

En la inmortal ciudad de Zaragoza, a veinticinco de abril de dos mil diecinueve.

Se constituye la Comisión de Pleno de Urbanismo y Sostenibilidad en sesión extraordinaria y urgente, siendo las nueve horas y cincuenta y cinco minutos, en el Salón de Plenos del Excmo. Ayuntamiento, bajo la presidencia de D. Pablo Muñoz San Pío, con asistencia de los concejales: D. Pedro Navarro López, D. Sebastián Contín Trillo-Figueroa, D^a M^a Dolores Ranera Gómez, D Roberto Fernández García, D. Alberto Casañal Pina, D. Carmelo Javier Asensio Bueno. Asiste D. Miguel Angel Abadía Iguacén, Gerente de Urbanismo, D. Luis Zubero Imaz, en calidad de Interventor y D. Luis Jiménez Abad, Secretario General del Pleno, en calidad de Secretario.

Se someten a continuación a la consideración de la Comisión las propuestas de resolución y dictámenes de los distintos Servicios de la Gerencia de Urbanismo, que a continuación se detallan, que quedan aprobados por unanimidad, salvo en los casos que expresamente se indica otra votación o circunstancia:

1. Ratificar el carácter urgente de la sesión, en aplicación de lo dispuesto en los arts. 72.1, 123.2 y 124.1 del Reglamento Orgánico Municipal.

Sr. Muñoz: ¿Alguna cuestión con la urgencia? La damos por aprobada. Adelante.

Sr. Secretario: Se aprueba por unanimidad.

EXPEDIENTES QUE SE SOMETEN A ESTUDIO Y DICTAMEN PARA SU POSTERIOR REMISIÓN

AL PLENO MUNICIPAL:

DIRECCIÓN DE SERVICIOS DE PLANIFICACIÓN Y DISEÑO URBANO

SERVICIO DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Sr. Muñoz: Entiendo que los temas 2, 3 y 4 ya los hemos debatido, por lo tanto, si queréis, pasamos directamente a la de patinetes.

Sr. Navarro: No, no ..., yo quiero intervenir. No sé porque hemos dado por hecho esto.

Sr. Muñoz: Ah ..., perdón. Pues adelante.

2. Expediente 761.213/17 y 972.070/18.- PRIMERO.- Aprobar inicialmente modificación aislada número 167 del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza, con el objeto de reordenar el área de intervención G-43-4, resolviéndose de forma conjunta la petición del Gobierno de Aragón de calificar como equipamiento público de enseñanza el suelo en el que se localiza el edificio del antiguo Centro de Formación IFET, así como la solicitud de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Servicios de Zaragoza de alterar la ordenación de la parcela residencial de su propiedad comprendida en la citada área destinada a vivienda libre, todo ello según proyecto técnico de fecha noviembre de 2018 presentado por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Servicios de Zaragoza, quedando condicionada la aprobación definitiva al cumplimiento de las prescripciones señaladas en el informe emitido por el Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación de fecha 15 de abril de 2019, sin perjuicio de las que se deriven de los informes pendientes y que se emitan durante la tramitación del procedimiento.- SEGUNDO.- La presente modificación de Plan General requiere de un convenio entre la Diputación General de Aragón, la Cámara de Comercio y este Ayuntamiento de Zaragoza, para cuya tramitación se inició expediente separado (expte. nº 1.358.274/2017), en el que se determinen las contraprestaciones entre las partes que esta actuación genera.- TERCERO.- Someter el expediente a información pública durante el plazo de un mes, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 85.2 y 57 del Decreto Legislativo 1/2014, de 8 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón, mediante edicto a publicar en la sección provincial correspondiente del Boletín Oficial de Aragón, según dispone la Disposición Adicional Quinta del citado cuerpo legal.- CUARTO.- Finalizado el periodo de información pública, de conformidad con el procedimiento regulado en el artículo 85.3 del texto refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón para las modificaciones de menor entidad de los planes generales, se resolverá

lo que proceda sobre la aprobación definitiva, de acuerdo con la homologación al Ayuntamiento de Zaragoza del Gobierno de Aragón acordada en fecha 22 de octubre de 2013.- QUINTO.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 77.2 del texto refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón, el presente acuerdo de aprobación inicial determinará la suspensión del otorgamiento de licencias de parcelación, de edificación y de demolición que pudieran verse afectadas por la modificación en curso.- SEXTO.- Facultar a la Alcaldía-Presidencia para que adopte las resoluciones oportunas tendentes a la resolución del presente acuerdo.

Sr. Navarro: Nosotros estamos a favor pero nos gustaría que nos explicaran cuántas viviendas, y de qué tipo, hay. Es fácil la pregunta. ¿Cuántas viviendas protegidas?, ¿cuántas viviendas libres? ..., si es que hay, que no lo sé.

Sr. Betrán: Vamos a ver si tengo el dato, porque no le afecta número de viviendas. Están las 30 viviendas protegidas municipales, eso está claro que se mantendrán cuando se apruebe el plan en la parcela que se añade, justo al noroeste. Luego tenemos las viviendas de la Cámara, que hay protegidas y libres. Yo, si quiere, se lo puedo decir más adelante ..., es que, como no se altera el número de viviendas, no me he traído el dato ..., podría haber, a lo mejor, unas 200, o algo parecido. Hay protegidas, igual había 40 protegidas.

Sr. Navarro: Es decir, a grandes números, el acuerdo es que vamos a construir 30 viviendas protegidas municipales, y que la Cámara de Comercio va a hacer 200.

Sr. Betrán: Para ser exactos, es la modificación de un Plan General que ya está aprobada, donde la Cámara de Comercio no modifica (ni nosotros tampoco) el número de viviendas, se mantienen exactamente las que había. A nosotros se nos cede el 10% del aprovechamiento medio que, en número de vivienda, es 30. Luego, se podría incluso improvisar ahora mismo unos números ...

Sr. Navarro: Lo digo porque esta es (me corregirán, si me equivoco) la operación de viviendas más importante de toda la legislatura, y me sorprende ver que algunos están pasando de puntillas. Estamos haciendo una modificación del Plan General para aprobar (esto viene de hace dos legislaturas ..., hasta ahí me da ..., y no hemos cambiado los números) pero estamos haciendo la aprobación inicial de la modificación del Plan General, para que la Cámara de Comercio haga 200 viviendas en el Picarral.

Sr. Betrán: Le cuento. No, porque las viviendas ..., las dos parcelas de la Cámara de Comercio no se modifican ...

Sr. Navarro: Lo sé.

Sr. Betrán: ..., siguen estando donde estaban exactamente ...

