones. Y ustedes, a finales del año pasado tomaron un acuerdo expreso para establecer una zona provisional de esta zona libre de humos, por decirlo coloquialmente. Le tengo que decir que una zona poco ambiciosa, casi resulta una broma, porque el diseño, ya sé que usted no estuvo, no tenía la responsabilidad entonces, pero es, del Centro, digamos que es la zona donde menos problemas hay, porque muchas calles de esa zona son peatonales y alguna de ellas también ya tiene restringido el tráfico particular, ¿verdad? O sea, no ha sido un diseño muy ambicioso por parte de ustedes. Pero bueno, ustedes conocen que tenían 18 meses para llevarla a cabo, para el establecimiento definitivo, que concluye en junio del año que viene, y desde enero hasta ahora prácticamente no han hecho nada, más allá de la colocación de señales informativas, donde son los límites de la zona de bajas emisiones, y un anuncio, que ahora hablaremos de él, donde vinieron a decir en la prensa que la empresa concesionaria del estacionamiento regulado iba a ser la encargada de controlar y vigilar esta zona de bajas emisiones.

Con lo que estamos ante varias cuestiones. La más importante es saber si vamos a llegar a tiempo de cumplir con la ley en junio del año que viene, después de los reiterados anuncios de que se iba a hacer así, dado que quedan solo escasamente ocho meses. Cómo van a informar a la población de ese hecho, si van a hacer una campaña divulgativa en los medios de comunicación, etc. ¿Y cómo se va a financiar este proyecto? Es decir, si han hecho un estudio económico, del coste económico, que tiene la consecución de este proyecto.

Y en cuanto al tema de regulación normativa, me gustaría saber también si lo van a incluir en la Ordenanza de Movilidad, que ustedes aprobarán el próximo año, o van a hacer una ordenanza específica para la zona de bajas emisiones, tal como quedaba abierto en el acuerdo que ustedes adoptaron el pasado 28 de diciembre. Como puede ver, estamos ciertamente preocupados de que el Ayuntamiento pueda cumplir con la ley y que en junio del año que viene la zona de bajas emisiones sea una medida efectiva en la ciudad de Zaragoza. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchísimas gracias y buenos días a todos, que como no había intervenido todavía y en el primer punto sobre la modificación del reglamento del taxi, nos hemos lanzado todos a exponer, no les había dado los buenos días. Como todos ya saben, el objetivo de la implementación de la zona de bajas emisiones es reducir los niveles de contaminación atmosférica y mitigar el cambio climático. Hay un total de 151 ciudades en España que tienen que tener implantada la zona de bajas emisiones, pero actualmente a fecha de septiembre, según las últimas publicaciones, únicamente la tienen 14 municipios españoles. Por lo tanto, no somos los únicos que todavía no la tenemos y como bien ha dicho en su intervención, todavía tenemos hasta el mes de junio para implantar esa zona de bajas emisiones definitiva y no provisional. Actualmente las únicas grandes ciudades que la tienen son Barcelona y Madrid. Valencia ya se está poniendo

en marcha y ha empezado a contar ya cómo será esa zona de bajas emisiones, pero no la tiene totalmente aprobada.

Nosotros fuimos una de las primeras ciudades en reaccionar y crear esa zona de bajas emisiones provisional cuando se aprobó a finales de año, porque como ya saben, la ley salió en mayo y obligaba a los municipios a adoptar antes del 2023, medidas para reducir las emisiones derivadas de la movilidad, y establecer una zona de bajas emisiones. Pero en ese momento había una ausencia de reglamento regulador que se encontraba en fase de proyecto, y es por ello que el día 28 de diciembre decidimos establecer una zona de bajas emisiones provisional con el hecho de cumplir la ley a primeros de enero, ya que el reglamento todavía no se había publicado. Y se acordó que una vez se aprobase ese reglamento se empezaría a iniciar la elaboración y tramitación de la ordenanza a través de los técnicos municipales, estudiando esa adecuación del Reglamento a lo que es la ordenanza de bajas emisiones.

Este Reglamento se aprobó justo el 28 de diciembre, a la vez que nosotros aprobábamos esa zona provisional, y es en ese momento cuando tuvimos acceso a toda la información. Es por ello que durante todo este tiempo lo que hemos hecho ha sido trabajar en la adecuación. Es una ley que tiene unos contenidos mínimos, no solo es una creación y delimitación de la zona de bajas emisiones, que es de lo que más se habla, pero también tiene que llevar acciones de facilitar el transporte público y sostenible, hábitos de vida saludables, medidas de electrificación del transporte público, criterios en la mejora de la calidad del aire y sobre todo el análisis de datos.

Y aquí va donde está el trabajo más arduo y más complicado, que es el análisis de esos datos en los que están trabajando de manera coordinada el Área de Movilidad y el Área de Medio Ambiente, a través del análisis histórico de datos que arroja el sistema PRECOZ, que para los que no lo sepan, es un sistema de predicción de contaminación de la ciudad de Zaragoza; es pionero, sus datos van directamente al Ministerio de Medio Ambiente, y además este sistema PRECOZ dispone de un protocolo de alta contaminación —que nunca se ha tenido que activar en la ciudad de Zaragoza— y aprovecho a sacar pecho de la calidad del aire que tiene la ciudad de Zaragoza, que nunca ha superado esos límites de contaminación, que a pesar de todo tiene un protocolo y que además tuvo el Premio a la Calidad del Aire en el año 2020, ya no solo por su calidad, sino por las acciones que se llevan a cabo en el Plan de Acción de Lucha contra el cambio climático.

Una vez tengamos adecuado todos estos datos y todo este trabajo, empezaremos con la proposición normativa, seguiremos los cauces adecuados según nos indica la Ley de Capitalidad y una vez aprobada esa tramitación, es cuando lo pondremos realmente en marcha. Todavía estamos en tiempo, nos queda hasta el mes de junio para aprobarla. Hay tiempo para la tramitación de la propia ordenanza. Y simplemente espero darles noticias lo antes posible. Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista.

Sr. Giral Monter: Muy bien, muchas gracias. Zaragoza es la cuarta ciudad de España y si Madrid y Barcelona ya lo tienen en marcha, deberíamos afanarnos por darnos prisa para llegar al próximo mes de junio. Pero me he quedado preocupado por varias cuestiones, porque no me queda claro la verdadera voluntad política que tiene usted de implantar esta zona de bajas emisiones. ¿Por qué digo esto? Porque mire, ustedes hablan normalmente mucho de fondos europeos, fondos europeos que no se deben perder, fondos europeos aquí y allá. Pero mire, en las dos convocatorias que ha habido de fondos europeos que tienen que ver con movilidad, y que le voy a leer cómo se denomina, precisamente son unas ayudas a los municipios para la “implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano”, ustedes, si no me fallan los datos, no han solicitado un solo euro para la implantación de este proyecto.

Es decir, que de los cerca de 50 millones, alrededor de 50 millones de euros que va a recibir este Ayuntamiento de fondos de movilidad, no han solicitado ni un solo euro para este proyecto. Por eso nos asaltan las dudas de que ustedes tengan una verdadera voluntad política de llevarlo a cabo. Y mire, otras ciudades, que usted me hablaba, pues le voy a leer: Málaga solicitó 3.700.000; Bilbao 1.500.000; Barcelona para mejorar el control de la zona ya existente ha solicitado otro 1.500.000, y en Zaragoza no hemos solicitado ni un solo euro para este tema de los cerca de 50 millones, como le indico.

