

En la Inmortal Ciudad de Zaragoza, a nueve de noviembre de dos mil dieciséis.

Se constituye la Comisión de Pleno de Urbanismo y Sostenibilidad en sesión extraordinaria, siendo las nueve horas y diez minutos, en el Salón de Plenos del Excmo. Ayuntamiento, bajo la presidencia de D. Pablo Muñoz San Pío, con asistencia de los concejales: Sra. D^a Teresa Ana Artigas Sanz, 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^a Cristina García Torres, D^a Leticia Crespo Mir. Asiste D. Miguel Angel Abadía Iguacén, Gerente de Urbanismo, D. Luis Zubero Imaz, en calidad de Interventor y D. Luis Jiménez Abad, en calidad de Secretario. No asiste: D. Carmelo Javier Asensio Bueno.

SEGUIMIENTO DE LA GESTIÓN DEL ALCALDE Y SU EQUIPO DE GOBIERNO:

COMPARECENCIA

UNICA: Presentada por D. Pedro Navarro López y D. Sebastián Contín Trillo-Figueroa (Grupo Municipal Popular).

Para que la Concejala Delegada de Medio Ambiente y Movilidad informe sobre el contenido del anuncio realizado por el que pretende convocar una consulta para que los vecinos opinen sobre los trazados de la línea dos de tranvía, en concreto, el mecanismo previsto para la consulta, el cronograma que manejan, los acuerdos a los que han llegado con el resto de grupos para

tal consulta, la información que piensan facilitar a los ciudadanos, y la solución que ha encontrado el Gobierno a la financiación y viabilidad del proyecto dados los datos de estimación de demanda conocidos en los estudios previos y el estado actual de las finanzas del Ayuntamiento de Zaragoza.

Sr. Contín: Gracias, buenos días, gracias a todos por su asistencia. Hoy queremos hablar de la última vuelta de tuerca que le quieren dar al transporte de la ciudad. De antemano queremos decir que el Partido Popular siempre ha pedido que sean los zaragozanos quienes se pronuncien sobre el tipo de transporte que quieren; creemos en las consultas, que introdujimos nosotros en el Reglamento de Participación Ciudadana; ha sido un medio poco utilizado para tener la opinión de los ciudadanos en cuestiones que les atañen muy directamente y sin embargo nos quedamos estupefactos cuando supimos que querían someter a consulta una serie de trazados que tendría una supuesta línea 2 de tranvía. Porque antes de preguntarles si quieren o no quieren un tranvía, ustedes creen que el mejor modo de participar es preguntar por una cuestión de elevadísima complejidad técnica, además ya han anunciado que quieren hacerlo a mayores de 14 años, ¿ustedes creen que un menor de edad entre 14 y 16 años o entre 14 y 18 años puede decidir verdaderamente sobre algo así? Esta es una de las muestras que nos da la sensación de que no se están tomando un asunto que es muy serio de un medio serio, de un modo un pelín frívolo y por eso queríamos conocer hoy el mecanismo que han previsto para la consulta que ya han anunciado que va a ser una consulta sin ninguna garantía y sin ningún tipo de seguridad jurídica; la planificación que también han adelantado ya y que nos tiene un pelín aturridos, los acuerdos a que han llegado con el resto de grupos parece ser que ya hay cierta confluencia en la izquierda a propósito de esta consulta; y lo más importante, cómo piensan financiarlo con los datos de estimación que tienen, datos de demanda, y con el estado actual en que se encuentran las finanzas de la ciudad. Y esto último es lo que más nos interesa a todos, porque sin financiación no habrá tranvía, y aquí se acabaría el debate, lo que nos lleva a preguntarnos por esta huida hacia delante que han emprendido. La consulta no vale absolutamente para nada si el tranvía no puede hacerse, ¿por qué se empeñan en empezar la casa por el tejado? Así no, una consulta tiene que tener credibilidad y sin haber informado de uno solo de los perjuicios que tendría construir esta línea 2, es muy complicado avanzar. En su mundo rosa todo es positivo, la línea 2 del tranvía solo tiene cosas positivas, ¡hombre! alguna negativa podría tener como sucedió con la línea 1 ¿no?, por tanto la decisión está tomada: tranvía sí o tranvía también; y ahora los zaragozanos tienen graciosamente la oportunidad de opinar sobre recorridos imaginarios con una información

complejísima y hasta sesgada. En varias ocasiones han reconocido que no tienen modo de pagar esta línea 2, hasta el propio Alcalde lo ha dicho, pararon el estudio de viabilidad cuando les iban a decir el resultado, que siguen escondiendo, y por eso parece ser que se inventan una consulta, por una decisión que ya han tomado de antemano y sin haber concretado cómo la pagarían. Nosotros pensamos que el transporte de una vez por todas en esta ciudad debería responder a criterios técnicos, a la evolución de la tecnología, al modelo de ciudad, y no a un nuevo impulso de oportunismo político. Zaragoza en Común no define cómo financiará los 200 millones de la línea 2, es que es la ciudad más endeudada de España, es una ciudad que invierte, que tiene los niveles de inversión en los años 80, es la única gran ciudad sometida a un plan de ajuste, y ustedes nos meten en un proyecto sin saber cómo se va a pagar, y han puesto a tope la maquinaria con un gran enigma: cómo se va a financiar. La Sra. Artigas decía hace unos días: el modelo de gestión y de financiación que hoy desconocemos se definirá tras la fase de participación, buscaremos que sea una financiación público-privada y que el Estado central participe (luego profundizaremos en esta cuestión); la opinión de los ciudadanos sólo valdrá un 30% en la decisión (claro esto ya directamente parece un insulto a quien quiera opinar sobre esta cuestión), dijo usted Sra. Artigas: cuando se decida qué ruta será la que se lleve a cabo se estudiarán las opciones de préstamo. Y esto es delirante, es que hacen todo del revés. Primero van a preguntar sobre los trazados, en segundo lugar van a preguntar si se hace o no se hace, y en tercer lugar buscarían la financiación que reconocen que no tienen, apelan a la Unión Europea que les ha dicho que nos les va a dar un euro por los fondos EDUSI hasta el año 2020 por lo menos y apelan al Estado que nunca ha financiado una sola línea de tranvía en todo el país. Continúan con esos estudios de línea 2 sin tener antes un Plan de Movilidad y volvemos otra vez a la misma cuestión, a hacerlo todo del revés. ¿Por qué? ¿Porque ese Plan de Movilidad desaconsejaría tener un tranvía? ¿Porque ese Plan de Movilidad consideraría que la evolución tecnológica que ha habido en estos últimos años y contemplaría otros medios de transporte?

Sr. Muñoz: Tiempo. Vaya terminando.

Sr. Contín: Sí, acabo en un momentín. Unicamente para recordar dos declaraciones de su gobierno. La Sra. Artigas, 4 de noviembre, "no entra en los planes de gobierno preguntar a los zaragozanos si quieren que haya una segunda línea, ni se ha hecho ni se hará, no estamos en el momento del si o el no", y al día siguiente el Sr. Rivarés decía, "Rivarés garantizó ayer que los ciudadanos sí votarán para decidir si finalmente se construye o no la segunda línea del tranvía, pero que será después de elegir trazado y de

que finalicen los estudios” y anunció que habrá una segunda consulta. Bien, todos esos motivos justifican plenamente la solicitud de comparecencia y estamos deseando escucharles a ustedes para aclarar las cuestiones que consideren pertinentes y al resto de grupos para ver en qué posición se encuentra hoy cada uno. Gracias.