Sr. Navarro: Fenomenal

Sr. Betrán: ..., con la misma edificabilidad que tenían. Aquí concurren dos modificaciones de Plan General que ahora se unifican. Por un lado la DGA es la que nos pide convertir los suelos municipales y, después de hablar con nosotros y llegar a una base de pacto, los suelos municipales y autonómicos, los que son de estricta propiedad municipal y autonómica, pasan a conformar la nueva parcela de equipamiento de enseñanza de 8.200 metros, y la Cámara de Comercio queda aparte, su suelo no se modifica ni mucho, ni poco. Luego llega una segunda petición de modificación de Plan General, que es la única que llega a tener, en su momento, un proyecto para aprobación, donde la Cámara lo que nos pide es cambiar la envolvente del volumen, pero no el volumen, no el número de viviendas ni los metros edificables, antes tenía un proyecto en espiral y propone una U en la parcela de vivienda libre. Eso se manifestó en su momento el parecer favorable, no se vio mayor problema y lo único que se dice es: tienen que unificarse las dos, porque, para empezar, la modificación de la DGA depende de esta para el estacionamiento, y ahora lo que se propone es la unificación aprobando esa modificación de la Cámara que ya tuvo el parecer favorable donde se modifica la envolvente del volumen, pero no el volumen.

Sr. Navarro: Lo sé.

Sr. Betrán: Pues, entonces, digamos que el número de viviendas, al no cambiar, no ...

Sr. Navarro: No, no he dicho que cambiara, simplemente quería poner de manifiesto, porque me sorprende, repito, que una operación de tanta envergadura, no se ponga de manifiesto que gracias a esto se van a hacer 200 viviendas (más o menos) por parte del Cámara y 30 por parte del Ayuntamiento. No es así, dice el Sr. Muñoz. ¿No hay 200 viviendas de la Cámara?

Sr. Muñoz: Yo creo que se lo han explicado claramente. El número de viviendas son las que ya tenía consolidadas en el Plan General.

Sr. Navarro: Que sí, que yo no he dicho que cambie el número de viviendas.

Sr. Muñoz: Cuando nosotros traemos una modificación de Arcosur no

estamos diciendo ..., lo que estamos haciendo es modificar y se consolidan todas las viviendas ..., es un derecho que ya tiene consolidado. Punto.

Sr. Navarro: Que sí, que sí ..., pero, repito ¿va a hacer la Cámara 200 viviendas?, ¿sí, o no?

Sr. Muñoz: No sé si las hará o no las hará, pero, en todo caso, es un derecho que ya tiene consolidado hace dos legislaturas. Aquí no estamos aprobando nada para que las haga ni las deje de hacer.

Sr. Navarro: Para que no se ofenda, voy a decirlo claramente. Que yo no estoy diciendo que gracias a ustedes la Cámara vaya a hacer 200 viviendas ..., no estoy diciendo eso. Lo que estoy diciendo es que, hasta ahora, sin este convenio, la Cámara no podía, porque no había un acuerdo, hacer todo lo que va a hacer y que, gracias a lo que estamos votando hoy, va a hacer aquello a lo que ya tenía derecho (cierto), pero algo objetivo es que la Cámara va a hacer 200 viviendas. Nada más. Y, a mí, me sorprende que la operación de vivienda más importante de la legislatura (no hemos aprobado ninguna operación esta legislatura que incluya 230 viviendas, ninguna) se esté pasando, a mi juicio, con cierta rapidez. Nada más. Pero, como veo que no le termina de gustar, no se preocupe, que no digo nada más. Estamos a favor de que la Cámara de Comercio haga 200 viviendas aquí, y el Ayuntamiento 30 viviendas protegidas. Gracias.

Sr. Muñoz: Seguimos. ¿vamos directamente al 5?

Sr. Navarro: ¿Cómo que directamente al 5? Yo quiero que me expliquen el punto 3.

3. Expediente 756.601/17.- PRIMERO.- Aprobar, con carácter definitivo, modificación aislada número 149 del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza, con el objeto de reajustar la alineación de la parcela municipal del sistema local de equipamientos ER(PU) 56.61, procedente del plan especial de reforma interior del área U-56-14, en su límite sur, haciéndola coincidir con la acera de la calle Ibón de Astún, aumentando la superficie de la parcela a un total de 1.914,29 m² con una franja de suelo obtenida como viario en el sector 56/3 no ejecutada; según memoria del proyecto presentado por el Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón de fecha enero de 2018 (sustituyéndose las referencias a la superficie de parcela de 1.917,86 m² por 1.914,29 m² conforme al informe del Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación de fecha 31 de enero de 2018), junto con el plano de calificación y regulación del suelo de "planeamiento

actual" y "nueva ordenación" y la hoja modificada del Anejo VIII de las Normas Urbanísticas "Suelos pertenecientes a Sistemas de Espacios Libres y de Equipamientos y Servicios" elaborados de oficio por los servicios municipales en fecha 17 de abril de 2019.- SEGUNDO.- Condicionar la eficacia del presente acuerdo a la firma del convenio urbanístico de planeamiento y gestión que con el objeto de impulsar varias actuaciones urbanísticas de interés para el Ayuntamiento de Zaragoza y el Gobierno de Aragón se tramita en el expediente administrativo nº 496.003/2019.- TERCERO.- Publicar en la sección provincial correspondiente del Boletín Oficial de Aragón el presente acuerdo junto con la modificación introducida en el Anejo VIII "Suelos pertenecientes a Sistemas de Espacios Libres y de Equipamientos y Servicios" de las Normas Urbanísticas del Plan General, previa remisión al Consejo Provincial de Urbanismo de Zaragoza de una copia del proyecto de la Modificación Aislada número 149 del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza aprobado definitivamente en soporte digital, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 57.6, por remisión del artículo 85.2, y la Disposición Adicional Quinta del texto refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón, aprobado por Decreto-Legislativo 1/2014, de 8 de julio.- CUARTO.- Facultar a la Alcaldía-Presidencia para que adopte las resoluciones oportunas tendentes a la resolución del presente acuerdo.