Además, ustedes dicen que va a ser la empresa concesionaria del estacionamiento quien se va a encargar de controlar y vigilar este proyecto. Una empresa que este verano, nuevamente, han vuelto a concederle una prórroga —les encanta conceder prórrogas y no ponerse a trabajar y licitar nuevos contratos, ¿verdad?— es esta empresa quien se va a encargar, y digo, me asalta una duda, yo no sé si a una empresa que se le acaba de prorrogar se le puede modificar el objeto de contrato, porque no sé muy bien qué tendrá que ver el estacionamiento regulado con la compra de videocámaras para la vigilancia de este entorno.

No sabemos quién va a realizar el estudio presupuestario, si la empresa, si ustedes, y no me ha aclarado quién va a regular normativamente este proyecto, con qué ordenanza me refiero, si lo va a hacer con la Ordenanza de Movilidad, con una ordenanza específica..., eso no me lo ha aclarado. Me gustaría saber cómo lo va a hacer, porque estamos ya en plazos... Porque si es con la Ordenanza de Movilidad, el señor García Muro me dijo en la anterior comisión que seguramente iba a durar un año entre unos plazos y otros, o sea, estaríamos hasta después del verano hablando, y este proyecto tiene que estar en junio del año que viene. Por tanto, no quisiera hacerme el vidente, pero le voy a hacer un anuncio, un futurible, mucho me temo que en junio del año que viene la zona de bajas emisiones no estará plenamente efectiva en la ciudad de Zaragoza. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Las dos grandes ciudades la tienen, Madrid y Barcelona, y si no recuerdo mal, a Barcelona le han tumbado varios artículos de la ordenanza. Es decir, cuando este Gobierno se pone a hacer las cosas, quiere intentar que por lo menos los jueces no se las tumben, y de ahí que el proceso que hemos llevado haya sido más lento, porque también tenemos que entender que ha sido año electoral y todos hemos estado a otras cosas. El proceso se está llevando a través de los técnicos, la aprobación va a empezar y hasta junio podemos llegar perfectamente según los trámites de la ordenanza. Por lo tanto, estamos en tiempo, no queremos hacer las cosas deprisa y corriendo. Sobre todo, porque como ya le he dicho, intentamos hacer las cosas con certezas. Y mire si tenemos tiempo todavía porque, al final, el Gobierno de España, cuando aprobó el reglamento, era a escasamente una semana de cuando tenía que entrar en vigor la ley. La ley tenía que entrar el 1 de enero y el reglamento, si no recuerdo mal, se aprobó el 26 o el 28 de diciembre, a margen de días como margen de maniobra. Nosotros vamos a trabajar con más tiempo y con más previsión que lo hace el Gobierno de España.

Respecto a las preguntas que me hace de la ordenanza, le puedo adelantar que sí que se va a hacer una ordenanza específica de zona de bajas emisiones, se va a sacar de la Ordenanza de Movilidad para hacer una ordenanza específica, porque consideramos que merece el tener una ordenanza específica y una tramitación específica para que hablemos sobre todo de esa ordenanza.

Y en cuanto a los fondos europeos, hace unos días anunciamos el contrato del Servicio Bici, que viene financiado una parte por fondos europeos y esos fondos europeos van ligados a la implantación de la zona de bajas emisiones. Hay diferentes acciones. La zona de bajas emisiones no solo es el cerrar una parte de la ciudad y restringir el tráfico a esa zona, sino que también, como he dicho en la primera parte de mi intervención, también va el fomento de hábitos de vida saludables y el fomento de utilización de sistemas sostenibles. Y aunque esa implantación de bici sea a toda la ciudad, va a favorecer la movilidad sostenible en los tramos en los que se adecúe la futura ordenanza de bajas emisiones.

Simplemente por concluir, decir que se está haciendo un trabajo, una labor de investigación y sobre todo una labor jurídica para tener certezas a la hora de aprobar esa ordenanza, y que espero tener noticias lo antes posible.

Preguntas de respuesta oral (9 asuntos a tratar)

8. [VOX] En relación a las quejas vecinales de los ruidos producidos por los vehículos y operarios de limpieza y recogida de residuos urbanos: 1.- ¿Cuáles son los protocolos de actuación y horarios de trabajo de las brigadas de limpieza y recogida de residuos sólidos? ¿Se han considerado cambios o adaptaciones a la vista de las quejas vecinales? 2.-¿Cuántas sanciones se han interpuesto a la empresa adjudicataria de la limpieza y recogida de residuos sólidos por los incumplimientos con la Ordenanza contra ruidos y vibraciones? [Cod. 5.659]

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

Sr. Flores Serrano: Sí, rápidamente, por contextualizar un poco la pregunta. La pregunta en realidad no va sobre ruido directamente, va sobre ruido de forma subsidiaria, porque la pregunta en concreto va sobre maquinaria y equipos de las brigadas de limpieza que en su actividad, pues, generan ruido a la hora de descargar los contenedores, a la hora de vaciar los cubos de la basura y demás.

En la ordenanza que hemos mencionado de protección contra ruidos y vibraciones, en el artículo 24, en su punto número dos, dice que el Ayuntamiento promoverá en general el uso de maquinaria y equipos de baja emisión acústica y en particular en el marco de la contratación pública de obras, suministros y prestación de servicios, incluyendo entre ellos la limpieza pública y recogida de residuos sólidos urbanos. Ojo, que aquí me estoy refiriendo a la actividad, no al vehículo en sí, porque un vehículo eléctrico efectivamente es menos ruidoso, hace menos ruido, pero cuando hay brigadas que se ponen a recoger, pues, los contenedores de basura o el vidrio a las 02:00 o a las 03:00 de la madrugada, esa actividad en sí misma ya genera ruido y esto genera quejas, muchos vecinos se han quejado y por eso preguntamos cuáles son los protocolos, qué horarios llevan estas brigadas, si se ha considerado establecer alguna medida paliativa del ruido que genera la actividad, si ha habido sanciones, no ha habido sanciones.

Entonces un poco, recogiendo las quejas vecinales, pues nos gustaría saber un poco desde su Área si están tomando alguna medida para que estos vehículos, estas brigadas, pues generen menos ruidos y menos molestias a los vecinos.

Sra. Presidenta: Respondiendo a esta multipregunta, porque tiene dos partes, le diré que los protocolos de actuación en los horarios de recogida de residuos, según la ordenanza municipal, debe sacarse la basura a la calle a las nueve. Por lo tanto, este horario hace que la retirada del residuo deba realizarse, sobre todo por la noche.

El vidrio, por el impacto sonoro que tiene, se recoge durante el día. Pero tenemos la excepción de la zona del Casco Histórico y la zona del Centro que se tiene que hacer por la noche para minimizar las afecciones al tráfico, porque si no, si lo hiciésemos por el día sería prácticamente imposible transitar por esa zona.

Respecto a la segunda parte de la pregunta sobre cuántas sanciones se han interpuesto a la empresa encargada de la recogida de residuos por el incumplimiento de la Ordenanza de Ruidos y Vibraciones, decirles que nosotros únicamente hemos recibido quejas y cuando esto sucede lo que se procede es a aplicar un protocolo de la revisión del motivo e intentar reducir el impacto en la medida de lo que sea posible.