Sra. Artigas: Buenos días. Lo primero espero que me aguante la voz, que anoche no tenía mucha. Voy a empezar contextualizando el proceso participativo que está comenzando en estos días, remarcando inicialmente que es un proceso de encuesta ciudadana, no de consulta y luego explicaré por qué remarco esta cuestión. Recordar que el proceso participativo que como digo se abre estos días está enmarcado dentro de un estudio acerca de una posible línea de tranvía, la línea 2 del tranvía, la línea este-oeste, que ya venía recogida en el anterior Plan de Movilidad y Sostenibilidad de Zaragoza, el Plan de Transporte que se aprobó en el año 2006 con consenso político y social y esta línea era una de las tres, esta línea 2, que ya venía recogida en este documento. Fruto de este consenso político y social de aquel momento, en abril de 2015 se puso en marcha este estudio que contiene tres pasos: la primera fase, que estamos ahora terminando que es el estudio de viabilidad y alternativas, una segunda fase de anteproyecto y una tercera fase de proyecto. Es decir, estamos ahora finalizando la primera de estas fases de este estudio que comenzó en abril del año 2015. Recordar también que en julio de 2015 se hizo un primer proceso informativo o participativo de recogida de posibles propuestas o de posibles alternativas para los trazados que partía de un estudio previo en el que se habían analizado ya por parte de los servicios técnicos del Ayuntamiento junto con la consultora que está realizando el estudio, diferentes alternativas. Fruto de este proceso participativo de julio de 2015 por ejemplo recordar que se incorporó el ramal a Valdefierro que ya presentamos antes del verano y que luego hablaré también un poco de él. Después de este proceso de 2015 la consultora junto con los servicios técnicos elaboraron un estudio técnico muy completo analizando todas las posibles alternativas de trazado en base a una serie de criterios técnicos, de análisis de demanda, económicos, ambientales, de accesibilidad que ya presentamos en junio de este año. Por recordar algunas características de estos trazados recordar que estaba la posibilidad de este ramal a Valdefierro, es decir que en esa zona de la ciudad el tranvía no se cortará en Delicias sino que llegará hasta Valdefierro, que todos los trazados incorporan una “Y” en la zona de Las Fuentes y San José y que además presenta una serie de alternativas diferentes para la zona de Delicias y para la zona del Centro y del Casco, también recordar que todos los

trazados eran viables desde el punto de vista socioeconómico según los parámetros que marca la Unión Europea que considera que para proyectos de transporte colectivo y para una ciudad como Zaragoza deben de cumplir lo que se llama el TIR socioeconómico que sea mayor del 3% y todos los trazados estudiados según los parámetros marcados por la Unión Europea resultaron viables desde el punto de vista socioeconómico. También todos ellos suponían un aumento de 3 millones de viajeros en el transporte público para Zaragoza, una reducción del uso del vehículos privado y por consiguiente también una serie de reducciones de emisiones de gases contaminantes en el centro de la ciudad y en los barrios por los que discurre este trazado. En aquel momento, antes del verano, ya saben que decidimos suspender el contrato temporalmente ya que lo que nos tocaba en ese momento era comenzar un proceso participativo para recoger la opinión de zaragozanos y zaragozanas acerca de los trazados, con idea de incorporar la opinión ciudadana a los estudios técnicos. Como nos encontrábamos en una situación previa a unas elecciones estatales y además con un periodo estival de por medio decidimos suspender el contrato con la consultora para retomarlo en estos momentos, después del verano, en el otoño para poder acometer el proceso participativo con todas las garantías. Y este es el momento en que estamos ahora, abriendo este proceso de encuesta ciudadana a la ciudad para recoger la opinión de zaragozanos y zaragozanas acerca de los cuatro posibles trazados que ahora explicaré y que una vez que tengamos la opinión ciudadana ésta se sumará a los criterios técnicos dándonos el mejor trazado posible para esta línea este-oeste para Zaragoza, que a su vez pasará las fases de anteproyecto y de proyecto. O sea que el objetivo de este proceso participativo es opinar, recoger la opinión acerca de los trazados. Tenemos cuatro posibles trazados como alternativas que ya recordábamos la semana pasada y que ya explicamos antes del verano todos ellos comienzan en Valdefierro en la rotonda del Alcampo y todos ellos finalizan en la zona de Las Fuentes y San José con esa forma de "Y", y lo que tenemos son cuatro alternativas que combinan dos posibilidades en Delicias y dos posibilidades en el Casco y en el Centro, es decir tenemos la posibilidad de elegir entre Avda. de Navarra o de Avda. Madrid y elegir los trazados que o bien pasan por Conde Aranda y por el Coso o que bien circulan por Paseo M^a Agustín, Paseo Pamplona y Paseo Constitución, es decir, dos a dos, tenemos 4 posibles alternativas de trazados. Recordar también que ya lo hemos ido contando que la opinión ciudadana va a suponer un 30% de esa puntuación final que cada uno de los trazados tendrá. Contábamos también antes del verano que estos trazados, estos cuatro posibles trazados tenían diferentes puntuaciones, por ejemplo por recordar

que los trazados que pasan por Paseo María Agustín frente a los que pasan por Conde Aranda tienen más puntuación desde el punto de vista técnico, tienen una mayor puntuación desde el punto de vista de los parámetros socio económicos que marca la Unión Europea y tienen mayor demanda, por ejemplo también recordar que los trazados que pasan por la Avda. Navarra tienen mayor coste que frente a los trazados que pasan por la Avda. de Madrid, estamos hablando de un coste total de inversión entre 197 y 200 millones de euros para esta línea, estamos hablando de una demanda de viajeros para estos cuatro posibilidades entre los casi 17 millones de viajeros y los 19 millones de viajeros, digamos que es un poco las características principales de los trazados que ya explicamos antes del verano y que también explicamos la semana pasada y que están disponibles en la web municipal y en algunos centros cívicos de la ciudad para su consulta por parte de los ciudadanos. Bien, pues con estos cuatro trazados abrimos una fase ahora de información y después de encuesta ciudadana ¿vale? Y fruto de esa encuesta ciudadana tendremos el mejor trazado como decía antes. Esta primera fase informativa, bueno en general todo el proceso, tanto la fase informativa como la fase de encuesta ciudadana va a poderse realizar tanto de manera presencial como de manera "on line" y la votación estará disponible como decía el Sr. Contín para todos los empadronados en Zaragoza mayores de 14 años con una idea que creo que también sale fruto del consenso con los grupos municipales para otro tipo de procesos como estos de fomentar la participación juvenil en asuntos que atañen al devenir de la ciudad. La primera fase de esta fase informativa que decía tiene una posibilidad ya de consulta a través de la página web del Ayuntamiento desde el pasado viernes, donde están disponibles todos los posibles trazados con unas características pormenorizadas de cada uno de ellos. Ya han comenzado a colocarse paneles informativos en algunos centros cívicos y a partir de este viernes y hasta el día 1 de diciembre se van a suceder una serie de reuniones informativas en distintos puntos de la ciudad. Remarcar que todas las reuniones son abiertas a la ciudad, que no son reuniones que se hayan planificado por barrios, sino que pretenden ser abiertas a todas las personas interesadas en este proyecto de tranvía para sobre todo con la idea de informar acerca del proceso participativo de informar acerca de los trazados y resolver todas las dudas para poder hacer la votación de la manera más consciente posible. Esta es la fase informativa y una vez termine la fase informativa comenzará la encuesta ciudadana. Esta encuesta ciudadana está basada en un procedimiento reglado del Ayuntamiento que se elaboró en la anterior legislatura precisamente por parte de la anterior Consejera de Participación Lola Ranera que si no me equivoco, Lola si no