Sr. Betrán: Es en Miralbueno, donde el Gobierno de Aragón quiere hacer un equipamiento de segunda enseñanza en una parcela que el Plan General, a través de un planeamiento recogido, del plan especial de la U-56-14, había calificado como asistencial con dedicación a centro de día, de la tercera edad para ser exactos. Luego, al traducir esto a términos del Plan General, quedó como reserva. La parcela medía 1.700 metros, y se le añadía una franja delantera, de viario, de 204 metros, para llegar a los 1.900, aproximadamente. Esta parcela tiene, por un lado, la modificación de Plan General y, coordinadamente, del plan especial (que será el punto 4, que son inseparables), por un lado contempla el cambio de la calificación, que de equipamiento de reserva y viario, pasa a equipamiento de enseñanza, y, por otro lado, como la parcela es bastante insuficiente para desarrollar por si misma el uso, hay que tener en cuenta que enfrente hay una parcela de equipamiento de enseñanza primaria con la que se cuenta también por si aumenta la ocupación hasta el 100% y la altura a baja + 3. Con todo esto la modificación contempla la de los parámetros de uso, de ocupación, de

edificabilidad y de altura (la edificabilidad también crece). Esta parcela, considerada ..., a parte de que el Plan General permite que, mediante plan especial, o el propio Plan General se eleven los parámetros de edificabilidad y volumen en parcelas de equipamiento público, sin mayor problema, a parte hay que tener en cuenta que se compensa con la baja edificabilidad, baja ocupación de la parcela residencial de enfrente. Como corolario se puede añadir que, otra de las cosas que pedía la DGA, y que llevó un trámite un poco (como pasa siempre con estas cosas) de idas y venidas, que al final hemos intentado resolver por la vía rápida (y ahora me explicaré), la DGA pedía que se le eximiera de estacionamiento en el interior de la parcela en proporción al número de metros de esta. Nosotros, en Planeamiento, siempre hemos entendido que en las parcelas escolares no hay que cumplir la plaza de estacionamiento por cada 100 metros cuadrados pues porque los niños no conducen y porque también se trata de que vayan a pie desde las viviendas cercanas, o en transporte público. Parece que había problemas en la DGA para obtener las licencias y tal, y, al final, lo que hemos hecho fue que en la modificación 154, que pasó por la Comisión pasada, lo pusimos ya con todas las letras: en las parcelas de equipamiento escolar no hay que cumplir la dotación general de estacionamiento en equipamientos, sino la que en cada momento diga la legislación sectorial o, en su defecto, el órgano competente de la Comunidad Autónoma. Con lo cual ..., muerto el perro, se acabó la rabia. Ya no hay problema con las plazas de estacionamiento escolar. Y esto es las modificaciones 149, tema 3 y 4, y la del plan especial.

4. Expediente 1.103.384/17.- PRIMERO.- Aprobar, con carácter definitivo, modificación del Plan Especial del área U-56-14 del PGOU de Zaragoza (Miralbueno), relativa a la parcela de equipamiento ER (PU) 56.61, con el objeto de asignar el uso de enseñanza a la actual parcela dotacional de reserva, de acuerdo con el artículo 8.2.9.3.c) de las normas urbanísticas del PGOU, y modificar las condiciones de edificabilidad, ocupación y altura de la edificación, según memoria del proyecto aportado por el Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón de fecha abril de 2018 (sustituyéndose las referencias a la superficie de parcela de 1.917,86 m² por 1.914,29 m² según medición del Servicio de Información Geográfica), junto con el plano de calificación y regulación del suelo de "planeamiento actual" y "nueva ordenación" y la hoja modificada del Anejo VIII de

las Normas Urbanísticas "Suelos pertenecientes a Sistemas de Espacios Libres y de Equipamientos y Servicios" elaborados de oficio por los servicios municipales en fecha 17 de abril de 2019, incorporados en la modificación aislada nº 149 del Plan General que en el expediente nº 756.601/2017 se tramita de forma simultánea con la presente modificación del Plan Especial del área U-56-14.- SEGUNDO.- Condicionar la eficacia del presente acuerdo a la firma del convenio urbanístico de planeamiento y gestión que con el objeto de impulsar varias actuaciones urbanísticas de interés para el Ayuntamiento de Zaragoza y el Gobierno de Aragón se tramita en el expediente administrativo nº 496.003/2019.- TERCERO.- Publicar en la sección provincial correspondiente del Boletín Oficial de Aragón el presente acuerdo, previa remisión al Consejo Provincial de Urbanismo de Zaragoza de una copia del proyecto en soporte digital, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 57.6, por remisión de los artículos 85.2 y 64.2, y según la Disposición Adicional Quinta del texto refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón, aprobado por Decreto-Legislativo 1/2014, de 8 de julio.- CUARTO.- Facultar a la Alcaldía-Presidencia para que adopte las resoluciones pertinentes en orden a la ejecución del presente acuerdo.

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN Y DISEÑO DE LA MOVILIDAD URBANA

SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA

5. Expediente 1.528.368/18.- PRIMERO.- Resolver las siguientes alegaciones presentadas durante el periodo de información pública, de acuerdo con el informe emitido por el Servicio de Movilidad de fecha 27 de marzo de 2019, de cuya copia se dará traslado a todos los alegantes, en los siguientes términos: 1.- El Justicia de Aragón. 1.- Considera destacar la prohibición con carácter general, de los VMP de circular por las aceras o zonas peatonales, 2.- Asimismo manifiesta que se debería evitar las remisiones normativas sobre condiciones de uso e infracciones, constando en la propia ordenanza a modo enunciativo, 3.- Alega, también, la implantación de medias de acompañamiento para la difusión y sensibilización de la ordenanza.- Se desestima la alegación, excepto en lo relativo a la implantación de medidas de acompañamiento para la difusión y sensibilización de la ordenanza, considerando introducir una disposición adicional que se refiera a la difusión normativa.- 2.- AZUVEMP: Asociación Zaragozana de Vehículos Eléctricos y de Movilidad Personal. 1.- Se propone la desaprobarción de la clasificación 16/V-124 de la DGT por obsoleta, 2.- Solicitan que se pueda circular por cualquier calzada

independientemente del nº de carriles, 3.- Se propone autorizar a circular por aceras haciendo uso del motor y a velocidad reducida a las personas con diversidad motora y que transporten un menor de edad, 4.- Alega, también, que puedan circular por acera los vehículos de menos de 50 cm., 5.- Entiende que se permita la circulación por acera siempre que el dispositivo sea impulsado por tracción humana, 6.- Por último, plantean no diferenciar el tipo A y B desde el punto de vista del estacionamiento.- Se desestima la alegación, excepto en lo referente a considerar la remisión a la clasificación vigente por parte de la DGT en cada momento, para adaptarse a las actualizaciones que de ésta se realicen en el futuro.- 3.- Zaragoza en Bici. 1.- Propone autorizar a circular en cualquier calzada limitada a 30 km/h (independientemente del nº de carriles), 2.- Asimismo plantea autorizar a circular en cualquier calzada limitada a 30 km/h donde no exista vía ciclista (independientemente del nº de carriles), 3.- Sugiere eliminar "amarrados" en el estacionamiento del tipo A, 4.- Limitar el nº de VMP estacionados en los aparcabicis, 5.- Limitar la velocidad máxima a 15 km/h o 20 km/h en vías ciclistas sobre acera y zonas verdes, 6.- obligatoriedad del uso de dispositivos de iluminación y timbre, 7.- Proyectar el uso de zonas de espera avanzada, 8.- Semáforos para bicicletas.- Se desestiman las alegaciones 1 y 2 por motivos de seguridad. El resto de alegaciones se desestiman por encontrar respuesta en la Ordenanza de Peatones y Ciclistas.- 4.- Federación Aragonesa de Barrios. 1.- Plantean añadir la prohibición de circular por aceras y zonas peatonales y la obligatoriedad de apearse y empujar el VMP a pie, 2.- Proponen añadir aparcamientos específicos en calzada, junto a paradas de tranvía y autobús, y sólo excepcionalmente permitir usar los de bicicletas, 3.- Sugieren añadir excepción a la limitación de estacionar obstaculizando paradas, 4.- Añaden expresamente la limitación en elementos de indicación para invidentes y rampas de acceso a sillas de ruedas, 5.- Asimismo proponen añadir la prohibición de circular más de una persona en cada vehículo, 6.- Entienden que se debería añadir la obligatoriedad de señalización con luces de día y de noche, 7.- manifiestan añadir la obligatoriedad de amplio seguro supervisado por el Ayuntamiento.- Se desestima la alegaciones presentadas, excepto la nº 5, referida a prohibir circular más de una persona en cada vehículo, en todo caso el particular estará supeditado a la homologación expresa del vehículo a tal efecto en cuanto al nº de pasajeros a transportar. Por ello se introduce un apartado 2 en el