Tenemos que ser conscientes de que no se puede recoger durante el día el total de los residuos, ya que esto, como le he dicho en la zona Centro, sobre todo, reduciría la efectividad y afectaría al tráfico de todos los ciudadanos.

Sr. Flores Serrano: Sí, bueno, brevemente, la ordenanza es muy clara en este sentido. La Ordenanza para la Protección contra Ruidos y Vibraciones establece, además, en el artículo 25, "se prohíben las actividades de carga y descarga de mercancías, manipulación de cajas, etc., etc., entre las 22:00 y las 07:00 horas". Es decir, la normativa está clara y entiendo que la normativa debe aplicarse a todos los vehículos, sean particulares o actúen en una contrata del Ayuntamiento.

Quejas hemos recibido varias. Aquí le voy a leer simplemente una del distrito Centro: "Como vecinos del Distrito Centro venimos sufriendo el exceso de ruido nocturno originado por el uso a altas horas de la madrugada, derivada de maquinarias del servicio de limpieza dependiente del Ayuntamiento.

En particular, y sobre todo, me refiero al uso de barredoras que utiliza la empresa FCC muchas noches a partir de las 3:00 o las 4:00 de la madrugada y a veces durante más de una hora en la Plaza de los Sitios y adyacentes, donde se impide el descanso y se perjudica la salud".

Bueno, si se hace entre las tres y las cuatro no se está cumpliendo la normativa, y si no se está cumpliendo la normativa habría que hacer algo, habría que sancionar o habría que instar al contratista que cumpla la normativa. Y es muy clara: entre las 22:00 y 07:00 horas no se pueden hacer actividades de carga y descarga cuando esas operaciones superen los límites de ruido.

Bueno, creo que deberíamos recoger las quejas de los vecinos e intentar que los vehículos de contratas municipales la cumplan estrictamente. Gracias.

Sra. Presidenta: Nada. Simplemente reiterar que la parte de Centro y Casco Histórico tiene que hacerse a otras horas por la imposibilidad de llevar a cabo el proceso de carga y descarga durante los horarios diurnos.

De sanciones no nos consta ninguna sanción. Y recordar sobre todo, que no es competencia de este Área la sanción ni la medición del ruido, que eso es competencia de Policía Local.

Simplemente señalar que, por ejemplo, cuando a nosotros nos ha llegado alguna queja que hemos detectado sobre los vehículos de limpieza, hemos hablado con la contrata para que den orden, por ejemplo,

de apagar los vehículos cuando están en marcha y no están realizando ninguna actividad o cuando las circunstancias lo permiten. Por lo tanto, nos hemos puesto manos a la obra y hemos hablado con ellos.

9. [VOX] En relación a la modificación del contrato de gestión del transporte urbano de viajeros por autobús y a los planes de electrificar el 100% de la flota, ¿cuáles son las características técnicas y la vida útil de las baterías de dichos vehículos y qué planes hay en relación a la sustitución y reciclaje de las mismas una vez lleguen estas al final de su vida útil? [Cod. 5.660]

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

Sr. Flores Serrano: Bien, bueno, volvemos a movilidad, pasamos de medio ambiente a movilidad. Vamos pasando de una cosa a otra. Bueno, ya sabemos, es ya público y notorio, todos lo sabemos, que se ha prorrogado la contrata del autobús urbano durante cuatro años más y se ha justificado esta prórroga, y cito textualmente, "por la necesidad de garantizar la transición energética hacia una movilidad sostenible; como acción fundamental para la consecución de este objetivo se encuentra la transición de la flota de autobuses urbanos hacia una flota 100% eléctrica".

De la misma forma, también la Consejera de Movilidad declaró al Heraldo de Aragón el día 18 de septiembre de 2023, que "Zaragoza tendrá una flota 100% eléctrica en unos 14 años".

Bien, nosotros, a ver, es una decisión que ha tomado el Gobierno, que nosotros, bueno, nos podrá gustar más, nos podrá gustar menos, es completamente legítima. A nosotros nos preocupa mucho esta transición hacia una flota 100% eléctrica, porque básicamente apuesta por un único modelo que es el modelo de la electrificación y que entendemos, y es lo que nos preocupa, que puede hipotecar el futuro del servicio urbano de Zaragoza en unos pocos años si el modelo de la electrificación no se acaba consolidando.

Hemos de recordar que estamos ante una tecnología que está en crecimiento, que está en desarrollo y que hoy en día, las baterías eléctricas de hoy en día, posiblemente dentro de seis meses se queden obsoletas. Estamos hablando de baterías de iones líquidos cuando ya se está trabajando en baterías de iones sólidos que son mucho más seguras, mucho más eficientes y mucho más sostenibles.

Entonces, hay ahora mismo una batalla geoestratégica entre distintas estrategias de movilidad, entre el uso del combustible sintético, la electrificación, el uso del hidrógeno.

Bien, el Ayuntamiento de Zaragoza ha apostado..., si estuviéramos en Las Vegas sería apostado todo al rojo o al 15 o... Y hemos apostado todo a la electrificación. A ver, si sale bien, fantástico. Yo seré el primero que me quite el sombrero y reconoceré mi error. Pero mucho me temo, y también voy a hacer de visionario, mucho me temo que la electrificación es una hipoteca y que nos va a costar caro en el futuro. Gracias.

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

Sr. García Muro: Sí, señor Flores. Bueno, yo le voy a contestar a lo que lo que ha preguntado. Hay que decir que las características de la batería de los autobuses eléctricos dependen del fabricante de las mismas y como bien ha dicho, claro, por supuesto que dependen de la tecnología. La tecnología cambia radicalmente ahora en muy poco tiempo, ¿no? Pero lo que tenemos es lo que tenemos.

Los autobuses que se contemplan en la última renovación de la flota aprobada, aún en curso, son autobuses de la marca Irizar con baterías de ion litio NMC. Es decir, llevan un ánodo de litio y un cátodo de níquel, manganeso y cobalto.

Los autobuses de 12 metros llevan una batería de 430 kilovatios hora, mientras que los de 18 metros de 600 kilovatios hora.

Es verdad que estas baterías tienen una elevada densidad de energía porque, son de 430 kilovatios hora, por ejemplo, un turismo convencional incorpora baterías entre 50 o 60 kilovatios hora de densidad.

Desde Irizar confirman que han llegado a los 350 kilómetros en sus pruebas, aunque teniendo en cuenta que, bueno, que son 430 Kv para los autobuses de 12 metros, tendríamos un consumo de unos 120 kilovatios hora por cada 100 kilómetros.

No obstante, y vuelvo otra vez al tema de la tecnología, en las próximas renovaciones de flota esta tipología podría cambiar en función del fabricante que finalmente sea seleccionado.

La vida útil de las baterías, comprometida por la garantía con el fabricante, es de ocho años. La disposición al final de la vida útil tiene muchas incertidumbres, para empezar, pues la continua evolución de la

tecnología que se está experimentando, como también la composición de las baterías y su reciclaje y/o reutilización.

Las opciones hoy en día son las más apropiadas y para ello lo que se aplica es el reemplazo o la reutilización o la prórroga de su uso. De todas formas, al tener ocho años de vida útil, dentro de este contrato en principio no se va a producir el cambio de las baterías.