puede ahondar un poco más sobre esto, se elaboró con un grupo de trabajo que partió del Consejo de la Ciudad y que después fue aprobado en forma de Instrucción. Bien pues el procedimiento que estamos hoy poniendo en marcha es este procedimiento de encuesta ciudadana que está regulado internamente en el Ayuntamiento. Esta encuesta va a materializarse en forma de votación de manera que todas las personas interesadas puedan puntuar cada uno de los cuatro trazados con una puntuación del 1 al 5. Esta forma de votación se llama técnicamente "reinsvoting" y tiene una serie de características que se han considerado técnicamente que la hacían adecuado para un proceso como este ya que nos da una puntuación cuantitativa que permite luego integrarla en la matriz técnica ya que permite que los zaragozanos expresen sus preferencias y no solamente se queden en una única opción y además se considera que es una forma de votar que es intuitiva y sencilla y apta para todos los zaragozanos que quieran acercarse a votar. La votación se podrá realizar de manera "on line" a través de la página web o bien de manera presencial en puntos que se van a habilitar en la ciudad con la colaboración del cuerpo de voluntariado del Ayuntamiento que echarán una mano a las personas que se acerquen a esos puntos de votación para votar, utilizando también ordenadores. Recordar que una vez que tengamos todas estas puntuaciones se incorporarán a la matriz técnica con este valor del 30% y que esta puntuación final nos dará el mejor trazado que a su vez será sometido al procedimiento reglado de exposición pública tal y como viene recogido en el proyecto del estudio del tranvía. Una vez tengamos ese trazado, como ya he dicho al inicio, pasaremos a las fases de anteproyecto y de proyecto, que terminarán aproximadamente en unos diez meses y en las cuales ya tendremos toda la información acerca, pues mucho más concreta, acerca de las paradas, acerca de lo que puede suponer de regeneración urbana, acerca de los condicionantes ambientales del proyecto, y sobre todo, acerca de las posibles fuentes de financiación y acerca del posible modo de gestión. Recordar que desde el gobierno, ya lo hemos dicho en numerosas ocasiones y lo recordaba el Sr. Contín que sí que nos planteamos el optar a fuentes públicas de financiación en la medida de la posible, optando a todas las alternativas que existan porque bueno, sí que entendemos que el transporte público es un derecho para la ciudadanía y que en la mayor medida de lo posible tiene que ser soportado con fondos públicos, pero bueno, de todo este debate de la financiación tendremos oportunidad de hablar en los próximos meses cuando contemos con toda la información necesaria ya que sí que para nosotros, para el gobierno, es fundamental el poder tener un debate sosegado y riguroso y siempre con todos los datos disponibles que nos permitan dar la mejor información a la

ciudad y no confundir con falsos debates, sino ir paso a paso, tal y como viene estipulado en el contrato del estudio que se está realizando y tal y como se ha venido desarrollando desde abril de 2015 y además también remarcar que todos los miembros de este gobierno tenemos muy claro los pasos que estamos siguiendo y ahora mismo estamos en la fase de hacer aportaciones ciudadanas acerca del trazado ya que sí que pensamos que el consultar a la ciudadanía con asuntos de relevancia como este, pues puede enriquecer a todo el trabajo técnico que se está realizando. Gracias.

Sra. Crespo: Sí, muchas gracias Sr. Muñoz. Yo también espero que me aguante la voz Sra. Artigas, debemos estar todos parecidos. A mí me gustaría poner encima de la mesa una pregunta y la pregunta sería ¿cómo hemos llegado a este debate? ¿cómo hemos llegado a este debate? Yo creo que hay que poner encima de la mesa y evidenciar un trabajo previo, una apuesta previa, un impulso previo, de un proyecto en el que creíamos muchos, en el que Chunta Aragonesista tuvo mucho que ver, que fue capaz de poner en marcha el Partido Socialista sin miedo a levantar zanjas en el penúltimo y en el último año antes de un proceso electoral, espero que ustedes también sean valientes y cuando tengamos todo encima de la mesa sean capaces también de levantar la ciudad en apuesta o como muestra de esa apuesta por este medio de transporte. Creo que la línea 1 ha evidenciado cómo es posible apostar por otra forma de hacer las cosas, por otra forma de entender la movilidad, el escenario de movilidad de esta ciudad ha cambiado muchísimo en los últimos años y creo que se comprueba cómo es posible esa apuesta por medios de transporte muchísimo más sostenibles, cuyos beneficios son visibles a día de hoy, y cuya respuesta por parte de la ciudadanía ha sido absolutamente masiva. Decía la Sra. Artigas, y es verdad, que esto no ha sido un conejo de la chistera, hay un Plan de Movilidad Sostenible con un amplio consenso político y social que data del 2006, de hace 10 años, en el que espero que nos pongamos a trabajar en su revisión y renovación desde ya; pero donde ya se contemplaba una malla tranviaria de las características de las que estamos hablando, donde ya se contemplaba una segunda línea que cubriese el eje este-oeste, además con trazados muy similares a los que se proponen en este momento y por lo tanto desde Chunta Aragonesista entendemos que estamos en el punto del debate donde debemos estar, creo que retroceder sería un absoluto error, porque la base del progreso precisamente es avanzar. Y situar el debate una vez más en tranvía sí, tranvía no, desde luego en la opinión de Chunta Aragonesista no cabe, estamos en el punto del debate en el que lo que tenemos que hacer es hablar de trazados porque es verdad que para nosotros esa discusión es un estadio absolutamente superado. Con respecto al momento, pues nosotros ya dijimos