artículo 5 Condiciones de uso, con el siguiente texto: En cuanto al transporte de pasajeros y mercancías, los vehículos de movilidad personal (VMP) deberán contar con la homologación pertinente que así lo acredite.- 5.- Asociación de Vecinos Actur-Rey Fernando. 1.- añadir prohibición de circular por aceras, obligación de apearse y desplazarse a pie, 2.- Proponen añadir aparcamientos específicos, junto a paradas de tranvía y autobús, 3.- Asimismo manifiestan el poder añadir prohibición de aparcar en espacios privados de uso común, 4.- señalan introducir la prohibición de aparcar en paradas de tranvía y autobús salvo que existan barras específicas de aparcamiento, 5.- Recomiendan añadir expresamente la limitación en elementos de indicación para invidentes y rampas de acceso a sillas de ruedas, 6.- Añadir la obligatoriedad de señalización con luces de día y de noche, 7.- sugieren añadir la obligatoriedad de amplio seguro supervisado por el Ayuntamiento.- Se desestima la alegación salvo en lo referido a la nº 5, donde se añade al artículo 4, en su apartado 4 referido a la prohibición de obstaculizar, el párrafo o en elementos de indicación para invidentes y rampas de acceso a sillas de ruedas.- Se desestima el resto de las cuestiones, de acuerdo con el citado informe.- 6.- Asociación Acera peatonal. 1.- Considera necesario añadir prohibición de circular por aceras, obligación de apearse y desplazarse a pie, 2.- plantea añadir prohibición de aparcar en la acera, 3.- propone exigir condiciones especiales mediante autorización o licencia a los patinetes pertenecientes a sistemas de movilidad compartida, 4.- recomienda la inclusión de una Disposición adicional primera, eliminar modificación del art. 32 de la ordenanza de Peatón y Ciclista para permitir a los VMP usar los aparcabicis, 5.- Suprimir el art. 27 de la Ordenanza General de Tráfico para prohibir el estacionamiento de ciclomotores en la acera, 6.- plantea añadir prohibición de circular más de una persona en cada vehículo.- Se desestima la alegación, salvo la nº 6, referida a prohibir circular más de una persona en cada vehículo, en todo caso el particular estará supeditado a la homologación expresa del vehículo a tal efecto en cuanto al nº de pasajeros a transportar. Por ello se introduce un apartado 2 en el artículo 5 "Condiciones de uso", con el siguiente texto: En cuanto al transporte de pasajeros y mercancías, los vehículos de movilidad personal (VMP) deberán contar con la homologación pertinente que así lo acredite.- SEGUNDO.- Aprobar la Ordenanza Municipal de Vehículos de Movilidad Personal (VMP) de tipo A y B, según texto redactado a resultas de la estimación de alegaciones, de los votos particulares

presentados y del informe de la Asesoría Jurídica Municipal.- TERCERO.- Publicar el presente acuerdo junto con copia del Texto íntegro de la Ordenanza en el Boletín Oficial de la Provincia y en el Tablón de Edictos Municipal la referencia del Boletín en el que se haya publicado íntegramente el texto, de acuerdo con el art. 133.1 del Reglamento de Bienes, Actividades, Servicios y Obras de las Entidades Locales de Aragón.- CUARTO.- Remitir el presente acuerdo, junto con copia autenticada del texto de la ordenanza a la Administración del Estado y al Departamento de Política Territorial, Justicia e Interior del Gobierno de Aragón, en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 132.4 del Reglamento de Bienes citado.- QUINTO.- Notificar este acuerdo a todos los alegantes, a los Servicios del Área de Urbanismo y Sostenibilidad y a los Coordinadores de las Áreas de Gobierno del Ayuntamiento de Zaragoza, para su conocimiento y efectos.

Sr. Muñoz: Este es la Ordenanza, que se somete a aprobación, de vehículos de movilidad personal. Como ya es conocido, el gobierno aprobó un texto de Ordenanza teniendo en cuenta la aparición ex novo de una nueva fórmula de movilidad que, por tanto, venía obligada a la necesidad de regularla imperiosamente, de hecho hubo un acuerdo de la Junta de Portavoces en el que se establecía y se entendía la urgencia en esta tramitación y, por lo tanto, se redujeron los plazos de los votos particulares de los grupos a la mitad del tiempo para poder llegar en este pleno. ¿Por qué?, porque la ciudad no tenía una regulación suficiente para este tipo de vehículos y, por tanto, en esa aparición lo que nos decía es que teníamos que tramitarla de manera urgente, y la tramitación había sido larga (como establece la ley de capitalidad) con una fase de exposición al público y, por tanto, de alegaciones, unos informes que se habían evacuado y que, por tanto, se habían admitido muchas de las alegaciones que se planteaban y, ahora, lo que quedaba es: ese texto refundido con las alegaciones, plantearlo a su aprobación. Lo fundamental, yo creo que es..., el régimen fundamental era eliminar la circulación de los patinetes, de los vehículos de movilidad personal, de las aceras; esa es la esencia fundamental de la Ordenanza, eliminarlos de las aceras porque son vehículos que están capacitados y que las aceras están reservadas para los peatones, y así tienen que ser. Ya se hizo en esta ciudad cuando se decidió (creo que muy acertadamente) en un momento posterior, cuando la demanda lo aconsejaba, que las bicicletas fueran por fuera de la acera y, por tanto, los patinetes tienen que seguir el mismo