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

Sr. Flores Serrano: Bueno, tanto los 350 kilómetros como los ocho años son en condiciones idílicas de 20 grados centígrados constantes, a una velocidad constante y en terreno completamente liso. Es decir, es una carta a los Reyes Magos que nadie se puede creer. Es decir, estas baterías que están ahora mismo en circulación en Zaragoza, en el mejor de los casos, en tres o cuatro años no superarán el 75-80% de su capacidad. Zaragoza es una ciudad muy calurosa en verano y fría en invierno.

Y la cuestión aquí es, ¿cuando haya que sustituir estas baterías, quién las va a pagar? ¿Las va a pagar Europa, los fondos europeos, o nos vamos a encontrar con un pufo de tener 70 vehículos a los que haya que reemplazar la batería? ¿Se ha hecho algún plan de contingencia en este sentido? Esa es nuestra preocupación, esencialmente. ¿Qué planes hay en el futuro?

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

Sr. García Muro: Bien, vamos a ver, las pilas y baterías ya sabe que son residuos peligrosos y se deben tratar como residuos peligrosos. Por lo tanto, el proveedor de las baterías tiene la obligación de recoger y reutilizarlas o utilizarlas para otro fin, ¿no?

Sí que le he de decir que, por ejemplo, la empresa Irizar ha hecho un acuerdo con una empresa que se llama Ibil para poder aprovechar estas baterías para otros usos, como puede ser vivienda o algo así. Con lo cual, aún está la tecnología por decidir, pero creemos que es un avance para que todo esto se pueda luego reutilizar.

10. [ZEC] Sobre cuál es el criterio para la instalación de los cargadores y plazas para coches eléctricos, y cuál el nivel de uso de las mismas, por ejemplo el situado en la calle Ciudadela y en el resto de los barrios, así como que a quién se devengan dichos importes por la descarga de la electricidad. [Cod. 5.751]

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

Sra. Tomás Bona: Muchas gracias. Bueno, hacemos esta pregunta porque desconocemos exactamente los criterios que se han utilizado para estas reservas de espacio y el uso efectivo de las mismas.

No sabemos si se han utilizado siguiendo los datos de domicilios de personas usuarias de vehículos enchufables, peticiones particulares o de juntas de Distrito o cuáles son los criterios.

Nos parece muy importante conocer la evaluación realizada por los Servicios municipales para garantizar que estos espacios están siendo utilizados, porque, por ejemplo, en concreto en la calle Ciudadela está prácticamente siempre vacío y no se utiliza.

La concesión se dio a Endesa X Way y a Zunder, y por lo que estuvimos mirando en la concesión, nos encontramos, por ejemplo, que cualquiera de las ubicaciones anteriores, por razones de interés público, se podrá cambiar de emplazamiento por otra localización diferente en la ciudad, siempre bajo común acuerdo entre el concesionario y el Ayuntamiento de Zaragoza.

Por lo tanto, sí que se contempla en esta concesión, el hecho de que si hay sitios donde no se está utilizando la carga de los coches, se pueda modificar y se pueda poner en otros lugares.

Y también vemos en la cláusula cuarta, por ejemplo, que el Ayuntamiento de Zaragoza no realizará aportación económica alguna, asumiendo el concesionario el coste total de las obras de instalación y la explotación del objeto concesional. Y queremos saber si eso exactamente va a ser así.

Creemos que es importante saber que se están cumpliendo los acuerdos, que las calles concretas que se hayan elegido estén bien elegidas y que si en un primer momento no se eligieron bien, pues el hecho es que, bueno, se vuelva otra vez a repensar, porque ya que lo tenemos puesto en la concesión y que son las empresas a las que se le ha dado la concesión las que tienen que modificar esos puestos, pues que lo

modifiquen y que se haga para ser realmente útiles para la ciudad y que tengamos las recargas de los vehículos eléctricos, estén en sitios que realmente se utilicen y no en calles donde no son utilizados. Gracias.

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

Sr. García Muro: Gracias, señora Tomás. Bueno, los criterios de instalación de los cargadores y plazas para los coches eléctricos son cinco que le voy a enumerar claramente.

El primero es que esté próximo a la red de carreteras o en su defecto, próximos a la red viaria principal de la ciudad. El segundo es situación en estacionamientos en batería, salvo alguna excepción. El tercero, situados en un entorno con vida social próxima para que se genere actividad durante el proceso de carga, es decir, no en descampados. El cuarto mayor cobertura de la ciudad y el quinto lotes distribuidos por toda la ciudad para fomentar la competencia de precios entre los concesionarios.

Pero le tengo que decir que actualmente están en proceso de obras, por lo que aún no están en uso. Se iniciará su uso conforme se vayan conectando a la red, que es lo que falta, conectar a la red.

Para utilizar privativamente el dominio público se establece la obligación de pagar un canon anual en proporción de los importes abonados, impuestos incluidos, a la concesionaria por las personas que utilizan estos servicios en los puntos de recarga afectos a la concesión.

Este importe abonado se calculará para cada punto de recarga según el consumo diario y horario, aplicándose la tarifa final horaria fijada por el concesionario, incluidos todos los impuestos.

Luego sobre dicho importe se aplicará el porcentaje ofertado por el licitador de acuerdo con una cláusula que viene en los pliegos y como porcentaje de canon mínimo a ofertar que reviste el carácter de tipo mínimo de licitación, pudiendo ser mejorado al alza, se fija un 3% de porcentaje, rechazándose automáticamente las ofertas que no alcancen ese mencionado tipo mínimo.

Y se establecía además un plazo de carencia hasta el 1 de enero de 2024 para la tramitación de las licencias y ejecución de las obras. Por tanto, el primer ejercicio que se abonará a canon será el 2024 y se calculará, si es que hay, con los consumos del año 2023.

Y en cuanto a la última parte de la de la pregunta, los gastos de suministro eléctrico los asume la empresa que presta los servicios.

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

Sra. Tomás Bona: Vale, entonces a ver si lo he entendido bien, están en obras, pero ya se pueden cargar coches en muchas calles en Zaragoza, ¿no? No he entendido muy bien qué era lo que está en obras.

Por ejemplo, en la plaza San Pedro Nolasco hay un cargador, yo el otro día vi un coche cargando. ¿Sí no?, vale. O sea, que hay algunas que están en obras, pero hay otras que ya están funcionando, ¿no? Bueno, sí, era solamente preguntar eso, porque el otro día vi cómo se estaba cargando uno en una calle y me ha chocado un poco lo que ha comentado de que los usuarios pagarán un canon, ¿más luego aparte lo que gasten? No... Bueno, vale, ya está.

Sr. Muro García: No, vamos a ver. Me estoy refiriendo a los nuevos, los 149 puntos nuevos que aún no están en uso porque están en obras, bueno, falta la conexión a la red, ¿vale?

El canon lo paga la empresa concesionaria que cobra de los usuarios. Y lo que es el contrato de la energía lo hace el concesionario con el distribuidor que quiera. Y entonces ahí puede ya negociar con quien quiera.

Vamos, que está claro, el coste de la energía lo paga el concesionario y lo fija el distribuidor con el que tenga el contrato.

11. [ZEC] Sobre qué medidas van a implementarse para adaptar la nueva ley de protección animal de ámbito estatal a las ordenanzas municipales y a la implicación de las protectoras. [Cod. 5.752]

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

Sra. Tomás Bona: Muchas gracias. Bueno, pues como saben, se ha modificado esta ley y por lo tanto queríamos saber cuáles son los criterios que va a tomar y cuáles son las medidas que va a tomar este Gobierno.

