

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE LA M. I. COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA CELEBRÓ EL DÍA 24 DE OCTUBRE DE 2025

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

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

GRUPO MUNICIPAL PSOE

D. José María Giral Monter

GRUPO MUNICIPAL VOX

D. David Flores Serrano

GRUPO MUNICIPAL ZeC

D^a. Elena Tomás Bona

En el Salón del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, siendo las nueve horas y tres minutos del día veinticuatro de octubre de dos mil veinticinco, 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^a M^a José Piñeiro Antón Adjunta al Área de la Función Interventora, por la Intervención General, D^a. Astrid García Graells, Jefa de la Oficina Técnico-Jurídica de asistencia al Pleno y sus Comisiones, que actúa como Secretaria de la Comisión, asistida por la administrativa de la Oficina Técnico-Jurídica de Asistencia al Pleno y sus Comisiones, D^a Pilar

Martín Giménez, con el fin de tratar el siguiente

ORDEN DEL DÍA

Aprobación acta anterior (1 asunto a tratar)

1. Aprobación, si procede, del Acta de la sesión celebrada el día 19 de septiembre de 2025.

Aprobada por unanimidad.

DAR CUENTA DE DECRETOS Y RESOLUCIONES DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO UNIPERSONALES (16 asuntos a tratar)

SEGUIMIENTO DE LA GESTIÓN DE ALCALDÍA Y DE SU EQUIPO DE GOBIERNO (10 asuntos a tratar)

Interpelaciones (2 asuntos a tratar)

18. [PSOE] Para que el Gobierno municipal dé cuenta de su posición como miembro de la Sociedad de Economía Mixta los Tranvías de Zaragoza, sobre las reivindicaciones de los laborales de los trabajadores. [Cod. 13.569]

Sra. Presidenta: Para la exposición de la interpelación tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista.

Sr. Giral Monter: Gracias, señora Gaudés. Buenos días a todos. Imagino que el retraso en su llegada no ha sido por el transporte público, señora Gaudés.

Bien, traemos hoy una interpelación que tiene que ver con el tranvía. Pero la verdad es que en todos los debates hasta ahora que se han suscitado en esta Comisión o en este Salón de Plenos sobre el tranvía, sobre el único transporte de alta capacidad que tenemos en la ciudad. Lo hemos siempre realizado en términos propositivos, de alabar el servicio que presta el tranvía, de proponer ampliar la actual línea existente por ambos extremos, dado que funciona muy bien y dado la planificación que se va a hacer en los próximos 10 o 15 años de Arcosur, pues la necesidad lógica de transportar, de que se puedan mover cerca de 50.000 personas que vivirán allí en ese barrio. Incluso nosotros ya saben ustedes que hemos propuesto que se

debiera instaurar, construir una segunda línea del tranvía. O sea, siempre hemos hecho iniciativas propositivas hasta la fecha en este salón de plenos.

Pero claro, hoy traemos una interpelación que es con los problemas que están surgiendo con los trabajadores, con los conductores especialmente del tranvía. Siempre hemos dicho que la movilidad en las grandes ciudades europeas y españolas, yo creo que es uno de los servicios, no sé si el más importante, pero desde luego el servicio que más afecta de forma cotidiana, de forma diaria, a más ciudadanos. Porque, claro, los vecinos y vecinas de Zaragoza se tienen que desplazar diariamente, bien por motivos de trabajo, por motivos académicos, de ocio, etc. y, por tanto, es un servicio que, como digo, más afecta.

Sin embargo, desde que están ustedes gobernando este Ayuntamiento, que ya van más de seis años, solo puedo decir que la movilidad en Zaragoza se ha vuelto un tanto errática y diría yo que perjudicial también para los ciudadanos. Y para que no me diga la señora Gaudés que esto es una opinión de la pérfida oposición que realizamos desde el Grupo Socialista yo creo que lo mejor es intentar plasmar dicha afirmación con hechos: se produjo con ustedes la mayor huelga de autobuses de la historia de este Ayuntamiento, eso es un hecho y no es una opinión; ustedes llevan más de medio año sin traer a este Ayuntamiento los pliegos del contrato de autobús que finalizaron en el 2023; ustedes hicieron lo que hicieron, la justicia les dijo que lo tenían que traer el marzo de este año y hasta creo que en el día de hoy no lo han realizado. Eso no es una opinión, es un hecho.

Y ahora también estamos viviendo que la joya del transporte público, que es el tranvía, pues están apareciendo también problemas, como todos hemos visto, con la huelga que se ha producido hace escasamente unos días. Esa huelga tiene que ver con unas reivindicaciones que han hecho los trabajadores del tranvía, que no es unas reivindicaciones ni unas reclamaciones que hayan sido de hace poco, sino que son una serie de mejoras de condiciones laborales que vienen planteando los conductores del tranvía ya hace mucho tiempo, desde el año pasado, desde el final del año pasado. O sea, ustedes son bien conocedores que esta problemática viene arrastrada de hace muchos meses y a las cuales ustedes no han dado solución.

Y son mejoras que fundamentalmente tienen que ver, lo que les han planteado, con la disminución de horas al frente de la conducción de los distintos convoyes del tranvía. Hay que tener en cuenta que en la actualidad las jornadas que tienen estos conductores se realizan entre ocho y nueve horas con descanso de tan solo 20 minutos y en esos 20 minutos tienen que ir a la zona de descanso, con lo que no son realmente 20 minutos, y en jornadas que duran hasta casi una semana continuada de trabajo, con lo que, si pensamos en la seguridad vial y en el estrés que puede producir a alguien tener que estar conduciendo hasta nueve horas seguidas un tranvía, pues es claro que tenemos un problema.

Por todo ello, dado que ustedes forman parte de la Sociedad del Tranvía, el Ayuntamiento de Zaragoza está dentro de la empresa, queríamos saber si ustedes van a intentar abordar estas cuestiones que siguen estando planteadas por los trabajadores para evitar que en el futuro o a medio plazo volvamos a tener problemas de este tema, como se han producido y vuelvan a producirse a lo mejor paros en este servicio público.

Sra. Presidenta: Muy buenos días a todos. Antes de comenzar una intervención más política, creo que tengo que dejar claro el posicionamiento del Gobierno ante la situación de esta huelga del tranvía o cualquier otra huelga relacionada con aquellos contratos o concesiones que hay dentro del Ayuntamiento. Y es que nuestra posición es siempre la misma, es la de máxima colaboración y facilitar el entendimiento de las partes. Pero como no puede ser de otra manera, respetando la autonomía e independencia de los representantes del comité de empresa y tratar de minimizar el impacto en la gestión del servicio público y la afección a los ciudadanos. Y eso es precisamente lo que hicimos.

Y la verdad que es curiosa esta intervención o esta petición del Partido Socialista cuando, si el tranvía hubiese sido municipalizado, si la gestión del tranvía hubiese sido municipal, nosotros nos podríamos sentar con los sindicatos como se sienta continuamente el señor Mendoza con todos los representantes sindicales que pertenecen a todas las secciones del propio Ayuntamiento. Pero el Partido Socialista en ese momento decidió crear una sociedad de economía mixta en la que el Ayuntamiento únicamente tiene el 20 %. Y la pregunta es ¿quién tiene el 80 %?, el 80 % justamente lo tienen las malvadas contratas que la señora Ranera en el Debate de Estado de la Ciudad dijo que era lo primero que dejaba de pagar cuando llegó la crisis porque eran unas malvadas contratas. Esas malvadas contratas son las que a día de hoy se están enriqueciendo con el maravilloso tranvía que el Partido Socialista creó. Así que creo que antes de hablar de conflictos debemos de ir al punto de inflexión y al punto de partida en el que surgió el tranvía de la ciudad de Zaragoza.

Y fue, como acabo de decir, con una sociedad de economía mixta en la que únicamente tenemos el 20 % de esa sociedad, el 80 % restante viene de capital privado. Por lo tanto, las decisiones en el seno del Consejo las toma el capital privado. Y que en ese momento la señora Ranera era concejal de Personal, podría haber intentado de alguna manera municipalizar ese servicio y no lo hizo. Por lo tanto, si es un servicio prestado por un operador, la independencia, como en el resto de las contratas, debe de ser total. Obviamente, trabajamos de la mano para que se mejoren las condiciones, como no puede ser de otra manera. Al final, indirectamente, por mucho que esa gestión de personal no la haga directamente el Ayuntamiento, sí que trabajamos por mediar y porque haya un acercamiento dentro de la propia independencia.

Y eso es lo que hicimos, desde el momento en el que nos enteramos que se estaban llevando a cabo negociaciones, negociaciones de las que, por cierto, nos enteramos por los propios trabajadores, la Sociedad Económica Mixta de los Tranvías nunca nos contó que llevaban 11 sesiones de trabajo. Nos enteramos realmente por los trabajadores. En escasos días tuvimos una reunión con ellos y quisimos conocer cuáles eran las demandas de esos trabajadores, y a nosotros nos hicieron llegar tres remandas fundamentales para que la huelga no se llevase a cabo. Y la empresa, en esas tres demandas, las aceptó prácticamente las tres, salvo con un pequeño matiz. Y el comité, que no los trabajadores, que es muy diferente, decidió continuar con la huelga.

Dicho esto, creo que el Ayuntamiento hizo su trabajo en las dos partes: la primera de ellas, en la de, desde la independencia que deben de tener las negociaciones laborales, trabajar por ese acercamiento de posturas entre la operadora, que es quien está llevando a cabo las negociaciones, y los trabajadores. Y luego, por otro lado, el trabajar para que haya unos servicios mínimos que no alteren las Fiestas del Pilar. Y ambas cosas se cumplieron.