en su día Sra. Artigas que nos pareció un acierto suspender en ese momento que tocaba porque es verdad que coincidía con un proceso electoral y advertíamos que, bueno, a veces haga lo que haga uno siempre es criticado, pero nos parecía que la crítica podía ser muchísimo más destructiva si decidían seguir adelante porque se podía entender como la venta de un proyecto absolutamente electoralista. ¿Toca? ¿no toca? Bueno, yo creo que en los manuales siempre se dice que cuando no hay, hay que preparar para cuando hay, con lo cual a mí me parece que ponernos en marcha en este proceso y tener todos los estudios y toda la información es lo que toca, precisamente. Y hablar de financiación también, por supuesto, pero en estos momentos en el que todos advertimos las dificultades económicas del Ayuntamiento, yo creo que es el momento de poner en marcha ese trabajo previo que todo proyecto como este requiere. A partir de ahí, bueno, reconocer que quizá no habría que haber llegado a esta Comisión, porque yo creo que en las comisiones de debate público es verdad que somos muy capaces todos de evidenciar muchísimo más las diferencias que los puntos de encuentro a los que somos capaces de llegar. Y en ese sentido yo apelo a la capacidad de diálogo que se debería de tener por parte del gobierno para que quizá hubiésemos podido llegar a puntos de encuentro previos entre todos, pero también apelo a la predisposición de todos los grupos para poder alcanzar esos consensos, que en temas como este yo creo que hay posiciones tan encontradas que quizá es difícil y que la única herramienta que se ha encontrado para poder debatir abiertamente de este tema sea traerlo a una Comisión, no pasa más. Bien, poniendo de manifiesto, eso sí, las cosas claras, que Chunta Aragonesista se ha sentido partícipe en todo momento con información previa sobre este proceso. Con el debate más o menos centrado, decir que el proceso que se pone en marcha, bajo nuestro punto de vista, está bien enfocado, mejorable pero bien enfocado, yo creo que lo que toca es preguntar por las preferencias en los trazados y para ello sí que me gustaría también evidenciar que en la página web creo que hay una información bastante completa, bastante gráfica, me gustaría agradecer a quienes han participado en ponerlo bonito para que se entienda toda esa información, porque creo que se habla como bien decía de los potenciales usuarios, de características técnicas, de coste económico y creo que todo eso es necesario conocerlo. Me gustaría que toda esa información, no tengo duda de que se va a hacer así, fuese bien desgranada, bien explicada, sin ningún tipo de sesgo en esas reuniones informativas y en esa fase informativa que ahora empieza, creo que es importante que la gente conozca las ventajas pero también las dificultades de poner en marcha un trazado u otro, me gustaría que la gente conozca yo creo que esto ya lo

hemos leído en prensa, que se asume ese ramal desde Valdefierro y que se asume esa "Y" en San José y Las Fuentes, pero a renglón seguido digo, que también la gente tiene que saber que posiblemente en esas zonas va a tener un medio de transporte que va a pasar cada 10 minutos, lo cual esto va a obligar a reorganizar líneas de autobuses, de las cuales en este momento se dispone con frecuencias quizá más rápidas, entonces yo creo que toda esa información no me cabe duda de que se va a hacer de la forma más objetiva y eso es lo que espero. Proceso participativo, encuesta, sí pues efectivamente yo creo que hay que agradecer al esfuerzo fundamentalmente de la Sra. Ranera sacar adelante una instrucción en la legislatura anterior con el consenso de todos los grupos, con lo cual lo que es el proceso participativo estaba ya inventado, es simplemente echar mano de una herramienta de la que ya disponíamos y sí, efectivamente, yo creo que se les puede preguntar a los jóvenes, por supuesto, son jóvenes, pero tienen opinión, igual que se les puede preguntar a los niños en el Consejo de niños y niñas y que a veces nos dejan patidifusos con sus ideas. Son niños, pero tienen opinión. En concreto en el proceso participativo a mí sí que me gustaría agradecer que yo creo que es el único proceso participativo que se va a poner en marcha en esta casa, y hay unos cuantos, en los que se ha exigido a la empresa que está elaborando todo tipo de estudios que lo haga, y que sea partícipe activo sin un coste adicional, porque es verdad que en el resto de procesos participativos tenemos que echar mano o el gobierno quiere echar mano de agentes externos que colaboren, faciliten, dinamicen, con lo cual a mí sí que me gustaría evidenciar que puede que sea el único proceso participativo que se ha puesto en marcha en esta casa en año y medio que llevamos con este gobierno, que no va a requerir de contrataciones externas y dentro de este proceso participativo sí que me gustaría también evidenciar un punto de desacuerdo que tiene Chunta Aragonesista y que ya hemos trasladado. Decía el Sr. Contín que la opinión de la gente va a pesar un 30%, sólo un 30%. Bueno, nosotros sí que hemos planteado en el gobierno, hemos planteado a la Sra. Artigas, también a la Sra. Giner que quizá podríamos hablar de umbrales de participación porque en un proyecto de esta envergadura y es un proyecto de ciudad, nos parece que no es lo mismo que opinen 7.000 personas o que opinen 70.000, no es lo mismo, no puede ser que se salde con la opinión de 25 personas como se saldó el Plan Director del Mercado Central. Siendo muy importante la opinión de esas 25 o de esas 70, de esas 7.000 o de esas 70.000 por lo tanto entendemos que habría que marcar un mínimo de participación para darle ese peso del 30% y si ese mínimo de participación no se cumple y es menor, por supuesto no se invalida la opinión de quienes hayan querido

participar, pero sí que tendríamos que pensar en que quizá el peso en esa matriz multicriterio donde entran otro tipo de criterios técnicos, económicos, etc. quizá debería pesar un 25, un 20, un 15 o si hay más participación de la prevista, ¿por qué no? que pese un 40, un 45, un 35. Por lo tanto este es nuestro punto de desencuentro y, termino ya, pero no lo planteamos como elemento de disuasión, al revés, lo planteamos en el sentido de que se potencie la participación. Si las cosas se hacen bien y si la información se hace bien, de forma rigurosa, entendemos que puede animar a la participación diciendo: ciudadano (interpelando directamente) tu participación es muy importante y cuanto más participéis, más va a contar vuestra opinión en esta decisión de un proyecto de ciudad. Creo que el punto clave y, termino Sr. Muñoz que ya veo que me está mirando, el punto clave es la financiación y creo que en este sentido Sra. Artigas no ha aclarado mucho más allá de que ya hablaremos y me parecería importante que en ese sentido pudiésemos prever incluso escenarios futuros, pensando un poquito más allá, si esa financiación público-privada, privada, no sé, desconozco en qué términos están manejando, modelo de gestión, habría que ver si son empresas distintas las que gestionan línea 1 y línea 2, cómo se integran las tarifas, yo creo que hay que debatir sobre muchas cosas, muchísimo más allá y en ese sentido Chunta Aragonesista desde luego está abierta a hablar de todas aquellas cuestiones que ustedes consideren.

Sr. Casañal: Hola, buenos días a todos. Yo voy a empezar con una pequeña reivindicación que llevamos Ciudadanos desde que estamos en este Ayuntamiento, ha pasado más de un año, largo ya ese año y vinimos aquí a este salón de plenos a pedir que se paralizara el estudio de la línea 2 del tranvía, pensamos que no es una emergencia social, que hay otras emergencias en la ciudad, e incluso otras inversiones que se deberían de acometer desde la ciudad y no vemos que ahora sea el momento de hablar de la línea 2 del tranvía. Partiendo de esta base, también queremos reafirmar nuestro posicionamiento cuando estamos hablando de una inversión como usted misma ha dicho Sra. Artigas de 200 millones de euros, se me ocurren infinidad de proyectos para dinamizar la ciudad de Zaragoza con 200 millones de euros. Me parece también que lo importante sería, antes de empezar a hablar de la línea 2 del tranvía, que todos los ciudadanos de Zaragoza, todos, supieran qué coste ha tenido la línea 1 del tranvía de Zaragoza, y no solo el coste sino saber también las repercusiones y cuánto nos cuesta al Ayuntamiento ese trazado línea 1 del tranvía. No estoy cuestionando si es bueno o es malo, estoy cuestionando que antes de empezar a hablar de una línea 2 del tranvía todos los ciudadanos tienen que saber el coste real de la línea 1 del tranvía, que yo creo que no lo sabemos ni