La nueva Ley de Protección Animal exige una serie de adaptaciones en nuestras ordenanzas y de nuevas prácticas también y de momento no conocemos absolutamente nada de lo que se está haciendo para cumplir con esta nueva Ley.

Y creo que debemos tener un programa de protección animal en Zaragoza y sus barrios y que cumpla con esta Ley y que además todas las personas que tengan que estar en ello, tengan claro cuál es su función y cómo deben trabajar. Es necesario, por ejemplo, dar instrucciones a la policía y a las unidades de las novedades de esta Ley y la coordinación efectiva de las mismas.

Ya sabemos, por ejemplo, que en el artículo 20 de esta nueva Ley nos habla de la colaboración institucional entre los Servicios de protección de la naturaleza y los órganos competentes, como puede ser la Policía Nacional en sus casos, o la Policía municipal o la autonómica.

También nos habla esta nueva ley..., también tendremos que estar pendientes, por ejemplo, respecto a las obligaciones de los centros públicos de protección animal. Aquí tenemos, por ejemplo, un amplio espacio de mejora, porque seguimos teniendo el problema con el Guano, que no sabemos si ha sido declarado ya como núcleo zoológico o no.

También, por ejemplo, en el artículo 29 de esta nueva ley merece una mención especial la autoridad que se da a los conductores de los transportes públicos y a los responsables de acceso a establecimientos públicos y privados, que requiere tener una campaña de si pueden dejar pasar o no animales, y que en esta nueva ley ya se dice que hay que marcar cuando no se puede, o sea, que los animales podrán entrar en todos los espacios y, si no pueden, hay que marcarlo.

Y también nos habla esta Ley que deberemos asumir los gastos veterinarios como administración local de aquellos gatos que lo necesiten, independientemente de que estén temporalmente en una colonia impulsada desde el Ayuntamiento o no, y que sean recogidos.

Por lo tanto, lo que nos habla esta Ley es de la colaboración entre el Ayuntamiento y entre diferentes instituciones, como puede ser la Policía, pero también las protectoras para trabajar todos y también que la ciudadanía conozca cuáles son los derechos de los animales y cómo debemos trabajar.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Respondiendo a su pregunta, sí que va a ser necesario adaptar esa ordenanza de protección animal de tenencia responsable de los animales, que fue aprobada en el 2013 y con esta nueva ley la vamos a tener que adaptar.

La ley entró en vigor el 29 de septiembre, hace escasamente..., no llega todavía al mes y todavía falta un desarrollo reglamentario que es necesario para saber qué puntos tenemos que asumir. Entonces, debemos esperar a la salida de ese reglamento.

No obstante los Servicios jurídicos del Área están trabajando coordinadamente con la Oficina de Protección Animal y con Medio Ambiente analizando esa ley para saber cuáles van a ser los puntos a modificar y adaptar. Y una vez los tengamos todos identificados, pues tramitaremos la modificación de esa ordenanza.

En cuanto a la implicación de las protectoras, la ley regula su actividad según el tipo de entidad que se trate y es a la Comunidad Autónoma a quien le corresponde su regulación e inscripción en el registro correspondiente.

Sí que por nuestra parte, vamos a establecer un contacto con estas entidades para armonizar la participación en la acción municipal que ya se viene haciendo y en la protección municipal y dentro de los términos legales y competentes de este Ayuntamiento.

En cuanto a la colaboración institucional que me ha nombrado, que es muy importante, ya la hacemos desde el Área. La verdad es que los Servicios municipales, tanto Instituto Municipal de Salud Pública como Unidad Verde trabajan en coordinación con el resto de agentes, como puede ser Seprona, con Canal Imperial y con la Confederación Hidrográfica para que en el momento que surge cualquier tipo de necesidad o cualquier tipo de acción, estar todos coordinados.

Sr. Tomás Bona: A ver, ya sé que tengo poco tiempo, pero quiero contestarle porque al respecto de la coordinación le quiero contar una cosa. Por ejemplo, el martes 10 de octubre a las 20:55 hay una llamada a la Policía Local, se dice que se ha encontrado a un gato, le preguntan si es lactante o si está herido, la contestación es que no, que el gato está bien y la Policía Local le contesta que, "le doy el teléfono del CMPA". Era una hora en el que el CMPA está cerrado, por lo tanto, no podía hacer nada y la persona se tuvo que llevar el gato a su casa.

Y el 4 de octubre a las 19:42 hay una llamada a la Policía Local para denunciar el robo de comida en una de las colonias y la Policía Local dice que, no se llama a la Policía para estas cosas. Quiero decir que la Policía tiene que saber exactamente cuál es su función.

Sra. Presidenta: Bueno, la verdad es que muchas veces..., es decir, no sé, en esos casos concretos son dos llamadas, pero en el resto..., la verdad es que el resto de ocasiones en el centro, en el CMPA se reciben a aquellos animales que se encuentran en situación de abandono y se les acepta.

No sé, esta situación que comenta de Policía Local o por horas... Nos lo apuntamos. Intentaremos trabajar por mejorar esta coordinación que, como ya sabe, a raíz de la nueva Ley de Protección Animal, lleva muy poco tiempo. También llevo poco tiempo con esta responsabilidad de la protección animal, que se ha recién incorporado dentro de Medio Ambiente. Y bueno, intentaremos, coordinarlo mejor y, sobre todo, intentaremos también trabajar de la mano de protectoras que, como ya le he dicho antes, al final son ellas las que nos pueden ayudar de alguna manera a poder dar salida a estos gatos que se encuentran en situación de abandono.

Por dar la parte positiva, es que nuestra ordenanza ya es ambiciosa en muchos aspectos que esta nueva Ley exige y que no vamos a tener que adaptar, pues al final, lo que estábamos hablando, nuestra ordenanza ya habla de la ley de políticas de sacrificio cero y de la gestión de colonias felinas a través de la esterilización o la recogida de atención sanitaria de animales. Eso ya se está haciendo desde hace varios años y únicamente tendremos que poner el foco en esas partes que estamos hablando ahora.

12. [ZEC] Qué valoración hace del enorme uso de vasos de plástico no retornables durante las Fiestas del Pilar y si tiene previsto la exigencia del uso de vasos reutilizables vinculado a la utilización de las barras en las próximas fiestas. [Cod. 5.755]

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

Sra. Tomás Bona: Gracias. Bueno, estas fiestas han sido todo un éxito, pero también han sido todo un éxito de plásticos y de vasos de plástico por el suelo y, por lo tanto, yo creo que es algo a mejorar. Siempre queremos que las fiestas vayan a mejor y esto es una cosa importante que tenemos que pensar.

Este Gobierno decía que iban a ser unos Pílares responsables y limpios, pero la verdad es que lo que hemos visto ha sido todo lo contrario, porque es verdad que, por ejemplo, en el Espacio Zity o, por ejemplo, también en el Ebro Food, se daban vasos a la gente de plástico, pero resulta que estos vasos no eran retornables, o sea, eran vasos que no les devolvían luego el dinero, que tú los pagabas y no les devolvían luego el dinero.