No pasó lo que vaticinó la señora Ranera que fue a dar una rueda de prensa el día de antes, el fin de semana de antes de comenzar la huelga. No pasó, no hubo ningún caos en la ciudad, como no es una ciudad errática, no es una ciudad inmóvil, como ustedes están intentando pintarla. La ciudad y las Fiestas del Pilar siguieron y transcurrieron con total normalidad. El transporte público ha tenido récord en uso en estas Fiestas del Pilar con más de cinco millones de viajeros.

Y yo lo que pediría a la oposición sobre todo, responsabilidad. Creo que no se puede salir a incendiar la ciudad antes de las Fiestas del Pilar para crear el caos en torno a una huelga que ha tenido un bajo seguimiento por parte de los trabajadores y que, además, el Ayuntamiento hizo lo que tenía que hacer para velar para que los zaragozanos tuviesen unas Fiestas del Pilar y pudiesen disfrutarlas con el transporte público en la ciudad. Cuando quiera, señor Giral.

Sr. Giral Monter: A ver, señora Gaudés, usted no ha hecho una intervención política. Además, se autodefine que va a hacer una intervención política. Usted ha hecho una intervención de ventilador, que es lo que este Gobierno municipal habitúa todas las veces que le hacemos a ustedes comparecer por problemas que hay en la ciudad.

Hombre, que usted me hable que quiere que todas las sociedades ahora y todos los servicios que tiene este Ayuntamiento sean municipales, yo creo que la señora Tomás tiene que estar dando brincos de alegría. O sea, es que usted dice una cosa y la contraria. O sea, acabo de estar estupefacto diciendo casi que usted desearía que la Sociedad del Tranvía fuera municipal. Pues oiga, vamos a traer una moción para que usted nos la apoye en el próximo Pleno. Porque es lo que acaba de decir usted.

Pero el problema es que cuando señalan la Luna se fijan solo en el dedo. Que estén hablando de que antes de las Fiestas del Pilar la oposición ha hecho o ha dejado de hacer, no. Ha surgido un problema y ustedes, como siempre, en lugar de intentar resolverlo, que es para lo que le pagan los ciudadanos, echan siempre la culpa a los demás.

Que ustedes me hablen de sociedades cuando han creado una sociedad para La Romareda, que es, ¿cómo diría yo?, retorcer la jurisprudencia financiera europea y mercantil de una manera increíble, cuando le iba a costar cero euros a los ciudadanos y ya vamos por 200 millones de euros, que usted me hable de estas cosas...

El tranvía es el mejor transporte público que tenemos en Zaragoza, y ustedes lo que tendrían que hacer es ponerse a trabajar de una vez para ver cómo se puede extender la línea 1. Y deberían ver, con esos viajes que hacen ahora intercontinentales, a China, a Estados Unidos y demás, ver las novedades que hay en este medio de transporte para adaptarla y traerla inmediatamente a Zaragoza para que en los próximos 15 años ese trabajo esté hecho. Eso es lo que tendrían que estar ustedes haciendo. Y no echando la culpa a los demás.

Mire, ¿escaso seguimiento de la huelga?, ustedes que se ponen tan constitucionalistas y defienden la Constitución y se dan golpes en el pecho. Hombre, es un artículo, la huelga, reconocido. Ustedes han establecido servicios mínimos de casi el 90% y el 100 %. ¿Cómo no iba a tener escaso éxito o poco éxito la huelga si han hecho eso?. Y además han cogido a personal eventual para cubrir las horas de trabajo.

Miren, lo que tienen ustedes que hacer es sentarse a solucionar el problema, hacer como hacen otras ciudades que donde hay tranvía los conductores no trabajan estos horarios que están trabajando en Zaragoza. Y en función de intentar que haya una mayor seguridad vial y que los conductores no estén sometidos al estrés de estar tantas horas trabajando, eso es lo que ustedes tendrían que hacer y no echar la culpa a los demás. Porque si no, lo que están haciendo ustedes siempre es culpar a gobiernos municipales anteriores, al Gobierno de España, a los trabajadores, a la oposición. Resuelvan el problema, que lo deben hacer.

Me gustaría saber si ustedes van a intentar reducir el horario de los conductores del tranvía en los próximos meses.

Sra. Presidenta: Parece que como estaba de Fiestas del Pilar no se ha enterado de lo que se ofreció a los trabajadores del tranvía. Pero no se preocupe que se lo contaré al final de mi intervención.

Primero vamos a aclarar la parte de municipalizar. Yo no le he dicho que quiera municipalizar los servicios. Yo lo que le acabo de decir es que si tanto quiere que un alcalde, consejero, concejal o consejero de personal se siente de tú a tú como se sientan con los sindicatos de esta Casa, si eso es lo que a usted y al Partido Socialista le interesa, no entiendo por qué no hicieron una empresa pública en lugar de una sociedad de economía mixta con empresas privadas. Empresa de sociedad de economía mixta que tuvo una deuda subordinada y, además, también un préstamo participativo como el de La Romareda. Así que, si quiere que empecemos a hablar de tramas oscuras, como usted ha denominado La Romareda, o de límites de retorcer el derecho administrativo, hablaremos de la sociedad de economía mixta del tranvía, que tenemos muchísimo rato para hablar de ella.

A partir de ahí, dejando la posición clara, creo que lo que tenemos que hacer los concejales, los servidores públicos, es lo mejor y el beneficio para la ciudadanía. Y eso es lo que está haciendo este Gobierno con todos los contratos y con todas las concesiones que tiene. Pero concretamente con las del autobús y con la del tranvía. Con la del autobús, mismamente, ampliando y no recortando como hicieron ustedes en el año 2013. Que, si no le recuerdo mal, 200 personas se fueron a la calle y la concejal de Personal tuvo que pagar y adelantar dinero en las indemnizaciones y luego volvieron a contratarlos.

Y con el tranvía hemos hecho lo que teníamos que hacer, que es desde la independencia en la negociación y en el SAMTA, que es donde se tienen que llevar a cabo las negociaciones laborales, tratar de mediar. Y redujimos esas horas, se les ofreció que la horquilla de horas se redujese de siete a ocho y cuarto, siendo que el pliego lo contemplaba muchísimo más amplio, el pliego que, por cierto, ustedes redactaron, la horquilla de horas venía de seis a nueve. Conseguimos que la empresa ofreciese esa posibilidad. También se encontraban las mejoras y el plus para el personal de atención al cliente y, como no puede ser de otra manera, que se cumpliesen los descansos. Esos eran los tres ofrecimientos que se nos pidió desde el Comité y en los tres la empresa, obviamente, lo replanteó cuando el Ayuntamiento, de alguna manera, se lo trasladó para que lo cumpliesen y para evitar la huelga.

Fueron los trabajadores los que no lo aceptaron, quieren seguir trabajando en las negociaciones, obviamente un convenio tiene muchísimas más aristas que estos tres puntos, querían además cerrar toda la parte económica además de estas condiciones y van a seguir negociando a partir de la semana que viene. Pero ya ese ofrecimiento se hizo a los trabajadores porque desde el Ayuntamiento, sin ninguna interferencia, simplemente hablando con unas partes y con otras, se consiguió llegar a ese entendimiento. Y esa es la política que hemos llevado y realmente creo que es la política que ha tenido éxito.

Mire, usted me habla de la huelga más larga de la historia, pero también no dice que se ha cerrado un convenio del autobús por primera vez sin huelga. Porque por primera vez hay entendimiento y hay confianza por ambas partes, porque hay un Comité, una empresa y un ente que es el Ayuntamiento que de manera imparcial y de manera neutral y sin ningún tipo de interferencia trabaja para que haya un buen servicio público para los ciudadanos y eso es lo que tiene que primar.

Y creo que esa es la política que está llevando este Gobierno en el Área de Movilidad, pero en muchas otras contrataciones que también tienen problemas o llevan a mediación para poder negociar convenios o para poder dar soluciones laborales. Así que vamos a seguir trabajando en esa línea y, como no puede ser de otra manera, quiero acabar mi intervención emplazando a la Sociedad Económica Mixta de los Tranvías, que no el

operador, sino la sociedad, trabaje también por cerrar cuanto antes ese convenio, por llegar a un acuerdo y, como no puede ser de otra manera, también para que los trabajadores lleguen a un acuerdo con la empresa.

19. [ZEC] Sobre qué iniciativas van a tomar para la mejora de las incidencias detectadas en el último estudio sobre carriles bici de Junio del 2025. [Cod. 13.573]

Sra. Presidenta: Aquí teníamos una propuesta, si podíamos unir esta interpelación de Zaragoza en Común con una pregunta del Partido Socialista. ¿Estaríais de acuerdo? ¿No? Vale, pues continuamos. Tiene la palabra la portavoz de Zaragoza en Común.

Sra. Tomás Bona: Muchas gracias. La verdad es que no lo voy a negar. Me he ilusionado cuando usted ha dicho lo de la municipalización del tranvía. Y más pensando que van a presentar ustedes hoy los pliegos del transporte del bus, entonces he dicho yo: "Madre mía, igual nos queda poco de tener que seguir renegociando y tener que seguir aguantando lo que son el aprovechamiento de las contratas del dinero público de este Ayuntamiento y a partir de ahora se va a municipalizar", pero ya veo que no que ha sido solamente un sueño, ha sido un comentario.

Bueno, la verdad es que tras estudiar el informe de los carriles bici desde Zaragoza en Común, obviamente, vamos a reafirmar una vez más nuestro compromiso con la movilidad ciclista y nuestro compromiso con la movilidad activa. Pero nos preguntábamos qué medidas van a adoptar para mejorar las incidencias detectadas en el último estudio. En este estudio, elaborado a partir de los datos de siniestralidad desde el 2015 hasta el 2023, se identifican 12 puntos negros de la red ciclista de la ciudad. Entre ellos se han registrado más de 700 accidentes, con un número preocupante de víctimas graves y un fallecimiento.