siquiera los concejales, al menos desde el Grupo Municipal Ciudadanos no sabemos a día de hoy qué ocurre con la línea 1 del tranvía. Dicho esto también pensamos que si ustedes quieren liarse con la manta a la cabeza lo primero que habría que hacer en la encuesta era valorar la posibilidad de preguntar a los ciudadanos, saber si ahora es el momento de hablar de la línea 2 del tranvía, de esos trazados, ustedes en esa encuesta seguramente obvian esa posibilidad de que los ciudadanos puedan posicionarse ahora no es momento de hablar de la línea 2 del tranvía, ya nos parece importantísimo. Como he dicho, punto 1, no es el momento de hablar del tema; punto 2, queremos toda la información de la línea 1 del tranvía para que así lo sepan también los ciudadanos; punto 3, queremos esa opción primera opción en esa encuesta ciudadana en la cual los ciudadanos puedan decir si ahora es el momento de opinar sobre los trazados de la línea 2 del tranvía. Dicho esto, usted ha hecho referencias también de que ya hubo un proceso participativo en julio de 2015 el cual sirvió para incorporar o modificar un trazado de una de las cuatro opciones de la línea 2 del tranvía. A mí me gustaría que en su intervención nos hablara de cuántas personas participaron, qué porcentaje supuso de población en ese proceso, quizá fue un 0,1% de los ciudadanos de Zaragoza pudieron valorar o hablar de esa modificación, ese dato me gustaría saberlo. Me gustaría saber cuando se aportó esa modificación del trazado en esa encuesta de julio de 2015 la pirámide poblacional; nos gustaría desde Ciudadanos saber si opinaron muchos niños de 14, 18, de 50, de 60, jubilados, prejubilados, creemos que cualquier encuesta que se haga tiene que ser representativa. Y no estoy hablando de participación, que sí, que lo hablaré a continuación, sino también de que existe una pirámide poblacional en el cual la repercusión sobre las encuestas sean reales, que nos podamos fiar realmente de que todo el mundo participa en todas las franjas de edades. Me gustaría saber también en esa encuesta que usted ha hecho gala de que fue muy bien en julio de 2015, cuántos sectores de la ciudad de Zaragoza participaron y estoy hablando de barrios, me gustaría saber si solo opinaron gente que le afecta directamente la línea 2 del tranvía o realmente opinó todo Zaragoza; son datos importantes que creo que a partir de las conclusiones que usted me diga se las vamos a pedir por favor y así lo hemos hecho ya que la expliquen si llevan a cabo realmente esta encuesta que las apliquen sobre la nueva encuesta. Me gustaría saber que nos explicara cuando usted dice que cumplimos con Comunidad Europea un requisito del 3% de viabilidad socioeconómica que nos explicara en profundidad, realmente qué parámetros y cómo se mide esa valoración; nos gustaría también por supuesto que nos diga a mí, al Grupo Municipal

Ciudadanos, y a todos los ciudadanos cómo va a financiar usted, porque ha pasado de puntillas otra vez, lo preguntamos por activa y por pasiva, y usted siempre nos dice que espera o espero que haya aportaciones del Gobierno Central, hoy se ha olvidado de la DPZ, del Gobierno de Aragón, etc. etc. Nos dé por favor, nos dé la información si realmente usted ha dado ya pasos, se ha reunido ya con el Gobierno de Aragón a este respecto, con el Gobierno Central, o solo son expectativas futuribles que ustedes esperan que a lo mejor vengan ellos a preguntarnos a nosotros si necesitamos alguna ayuda. Me gustaría también, usted ha hablado de que estamos intentando o alguien está intentando crear un falso debate, por favor explíqueme eso de que es un falso debate; ¿falso debate es no estar de acuerdo con el equipo de gobierno de esta ciudad, con Zaragoza en Común? ¿eso es lo que usted quiere insinuar? porque lo ha dejado así, una frase suelta, se está generando un falso debate, por favor me explique o nos explique al Grupo de Ciudadanos qué es para usted un falso debate. También nos gustaría recalcar que nos preocupa muchísimo las expectativas que podemos o pueden estar ustedes creando a los ciudadanos, expectativas de una línea 2 del tranvía que yo creo que pasarán una, dos, tres legislaturas y no veremos esa línea 2 del tranvía porque económicamente, ojalá me equivoque, hace gestos la Sra. Ranera, ojalá en tres años se solucione todos los problemas económicos que tiene este Ayuntamiento, pero visto lo visto y lo que llevamos hasta ahora, más de 15 meses, 16 meses de legislatura no es que se haya solucionado económicamente nada, ni siquiera hemos sacado adelante, bueno, ¿dos o tres mociones aprobadas en este pleno se han llegado a realizar? pues como ejemplo yo creo que ya vale ¿no? Con lo cual, ojalá me equivoque, pero pasarán dos, tres legislaturas para ver esta línea 2 del tranvía, pero a nosotros sí que se nos quedará grabado que en esta legislatura ya sabíamos cómo queríamos hacer esa línea 2 del tranvía. No sabíamos ni cómo, no sabemos cómo financiarla, le damos más prioridad a la línea 2 del tranvía que a las emergencias sociales que hay en esta ciudad, no nos cabe en la cabeza, no nos cabe en la cabeza que Zaragoza en Común, un partido político que precisamente abandera esos movimientos, se centre ahora en la línea 2 del tranvía, no nos encaja. También me gustaría reflexionar en voz alta sobre cómo va a afectar el propio trazado si en los análisis se ha tenido en cuenta no sólo el porcentaje por supuesto de ese 30% que hablaremos luego o hablaré al finalizar, sino sobre el comercio de proximidad de esta ciudad, cómo va a afectar, si se va a tener en cuenta o no de alguna manera especial, también me gustaría saber las encuestas si se van a reflejar con un porcentaje de prioridad por el sector o zona donde ser realicen, se van a sectorializar

esas encuestas y respecto a la encuesta desde Ciudadanos como no puede ser de otra manera siempre hemos defendido esas encuestas y que la población realmente participe y diga y estoy de acuerdo como ha dicho nuestra compañera de Chunta Aragonesista que incluso igual habría que premiar o intentar que esa valoración del 30% subiera dependiendo un poco como iba, pero como he dicho al principio de mi intervención sí que nos importaría esos porcentajes variarlos siempre y cuando se cumplan un mínimo de requisitos. Yo creo que incluso he hecho manifestaciones en más de una ocasión hablando de los presupuestos participativos que cuando se hace una encuesta o un proyecto de calado para que afecte a toda la ciudad debemos de exigir un mínimo siempre de participación ciudadana. He hecho referencia en que en julio de 2015 ese dato me interesa porque igual era del 0,1% de los ciudadanos van a decidir cómo se hace una línea 2 de tranvía, eso a mí, como portavoz de Ciudadanos, me preocupa, me preocupa insisto en eso y estamos de acuerdo en la encuesta, de hacer encuesta, pero me preocupa realmente la pirámide poblacional, a ver si resulta que ahora pues solo van a votar los niños de 14 a 25 años y el resto de la ciudad por comodidad o por dejadez o porque no están acostumbrados a ir a unas juntas de distrito o a votar, no votan y no tenemos representación de la tercera edad. Eso me preocuparía mucho. Con lo cual, sí a favor de hacer encuestas ciudadanas, pero con un rigor, con un rigor en el cual se vea realmente representada toda la ciudad. Nada más.