Yo creo que esa es una manera de trabajar que no favorece el hecho de que la gente luego devuelva el vaso. Por eso creo que hay que trabajar para que las personas, esos vasos que se cogen de plástico, luego te devuelvan el dinero, porque eso favorece que no se vayan tirando por ahí y la gente los devuelva, porque sí les devuelven el dinero, y eso es una cosa que no se ha tenido en cuenta durante estas Fiestas del Pilar, pero que sí se tuvo en cuenta, por ejemplo, cuando gobernó Zaragoza en Común, que esos vasos fuesen retornables y que no lo tuviesen que hacer los propios bares, sino que hubiese cabinas especiales para coger los vasos y luego también que los recogiesen. Y así, de esa manera los vasos no se quedaban tirados por la calle.

Pero es que, además, también tenemos un problema con el tema del modelo de diversión, que está basado en el alcohol y también en el encarecimiento de..., porque el espacio Zity se nos llenó de gente, efectivamente, fue un éxito, estaba lleno de gente, pero también estaba lleno de jóvenes haciendo botellón a la salida, utilizando vasos de plástico y botellas de plástico que luego se quedaban tiradas por ahí. Por lo tanto, se ha aumentado mucho el consumo de plástico.

Y eso que decían que iban a ser unos Pílares responsables y limpios, pues no ha podido ser porque, obviamente, si el alcohol está muy caro en el espacio Zity o en Ebro Food, lo que hace la gente, yo vi perfectamente cómo salías y estaba la gente haciendo botellón y tirando los vasos de plástico al suelo.

Creo que es algo que tenemos que tener en cuenta, que en las fiestas no puede ser que todo valga y que la gente pueda utilizar vasos de plástico, y ya que estamos hablando de medio ambiente es importante también tratar estos temas.

Si vamos a poner vasos de plástico reutilizables, pues que la gente los pueda devolver y se les devuelva el dinero, no que los tengan que comprar y luego los dejen abandonados. Y sobre todo, concienciar también y hacer una campaña de concienciación, de limpieza y de cuidado de nuestras calles y del medio ambiente para utilizar menos plásticos. Y esto es tarea, obviamente, de esta Área.

Sra. Presidenta: Aprovecho antes de comenzar mi intervención para dar las gracias a todas aquellas personas que han trabajado desde las contratas de limpieza para que nos encontráramos la calle a punto o aún incluso a altas horas de la noche, ya madrugada, para aquellos más madrugadores que deciden salir a correr o hacer otras cosas, que aquellos que hemos estado por la noche disfrutando, el resto de ciudadanos la puedan encontrar a punto a esas horas.

Desde el Ayuntamiento de Zaragoza en el CTRUZ, el complejo de tratamiento de residuos tiene un sistema de recuperación de envases de plástico, de tal manera que se recuperan todos los plásticos que allí se llevan. Pero sí que es verdad, estoy con usted, que el volumen de plástico que hemos visto estos días en la calle no promueve esa conciencia medioambiental que nos gustaría que, desde el Ayuntamiento de Zaragoza, se plasmase. Me ha gustado la iniciativa de los vasos de plástico retornables y que favorecen la economía circular, así que la hago del Gobierno y hablaremos con Cultura para intentar promoverlo.

Sí que es verdad que en aquellos sitios donde se están sacando los contratos más recientemente, en un menor tiempo atrás, como puede ser el Vive Latino, en ese espacio, o los food trucks y que llevan ya los vasos de plástico reutilizable.

Pero, por ejemplo, en zonas como el Espacio Zity, que el contrato ahora mismo tendrá que renovarse el próximo año, creo que vence la cesión del espacio, pues no hay cláusulas medioambientales en ese contrato al ser más antiguo. Así que, nos comprometemos desde el Área a trabajar, si es con Cultura o con otras Áreas, de manera más transversal para incluir estas cláusulas medioambientales y también muy importante, la labor de concienciación de evitar ensuciar la ciudad.

Yo misma lo pude comprobar, que muchas veces el problema es de cada uno de nosotros. Creo que los servicios de limpieza y los servicios municipales han hecho un gran esfuerzo porque la ciudad esté limpia y había días que nos podíamos encontrar, yo misma me encontré el contenedor vacío y la Plaza del Pilar, realmente sucia a esas horas. Hay aglomeraciones de gente, hay veces que es complicado cuando un día, como en el pregón en el que hay tanta gente, identificar el contenedor. Pero creo que entre todos deberíamos de hacer el esfuerzo para intentar que esas imágenes no estuvieran tan visibles, porque al final no es la realidad y manchan un poco el efectivo y el trabajo que se ha hecho, que en cuestión de dos horas la ciudad volvía a estar impecable.

Sra. Tomás Bona: Sí, pues por eso yo creo que hay que trabajar en el tema de la campaña, de utilizar siempre vasos reutilizables y que luego, pues eso, que se puedan devolver y que se devuelva el dinero, que es una de las maneras de mantener la ciudad limpia.

Y desde luego, una campaña importante para nuestros jóvenes, también para las personas mayores, de lo importante que es no utilizar vasos de plástico porque luego crean montañas de plástico que tenemos que almacenar. Gracias.

13. [PSOE] ¿Cómo están controlando las plazas con Reserva de espacio para el estacionamiento de vehículos para personas con discapacidad, tras el cambio de circunstancias del solicitante? [Cod. 5.769]

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

Sr. Giral Monter: Muchas gracias, muy brevemente. Es de sobra conocido que en los barrios aparcar es una tarea altamente complicada y, sobre todo, en aquellos barrios que disponen de pocas plazas de garaje en los edificios allí existentes. Y en este sentido, las personas con movilidad reducida o con un grado de discapacidad importante sí que pueden solicitar que se le ponga un estacionamiento cerca de su domicilio para facilitarle un poquito así la vida.

Y queríamos saber en qué situación se encuentra cuando el solicitante de esa plaza deja de necesitarla, bien sea porque se haya cambiado de domicilio o por otras condiciones, haya fallecido, etc., etc.,

y ver qué ocurre con esas plazas, si las utilizan otras personas con una sintomatología similar, si se controla que no aparquen vehículos que no deben aparcar ahí o qué ocurre con esas plazas.

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

Sr. García Muro: Gracias, señor Giral. Bueno, las plazas de reserva de espacio pueden ser, entre otras, promovidas individualmente para la satisfacción de una necesidad personal junto al domicilio o lugar de trabajo del solicitante. Los solicitantes deben renovar la solicitud en el plazo establecido y son las Juntas de Distrito las responsables de anular la reserva de discapacitado, ya que son dichas Juntas las que autorizan. Por lo tanto, ante una no renovación deberá iniciar un expediente para dar de baja la reserva. Estas reservas se conceden por periodo de dos años. Transcurrido este sin que se haya solicitado prórroga, el Servicio de tráfico procederá a retirar la señalización.

Las prórrogas serán de dos años de duración y para su concesión deberá justificarse el que no se han modificado las condiciones exigidas para la creación de la reserva. Desde Movilidad, cuando se detecta una no renovación, se consulta con el interesado y si ya no se requiere, se propone a la Junta de Distrito la baja.

Pero el Servicio de Movilidad no lleva el registro de las renovaciones, que lo lleva la Junta de Distrito, ya que se hace en estas y si la Junta comunica al Servicio la baja, se propone la eliminación de la reserva.

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

Sr. Giral Monter: Muy bien, pues me doy por contestado. Muchas gracias.