objetivo. El régimen general (no me extiendo, porque creo que ha sido muy conocido) es que se circule por aquellas calles, no zonas 30, con un límite de velocidad a 30 km/h, que no se circule por las aceras y que se pueda circular por carriles bici. Esto es como la esencia de la circulación. Y la esencia del aparcamiento es que el tipo A (que son casi los que no hay, por metros casi no existen en este momento) deberían aparcar como bicicletas, y los de tipo B deberían aparcar como ciclomotores ..., aunque ahora veremos que ha habido algunas propuestas. Me meto un poco en la propuesta de votos particulares, aunque dejo que cada grupo lo plantee pero si que anuncio que la voluntad del gobierno es aceptarlos todos, que pensamos que aportaban bastante ..., bueno, los que han planteado Chunta de inicio, y debo de reconocer que tuvimos conversaciones y que planteaba la voluntad de acuerdo con el texto en general y que le parecía correcto, y las aportaciones que ha hecho en este caso Ciudadanos, que es una enmienda con respecto a la homologación, es correcta, incluso yo creo que ..., aprovecho para introducir un tema ..., y es una última alegación extemporánea, que llegó por parte de la Asociación de Vehículos de Movilidad Personal, planteaba dos cositas: una más técnica, que era la necesidad de homologar, o no homologar, el vehículo en sí mismo, o parte del vehículo ..., yo entiendo que con lo que planteaba Ciudadanos estaba recogido (esa es mi interpretación que, de manera extensiva, entendemos esta alegación extemporánea recogida), y luego las que ha planteado el Partido Socialista, que también tuvimos unas reuniones, que las explique el grupo que creo que es lo lógico, pero que de acuerdo con su propuesta.

Sr. Asensio: Creo que esta Ordenanza era muy necesaria. Hemos visto cómo la realidad, a veces, supera a las instituciones, y esa realidad va sobre ruedas como ha sido el caso de los vehículos de movilidad personal. Es verdad que teníamos que regularlo de alguna manera, y esto es lo que se hace con esta Ordenanza, es lo que se pretende: cubrir, evitar que haya ese vacío legal y, sobre todo, introducir criterios de seguridad y eficiencia en la movilidad personal, que es lo importante. Yo creo que es una buena Ordenanza, que recoge en buena medida lo que aparece ya en esa Instrucción de 2016 de la Dirección General de Tráfico, todos sabemos que está pendiente de una actualización, es más que conveniente, y nosotros vemos favorablemente este texto, lo único (como bien ha explicado, Sr. Muñoz), hemos presentado un voto particular, una propuesta de modificación que es la

que plantea la Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal ..., sí hay una de ellas que planteaba, que era la de la homologación de los vehículos, que se puede entender (o al menos nosotros lo entendemos) que está recogido dentro del voto particular de Ciudadanos, sí que estamos planteando una propuesta de modificación del art. 4 de la Ordenanza, en el punto 1, que tiene que ver con los estacionamientos: diferencia los estacionamientos para los vehículos de movilidad personal A y B, los vehículos de movilidad personal A, considera que tienen que estar en aparcamientos de bicicletas, mientras que los B (en ese apartado segundo) considera que tienen que tener un estacionamiento en las zonas delimitadas para los vehículos eléctricos, en este caso, para motocicletas. Nosotros entendemos que no existe esa diferenciación, no tiene sentido que, para los vehículos de movilidad personal, tanto A como B, se regule de una forma uniforme y con unos mismos criterios su circulación y, luego, se tenga un criterio diferente en el tema de los estacionamientos. Por eso planteamos esta propuesta, sobre todo porque las diferencias técnicas y dimensiones de esos dos tipos de vehículos, curiosamente, tampoco encajan en algunos modelos de vehículos A con la clasificación que viene establecida en la Instrucción de la Dirección General de Tráfico. Por lo tanto, y para evitar más confusión, y para garantizar y dar cierta seguridad jurídica, entendemos que tendría que ser también un mismo criterio para los estacionamientos. Al igual que se regula la circulación, y se regula debidamente, que es el ir por los carriles bici y por las calzadas con esa limitación de 30 km/h, también entendemos que los estacionamientos tendría que ser un mismo criterio para los vehículos, tanto de tipo A como de tipo B. Por eso planteamos suprimir el punto 2 del artículo 4, y el primero modificarlo para que tanto los vehículos A como los B puedan estacionarse en los espacios habilitados para el aparcamiento de bicicletas.

Sr. Casañal: El Sr. Asensio decía que era un buen proyecto de Ordenanza ..., yo simplemente lo voy a dejar en que es algo básico, básico ..., ni bueno, ni malo ..., simplemente no se mete en nada ..., hace lo mínimo para que esté algo regulado, porque se supedita todo a los acuerdos o las ordenanzas a nivel estatal. Yo creo que, desde Ciudadanos, llevamos preguntado por este asunto 8 ó 9 meses (mínimo) y nos decían que era un tema muy complejo ..., y ahora venimos, cuando está sonando ya la campana de que se acaba ya este periplo de 4 años,

con una Ordenanza mínima (que bienvenida sea), pero también se podía haber hecho en septiembre cuando preguntamos en Comisión, o en octubre, o en noviembre, etc. Dicho todo esto, nosotros, como es algo tan mínimo y, realmente, cuando uno la lee, lo supedita todo a una ordenanza estatal ..., ya nos parece bien que haya este mínimo de regulación; quisimos aportar el tema de mercancías, por la homologación (y aprovecho para decir que bienvenidas sean todas las opiniones de todos los colectivos de usuarios y no usuarios de los patinetes), pero cuando Ciudadanos presenta un voto particular se sobreentiende que es con homologación, no vamos a pedir algo que no esté homologado o que sea ilegal, pero no sólo vamos más allá de la homologación de un carro que se pueda añadir, un equipamiento que se añada a un patinete ..., estamos hablando de que queríamos controlar también que el propio patinete, sin nada que se adhiriera a ese patinete, se pudiera utilizar como medio de transporte ..., porque hay fotografías de alguna compañía de transporte que va con cinco cajas donde van los pies en el patinete y, con mucha habilidad, el repartidor de esa compañía va por las tiendas repartiendo paquetería. O sea, no sólo es el añadir un complemento al patinete que, por supuesto, tiene que ser homologado, porque no se entiende de otra manera, sino también el poder regular el uso en si del patinete, que quede bien claro para qué es un patinete y para qué se puede y para qué no se puede utilizar ese patinete. Respecto al voto particular que nos presenta ahora mismo Chunta, yo le voy a decir algo muy sencillo, muy claro ..., y espero que no se lo tome a mal: nosotros votaremos en contra, mas que nada porque entendemos que si hay una separación entre el modelo A y B dentro de los patinetes es por la velocidad que puedan alcanzar (sobre todo), aparte de por el volumen o altura que estos obtengan ..., cuando los técnicos están diciendo como se deben de estacionar estos vehículos, creo que lo hacen con sensatez, y yo, sin un informe que me diga y avale lo que usted nos propone ahora, sobre la marcha, in voce casi (por escrito, pero hace cinco minutos), sin un informe técnico que avale esto (que no digo que esté en contra, ¿eh?), nosotros no podemos votar a favor ..., entendemos que los técnicos han hecho bien su trabajo y, como usted bien ha dicho, estamos pendientes de una modificación del propio reglamento y ordenanza a nivel estatal ..., como nos estamos dirigiendo todo el rato en esta Ordenanza a esa posible modificación que vendrá, vamos a dejar que lo modifiquen y que lo hagan a nivel estatal y nosotros, luego, nos acogeremos. Por ello,

no es que vaya en contra de la intención que tiene Chunta Aragonesista, que entiendo que es un acto de buena fe, pero sin un informe técnico de la casa, y sin poder valorarlo con tiempo, nosotros votaremos en contra de este punto que pide Chunta de suprimir el punto 2 del artículo 4 de la Ordenanza.