Sra. Ranera: Sí gracias Sr. Muñoz. Pues aunque hoy venimos a hablar de movilidad evidentemente a nadie se nos escapa que vamos a hablar de participación y vamos a hablar de democracia, de hecho seguramente la Consejera de Participación Ciudadana nos acompaña hoy en la sala porque venimos a hablar también de todo eso. Y pues a veces la participación y la democracia tiene cosas tan absolutamente incomprensibles con lo que nos hemos desayunado esta mañana y ha sido la victoria, y yo creo que ya está confirmado, la victoria en Estados Unidos de Donald Trump, frente a lo que todos pensábamos, por lo menos incomprensible para mí, personalmente, incluso para Roberto, que lo estábamos hablando antes y evidentemente esto es la democracia y la participación ¿verdad? Voy a aterrizar en el tema que nos trae hoy aquí, que es hablar de la construcción de la línea 2 del tranvía, y yo simplemente quiero recordar que ya lo ha hecho alguien antes que yo, quiero recordar que la línea 2 Sr. Contín la aprobamos por unanimidad en el año 2006, fue aprobada con los votos de todos los grupos políticos y efectivamente en un Plan de Movilidad Sostenible en el año 2002 le dimos el visto bueno a una línea norte-sur y a una línea este-oeste, y eso fue así y eso la maldita hemeroteca lo tendrá para que usted pueda

leerlo otra vez. Pero también le he de decir Sr. Contín que todo el mundo podemos rectificar y sobre todo viendo el éxito de la línea 1 del tranvía, y yo creo que es muy inteligente por su parte y así le considero que usted años después, aún a pesar del posicionamiento del Partido Popular en el año 2006 diga, rectifique, y efectivamente apueste, pero no tiene sentido Sr. Contín, y esto sí que se lo digo con absoluta claridad, que debatamos en esta ciudad en torno a la movilidad en cuanto a temas ideológicos, no tiene ningún sentido este debate. Yo creo que la parte ideológica de una ciudad y el reto y la oportunidad que tiene esta ciudad es si queremos hacer una ciudad sostenible si queremos construir la ciudad entre todos los ciudadanos y si queremos medioambientalmente tener una ciudad mejor para nosotros y para nuestros hijos y para nuestros nietos, de eso es de lo que tenemos que hablar. Y por tanto, para ello, el coche en la medida de lo posible se debe quedar en casa y tenemos que dar paso a un buen transporte público, es decir, a la bicicleta, al tranvía, a nuestros autobuses, al taxi, y eso armonizarlo con un peatón que hace ciudad y que da más seguridad a la ciudad y de eso tendríamos que hablar ideológicamente entorno a la movilidad, y no que las bicicletas son para los radicales, el Sr. Muñoz y la Sra. Artigas van en bici, no voy a decir quién va en cada cosa, porque si no me voy a meter aquí en un chandrió, palabra maravillosa, que la podemos liar ¿vale? Pero creo que es un error, porque además comprenderán y podrán incluso investigar Sr. Contín que yo a veces también voy en bicicleta, por tanto no sé cómo me posesionarán en todo ello. Bueno, voy a lo que voy. Hay que dejar el coche en casa, hay que hacer un buen transporte público, y por tanto hay que hablar de intermodalidad en esta ciudad y yo creo que ese el reto y la oportunidad Sra. Artigas que tenemos en estos momentos. A partir de ahí el Grupo Municipal Socialista le vamos a exigir, y eso sí que se lo voy a decir con mucha claridad, el Plan de Movilidad Urbano Sostenible, esa es la biblia laica de la movilidad, y ese es el espacio de encuentro de toda la intermodalidad, y eso es lo que nos tiene que garantizar hacia dónde va esta ciudad, y sí que Sra. Artigas en todo este proceso de Zaragoza en Común, yo he tenido la sensación, que espero que solo sea una sensación, que usted ha dado muchos tumbos, que incluso en muchas ocasiones su posición ha sido muy tibia y que ha parecido hasta oscilante en algún momento. Usted inició un estudio del tranvía hace 16 meses aproximadamente que decidió pararlo en verano porque había elecciones y no parecía adecuado reunir los dos momentos, luego el plenario de ZeC decidió ponerlo en marcha, yo entiendo que se eligió órganos supremo del poder popular y dijo que "arre" con la línea del estudio y a partir de ahí casualmente estamos

ante dos semanas a un debate del estado de la ciudad y ustedes deciden ponerlo en marcha, espero que tampoco tenga que ver con el debate del estado de la ciudad y de poner absolutamente todo en marcha. Sí que ha tenido usted una posición tibia en este tema, esperábamos durante estos 16 meses que este estudio tuviera mayor velocidad, usted lo paró, el pleno de Zaragoza en Común lo volvió a poner en marcha y en todo esto los grupos políticos pues en este caso no contó con ninguno de nosotros, o por lo menos con el Partido Socialista. Dos conclusiones: lo primero que no sé si fue, insisto, por el debate del estado de la ciudad y la segunda porque creo Sr. Muñoz y eso usted le puede ayudar a la Sra. Artigas que a Izquierda Unida le sentaba mejor esto de exigir al PSOE que se pusiera en marcha el tranvía y que el PSOE levantara las calles y que el PSOE tuviera la presión social que evidentemente una obra así la tiene, que adelantaba además la Sra. Crespo que a lo mejor, a la Sra. Artigas y alguna de las personas que trabajan con ella, le da un poquito de miedo meterse en una obra de estas características, porque evidentemente es una obra que hay que levantar la ciudad de este a oeste y hay veces que esa posición que tiene usted tan absolutamente tibia y tan absolutamente oscilante, nos hace pensar que igual no va a tener firmeza para hacer esto, y esto exige de firmeza, de mucha firmeza Sra. Artigas, usted tiene que tenerlo claro; yo siempre digo que es imposible convencer el que no está previamente convencido, y a mí me gustaría saber Sra. Artigas que está convencida en hacer la línea 2 del tranvía, que va a tener firmeza y a partir de ahí efectivamente vamos a buscar esa financiación, porque para conseguir 200 millones de euros hay que tener mucho liderazgo, y lo voy a dejar ahí; hay que tener mucho liderazgo y hay que tener capacidad y ese es otro de los planteamientos que no tenemos claro desde el Grupo Municipal Socialista, que tengan ese liderazgo, no sé si con las empresas del IBEX, con la oligarquía, con los poderes públicos o con quien sea, para conseguir atraer una financiación de 200 millones de euros a esta ciudad. Y ya por terminar me dejo para lo último toda la parte de participación y transparencia que además a mí me apasiona, como bien sabe. La transparencia al final, Sra. Artigas, lo que es es, la transparencia si hay que igualarlo a algo es rendición de cuentas e información; y esa es la oportunidad y el reto que tiene en estos momentos, dar una buena información a la ciudadanía, a toda la ciudadanía, y algo el Sr. Casañal ya planteaba, evidentemente usted está planteando una encuesta muy tecnológica que a mí me parece muy bien que voten los chavales a partir de los 14 años, pero tecnológicamente pues nosotros somos la ciudad que somos y las personas, con todo el respeto, que se acercan a la tecnología tienen una edad determinada y no tienen otras