Los tramos más conflictivos se localizan en Plaza Europa, Paseo Sagasta, Camino de las Torres, Franco y López, Vía Hispanidad y Avenida Goya, entre otros. Las causas son bastante comunes, que son los giros a 90 grados, una mala visibilidad en los cruces, las fases semafóricas inadecuadas, carriles bici con anchura insuficiente.

Todas ellas son incidencias que pueden corregirse con medidas que son de bajo coste y alto impacto en la seguridad y muchas de ellas estaban ya recogidas en el Plan de Seguridad Vial. Por ejemplo, hemos visto: revisar los semáforos intermitentes en ámbar, que siguen activos en cruces, donde el plan ya recomendaba su eliminación; reducir la longitud de los cruces y ampliar las aceras en puntos de riesgo; reforzar la señalización y aplicar la pintura antideslizante en los pasos ciclistas; ampliar zonas de espera y radios de giro para evitar maniobras bruscas, y sobre todo, garantizar la continuidad de los itinerarios ciclistas que hoy todavía presentan discontinuidades graves, como son, por ejemplo, entre el Puente de Piedra, Vía Hispanidad o en la Avenida Manuel Rodríguez Ayuso.

El propio estudio apunta que para completar esta reciclable coherente integrada serían necesarias 86 actuaciones, muchas de ellas ya previstas en el Plan Director de la Bicicleta 2010-2025, y digo 86 actuaciones porque, aunque pone 87, la 23 y la 24 están repetidas.

Sin embargo, cuando vemos la inversión real de este Ayuntamiento y del mantenimiento en carriles bici, ha sido mínima, apenas 240.000 euros en 2025, de las que solo se han ejecutado el 8,12 % a fecha de este mes de octubre, y que además se han reducido 52.000 euros aproximadamente. durante el ejercicio. Si lo traducimos a coste por kilómetro, hablamos de menos de 1.000 euros por kilómetro y año, una cifra que nos parece irrisoria con lo que se había invertido en años anteriores y, sobre todo, irrisoria en comparación con otras infraestructuras urbanas. Creemos que este bajo nivel de inversión y de ejecución contradice los objetivos que ustedes dicen tener de una movilidad sostenible y de seguridad vial.

Y por eso creemos que, desde Zaragoza en Común, pedimos que este Gobierno priorice la ejecución de las medidas de seguridad identificadas en este estudio. Empezando por los puntos negros que hemos visto que son los más complicados; aumente la inversión en el mantenimiento hasta una cifra razonable por kilómetro y acorde con la red que se quiere tener en esta ciudad o que creemos que se debería tener en esta ciudad; impulse también la revisión y actualización del Plan Director de la Bicicleta, sobre todo con la participación ciudadana en la perspectiva metropolitana.

Yo creo que contar con las personas que se mueven en bicicleta es uno de los puntos más importantes a la hora de hacer unos buenos carriles bici para la ciudad y coordinar la mejora de carriles bici con el Consorcio de Transportes Metropolitano para garantizar las conexiones seguras con barrios rurales y con el transporte público.

Es verdad que tenemos una red ciclista amplia que se ha trabajado desde el Partido Socialista, desde Zaragoza en Común y que ustedes han seguido. Por lo tanto, yo creo que Zaragoza sí que es una ciudad que está concienciada en la importancia de la red ciclista y se ha trabajado desde todos los partidos que se han gobernado, pero sobre todo, hay que seguir pensando en la planificación y también en el mantenimiento correcto.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el Concejal Delegado de Movilidad.

Sr. Rodrigo Pérez: Gracias, señora Presidenta. Yo, señora Tomás, en primer lugar, lo que quiero es agradecerle esta última afirmación que ha hecho de que el equipo de Gobierno es un equipo de Gobierno concienciado con la movilidad ciclista. Usted misma ha reconocido los avances que se han producido en esta ciudad, en la movilidad ciclista, incluso en el periodo de tiempo en el que, desde el año 2019, viene gobernando el Grupo Popular.

El informe al que se refiere esta interpelación realmente es un informe bastante exhaustivo, bastante interesante, tiene más de 300 páginas y contiene una serie de recomendaciones y conclusiones que son las propias de todo informe técnico. La cuestión es, si a la vista de ese informe estamos ante una red que es insegura y obsoleta, o si por lo contrario estamos ante una red ciclista que está en buenas condiciones, que por supuesto es mejorable, como es mejorable todo en la vida. Pero que no debemos trasladar a la ciudadanía que estamos ante un peligro inminente por una red que, o bien no se mantenga, o bien que haya quedado obsoleta.

Este informe al que nos referimos en la interpelación versa principalmente sobre seguridad vial, porque es verdad que no hace un análisis exhaustivo de todo lo que es la conservación y mantenimiento de la red. Siendo la seguridad vial una cuestión muy importante de la que este Ayuntamiento se preocupa y mucho, quiero recordar que ha sido el Gobierno de la señora Chueca la que ha creado la primera concejalía de seguridad vial de esta ciudad. Siendo importante la seguridad vial, creo que debemos ceñirnos en lo que es esta interpelación a la conservación y mantenimiento de estos carriles bici, en los que ya se vienen haciendo iniciativas, y no porque se nos diga por parte de la oposición que debemos ponernos manos a la obra, sino porque ya venimos haciendo iniciativas.

Mire, en el pasado, en esta ciudad, en lo de los carriles bici deberán admitir una crítica a los grupos de la izquierda, es que se ha venido trabajando de forma que muchos carriles bici se hacían directamente en calzada. Se ponían simplemente unos separadores y de una forma sencilla y económica se segregaba un espacio de la calzada y sobre ella se hacía circular a los ciclistas. Es verdad que hubo un problema de mantenimiento de estos carriles bici en calzada, que es competencia del Servicio de Conservación de Infraestructuras, y se ha producido un avance importante reciente, y es que a partir de ahora, cada vez que se lleva a cabo una actuación de asfaltado en calzada, se incluyen estos carriles bici.

En lo que son los carriles bici propiamente dichos, tanto en calzada como los carriles bici en acera, eso sí que es competencia de conservación del Servicio de Movilidad y aquí sí que se viene haciendo un trabajo importante. Es verdad que se han detectado que hay que hacer alguna labor extra de conservación y de forma inminente, por parte del Servicio de Movilidad, se va a poner en marcha un plan de choque que va a consistir en la revisión integral de toda la red de carriles bici y que va a estar centrada, sobre todo, en el repintado y la reparación y conservación de estos carriles bici. Se va a empezar por unos ejes importantes de la ciudad como puedan ser Paseo Tierno Galván, Luciano Gracia, Gertrudis Gómez de Avellaneda, María Zambrano, José Atarés y Miguel Servet.

Y por último, se ha tomado una iniciativa, ya en el pasado, pero que va a ser pronto una realidad, que es el nuevo contrato de conservación de los carriles bici.

Hablaba usted, señora Tomás, de una baja inversión en conservación y mantenimiento. Eso va a mejorar y mucho con el nuevo contrato. Como sabe, el presupuesto base de licitación son 960.000 euros. El periodo de contrato va a ser cuatro años con la posibilidad de prórroga de un año más. Este nuevo contrato va a mejorar y mucho la conservación y mantenimiento de los carriles bici, que como le decía al principio es mejorable, y va a contener actuaciones como inspecciones continuas para detectar anomalías, tales como baches, separadores rotos, raíces levantando asfalto, etc. Sobre todo va a mejorar las conexiones, va a introducir mejoras de seguridad vial, de señalización y va a atender incidencias urgentes de seguridad todos los días del año como una obligación por parte de la contrata.

Le decía al principio que su interpelación y el estudio en sí hacen más referencia a la seguridad vial más que a lo que es a la conservación y mantenimiento y quiero referirme en el poco tiempo que me queda a algunas consideraciones de este informe sobre la seguridad vial para señalar que, tanto en carriles bici como

en carriles calmados, insisto, no podemos hablar de que tengamos una red insegura. Y el informe al que nos venimos refiriendo dice que la causa de accidente más frecuente es la pérdida de control por falta de atención, tanto para vehículos como para bicis y vehículos de movilidad personal. Y que lo que llama la atención es que hay un gran porcentaje registrado en accidentes por parte de, sobre todo de bicis y vehículos de movilidad personal, cuya causa es el no respetar los semáforos.

Y hablando de lo que es el estado de conservación del pavimento, en general, en la mayoría de los casos, se registra en los accidentes que hay un buen estado de conservación de pavimento. Y en aquellos casos, en aquellos supuestos accidentes, en los que se registra que hay un mal estado del pavimento es mayoritariamente porque han intervenido o bien motos y turismos, pero no específicamente bicicletas y vehículos de movilidad personal.

Por eso, señora Tomás, es el mensaje que le quiero trasladar y que quiero trasladar a la ciudadanía, que no estamos ni mucho menos ante una red ciclista que sea insegura o que haya quedado obsoleta, si bien, desde el sentido común entendemos que por supuesto es mejorable y en ello estamos trabajando.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra la señora Tomás.

Sra. Tomás Bona: Muchas gracias. Hoy obviamente tenemos una red ciclista que es extensa, pero bueno, yo creo que según el informe tampoco podemos decir que sea supersegura y desde luego no es continua.

Y a mí lo que más me preocupa es la inversión ejecutada. Porque, desde luego, es insuficiente. Usted me puede decir que en el Presupuesto va a haber mucho más Presupuesto, pero si luego ejecutan a mes de octubre el 8,12 % del mantenimiento de los carriles bici, ya le pueden poner ustedes en el Presupuesto dos millones de euros que, si luego no lo van a ejecutar, pues no nos sirve para absolutamente nada. Y la ejecución es importante.

Porque ¿sabe que ha habido problemas en la Almozara con uno de los carriles bici en la rotonda?, que se considera que es bastante inseguro y no sé si también van a tomar medidas, por ejemplo, en la Avenida América también o en Tierno Galván, como también en el Parque Pignatelli.