Sra. Ranera: Nosotros creemos que era una Ordenanza necesaria, y así lo hemos estado reclamando esta legislatura, porque es verdad que la movilidad (en toda España, no solamente aquí, en Zaragoza) ha entrado a las ciudades, además yo creo que nos ha desplazado a las administraciones y ha tomado decisiones el propio mercado en las calles y que, evidentemente, esta Ordenanza tenía que salir. Yo le agradezco que esta Ordenanza salga antes de que termine la legislatura. Básicamente por dos criterios: uno por el de seguridad, nuestros peatones (y, por tanto, nuestros ciudadanos) necesitan tener una Ordenanza; y, dos, porque también había que facilitar a la Policía Local en este caso, a los técnicos, la situación de regular lo que estaba pasando en la ciudad, de facto, porque las empresas habían venido a posicionarse en la ciudad (insisto, como en otras ciudades). Nosotros también creemos que hay que reclamar la unificación, y aprovecho ya para los siguientes ¿no?, de la normativa general, una normativa de tráfico en general de la ciudad (esto también lo hemos hablado esta legislatura), vamos a tener ordenanzas de patinetes, tenemos ordenanza de bicicletas, seguimos teniendo problemas por el tema de la restricción por las calles de las bicicletas ..., nosotros creemos que tenemos que ir a una movilidad global de Ordenanza de Tráfico que regule, en general, toda la movilidad sostenible, lamentamos el haber ido por detrás de la sociedad, igual que lamentamos que, a nivel de DGT, no esté aún hecha la famosa ley que llevamos esperando años con este tema. A partir de ahí, creemos que es clave, hay que ordenar tanto el estacionamiento como la circulación. Nosotros hemos presentado, como bien decía el Sr. Muñoz, varios votos particulares que creemos que, además de mejorar la Ordenanza, lo que va a hacer es valorar lo que pase este año, porque al final lo que estamos viendo es que, si la política es vertiginosa y cada día van cambiando las cosas, la movilidad es absolutamente vertiginosa, y está cambiando las ciudades, tanto desde el aspecto más sociológico, hasta el aspecto más urbanístico ..., para ello, nosotros creemos que tiene que haber un grupo de trabajo durante el próximo año que pueda estar estudiando cómo se van comportando, en este caso, los patinetes, los

ciudadanos, si (como bien señalaba el Sr. Muñoz) estas zonas, que no son zonas 30, sino carriles de 30, están funcionando a la hora de poner en marcha un patinete o, sin embargo, como hemos dicho nosotros en muchas ocasiones, vemos como esas calles terminan y luego no hay carriles bici donde puedan enganchar (por decirlo de una manera clara) y puedan continuar su movilidad. Por eso, nosotros creemos que hay que constituir un grupo de trabajo con presencia de usuarios, es necesario que ellos que son los protagonistas directos en el día a día en las calles, con los grupos políticos, los servicios técnicos y, evidentemente, la policía local, que lleve a cabo todos esos estudios y todas esas valoraciones y evaluaciones de lo que está pasando durante el año. Por otra parte, estamos pendientes a la ley de la Dirección General de Tráfico y, por ello, en un momento determinado habrá que volcar en la Ordenanza todo lo que se prevea en esa ley (si efectivamente llega durante ese año) y, por otra parte, nosotros sí que valorábamos ..., que parece ser que los servicios técnicos también lo ven bien ..., que queden excluidos los carriles bus y taxi, y aquellos sobre los que exista algún tipo de restricción para alguna de las tipologías de usuarios de la vía. Creemos que esto era importante y, en esa actitud absolutamente constructiva, presentábamos estos votos particulares porque creemos que es necesario que se quede esta legislatura (no sé si bien o mal) regulada una Ordenanza y que luego, durante el próximo año, podamos estar incorporando, y analizando, y estudiando todo lo que va pasando en la ciudad, sobre todo con los técnicos, con los profesionales, con la policía local, con los usuarios y, evidentemente, los grupos políticos para poder luego tener valoraciones y poder tener iniciativas políticas para mejorar tanto la circulación, como el tráfico, como los aparcamientos, como las aceras, como los carriles bici (que es otro de los problemas que tenemos), habrá que mejorar las infraestructuras de los carriles bici, y vayamos viendo cómo va evolucionando. Nosotros también hemos dicho que nuestro ejemplo es Madrid (con usted, Sr. Muñoz, lo hemos hablado) y, a partir de ahí, habrá que regular en esa línea.

Sr. Contín: En el Partido Popular creemos (como creen todos los grupos) que es una regulación necesaria. No hemos presentado votos particulares por una razón fundamental: queríamos pedir la retirada del expediente por los motivos que vamos a expresar ahora, o la votaremos en contra. Usted, Sr. Muñoz, ha tenido buena fe, ha tratado de sacar adelante esta Ordenanza, pero nosotros pensamos que es aún