edades, y a mí me interesa que esos de las otras edades que seguramente son los que más necesitan en materia de movilidad de esta ciudad, voten, voten después de estudiar unas propuestas con varias alternativas y que cada una de esas alternativas tengan su propia financiación que además le solicitamos que se buzonee hasta el último buzón de esta ciudad, que todos los ciudadanos tengan en el salón de su casa un folleto donde se explique las distintas líneas del tranvía, los distintos impactos del tranvía y lo que cuesta económicamente el tranvía, porque con información y a partir de la rendición de cuentas es como podemos poner en marcha los procesos de transparencia y eso se lo dirijo más a la Sra. Giner, hay que buzonear hasta el último buzón de las familias. Los ciudadanos tienen que tener formación e información y no vale solo hacer 8 ponencias en centros cívicos que está muy bien, pero van a ir las personas que van a ir, necesitamos formación e información, nos estamos jugando con la movilidad la definición de la ciudad que queremos para nosotros y para los que vengan detrás de nosotros. Si queremos de verdad y ustedes son un grupo joven que llegó a esta Institución apostando por la transparencia, tenemos que informar a la ciudadanía, y por ello a mí me da miedo que el día de la votación solo sea por internet y yo le he exigido, ya que esto lo utilizaba tanto Izquierda Unida me encanta a mí ahora, yo le he exigido Sra. Artigas, que bajen los ordenadores a la calle, que cuando mi madre vaya a "x" supermercado a comprar ese día, alguien le pare y le diga: ¿usted vio el folleto que se incorporó en su buzón? sí; ¿lo han reflexionado? sí; ¿quiere usted votar? sí; y le saquen un portátil porque ahora que yo sepa los cohetes van a la luna, le saquen un portátil ahí en la calle, en la puerta del supermercado o en la puerta de donde sea y que esa señora o ese señor, que también van al supermercado, pueda votar. De eso estoy hablando yo, porque la tragedia será si al final estamos hablando de una participación ciudadana de un porcentaje muy bajo, porque entonces el Partido Popular empezará a decir qué pasa si no vota una muestra suficiente de ciudadanía y el Sr. Casañal también, si eso tiene legitimidad o no tiene legitimidad y qué pasa si vota la opción menos rentable. Como se me ha terminado el tiempo, gracias además por dejarme pasar un poquito, sí que le pido de verdad Sra. Artigas, Sra. Giner, hagan de la participación ciudadana bandera y por favor no se dejen solo en la parte tecnológica, sino que haya una parte presencial importante y un buzoneo a toda la ciudad.

Sr. Contín: Gracias. Sí Sra. Ranera, lanzaba usted una pregunta al aire, ¿sabe cuándo se quedará el coche en casa? Se quedará el día que haya un transporte público alternativo que sea eficiente, sólo ese día se va a quedar el coche en casa, y hoy no se queda el coche en casa como usted

sabe. Reducir la circulación de vehículos por la fuerza no es la mejor manera, y menos por estos debates artificiales o falsos debates como han sido definidos por aquí ¿no? Y Sr. Casañal, tiene usted razón, igual no es el momento de hablar de esta línea 2, pero es que el debate al que nos lleva el gobierno, insiste en llevarnos a este debate y nosotros tenemos que dar ese debate para defender lo que es justo ¿no?; y usted lo ha hecho y nosotros lo hacemos también porque efectivamente falso debate es este, falso debate es el que plantea, el que suscita Zaragoza en Común, no el de la confrontación, nos llevan ellos a esta confrontación, es así. Todos los grupos deberíamos decidir cómo, cuándo y con qué pregunta consultaríamos a los ciudadanos, pero la izquierda ya ha dado por sentado que es bueno preguntar por trazados; nosotros creemos que es más pertinente preguntar precisamente por eso, por qué futuro quieren para su transporte público, pero ustedes sin embargo critican al Partido Popular pero aceptan gustosos una caricatura de consulta ciudadana o de encuesta, o como quieran llamarlo; y van a tener por tanto Chunta y el Partido Socialista la misma responsabilidad que Zaragoza en Común y si siguen mirando para otro lado tendremos que recordárselo en cada ocasión, que ustedes son igual de responsables aunque estén allí cómodamente sentados mientras ellos se enredan en este disparate. Ustedes saben que esta consulta busca manipular las emociones, instrumentalizar el debate, para reforzar un proyecto que es carísimo e incluso perjudicial y tapar que ellos no tienen proyecto de ciudad, será un error más en la cadena de despropósitos de los últimos años que han dejado el transporte público como está, con un tranvía, la línea 1 magnífica, eso es indiscutible, y los hemos dicho en muchísimas ocasiones, pero que ha desequilibrado también el transporte y ustedes lo saben bien, y que ha perjudicado de manera notable al autobús, por tanto Sra. Ranera ¿qué consecuencias tuvo implantar la línea 1 del tranvía? ¿quizá 153 despidos?, ¿cuántos dolores de cabeza les han dado a ustedes esos 153 despidos? ¿cuántos? ¿cuántos despidos habría por la línea 2? porque nadie nos lo dice, se suprimirían 8 líneas de autobús, ¿cuántos habría? ¿tuvo repercusiones la línea 1 o no las tuvo? porque aquí dibujan un mundo rosa que es irreal, es magnífica como funciona, pero va el 20% de los usuarios del transporte público; y, ¿sabemos al menos cuánto costó? es que tampoco sabemos cuánto costó. Lo que sí sabemos es que está en un proceso penal en los tribunales de justicia; ¿recuerdan lo que sucedió con el arbolado del Paseo de Gran Vía y Fernando el Católico? Es que esos estudios que están en esa caja dicen que volvería a pasar con la línea 2. Y usted Sra. Artigas presume de medioambientalista. Por tanto, lo razonable sería tener un Plan de Movilidad que concrete si esa línea 2 es necesaria o no, porque