14. [PSOE] ¿En qué situación se encuentran las empresas que resultaron adjudicatarias de la autorización de uso especial del dominio público municipal para la explotación de vehículos compartidos de movilidad personal? [Cod. 5.770]

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

Sr. Giral Monter: Sí. Bueno, todos estamos al tanto de que desde hace unos años se licitaron contratos para el uso de la vía pública por parte de vehículos de movilidad personal, por los patinetes. Dos empresas resultaron adjudicatarias, pero debido a problemas de desplegar sus flotas, pues una de las licitantes al cabo del tiempo abandonó el contrato, lo que produjo en la práctica una situación prácticamente de monopolio de la empresa que quedó en solitario al frente de este servicio.

Y lo que ocurrió rápidamente fue que esta empresa hizo una revisión automática de los precios elevándolos por kilómetro y por el coste de inicio del servicio.

Y lo que queríamos saber es si en esos precios ustedes actuaron de alguna manera, si estaban dentro de los límites del contrato, la subida de esos precios y, por otro lado, saber también si la empresa que se retiró, que abandonó la licitación y que había retenido su dinero a algunos ciudadanos, en lo que se denomina "monederos" de dicha empresa, si ha devuelto las cantidades o no se las ha devuelto.

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

Sr. García Muro: Muchas gracias, señor Giral. Bueno, hubo unas autorizaciones, en concreto dos, de uso especial de dominio público municipal que se otorgaron, por un lado, para bicicletas mecánicas y eléctricas y ciclomotores o motocicletas eléctricas y otra para patinetes. La primera en el año 2021 y la segunda en el año 2022.

En cuanto al tema de vehículo compartido de movilidad personal de patinetes eléctricos, los licitadores fueron los siguientes: Bolt Spain con 600 patinetes y Reby también con 600.

Lo que pasó fue que, como había al principio una alta demanda por parte de los usuarios debido en gran parte a la atractiva oferta de económica de la empresa Bolt, pues creció mucho el uso, ¿vale? En principio, Bolt, actualmente está al día en el pago de tasas por vehículo y han presentado un plan para hacer efectivo el canon anual ofertado tanto en infraestructuras viales o como campañas publicitarias o buenas prácticas.

La otra empresa adjudicataria, Reby, sufrió problemas económicos internos de financiación a nivel internacional que repercutieron en el servicio que prestaba en Zaragoza y que supusieron la revocación de su autorización en marzo de 2023.

No se ha llamado a la siguiente empresa que iba en tercer lugar, porque de momento hay un ajuste entre demanda y oferta de patinetes eléctricos disponibles, que son alrededor de 600, a veces un poco más, a veces un poco menos al día, y no ha habido por ahora un requerimiento de que se necesite mucho más.

Respecto a las bicicletas y motocicletas hubo también la licitación que la ganaron otras empresas, incluida en bicicletas, la de Reby, también con 640 bicicletas, que por este motivo que he comentado antes de los patinetes, pues, también se retiraron y en el servicio de motocicletas por el poco uso y poca demanda, pues, también las empresas decidieron retirarse.

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

Sr. Giral Monter: Me extraña lo que dice de que no hayan querido llamar a la tercera empresa para poder participar, porque sí que es conocido de que ha habido siempre en Zaragoza, como decía antes, también por la orografía de la ciudad, una alta demanda de patinetes. Claro, la demanda va vinculada a la oferta y si no se saca una tercera oferta, pues difícilmente puede favorecer a la demanda.

Yo creo que eso deberían considerarlo porque esta ciudad cumple con la situación orográfica, como digo, de que pueda haber este tipo de vehículos, además de contribuir a la sostenibilidad del medio ambiente, como hablábamos antes.

No me ha aclarado lo que ha pasado con la gente que la empresa que abandonó el servicio había depositado dinero y si con ese dinero si se le va a reclamar a la empresa que intenten devolverlo a los ciudadanos o va a ser el Ayuntamiento como subsidiario el que lo vaya a devolver, ¿en qué situación se queda?

Y creo que ha dicho usted, que sí que habían pagado las tasas, pero tengo entendido que la actual empresa, el canon que estaba en torno a 300.000 €, debía abonarlos en julio y de momento no lo había hecho. Quería saber concretamente si ya ha abonado el canon que tenía que realizar. Gracias.

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

Sr. Muro García: Sí, gracias. Vamos a ver, el canon no está pagado en su totalidad, está parte realizado y hay un plan para ejecutarlo. Y desde luego, ya nos hemos reunido con ellos, pues para decirles cuáles son sus compromisos. En el caso de que no cumpla con esos compromisos, pues entonces habría que retirar la concesión.

De todas formas, volviendo a lo anterior, ahora mismo, aunque hubo una demanda, no está sostenida en el tiempo en cuanto a los patinetes, por lo tanto, se nota que no hay una demanda, ni hay tampoco hay quejas porque haya pocos, ¿no? Y desde luego nuestra apuesta es ofrecer, y por eso se ha sacado a licitación un servicio de bicicleta eléctrica para que llegue al público a un precio competitivo. Y entonces veremos a ver de qué manera se puede compaginar tanto la bicicleta como patinete, como otros servicios que podamos ofertar.

15. [PSOE] ¿Cuándo tiene previsto convocar el Consejo Sectorial de Medioambiente? [Cod. 5.771]

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

Sr. Giral Monter: Sí, señora Gaudes, si existe una problemática que cada día genera más atención en la sociedad y en la ciudadanía y en el mundo asociativo, es el cuidado del medio ambiente, ¿verdad? Y hacemos esta pregunta porque creemos que en esta Área, en la de Medio Ambiente, es muy importante poder recoger las aportaciones, las sugerencias que desde las distintas asociaciones se pueden hacer en este ámbito.

Y no sé si es que no tienen mucha voluntad de querer relacionarse y promover la participación ciudadana con el medio ambiente, pero la verdad es que hace..., creo que la última vez que se reunió el Consejo Sectorial fue el 22 de junio de 2022, pero las comisiones que de él dependen, creo que en el mandato anterior, ni se llegaron a realizar ni a convocar y, por tanto, le queríamos hacer esta pregunta concreta de cuándo va usted a convocar este Consejo Sectorial de Medio Ambiente.

Sra. Presidenta: Bueno, pues efectivamente el Consejo Sectorial de Medio Ambiente no se convoca desde el 22 de junio del año del año 2022. Normalmente se suele celebrar una vez al año este Consejo

Sectorial y como tocaba en junio de este año y estábamos todos recién aterrizados, creo que la mejor opción es que este año de 2023 lo traslademos al mes de diciembre para cerrar el año con balance, por lo que le contesto a la pregunta y le digo que lo celebraremos en el mes de diciembre.

Además, también me comprometo a actualizar esas comisiones, a renombrarlas, como usted dice, "y no se convocan la legislatura pasada", pero es que hay muchas que en la legislatura anterior tampoco se convocaron. Hay algunas que están desde 2008 sin convocar esas comisiones, por lo que creo, que lo que tendríamos que hacer de alguna manera es o convocarlas y cerrarlas y crear menos comisiones que sean realmente más efectivas y que se aborden esos temas que ahora mismo están tan candentes en la sociedad actual sobre medio ambiente. Tiene la palabra.