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

Sr. Rodrigo Pérez: Gracias señora Presidenta. Bueno, yo creo señora Tomás que al hablar de ejecución presupuestaria, estamos en el mes de octubre, es un clásico escuchar los argumentos de la oposición de baja ejecución presupuestaria. Hay áreas en las que son áreas de inversión, por ejemplo, el otro día en la Comisión de Urbanismo y Vivienda, esto se vio con mucha claridad. Es un Área de inversión y habrá que ver las certificaciones a final de año para poder hablar de una ejecución presupuestaria real.

Ahora mismo ese dato que usted da del 8,12 % de ejecución a día de hoy en lo que es la conservación de los carriles bici, bueno, yo no se lo voy a discutir. Pero yo lo que sí le pediría es que no se quede con ese dato, porque faltan todavía dos meses y medio para la finalización del ejercicio y, por tanto, estoy seguro, estoy convencido, es más, me atrevería a asegurar que ese porcentaje de ejecución va a ser mucho más elevado.

Respecto a la cuestión que planteaba del carril bici de la Almozara, somos, desde luego, conocedores desde el equipo de Gobierno de algunas protestas ciudadanas que ha habido. Muchas de ellas, todo hay que decirlo, alentadas por la izquierda, porque es un carril que ha sido muy demandado. Es un carril que conecta puntos muy importantes de la ciudad y sí que es verdad, le digo, que somos conocedores de algunas protestas que ha habido en la rotonda que se refieren más a la seguridad.

Pero yo aquí lo que quiero hacer es un llamamiento también a la responsabilidad de los conductores de las bicis y de los vehículos de movilidad personal. Decía al principio, "todo es mejorable". Estamos estudiando esos puntos de fricción que se producen en la rotonda y seguro que vamos a poder llevar a cabo alguna actuación que va a permitir que de alguna manera se mitigue, en la mayoría de los casos, esos despistes, esa falta de diligencia o esa imprudencia de algunos, que no todos, conductores de bicis y vehículos de movilidad personal.

Tenemos, señora Tomás, una red extensa, tenemos una red cuidada, tenemos una red segura y estamos trabajando para que todos estos calificativos que le acabo de aplicar a la red sigan mejorando. Seguro que en el futuro serán conscientes y serán capaces de valorar el ejercicio no solo de inversión, sino de trabajo que está haciendo este equipo de Gobierno para mejorar esa red ciclista.

Sra. Presidenta: Continuamos.

Preguntas de respuesta oral (7 asuntos a tratar)

20. [VOX] ¿En qué situación se encuentran los pliegos de la licitación de la contrata del autobús urbano, que según se aseguró en la última Comisión se deberían haber presentado antes de octubre? [Cod. 13.565]

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

Sr. Flores Serrano: Gracias, Consejera. Muy buenos días a todos. Yo venía con el ánimo y con el espíritu de poder retirar esta pregunta, sobre todo cuando me enteró que había un Consejo extraordinario de Gobierno. Digo: “Pues igual hay suerte y se ha aprobado la licitación de los pliegos de la contrata del bus”. No tengo noticias, pues continúo con la pregunta. Yo la verdad es que este tema, ya lo dije el mes pasado, que esperaba que fuese la última vez que yo preguntara sobre esto, pero no. Vuelvo a tener que volver a preguntar.

Y es que ya no sé ni cómo empezar este tema. Pues como no sé cómo empezar este tema, voy a dejar que sea la Consejera la que lo empiece. Y voy a recordarle lo que dijo usted el 19 de septiembre hace un mes. (Grabación en audio emitida por teléfono móvil) “Obviamente ya hay acuerdo, ya podemos cumplir nuestros compromisos con lealtad a los zaragozanos, con lealtad a los trabajadores y que antes del mes de octubre, como no puede ser de otra manera, el pliego será aprobado por Gobierno y estará en licitación...”.

“Ya podemos cumplir nuestros compromisos con lealtad a los zaragozanos, con lealtad a los trabajadores. Y antes del mes de octubre, como no puede ser de otra manera, el pliego será aprobado y estará en licitación”, 19 de septiembre del 2025.

Hoy estamos a 24 de octubre del 2025 y no tenemos noticias de los pliegos. Se suma otro retraso más, otra promesa incumplida ya desde el mes de febrero de este año. Se venía diciendo: “No, no, en febrero ya están los pliegos de la licitación, tranquilidad”, La Alcaldesa aquí, en este Salón de Plenos, en el Debate sobre el Estado de la Ciudad, “antes del verano tendremos los pliegos de la contrata del bus”. Pasó el verano, no había pliegos. Llegó septiembre, “no, los trabajadores...”, día 5 de septiembre es la fecha tope, se alcanza acuerdo. “Antes del mes de octubre tendremos los pliegos”. En fin, yo el mes pasado lo tildé esto de telenovela venezolana. Se me acaban los adjetivos.

Realmente esta situación es absolutamente vergonzosa. Es una burla, no solamente a los ciudadanos, es que es una burla a estos concejales que humildemente estamos aquí representando a los ciudadanos. Se nos está mintiendo a la cara, además con excusas absolutamente burdas y absolutamente pueriles. Y el hecho es que seguimos sin la licitación. Y uno ya no sabe si pensar mal, muy mal o realmente mal. Porque no tiene ningún sentido lo que se está haciendo con esta licitación, que recuerdo que es la más importante de este Ayuntamiento.

Ya sé que va a utilizar el argumento de que utilizamos este tema para desgastar al Gobierno. Estoy empezando a pensar que es justamente al revés y que es el Gobierno que está utilizando este tema para desgastar a la oposición y a su socio preferente, porque realmente no tiene ningún sentido, lo que se está haciendo con este pliego. La pregunta es muy clara, ¿en qué situación se encuentran los pliegos a la licitación de la contrata del autobús urbano que se aseguró en la última Comisión que estaría presentada antes del mes de octubre?

Sra. Presidenta: Los pliegos se van a aprobar hoy en Consejo de Gobierno. Por fin vamos a poder sacar la licitación del autobús. Y yo creo que merece una reflexión, sobre todo, por parte de la oposición. Si ustedes creen o quieren que se saque a la ligera un contrato de más de 1.000 millones de euros que se paga con dinero de todos y cada uno de los zaragozanos. Creo que tenemos que tener el máximo rigor, la máxima precisión y explorar absolutamente todas las posibilidades de mejora que puede haber. Y creo que este contrato lo contempla.

Más allá de que en la redacción de un pliego, como ustedes creo que sabrán, no soy yo misma con mi mecanismo redactando el pliego a pluma. Es decir, en este pliego intervienen muchísimos agentes de este Ayuntamiento y, sobre todo, agentes a los que una consejera o un poder político nunca va a fiscalizar y nunca va a pedir explicaciones de por qué se lleva a cabo un retraso.

Las conversaciones entre las diferentes áreas han sido continuas. El pliego es un pliego muy complicado que a la hora de tener el convenio de los trabajadores tuvimos que hacer una serie de ajustes. De hecho, para contar a nivel general, que el pliego también va relacionado con las noticias de actualidad, al pliego también le afecta la normativa y la legislación laboral, por todo aquello que se legisla, que se aprueba o que no se aprueba en Madrid. También tiene una repercusión económica, no solo en este pliego, sino en todos los pliegos del Ayuntamiento. Y cada cosa que pasa se trata con el rigor y la minuciosidad que

corresponde a un pliego de más de 1.000 millones de euros, uno de los pliegos de transporte público más importante del país y, como no puede ser de otra manera, el pliego más importante de la ciudad de Zaragoza.

Y como ya hemos dicho en muchas ocasiones, es un pliego que no solo satisface las necesidades a día de hoy en la ciudad, sino que tiene como objetivo que este pliego siga cumpliendo con las necesidades de crecimiento y desarrollo de la ciudad a diez años vista. Algo que no se ha hecho por parte de los anteriores gobiernos. Es la contraposición de hacer las cosas bien o hacer las cosas mal. Hacer las cosas mal, un contrato del tranvía que no contempla una ampliación. Eso es hacer las cosas mal. Eso es no contemplar en el crecimiento y el desarrollo que puede tener la ciudad. ¿Qué es hacer las cosas bien?, contemplar un pliego en el que tiene un progreso tecnológico.

Creo que los ciudadanos de Zaragoza debemos dejar de pagar todas aquellas mejoras del transporte público a través de ajuste por inversión y que sea la propia contrata que asuma ese riesgo. Eso es algo que el Partido Socialista no contempla y que para nosotros es fundamental.

Y otra de las partes, la flexibilidad y el aumento de los kilómetros para que a futuro, si la ciudad de Zaragoza sigue creciendo como tiene previsto que va a crecer según las últimas noticias y según todas las viviendas que se están haciendo por parte de esta Administración y por parte de otras Administraciones, puedan contemplarse dentro de este pliego.

Y estamos orgullosos. Y si el pliego se ha retrasado un mes para mejorarlo, señor Flores, ya lo siento, pero no tenemos absolutamente ningún problema en retrasarlo. La ciudad ha seguido día a día moviéndose, los ciudadanos usan más que nunca el transporte público y todo esto se queda en un pequeño enfado de la oposición que se piensa que desgasta al Gobierno, pero que con sus argumentos, como usted ha dicho, se desgasta a sí mismo.

21. [VOX] ¿Qué avances se han producido en relación a la creación de una Comisión Especial en el marco del Consorcio de Transportes, que fue aprobada en el debate del Estado de la Ciudad del mes de julio? [Cod. 13.566]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra para la exposición de la pregunta el portavoz de Vox.