más importante que la buena fe, hacer las cosas bien, o una cosa debería de ir de la mano de la otra, y usted, además, que probablemente ahora vuelva al ejercicio profesional, de la lectura de esta Ordenanza entiende perfectamente que es un perfecto desastre. El último párrafo del preámbulo de la Ordenanza dice que el principio de eficiencia, la iniciativa normativa debe de evitar cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionalizar en su aplicación la gestión de los servicios públicos, y nosotros estamos completamente de acuerdo con esta prescripción, por lo que estimamos innecesaria la aprobación de una nueva Ordenanza. ¿Por qué?, porque tenemos una Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas (la Ordenanza de la Bici, que usted conoce bien), que tiene un capítulo tercero que se titula: Tránsito con patines y monopatinés. Es evidente que hubiera sido suficiente ampliar o reformar este capítulo (o la Ordenanza en su conjunto) para integrar estos nuevos tipos de vehículos de movilidad personal. Esta Ordenanza que traen ustedes ni la deroga, ni deroga ese capítulo tercero, ni lo modifica ..., en definitiva, hay una colisión entre normas que creemos que va a provocar más problemas de los que ya hay hoy, a pesar de una regulación que no está adaptada a la realidad de los VMP actuales. ¿Por qué?, las bicicletas, los patinetes, van a integrarse en el mismo espacio público, los peatones, los ciclistas, también se ven afectados por su regulación y el preámbulo, como le decía, dice con claridad además, en su última línea, que la Ordenanza asimila la regulación de los VMP a la regulación de las bicicletas. Todo esto se hace aún más evidente en la sinrazón de presentar otra regulación. La Disposición Final Primera, que modifica el art. 32.1 de la Ordenanza de circulación de Peatones y Ciclistas, para añadir los VMP a los aparcamientos de uso exclusivo de bicicletas. Bien ..., en las alegaciones que les presentaron ..., en la respuesta ..., por parte de diversos colectivos, hay numerosas referencias a la homogeneidad de las normas. Esto, usted sabe, como jurista, que es clave ..., importantísimo ..., para que su aplicación sea efectiva. Por eso refuerza nuestro argumento, a nuestro juicio, de que este no era el camino correcto, o el mejor camino. Las normas del Ayuntamiento se están solapando entre sí, es una circunstancia que ya hemos vivido además en propuestas del Área de Movilidad estos últimos años con una Ordenanza de Ciclistas que nadie sabe cómo se aplica ..., ha habido multitud de problemas (usted se refería a uno ahora mismo, hablaba de

los problemas que ha habido en las aceras de la ciudad con las bicicletas) que no resolvió este Ayuntamiento, lo tuvo que resolver el Tribunal Superior de Justicia de Aragón y, posteriormente, el Tribunal Supremo. Por eso creemos que la homogeneización es clave y habría que incluir todas estas cuestiones relacionadas entre sí en una sola norma, en la ya existente. ¿Qué sucede?, que eso requiere mucho más trabajo, sin duda ..., sin embargo, sin ese trabajo, la aplicación de estas normas va a ser completamente ineficiente. Hay referencias a otras Ordenanzas de manera incesante en este texto que presentan, eso dificulta la asimilación, la comprensión por parte del público al que van dirigidas, eso se pone de manifiesto (como le decía) en las alegaciones presentadas, y, además, tenemos una Ordenanza General de Tráfico, que también regula la circulación y estacionamiento de vehículos, por lo que nuevamente creemos que podía haberse aprovechado esta ocasión para integrar a peatones, a ciclistas, a VMP en la normativa general. Todos son actores del tráfico y todos comparten el mismo espacio y, por tanto, una tercera norma implica que tienen que coexistir tres normas que colisionan entre sí, que generan confusión, que generarán desconocimiento por parte de los conductores y de los peatones, que se va a convertir en una nueva fuente de conflictos de convivencia y que, incluso, creemos, y no queremos ser alarmistas, puede aumentar el riesgo de accidentes. Usted sabe que nosotros hemos defendido siempre la prioridad del peatón en los espacios a él reservados, usted decía que se ha logrado, pero, insistimos, se ha logrado gracias a que han venido desde fuera a imponerlo (con sentencias judiciales), esta ordenanza de peatones no cita al peatón en ningún artículo, y creemos que esta es una cuestión ..., o creíamos que debería de ser una cuestión importante ..., en los votos particulares que presentan los otros grupos tratan de mejorar un mal texto, y no tenemos problema en aceptarlo, pero la mejora es muy leve ..., coincidimos con el Sr. Casañal en que esos, entendemos que son dos, votos particulares por parte de Chunta, ese segundo voto particular, nosotros no lo votaríamos a favor tampoco (el primero no habría ningún inconveniente). En definitiva, esta normativa propone asimilar los vehículos VMP a bicicletas, pero mantiene diferencias fundamentales que penalizan el uso de VMP frente a bicicletas, como la prohibición de circular por vías de más de un carril por sentido, cuando las bicis sí que pueden hacerlo. La tipología, hacía referencia alguno de ustedes, de la DGT para VMP está obsoleta, están revisándola pero a

nosotros nos causa cierta perplejidad esta propuesta porque creemos que sería más oportuno revisar y actualizar el articulado de las Ordenanzas General de Tráfico y de la de Peatones y Ciclistas, por los solapes, porque necesitan una revisión, ambas, para adaptarse a la nueva configuración de la movilidad y a la aparición de nuevos servicios de movilidad o, incluso, fusionarlas en una sola norma ..., y, además, hay estudios ya, que, comparándolos con la propuesta, otros municipios tienen otras ordenanzas y hay un estudio de la Fundación Mapfre en donde se hace incidencia en cuestiones que la ordenanza de Zaragoza, la que han presentado ustedes, en principio no contempla, que es la edad mínima para circular, o el uso del casco, está recomendado en el tipo A, obligatorio en el tipo B en la mayoría y en menores de edad, se prohíbe el uso de auriculares, o de móvil, se recomienda el registro, como para las bicicletas, y hay limitaciones de velocidad en la calzada ..., son cuestiones que no aparecen de manera expresa y que creemos que serían necesarias. Por esas razones, en primer lugar, Sr. Muñoz, y esperemos que no lo entiendan como una falta de voluntad por sacar esto adelante, pedimos la retirada por estas razones y, en segundo lugar, si no saliese adelante esa retirada del expediente, la votaremos en contra.

Sr. Muñoz: Bueno, yo creo que, como se ha planteado, esto es una normativa necesaria, no se si profundiza, o no ..., yo creo que pone orden en el mercado ..., no sé si es una Ordenanza muy bolchevique pero, por lo menos, ponemos un orden, un mínimo en la cuestión. Al final, lo que estamos esperando todos es que nos llegue la Ley de Tráfico y el Reglamento General de Circulación, en general, que para las bicicletas ya tenemos el problema con los espacios peatonales o semipeatonales y, además, con los patinetes nos puede pasar lo mismo, porque hay algo de lo que planteaba el Sr. Contín que es verdad, que necesitamos claridad y que en todas las ciudades se exija unos mínimos, una normativa mínima, para que tú, con tu vehículo, con tu bicicleta, con tu patinete, sepas cómo circular ..., da igual aquí, que en Barcelona, que en Madrid, que en Valencia, que en todos los sitios tengas unas ordenanzas homologables, unos básicos ..., porque es verdad que hoy es difícil y esto es una labor que la tiene que hacer el Estado y que tenemos que someternos, pero mientras tanto, y como eso no llega, creo que lo lógico era hacer una ordenanza de mínimos, que se remitiera siempre a esa normativa estatal ..., porque si cambia no tenemos que cambiar la ordenanza ..., o sea ..., un tema de técnica jurídica ..., aunque

estoy de acuerdo que, cuando llegue el Reglamento, deberíamos hacer una compilación de todo lo que tenemos y hacer un único texto, pero, mientras tanto, estamos un poco como estamos. Entiendo, por tanto ..., una cuestión técnica, para ver como lo votamos ..., ahora votamos retirarlo, o no, pero luego, con respecto a los votos particulares, entiendo que la posición será unánime en todos ..., por votarlos todos de golpe. Digo, los del PSOE, por ir uno a uno.