Sr. Giral Monter: Pues muy bien. Me alegro que se convoque de forma pronta en el próximo mes de diciembre, pero creo que las demás comisiones habría que decidir o deberían de decidir ustedes qué van a hacer con ellas, si las van a renombrar y si las van a..., independientemente de la celebración del mes de diciembre, van a convocar las siguientes comisiones y decidir que hacen con ellas, porque si no tengo mal los datos, en la web municipal la de Cambio Climático se reunió en 2015, la de Biodiversidad en 2016, la de Ruido en 2017, la del Ciclo Integral del Agua 2018 y la de Soberanía Alimentaria en el 2018. Es decir, es que mucho interés por este tema, el pasado mandato, no parece que tuvieran ustedes de relacionarse con la participación ciudadana y las asociaciones. Entonces, si usted me dice que su voluntad es no solo hacer el Consejo Sectorial, sino además comisiones, pues encantado de oír eso y espero que entonces procedan a esas convocatorias y nos diga si van a renombrar o van a reagrupar las distintas subcomisiones.

Sra. Presidenta: Sí, además esto va muy en la línea de la nueva estructura que se ha publicado muy recientemente, como ya saben, el nuevo decreto de estructura, la parte de medio ambiente se integra con el Instituto Municipal de Salud Pública, con la Oficina de Protección Animal, lleva la parte de Medio Ambiente y Sostenibilidad e incluso el desarrollo estratégico de lo que es el propio Bosque de los Zaragozanos. Al tener esta nueva estructura con nivel de Oficina, también lo vamos a adaptar a las comisiones. Los objetivos estratégicos de esta propia oficina tendrán que ir alineados con las comisiones y con los temas a tratar en el Consejo Sectorial de Medio Ambiente, que como ya le he dicho, para el mes de diciembre nos veremos allí todos porque lo convocaremos.

16. [VOX] En relación al nuevo protocolo establecido en junio de 2023 de participación de voluntarios en el CMPA, para facilitar la socialización de perros y gatos y que se limitaba a un horario de martes a viernes en horario de 09.00 a 10.30 para facilitar la socialización progresiva de los animales, ¿hay planes de que se amplie dicho horario para cubrir las posibles necesidades de socialización, tanto de perros como de gatos, de manera que se cumpla con ese objetivo de "progresividad"? Dado que en dicho reglamento se establecen otras funciones de los voluntarios, además de los paseos, como la participación en programas educativos y de concienciación ¿hay un calendario establecido para el desarrollo de dichas actividades? [Cod. 5.772]

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

Sr. Flores Serrano: Bien. Bueno, pues como se dice en el preámbulo de la pregunta, esta pregunta va en relación a este nuevo reglamento que se aprobó en junio y en el que se abrió la participación de algunos voluntarios para colaborar en actividades educativas, para socializar a los animales..., nos han trasladado y es un poco lo que..., el objetivo de esta pregunta, escuchar también un poco cuál es la versión del Área de Medio Ambiente y del Centro de Protección Animal. Nos dicen que este horario que se estableció en este nuevo reglamento, de lunes a viernes de 9:00 a 10:30, que no se está cumpliendo, que solamente reciben problemas, inconvenientes... Cuando alguna vez se ha cumplido este horario, nos dicen que solamente es para socializar gatos, que no se está trabajando ni se está socializando a los perros, que es un horario insuficiente, que es inconveniente porque es un horario laborable. Estamos hablando de personas voluntarias que también tienen su vida familiar, personal, laboral y que es muy difícil para ellos compatibilizar este horario.

Por eso preguntamos si se va a ampliar este horario a otras horas, a otras franjas horarias. Y también nos manifiestan que sería necesario establecer un horario en fin de semana, porque también los animales no

entienden de jueves, viernes o domingo. Entonces, pues bueno, nos han trasladado esta problemática. Nos gustaría un poco también escuchar la versión del Área de Medio Ambiente y también preguntar, la segunda parte de la pregunta, si tal como recoge ese reglamento, hay algún plan para ampliar esa colaboración de los voluntarios, que insisto, son personas que con su mejor voluntad lo que quieren es colaborar, ayudar y aportar su granito de arena en este centro municipal, pues, para el cuidado, la sociabilización y el cuidado de estos animales. Gracias.

Sra. Presidenta: Bien, pues como bien usted me ha dicho, el programa de voluntariado para la sociabilización de perros se implantó en junio de 2022 y en estos momentos para darle un impulso, como usted me pide, o ampliarlo, no se dispone de la coordinación suficiente para ampliarlo. En cuanto a lo que es la acción de sociabilización de perros y gatos, de perros sobre todo, en el Centro de Protección Animal, se lleva a cabo por parte del personal con total normalidad. Sí que los gatos tienen un programa expreso de voluntariado que se atiende los sábados por la mañana y son voluntarios los que se encargan de desarrollar esta actividad.

En cuanto al calendario de actividades que usted me comenta en la segunda parte de la pregunta, se llevan a cabo actividades de sensibilización en colegios durante toda la época lectiva, del mes de septiembre al mes de junio y también, sobre todo charlas de concienciación contra el maltrato animal y también del abandono, porque como hemos podido ver en los medios de comunicación hace muy poco, el porcentaje de abandono animal es todavía muy alto, en cualquier tipo de animales, no solo lo que pueden ser animales domésticos. Además, también desde el Área se conceden anualmente subvenciones a entidades que crean sus propios calendarios de actividades con esta ayuda y esta subvención y en el que participan los voluntarios. La convocatoria se ha firmado hace poco, creo que fue en una sesión del Gobierno de hace un par de semanas, las subvenciones de este año, y luego además también pues desde el Ayuntamiento de Zaragoza se pone una caseta en Navidades para difundir esa labor que hacen las protectoras y concienciar sobre la importancia que es la adopción y no la compra de animales en fechas navideñas. Tiene la palabra el portavoz de Vox.

Sr. Flores Serrano: Bien, gracias por la respuesta, señora consejera. Entiendo entonces, si lo he entendido bien, que no hay planes de ampliar el horario y que el personal que ahora mismo está en el en el CMPA es suficiente para trabajar con los animales y que entiendo que no es necesario la participación de voluntarios. ¿Lo he entendido así? ¿Es correcto esto?

Sra. Presidenta: No, hemos dicho que en este momento, ahora mismo es imposible ampliarlo por la coordinación. No obstante, como hemos dicho en la anterior pregunta sobre la Ley de Protección de Protección Animal, en la que esta nueva ley nos hace establecer contactos y mejoras e involucrar de una manera más fuerte a las entidades protectoras o de asociaciones voluntarias de protección de los animales, vamos a intentar articular aquellos instrumentos oportunos para poder ampliarlo. A día de hoy nuestros recursos, como digo siempre, no son ilimitados, son bastante limitados y no podemos ponerlo todo en marcha con la celeridad que lógicamente nos gustaría, pero sí que vamos a intentar estudiarlo, intentar articularlo de diferentes maneras aplicando la vía jurídica y administrativa que sea necesaria. Y sobre todo, pues como le he dicho antes a la señora Tomás, que iba muy en la línea también de la Ley de Protección Animal, porque al final va todo muy unido, vamos a intentar hablar con protectoras y asociaciones de protección animal para ver cómo podemos articular esa participación, que hay veces que es complicado el intentar articular un protocolo para poder hacerlo, pero vamos a intentar dar respuesta a esa necesidad.

Ruegos (1 asuntos a tratar)

17. 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 cuarenta y ocho 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