Sr. Flores Serrano: Gracias, Consejera. Bueno, un mes de retraso, mis cuentas son distintas. Desde marzo del 2023, ya dijo la Alcaldesa, anterior Consejera de Movilidad, que ya los pliegos estaban hechos. Marzo de 2023. Mis cuentas son de dos años y medio de retraso, no un mes. Son muchos más meses.

Centrándome en la pregunta que planteamos a continuación. Voy a ser muy breve porque es muy concreta y muy concisa. Simplemente recordar que en el Debate sobre el Estado de la Ciudad se aprobó una propuesta de resolución que la voy a leer, entrecomillada, para recordarla. "El Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza acuerda constituir una comisión de trabajo sobre movilidad en el seno del Consorcio Metropolitano de Transporte para abordar el diseño del futuro de la movilidad en la ciudad de Zaragoza y de su área metropolitana. El objetivo de esta comisión será abrir un foro de debate y de reflexión política donde todos los representantes políticos del Ayuntamiento de Zaragoza y los alcaldes del entorno metropolitano puedan proponer comparecientes, técnicos y expertos en transporte y movilidad urbana y metropolitana que les ilustren con el fin de elaborar un plan integral de transporte urbano metropolitano para la ciudad de Zaragoza, que permita su desarrollo social y económico en las próximas décadas".

Bueno, ya estamos viendo en esta Comisión, y lo vamos a ver la semana que viene en el Pleno Ordinario, donde hay varios temas, donde se va a hablar de ferrocarril, de tranvía, de autobús, de movilidad, de transporte. Y yo creo que si en algo estamos todos de acuerdo, es que es un tema que realmente es muy importante para todos los ciudadanos, que es un tema a largo plazo y que debería ser una estrategia consensuada entre todos los representantes del Ayuntamiento.

Desde julio del 2025 que se aprobó esta resolución, esa proposición resolutive, pues no hemos vuelto a saber nada de si se ha hecho algún trámite administrativo, burocrático, si el consorcio está haciendo algún tipo de planificación. Y, bueno, pues esta pregunta es muy concreta, ¿qué avances se han producido en relación a la creación de esta comisión especial?

Sra. Presidenta: Como no puede ser de otra manera, dimos traslado al consorcio, como hacemos con todas aquellas mociones que salen por aprobación en el Pleno. Y el consorcio está trabajando en abrir un foro de debate y reflexión con técnicos y expertos en movilidad urbana para que nos ayuden a una redacción o un esbozo de un Plan Integral del Transporte Metropolitano, tanto desde el consorcio formado por la presidencia, por parte del Gobierno de Aragón y la vicepresidencia por parte de este Ayuntamiento. Creemos que es interesante que en ese seno en el que están los diferentes alcaldes que componen el entorno metropolitano

se trate de llegar a acuerdos o se trabaje con una perspectiva de futuro de cuál queremos que sea la movilidad en el entorno metropolitano en los próximos años.

Creo que Zaragoza está creciendo, hemos aumentado en 20.000 personas, en 20.000 residentes empadronados en este último año, vamos hacia esa ciudad de 800.000 habitantes y también va a haber unos 100.000 más en la corona metropolitana. Por lo tanto, creo que debemos de empezar a trabajar en un transporte público conjunto que sea capaz de satisfacer todas esas necesidades de movilidad en el día a día, tanto para la ciudad de Zaragoza como para ese entorno metropolitano que cada vez va creciendo más y más.

Así que, sé que desde el consorcio están creando ese foro, sé que se han puesto en contacto con la Asociación Española de Transporte, que también van a contactar con diferentes agentes especializados en temas de movilidad e incluso con otros consorcios del país para que puedan contarnos su experiencia.

Y, cómo no, no solo debatiremos de la parte de movilidad del autobús, por decirlo de alguna manera, pero creo que también es interesante la conexión y las mejoras de conexión con ferrocarril. Creo que el otro día se ponía de manifiesto por parte del Ministerio una mala noticia para las ciudad de Zaragoza y para la comunidad autónoma de Aragón, que es que no se pretendía apostar por esa conexión ferroviaria entre la ciudad de Zaragoza y Huesca.

Aunque sea más allá de lo que estamos hablando, del entorno metropolitano, creo que al final las diferentes administraciones de la comunidad autónoma tenemos que, sobre todo, tejer alianzas para ampliar esa red y esas conexiones más allá de nuestras propias ciudades y apostar por la conectividad. Así que, creo que será en ese Pleno que tenemos la próxima semana donde podremos ampliar y profundizar e ir más a las cuestiones determinantes de la movilidad en el área metropolitana. Será en ese foro que se va a llevar a cabo por parte del CETAZ en los próximos meses.

Sr. Flores Serrano: Muy bien, pues le agradezco la respuesta, Consejera. En cualquier caso, bueno, me faltan dos cosas importantes: primero, concreción, no ha hablado de fechas, no ha hablado de cronograma. Sí se está creando este foro, pero, bueno me falta concreción. Desde julio ya han pasado casi cuatro meses y seguimos sin saber fechas.

Y luego, una parte muy importante de aquella propuesta de resolución era: “donde todos los representantes políticos del Ayuntamiento y los alcaldes del entorno puedan proponer comparecientes técnicos”. Es decir, tenemos que participar todos nosotros: Partido Socialista, Zaragoza en Común, Vox, Partido Popular. Y, desde luego, a nosotros nadie nos ha dicho nada de participar en ningún foro. Entonces, por favor, un poco más de concreción, fechas, un cronograma y planes concretos donde podamos intervenir y podamos participar.

Sra. Presidenta: De una manera muy concreta, por aclarar y por establecer un protocolo de trabajo, yo creo que lo más interesante es que antes toda esta información pase por el seno del consorcio, que en el seno del consorcio se apruebe el sistema de trabajo. Y en el momento en el que se apruebe lo paso a todos los representantes de la Comisión y hacen sus propuestas. Pero en primer lugar vamos a dejar que, ya que es el consorcio del área metropolitana y hay diferentes alcaldes de diferentes partidos políticos y que tienen autonomía propia cada uno de sus municipios, sean con ellos con quien se cierre en un primer momento y ya en segunda parte propongan los grupos políticos, que me parece que es una operativa más sencilla.

22. [PSOE] ¿Qué valoración hace el Gobierno municipal de las conclusiones de las tres auditorías sobre movilidad relativas a carriles bici, ciclocarriles y carriles mixtos? [Cod. 13.570]

Sra. Presidenta: Para la exposición de la pregunta tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista.

Sr. Giral Monter: La doy por formulada.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el Concejal Delegado de Movilidad.

Sr. Rodrigo Pérez: Gracias, señora Presidenta. Bueno, en relación a lo que es la auditoría de la red de carriles bici, yo creo que la posición del equipo de Gobierno ha quedado bastante clara en la interpelación presentada por ZeC. Únicamente resaltar aquí, por dar también respuesta a la pregunta del PSOE, es que el equipo de Gobierno está haciendo las cosas bien en lo que es los carriles bici. Que hay iniciativas que son demandadas por la oposición que ya se han puesto en marcha, me he referido a ellas anteriormente: a ese plan de choque de revisión integral de los carriles bici y en lo que a la inversión respecta. Ya he hablado también de un nuevo contrato de conservación y mantenimiento de los carriles bici que va a suponer una

mejora importante con un presupuesto base de licitación de 960.000 euros para los próximos cuatro años con prórroga de un nuevo ejercicio. Por tanto, en lo que a los carriles bici toca, entendemos que la valoración que hacemos de esos informes recibidos aquí en sede municipal es, insisto, que por parte del equipo de Gobierno se están haciendo las cosas bien.

Respecto al mantenimiento y eliminación de los carriles bici, lo que quiero empezar es por destacar la razón de ser de los carriles bici, el momento tan oportuno en el que se crearon para esa situación tan difícil que se vivía después de la pandemia y la necesidad de incrementar una conectividad con un esfuerzo económico mínimo aprovechando ya la señalización existente. E insisto dando esa conectividad y sostenibilidad a esa apuesta de la que hablábamos anteriormente del equipo de Gobierno por la movilidad ciclista en esta ciudad.

Estos ciclocarriles o carriles calmados han demostrado un rendimiento positivo en conectividad precisamente y en sostenibilidad y sí que es verdad que hay algunos, por ejemplo el de Jorge Cocci, que tienen pocos usos y que esto llama la atención del equipo de Gobierno. Esos carriles bici que tienen pocos usos, quizá porque no dan confort suficiente a los usuarios o bien porque se perciben con alguna inseguridad extra, por lo que sea, esos carriles bici con pocos usos van a ser objeto de un estudio específico y detallado por parte del equipo de Gobierno.

También conscientes de que hay otros ciclocarriles que están en zonas de una alta densidad de tráfico o bien en tramos de mucha velocidad, que esto es lo que va a intentar hacerse un estudio también para ver de qué manera se va a poder hacer una segregación de carriles bici. Por tanto, la conclusión final es que los ciclocarriles deben mantenerse porque son positivos para la sostenibilidad y son positivos para la conectividad del movimiento ciclista en la ciudad.

Y por último, respecto a la utilización de los carriles mixtos, lo que se ha visto con estos estudios de auditoría, después de tomar dos ejemplos significativos como son el de la Avenida de Madrid y el Paseo María Agustín, es que no producen, no provocan o no proporcionan ninguna ventaja a las motos. Es verdad que permitiendo a las motos y a las bicis ir por estos carriles bus se crean situaciones de riesgo añadidas. En situaciones de densidad de tráfico se aprovecha este carril bus para para adelantar, lo cual es una infracción nueva. Y luego crea unas situaciones de riesgo específicas sobre todo lo que son los giros a la derecha, cuando los vehículos que no circulan por el carril bus tienen que girar a la derecha y tienen que atravesar el carril bus se crea una situación de riesgo añadida. Y también se crea una situación de riesgo añadida cuando los motoristas abandonan el carril bus para incorporarse al carril ordinario de circulación y, por tanto, se percibe un nuevo riesgo.