Sr. Contín: De los dos de Chunta, votaremos en contra del segundo ..., el resto estaríamos a favor de todos ellos. Bueno ..., en total son siete votos.

Sr. Asensio: Hemos presentado un voto sólo ¿eh?, de modificación del art. 4.

Sr. Muñoz: Vamos a hacer entonces, si os parece ...

Sr. Contín: ..., ah, vale ..., aquí aparecía como con dos puntos. Por eso ...

Sr. Asensio: Si ..., bueno ..., afecta a dos puntos dentro del art. 4. Pero dentro de la misma propuesta.

Sr. Muñoz: Vamos a hacer una cosa. Primero votamos la retirada. Luego votamos, en conjunto, los votos particulares de Ciudadanos y del PSOE, que entiendo que salen por unanimidad; y luego votamos el de Chunta como se estime, con los puntos necesarios. Y luego votamos la Ordenanza. ¿De acuerdo?, así es más fácil. Entonces pido, en primer lugar, votos a favor de la retirada del expediente.

Sr. Secretario: Con el voto ponderado son: 10 votos a favor (Grupo Municipal Popular) y 21 votos en contra (9 votos del Grupo Municipal Zaragoza en Común, 6 votos Grupo Municipal Socialista, 4 votos de Grupo Municipal Ciudadanos y 2 votos del Grupo Municipal Chunta Aragonesista).

Sr. Muñoz: Ahora votamos los votos particulares presentados por Ciudadanos:

Sr. Secretario: Unanimidad.

Sr. Muñoz: Votos presentados por el Partido Socialista:

Sr. Contín: Perdón. Antes quería entrar en matices. Nosotros estaríamos a favor de los cuatro primeros votos. En el quinto, en la Disposición Adicional que proponía el Partido Socialista, estamos viviendo como la movilidad y estos nuevos servicios de movilidad cambia a una velocidad prácticamente dramática, ese carácter anual que expresan ahí a nosotros nos gustaría que figurase "semestral", si no tuviesen inconveniente, y lo votaríamos a favor también.

Sra. Ranera: Si, creo que en la explicación lo he dicho que es absolutamente vertiginoso. Decíamos un año porque como estamos en un periodo de elecciones, quieras que no ..., seis meses será después del Pilar ..., pero que ya me parece bien ¿eh? Quiero decir, que el ánimo es positivo y entiendo que es constructivo. No me parece mal. No sé que les parecerá técnicamente.

Sr. Muñoz: Como es una evaluación cada seis meses, que no dice que se modifique ... A ver, entonces entiendo (por leerlo) que quedará: el voto particular numero 5, para que quede en el Acta, quedaría: "Con carácter semestral se realizará un proceso de evaluación que analice la evolución del uso y las tipologías de la VMP, así como de las necesidades de señalización, mantenimiento e infraestructuras viarias adecuadas para este tipo de vehículos", el segundo párrafo exactamente igual.

Sr. Secretario: De acuerdo.

Sr. Muñoz: Eso, entonces, se aprueba por unanimidad. Ahora vamos al debate del voto particular planteado por Chunta Aragonesista. Se ha pedido votación separada, entiendo, ¿no? Entonces, ¿se permite la votación separada?. Si. Entonces, al punto número uno, que es: "Incluir en el punto número 1 del artículo 4 del proyecto de Ordenanza Reguladora, después de VMP tipo A, añadir: y de tipo B"; en este caso, votos a favor de esta propuesta:

Sr. Secretario: con el voto ponderado: 27 votos a favor (10 del Grupo Municipal Popular, 9 votos del Grupo Municipal Zaragoza en Común, 6 votos Grupo Municipal Socialista y 2 votos del Grupo Municipal Chunta Aragonesista) y 4 abstenciones (Grupo Municipal Ciudadanos)

Sr. Muñoz: ¿Y del segundo punto, que es: suprimir el punto dos del artículo cuatro?

Sr. Secretario: con el voto ponderado: 17 votos a favor (9 votos del Grupo Municipal Zaragoza en Común, 6 votos Grupo Municipal Socialista y 2 votos del Grupo Municipal Chunta Aragonesista), y 14 votos en contra (4 votos de Grupo Municipal Ciudadanos y 10 del Grupo Municipal Popular).

Sr. Muñoz: Ahora hay que votar el dictamen, ¿no?

Sr. Secretario: Exactamente.

Sr. Muñoz: ¿Votos una vez el texto enmendado?

Sr. Secretario: Con el voto ponderado: 21 votos a favor (9 votos del Grupo Municipal Zaragoza en Común, 6 votos Grupo Municipal Socialista, 4 votos de Grupo Municipal Ciudadanos y 2 votos del Grupo Municipal

Chunta Aragonesista), y 10 votos en contra (Grupo Municipal Popular)

Sr. Muñoz: Pues ..., en principio ..., hemos acabado (si no recuerdo mal) la Comisión. Lo único, yo creo que, sin perjuicio de que creo que tendremos la Comisión de despedida en el Pleno ..., pero bueno como eso es ya después de las elecciones ..., deseamos a todos una buena campaña (la que viene y la que está) y agradecer los debates que se han planteado en esta Comisión, entiendo que hemos tenido la suerte, y así os lo transmito, de haber participado en el Área más interesante (para mí) que ha tenido el gobierno, por su extensión, por su concentración ..., más allá de que me haya tocado a mí ..., pero es verdad que los debates que aquí se han planteado son debates muy de ciudad. Yo siempre he dicho que he tenido el mayor privilegio que se puede tener en política ..., ni ministro, ni presidente de nada ..., y es: ser concejal de urbanismo de tu ciudad (o de tu pueblo), es como lo más bonito que hay porque, en realidad, estás transformando la realidad concreta, con lo cual, participar de estos debates en la parte que esté (ojalá en lo personal, algún día, podáis estar por aquí ..., en lo político ya no sé tanto) ..., pero, bueno ..., en realidad es una pasada el haber podido participar de estos debates que creo que es, por eso que digo de la realidad constante, que somos capaces de regular algo que ha pasado hace seis meses, y somos capaces de regularlo ahora, y poner normas y, además, nos surgen un montón de temas de conversación con nuestros amigos ..., pues ... Bueno, que agradecer los debates, los acuerdos, los desacuerdos y lo que hemos podido hacer en esta Comisión.

Y no habiendo más asuntos que tratar, siendo las diez horas y treinta y cinco minutos, se levanta la sesión de la que se extiende la presente acta que firma su presidente conmigo, el Secretario de la Comisión de Pleno de Urbanismo y Sostenibilidad, que certifico.