En conclusión, dados los nuevos riesgos que se crean y la poca ventaja de tiempo que supone para las personas que circulan en moto, se entiende, en principio, necesario no permitir esta circulación por los carriles bus para las motocicletas y bicis.

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

Sr. Giral Monter: Señor Rodrigo, le tengo que reconocer que hoy sí que me ha contestado a lo que le había formulado, a diferencia del mes de abril pasado, cuando le hice la misma pregunta sobre el estado de la cuestión de estos informes, y entonces usted fue más señor Houdini e hizo un poco de escapismo, me dijo que estaban terminando de ver los informes, que en junio o julio lo tendrían.

Sí que les pediría por el buen clima institucional, que tengan ustedes un poquito más de transparencia y de talante con la oposición. Porque el Grupo Socialista les solicitó los tres informes por escrito para que nos facilitaran ustedes las conclusiones y los pudiéramos leer, nos dijeron que no, que no nos los podían facilitar, y que teníamos que ir a la sede del Servicio de Movilidad a verlo allí con unos cuantos guardia civiles armados para que no hagamos ninguna foto con el móvil a los informes. Hombre, yo creo, de verdad se lo digo en tono de humor e ironía, pero creo que no es de recibo lo que ustedes hacen con este tipo de cuestiones de información. Pagamos informes a empresas privadas con el dinero público y que los concejales no los tengamos... Y encima vemos alguno de esos informes que sí que lo filtran ustedes a los medios de comunicación, como así ocurrió.

Yo no quería unir mi pregunta a la interpelación de la señora Tomás porque mi pregunta hablaba de los tres informes, no solo de uno, por eso creo que era necesario decirlo así. Señor Flores, usted recuerda que estos tres informes el equipo de Gobierno los realizaron por petición de ustedes para apoyar el Presupuesto del 2024. Y estamos ahora casi ya negociando el Presupuesto de 2026 y ahora le han traído las conclusiones, que creo que no coinciden, ninguno de los tres, más o menos con los deseos que ustedes tenían al respecto.

De todas formas, fíjense la temporalidad de cómo las cosas van despacio en este palacio. Dos años después de que ustedes los pidieran, están las conclusiones de esto.

Entonces, yo entiendo, señor Rodrigo, que a la conclusión de los tres informes, de las tres auditorías, entiendo que no van a introducir por el carril bus otro tipo de vehículos que no sean del transporte público por seguridad vial; que van a mantener los carriles pacificados, tal como se indica en ese informe. Más allá de alguna excepcionalidad, como usted ha dicho, y que tienen que ampliar, una cuestión que no sé si he terminado de escuchar, en los actuales carriles bicis, la anchura de alguno de los mismos para proteger de mejor manera a los ciclistas.

Sra. Presidenta: Muy brevemente señor Rodrigo.

Sr. Rodrigo Pérez: Únicamente decirle, señor Giral, que yo lo que le he dicho o he tratado de decirle era la valoración y las conclusiones de los informes. No ha sido mi intención, ni es mi intención, anticiparle ninguna decisión de Gobierno. Nos hemos referido a lo que ha sido la valoración de los informes en sus conclusiones, insisto, sin anticipar decisiones de Gobierno.

Sra. Presidenta: Continuamos.

23. [PSOE] Teniendo en cuenta que se ha adelantado seis meses la implantación total de la fase 1 de la Zona de Bajas Emisiones, ¿valora el Gobierno municipal anticipar igualmente la puesta en marcha de la fase 2, actualmente prevista para el 1 de enero de 2030? [Cod. 13.571]

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

Sr. Giral Monter: Señor Rodrigo, no me diga que entonces los informes que cuestan 50.000 euros no valen para nada. ¿Para qué encargan ustedes unos estudios técnicos si luego van a decidir ustedes hacer lo que consideren más oportuno políticamente?. Porque entonces sí que ya me deja perplejo.

Bien, la pregunta que le formulo ahora tiene que ver con la zona de bajas emisiones, tiene que ver con lo que reiteradamente hablamos de que en el año 2030 Zaragoza debería ser una ciudad climáticamente neutra. Y una de las mejores maneras para conseguir ese anhelo medioambiental es la zona de bajas emisiones. Claro, ¿qué nos ha pasado con ustedes con este asunto?, pues que ustedes nunca han querido verdaderamente establecer una zona de bajas emisiones en Zaragoza. Y de esa manera han ido retrasando todo lo posible su instauración de manera que, en un primer momento, tuvimos una zona de bajas emisiones provisional. La aprobación de la ordenanza correspondiente la demoraron todo lo que pudieron y, al final, en la propia ordenanza lo que hicieron es que hasta el 2026 no iba a finalizar la primera fase de esa zona de bajas emisiones, y posponían hasta el 2030 la segunda fase. Ya me dirán ustedes, si hacen coincidir la finalización, no, el comienzo de la segunda fase en el 2030, cómo vamos a ser climáticamente neutros para esa fecha.

Entonces, ¿qué ocurrió?, pues que el Gobierno de España sacó que las ayudas al transporte público de viajeros que sacan cada año, en esta ocasión, para poderse acoger las distintas ciudades a esas ayudas y que los vecinos de Zaragoza tengamos más accesible económicamente viajar en transporte público, tenían que estar para finalizar en 2025 en la zona de bajas emisiones instaurada.

Y entonces ustedes tuvieron que hacer un Consejo de Gobierno, estos que hacen así exprés, extraordinario, cuando les va bien, para adelantar la finalización de la primera fase de la zona de bajas emisiones y en lugar de hacerlo más o menos a mediados del año que viene, en 2026, coincidiera con el mes de diciembre de este año, para poderse acoger, como he dicho, a esas ayudas.

Y entonces la pregunta es obvia, dado que han tenido que adelantar en su cronograma de la zona de bajas emisiones, es decir, si igualmente ese medio año lo van a recuperar para adelantar el establecimiento de la segunda fase de la zona de bajas emisiones.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el Concejal Delegado de Movilidad.

Sr. Rodrigo Pérez: Gracias, señora Presidenta. Yo, por aclarar, señor Giral, lo relativo a la pregunta anterior, no le he dicho que los informes no valgan para nada y que el equipo de Gobierno no vaya a hacer caso de los informes. Yo lo que le he dicho es que la pregunta versaba sobre la valoración de los informes y esa es la respuesta que le he dado o que he tratado de darle. E insisto que eso no supone que yo haya anticipado, que esté anticipando una acción de Gobierno. Hemos valorado los informes y la valoración ahí queda.

Respecto a lo que ya es la pregunta a la que nos referimos ahora, que es el adelanto o no de la segunda fase de la zona de bajas emisiones. Pues como sabe, hubo que adelantar esa primera fase porque Sánchez, de alguna manera, se inmiscuyó en esa ordenanza municipal que teníamos aprobada en este Ayuntamiento, como ocurrió en otros muchos casos, y condicionó la concesión de las ayudas al transporte a que la zona de bajas emisiones estuviera plenamente implantada antes del final del presente ejercicio.

El Ayuntamiento hizo esa modificación: ahora, a partir del 12 de diciembre, se van a imponer ya sanciones, como sabe, y, por tanto, va a quedar perfecta y plenamente implantada esa fase 1 de la zona de bajas emisiones. Y a lo que se aspira ahora es a que esté el sistema plenamente operativo. Como sabe, hay un momento inicial en el que el control de la zona de bajas emisiones de la fase 1 va a ser llevado a cabo por la Policía Local, con los medios de que dispone. Hay en licitación, ya pronto estará adjudicado, ese contrato de estacionamiento regulado, en virtud del cual la empresa adjudicataria será la encargada de llevar a cabo un control automatizado de las posibles infracciones en la zona de bajas emisiones.

¿Cuándo estará en pleno funcionamiento este contrato?, pues esperamos que después del verano del año 2026. A partir de ese momento, lo que marca la prudencia y la lógica es dar un periodo de tiempo para ver cómo funciona. Cómo funcionan los controles, ir haciendo mediciones de la calidad del aire y, por tanto, esperar a ver cómo, al final de este periodo, digamos prudencial de aproximadamente un año, cómo funcionan las cosas en la zona de bajas emisiones en la ciudad de Zaragoza.

La previsión es que hacia finales del ejercicio 2027 el sistema esté en pleno funcionamiento y en ese momento a finales del ejercicio 2027 haciendo las correspondientes mediciones de la calidad del aire. Y si esas mediciones no fueran las esperadas, si fueran buenas, entonces este equipo de Gobierno se podría plantear el adelanto de la fase 2. En principio me parece prematuro decirle ahora si el equipo de Gobierno va a anticipar o no la fase 2. Porque le digo, depende de todos estos condicionantes que le acabo de decir, desde que el sistema esté en pleno funcionamiento, que se controle y se vea su resultado, hasta que se lleven a cabo esas mediciones de la calidad de aire, que es en definitiva el objetivo por el que se ha implantado en la zona de bajas emisiones.

Sra. Presidenta: Señor Giral.

Sr. Giral Monter: Muy rápidamente. El Gobierno de España publicó el decreto a finales del 2023. Ya han tenido ustedes dos años para poderlo hacer. Y ahora usted mismo reconoce, que porque ustedes decidieron hacerlo así, lo podrían haber hecho de otra manera, la empresa adjudicataria del estacionamiento regulado, que ya me dirá usted qué tiene que ver que haya zona azul en el barrio de Delicias con la zona de bajas emisiones que está en el casco histórico, va a ser la encargada de vigilar ese tipo de cuestiones que todavía ustedes no lo han adjudicado. Y que me está diciendo que hasta el año que viene no va a empezar a funcionar. ¿No se da cuenta que lo hacen ustedes rematadamente regular?

Sra. Presidenta: Continuamos.

24. [PSOE] En el contexto del nuevo pliego del transporte urbano. ¿Valora el Gobierno aprovechar la reestructuración de las líneas para mejorar la seguridad y la accesibilidad en las paradas, así como reforzar o ampliar la prioridad semafórica con el fin de optimizar la regularidad y la eficiencia de la red? [Cod. 13.572]

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

Sr. Giral Monter: La doy por formulada.

Sra. Presidenta: Damos respuesta en este nuevo pliego a varias de las cuestiones que usted ha planteado. Por un lado, la que tiene que ver con la mejora de la accesibilidad dentro del propio contrato, se lleva al acondicionamiento de la totalidad de las paradas y también de la instalación de pavimento podotáctil direccional y de botones conforme a la normativa vigente actual. Por lo tanto, damos cumplimiento a esas mejoras en accesibilidad, también la ejecución de plataformas y dentro de este nuevo contrato podemos hacer una mejora en la accesibilidad de las paradas de esta ciudad.

Por otra parte, también la accesibilidad tiene que ver con todo lo que tiene que ver con la digitalización, el acceso a la información. Vamos a mejorar el sistema de comunicación para que todas las paradas tengan la información en tiempo real, con marquesinas informativas, postes inteligentes, todo ello para que podamos estar minuto a minuto conectados.

Al final, el día a día avanza muy rápido, el entorno de la ciudad cambia, ahora mismo continuamente ya que tenemos la ciudad en obras. Tenemos previsto seguir remodelando la ciudad a lo largo de los años y que siga habiendo obras, y estas mejoras informáticas harán que los ciudadanos puedan estar más informados.

También se mejora toda la parte de accesibilidad para el pago, como ya avanzamos, a través de títulos virtualizados se podrá pagar el autobús con el móvil y también hablamos en este contrato de prioridad semafórica.

Creemos que explorar la vía de la regularización de los semáforos, del uso de la inteligencia artificial y de la prioridad semafórica es un avance y una mejora para la ciudad. Poner la tecnología al servicio de los ciudadanos hace que mejore la calidad de vida y en este contrato se contempla esa mejora o esa parte de actualización semafórica en la que los autobuses tienen que ir equipados y acondicionados con todos los elementos necesarios para que se lleve a cabo esa prioridad.

Y, como bien sabemos, el contrato del autobús no es el único, sí que es el más importante en movilidad, pero también hay otra serie de contratos que ayudan a mejorar la movilidad y que se tienen que ir renovando.

También tenemos previsto lanzar el contrato de semáforos de la ciudad y se está trabajando para que todo ese contrato incorpore todas las mejoras tecnológicas posibles para que, como en el contrato del bus, la mejora de la movilidad mejore la calidad de vida de los ciudadanos. Señor Giral.

Sr. Giral Monter: Si es que se me despista usted muy fácilmente, señora Gaudés. Bien, muy breve porque usted tendría que haber dicho que se alegra de que hagamos estas preguntas, porque claro, el día que hoy trae los pliegos y han preparado la rueda de prensa a las 13 horas, pues estará encantada de hablar del pliego de autobuses que ya era hora.

Me recordaba una amiga, hace unos años los españoles cuando empezaban a viajar a Estados Unidos, según que cuestiones eran bastante más económicas en Estados Unidos. A los españoles los llamaban los *give me two*, porque decía: “¿cuánto vale esto?”, “tanto”. “Pues dame dos”. A usted le voy a llamar yo el *give me two*, que van con un decalaje de dos años. Ustedes siempre llegan tarde de dos años. Tenían que haber hecho los pliegos en el 2023, pues lo hacen en el 2025. ¿Tienen que hacer la zona de bajas emisiones?, el señor Rodrigo me habla hasta del 2027.

Bueno, bromas aparte, como digo muy brevemente, porque usted ya ha explicado un poquito lo que va a recoger el pliego de autobuses en este sentido, me imagino que lo podremos ver con profusión, espero que nos faciliten un poquito la vida para poderlo acceder a él.

De lo que me ha dicho le quería hacer dos cuestiones concretas, que alguna de ellas me ha dicho: en cuanto a la eficiencia semafórica, al final los servicios que llevan muchísimos años ya instaurados en la ciudad, lógicamente la evolución, no hay que hacer una foto fija comparativa de lo que hay ahora con lo que había hace 10 años o 15, la evolución de las cosas en materia de digitalización o de otras cuestiones es obvia. Pero sí que es verdad que deberían ustedes, me imagino que lo irán a hacer, más allá de la tecnología, comprobar que hay calles en nuestra ciudad que a lo mejor hay un exceso número de semáforos. Y que a lo mejor ustedes, con la reordenación de las líneas, me gustaría saber, y también para mejorar las frecuencias de los autobuses, si van a hacer algo al respecto.

Luego, teniendo en cuenta la seguridad vial, que es fundamental, yo quisiera saber si van a corregir el lugar de algunas paradas de autobús, no para eliminarlas ni para trasladarlas más lejos porque a todos los vecinos les gusta tener la parada de autobús cerca. Me refiero que hay en algunos casos paradas de autobús donde están, a lo mejor, mal situadas en cuanto a seguridad vial, que están a lo mejor cerca de una calle donde se puede girar los coches hacia la derecha y la parada de autobús está a lo mejor en esa esquina, con lo que puede haber un problema evidente. Le voy a poner un ejemplo concreto para que me entienda lo que quiero decir: la calle San Vicente Paúl hay una parada de autobús justamente al lado de donde comienza la calle Mayor, con lo que un coche que sube por San Vicente de Paúl, si va a girar por la calle Mayor, se encuentra que a lo mejor hay un autobús parado en esa esquina. A eso me refiero, si ustedes van a reconsiderar las paradas de autobús en ese tipo de cruces donde puede haber un problema evidente de seguridad vial. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Por contestar muy rápidamente, aunque creo que me he quedado sin tiempo, solo dos cuestiones: la parte de aumentar o disminuir semáforos tiene que ir en el pliego de semáforos, que todavía no ha salido, pero que estamos redactando.

Y la parte de la reubicación de las paradas no va dentro del propio contrato. Pero, de todas maneras, desde el Área de Movilidad continuamente se reciben peticiones de reubicación, de cambio por seguridad vial

y se contesta con un informe si se puede atender la petición y es real que hay un peligro para la seguridad vial, se trata de buscar una ubicación y si no se justifica. Así que todas aquellas peticiones que puedan tener pueden hacérselas llegar y les haremos un informe de movilidad para que den una respuesta a si la parada es correcta, no es correcta, si se puede buscar una alternativa de alguna manera o incluso lo podremos comentar en la Junta de Distrito de turno una vez que se lleve esa petición.

25. [ZEC] Sobre cuál es el motivo, qué iniciativas están impulsando para corregir el estado de saturación del servicio de alguna estación de bicis eléctricas y del estado de conservación de las mismas. [Cod. 13.574]

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

Sra. Tomás Bona: Muchas gracias. No queremos que este servicio muera de éxito. Ustedes lo presentaron en enero. En julio se amplió el servicio a muchos de los barrios de Zaragoza, y muchas de las personas de los barrios de Zaragoza, Delicias, San José, de Las Fuentes, se apuntaron porque vieron una manera de moverse activamente por la ciudad y muy cómoda. Pero después de toda la ilusión con la que se apuntaron, se encuentran ahora que trabajadores y trabajadoras de los barrios Delicias, de San José, de Las Fuentes, como les decía, cuando van a coger una bicicleta a las siete y media de la mañana, ya no hay bicicletas en ninguna de las paradas cercanas que tienen en su barrio.

Pero no solamente eso, igual encuentran bicicleta pero cuando la han cogido y se mueven a su centro de trabajo, que ya puede ser el centro u otro barrio se encuentran con que no lo pueden dejar porque las estaciones cercanas están llenas de bicicletas y, por lo tanto, tienen que estar dando vueltas continuamente para poder dejar la bicicleta.

Ya les dimos desde Zaragoza en Común, les propusimos una de las medidas que tienen en Madrid, que es tener un estribo para que cuando tú llegues, si la estación está llena, puedas dejar la bicicleta anclada en el suelo y no se la pueden llevar; ustedes dijeron que no hacía falta, pero parece ser que sí que hace falta.

Y es que este problema no solamente ocurre en las horas de ir a trabajar, las siete y media de la mañana, que no encuentres una bicicleta para ir a tu trabajo, sino que el otro día una usuaria me mandaba una captura de pantalla por Instagram, el martes a las 23:39 horas, esto es el centro, hay diez estaciones de bicicleta, y están todas vacías y solamente hay una bicicleta en una de las estaciones. Estamos hablando de la calle Cádiz, la Puerta del Carmen, Paseo Sagasta.

Esto es lo que está sucediendo con el servicio Bici Zaragoza, un servicio que creímos y que creemos que es muy necesario, que creemos que puede acabar muriendo de éxito. Porque evidentemente hay mucha gente que se ha apuntado, hay mucha gente que lo utiliza, pero yo creo que hay que asegurarse de que se hace un buen servicio y de que las personas que lo quieren utilizar lo puedan utilizar.

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

Sr. Rodrigo Pérez: Gracias señora Presidenta. Bueno, tengo también que reconocerle, en primer lugar, que es verdad que la implantación del servicio está siendo un éxito, está siendo un verdadero éxito y que los problemas que plantea no son unos problemas generalizados, sino que es verdad que en momentos puntuales y en estaciones puntuales se produce un mayor uso por parte de los usuarios. Y a veces se da la situación de que uno va a anclar la bici y tiene que ir a la estación más próxima o que va a coger una bici y tiene que ir también a la estación más próxima. No es generalizado ese problema y permítame, no me termino de creer ese mapa que exhibe de que esté todo el centro desatendido en bicicletas.

Lo cierto es que principalmente a partir de septiembre se ha producido un uso elevado por parte de los usuarios y que esa situación un poco de falta de normalidad por la puesta inicial del servicio y luego por las Fiestas del Pilar es una situación que venimos arrastrando.

Somos conscientes de ello, somos conscientes de que hay que mejorar esos problemas puntuales de falta de bicis o de falta de posibilidad de anclaje, y de hecho, por parte del Ayuntamiento se han tomado ya algunas medidas. Se está utilizando una herramienta de inteligencia artificial, de Nomon, que va a permitir hacer un estudio y va a permitir una actuación más eficiente en lo que es la gestión de las estaciones. Esta herramienta, como saben, necesita un periodo de aprendizaje, en este caso pueden ser unos tres meses, con lo cual, partiendo desde final de las Fiestas del Pilar de Octubre consideramos que hacia final de este ejercicio 2025 esa herramienta de inteligencia artificial para la gestión de las estaciones será una herramienta muy eficiente.

Respecto a los medios humanos en lo que son las estaciones, por parte del equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Zaragoza nos hemos puesto en contacto con la empresa prestadora del servicio, y les hemos recordado que tienen que prestar el servicio en la calidad que se prevé en los pliegos y nos consta que se ha aumentado el número de operarios que gestionan esas estaciones de bici.

Y respecto a lo que es la conservación de las estaciones, pues puedo decirle lo mismo, ha habido ese mayor uso inicialmente por esa afluencia de usuarios. Es necesario incrementar esas labores de conservación y mantenimiento. En esa puesta en contacto del Ayuntamiento con la empresa prestadora del servicio, pues se les ha insistido también en que hay que conservar y mantener. Nos consta que por parte de la empresa se han llevado actuaciones para prestar el servicio conforme prevén los pliegos y que también en relación con la conservación y mantenimiento se ha aumentado el número de operarios para mantener estas estaciones de bici.

Yo le pido, señora Tomás, un poco de paciencia. Es un servicio que funciona, es un servicio que está llamado incluso a crecer, a extenderse y no crea que tres meses que esta herramienta de inteligencia artificial va a necesitar para aprender y ser más eficientes es un periodo excesivo porque, le digo, son problemas puntuales en estaciones puntuales que este equipo de Gobierno conoce y que estamos trabajando para solucionarlas.

Sra. Presidenta: Señora Tomás.

Sra. Tomás Bona: Muchas gracias. Yo espero que no sean dos años ni tres años de espera para que funcione bien el servicio bici.

Y ya le digo, ahora le enseñaré, le probaré, cómo esta captura de pantalla que me mandaron desde Instagram es real. Son capturas de pantalla y problemas que te envían los ciudadanos por Instagram para contarte lo que está sucediendo y para que te digamos las problemáticas que se encuentran aquí. Y no son pocas las veces que me escriben o por Twitter o por Instagram para decirme qué pasa con el servicio bici, por qué funciona tan mal. Porque es muy necesario tanto para la clase trabajadora también como para todos los estudiantes de los barrios que van a la zona de Universidad y que se encuentran que luego no pueden dejar la bicicleta.

Y desde aquí le vuelvo a repetir que les dimos una solución que era poner el estribo para que no se moviese la bicicleta y poder dejarla y ustedes decidieron que no se pudo hacer. Y esto, por ejemplo, sí que se hace en Madrid.

Sra. Presidenta: No se preocupe, señora Tomás, que en el Pleno tendremos oportunidad de debatir sobre esta cuestión. Continuamos con la última pregunta.

26. [ZEC] Sobre qué iniciativas barajan para la sustitución del arbolado en el Camino de la Bola, árboles nuevos pero secos, y los motivos e informes de las talas en plaza de San Gregorio este mes de Septiembre.[Cod. 13.575]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra la señora Tomás.

Sra. Tomás Bona: Bueno, somos conscientes de que los árboles nuevos que son plantados por alguna de nuestras contratas cuentan con una garantía de dos años y queremos saber si estos en concreto cumplen con estos parámetros. Y queremos saber también cuál es el análisis del resto de los árboles de la Plaza San Gregorio, donde fueron talados por motivos de seguridad y si fueron analizados el resto de los árboles.

Los pinos, desde luego, ya sabemos que son una especie problemática para estar en nuestra ciudad, pero queríamos conocer también el resultado de los estudios de esos árboles, y si nos pueden decir también cuántos árboles nuevos plantados aquí o en El Bosque de los Zaragozanos se han secado o se han repuesto.

Sra. Presidenta: Bueno, pues si me permiten, voy a leer el informe que el servicio técnico me ha hecho para que se vea el nivel de precisión y de exactitud que se tiene con el tema del arbolado. Según Inventario Municipal, de las 166 posiciones de alcorques, 97 están plantados con ailantos, 43 con liquidambar americano y 26 están vacíos. Se está realizando un excesivo análisis de alcorques por toda la ciudad para trabajar en la reposición de ese arbolado ahora que viene en las jornadas de plantación.

En visita realizada por técnicos municipales del Servicio de Infraestructura Verde en el mes de octubre de 2025 se detectan ejemplares secos por lo que se ha ordenado una actualización a la empresa responsable del mantenimiento para realizar el apeo de aquellos árboles que estén muertos. Además, los ailantos que

fueron muriendo se han ido reponiendo por otra especie, como ya sabemos, los ailantos es una especie invasora, y se han ido reponiendo con liquidambar americano. En relación a los árboles plantados en este camino, que se plantaron en la campaña de plantación 2023-2024, concretamente se plantaron en febrero del 2024, se está realizando un análisis exhaustivo de las causas que están motivando que el crecimiento del arbolado no prospere. Una de las causas que se cree es que se trata de un terreno muy arcilloso, con escaso drenaje, y la especie seleccionada para las anteriores reposiciones, el liquidambar, parece que no ha funcionado correctamente.

Esto muchísimas veces pasa. Muchas veces, las especies pueden ser las correctas o las adecuadas para el entorno, pero por diferentes problemas de la tierra en algunas ocasiones no crecen. Por lo tanto, en esta campaña, 2025-2026, no contemplamos la reposición de estos alcorques, porque en primer lugar queremos determinar cuáles son las causas por las que se han secado. Una de ellas es por parte de la tierra, pero también creemos que por la zona de alrededor no se les deja, no les entra bien la luz y, por lo tanto, por el crecimiento de esas copas no pueden crecer. Tenemos esas dos posibilidades que los técnicos han detectado y que como veis de manera muy minuciosa se trabaja para ir al detalle y para poder conocer la situación de cada alcorque vacío de la ciudad y para trabajar por reponerlo. Empezamos la campaña de plantación ya en el mes de noviembre y vamos a trabajar de esta manera tan minuciosa en todas las partes de la ciudad.

Para terminar, con la parte de la Plaza San Gregorio, el sábado 23 de agosto se produce la caída de gran parte de la copa de un ejemplar, una acacia de las tres espinas. Intervienen los bomberos y el lunes 25 lo que hace el servicio técnico es desplazarse también hasta ahí y evaluar el riesgo del arbolado que está en pie. Y entonces ahí los técnicos constatan que presenta un gran desgarró en uno de sus decimales principales, por lo tanto, se ejecuta el apeo de un ejemplar que estaba cerca de un paso de cebra que podía tener riesgos de caída y podía dañar a cualquier viandante y, por eso mismo, otro árbol también se desgarró por el efecto de una ráfaga de viento que no lo soportó entonces. Esto se debe a un efecto denominado “caída de rama veraniega” que sucede en este verano, como habéis podido ver, ha sucedido en bastantes ocasiones, no solo en la ciudad de Zaragoza, ha sucedido en más ciudades.

Por lo tanto, a raíz de este colapso, el 2 de septiembre, por parte del Servicio de Infraestructura Verde, se vuelve a hacer un análisis de riesgo del arbolado de toda la Plaza San Gregorio. Por lo tanto, todo aquel árbol que hemos considerado que podía ser un riesgo para los ciudadanos, como no puede ser de otra manera, se ha apeado para evitar que pase ningún riesgo.

¿Qué haremos?, lo mismo que seguimos haciendo y como he explicado en la primera parte, analizar cada una de las zonas en las que falta ese árbol para saber que tenemos que plantar y reponerlo, como no puede ser de otra manera, en esta jornada de plantación.

Sra. Tomás Bona: Bueno, permítanme. La verdad es que lo de la “caída de rama veraniega” me ha llegado al alma. Porque he dicho, fíjate, ahora se llama caída de rama veraniega y antes se llamaba “la culpa la tiene Alberto Cubero”. Esto es así como ha cambiado. Antes era la caída de rama veraniega, caída de rama en invierno, caída de rama en otoño y antes, la culpa siempre era de Alberto Cubero. La verdad es que he querido decirlo aquí porque yo lo vivía desde mi trabajo, desde la televisión, auténticas barbaridades de las que ustedes decían de nuestro Consejero. Y, sin embargo, bueno, pues obviamente las ramas de los árboles caen y el Ayuntamiento hace todo lo posible. Lo hacía entonces, me imagino que lo siguen ahora, lo que pasa es que ahora le llaman caída de rama veraniega, es la cuestión.

Sra. Presidenta: Por contestar, existía la caída de rama veraniega, pero la diferencia es que con el señor Cubero tenían que intervenir los bomberos. Tuvieron que hacer un plan de poda. Cuando llegamos a este Gobierno tuvieron que ser los bomberos los que hicieron un plan de poda de la dejadez que tenía el consejero en la gestión del arbolado.

Ruegos (1 asuntos a tratar)

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

No se producen.

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

Vº. Bº.

LA PRESIDENTA

(firmado electrónicamente)

Fdo.: Tatiana Gaudés Lalmolda

LA SECRETARIA,

(firmado electrónicamente)

Fdo.: Astrid García Graells