ustedes apelan de manera reiterada al Plan de 2006 y ahora hablaremos de él. Antes queríamos decir que ustedes están por tanto aceptando una encuesta que no ofrece una sola garantía democrática. Ninguna ciudad ha consultado nunca a menores de 16 años, porque no tienen la madurez suficiente para tomar una decisión trascendental, aunque en el buenismo habitual de la izquierda: no, que opine toda la ciudad, que opinen los bebés, a ver si así nos votan pasado mañana que solo tenemos dos concejales o seis concejales. No, no acepten eso, no se lo coman. La información ofrecida es incompleta y sesgada, porque allí se dicen cosas que no se dicen en otros sitios, y porque la decisión está tomada desde su origen. La pregunta es compleja y no es comprensible para la mayoría de los ciudadanos, la forma de votación limita considerablemente la participación de segmentos de población no familiarizados con nuevas tecnologías que son precisamente los más perjudicados por este proyecto. Debería participar toda la población de la ciudad, todos los zaragozanos se van a ver afectados por la decisión pero solo van a hacer el proceso en los barrios por donde cruzaría la línea, ¿es eso normal? no es normal, claro que no es normal. ¿En qué se está convirtiendo este debate Sra. Ranera?, para que lo sepan, en que la gente está pensando qué votar para que no pase por su distrito porque le perjudicaría por donde pasaría para circular o para el negocio o para lo que sea, la gente si va a votar va a ir votar por el proyecto que no quiere, porque ese es el absurdo al que nos están llevando y debería ser una consulta popular con todas las garantías y con una pregunta sencilla: sí o no. Les recordamos que el día que denunciemos lo que dicen los informes Zaragoza en Común, ese mismo día, decidió cancelar los estudios, aunque ahora digan que fue porque había elecciones y no sé qué. Bien. El estudio de viabilidad dice que una segunda línea sería una ruina, que no sería rentable desde ningún punto de vista, que destrozaría toda la ciudad y que ninguna de esas alternativas es viable. Ha dicho la Sra. Artigas: "habrá una regeneración urbana", pues los estudios dicen que no se hará la conexión de Tenor Fleta con el tercer cinturón para reducir costes y que tampoco se arreglarán las aceras, las tuberías y cualquier problema que se suscite en las calles por donde circularía, así que no sabemos a qué regeneración urbana se debe referir, con una tala masiva de árboles que aparece ahí descrita, con una fuerte subida del precio del billete, que también están escondiendo, y ustedes han reconocido que es imposible contar con financiación pública y con financiación privada y han hecho alusión anteriormente los tres grupos a ello. De la Unión Europea nada, del Gobierno de España nada, y del IBEX 35 ¿cómo dicen ustedes? de las oligarquías, de las oligarquías nada, nada, o díganos con quien están

negociando, que esto se convierte en un debate francamente interesante. Y nos encontramos con que han invertido totalmente el proceso que debería seguir la ejecución de la movilidad, lo primero que deberían hacer es recabar toda la información sobre los parámetros existentes en la ciudad y definitivamente hacer un Plan de Movilidad, pero ustedes siguen apelando de manera reiterada al Plan de 2006 y esto es significativo, ¿por qué? porque justifican el impulso de la línea 2 en un plan de hace 10 años. En un plan de hace 10 años, oiga permítanos decir que todos los parámetros que había en ese plan están completamente obsoletos, ¿pero para ustedes son válidos en 2016 los datos que había en 2006? es que ese plan preveía que la población de Zaragoza y su entorno metropolitano sería de un millón y medio de ciudadanos hoy, y la población no sólo no ha crecido sino que ha decrecido. La técnica ha evolucionado, se han incorporado nuevas tecnologías, se ha incorporado la movilidad eléctrica, se han incorporado los autobuses de gran capacidad, los biarticulados, son posibilidades que no existían en 2006, y ustedes lo saben, la ciudad ha cambiado, hay más centros comerciales, hay una estación del AVE, hay cercanías, no se han desarrollado las grandes urbanizaciones que preveía ese plan de 2006, y ¿ustedes siguen justificándolo todo en un plan de 2006?, pero ¡hagan el plan de 2015! que está sin hacer, que estamos a finales del 16, y antes hay que hacer una consulta sobre líneas de colorines, es que el argumento principal de la izquierda hoy es el plan de 2006, el progreso, los progresistas, en fin, lo que hace falta es un nuevo plan y no estudios para una línea 2; por cierto, en los estudios de viabilidad que nos han presentado, el número de usuarios que prevé son de 116 millones, ¿saben cuantos usuarios había de transporte público en 2009? 121 millones, es decir, ya hemos perdido 5. ¿No se trata de que se deje el coche en casa Sra. Ranera, como decía usted? Se trata de eso ¿no? igual no. Además no se está cumpliendo ni el plan que hay ni el plan económico financiero, ni el contrato ni con el autobús ni con el tranvía, hay menos usuarios de los previstos en cada ejercicio desde 2013. Y con su política han logrado por tanto que el transporte público cada vez se use menos, por eso nos preguntamos ¿a qué esperan a que Zaragoza tenga un nuevo plan de movilidad? ¿por qué dicen que esto es ideologizar el debate? Es absurdo, ¿cómo pretenden que niños de 14 años decidan sobre asuntos tan complejos que ni ingenieros expertos se atreven a mojarse en esas tres cajas? Que ni ingenieros han sido capaces de decidir. Pero ¿por qué se empeñan en ocultar los inconvenientes de una solución de esta relevancia? Mire, Sra. Artigas, sus compañeros en otras ciudades lo han entendido de otra manera, han sido más sensatos, han considerado opciones no megalómanas y están

triunfando, Barcelona en Común consultó a los ciudadanos sobre una línea de tranvía, perdón el Partido Socialista, sobre una línea de tranvía en la Diagonal y la respuesta fue no, y las consecuencias han sido que no paran de comprar autobuses biarticulados, que cuestan 7 veces menos que hacer esta infraestructura, en Barcelona. En Nantes, la primera ciudad europea que introdujo los tranvías de segunda generación, previeron 5 líneas de tranvía, como ustedes dicen Zaragoza previó 3 en 2006, en Nantes 5, después de ejecutar 3 han renunciado a las otras 2 porque apuestan por comprar únicamente autobuses biarticulados, que es la técnica con la que hoy cuenta cualquier ciudad que está apostando por renovar su transporte público. Belfast acaba de comprar 30 autobuses biarticulados. Vitoria, Vitoria ha renunciado a los tranvías de segunda generación, habiendo previsto construir no sé cuántos, autobuses biarticulados. En las Palmas el Partido Socialista, en Roquetas de Mar Izquierda Unida, o en Granada también el Partido Socialista ya han dicho "basta de tranvías" y ustedes lo ignoran y le dicen a los ciudadanos que opinen sobre líneas de colorines y el Sr. Muñoz sonríe porque está contentísimo que haya ganado uno de los suyos las elecciones, pero esto no tiene ninguna gracia, sin saber de dónde van a sacar el dinero para pagarlo, sin estudiar cómo va a quedar la red de autobuses de la ciudad, que se va a ver perjudicada, oiga, ¿por qué el estudio de la reordenación de autobuses no está ahí?, que es algo crucial que afecta directamente a cualquiera que opine en qué modelo, qué recorrido quiere. Ustedes quieren que nos pronunciemos sobre trazados sin antes decidir qué modelo de transporte requiere Zaragoza y a nosotros nos parece insultante preguntarles por líneas de colores. Debería ser al revés, como decía usted Sra. Artigas, un debate sosegado, con toda la información y ordenado porque no puede ser que se haga del revés. Primero estudios de línea 2 y luego Plan de Movilidad. No, primero Plan de Movilidad y después estudios de la línea 2. Primero preguntamos por las líneas de colores. No, primero preguntamos si lo quieren o no lo quieren y nos enteramos de si lo podemos o no podemos financiar y a qué plazo y después preguntamos por las líneas de colores si quiere, si las cosas van bien para ustedes y creen que es imprescindible hacerlo y cuentan con ello, pero lo están haciendo del revés. Y al final, el transporte público hoy es un perfecto desastre de manera general con carácter general por tomar las decisiones por criterios políticos y no por criterios técnicos. Y aquí le damos la razón a la Sra. Ranera cuando hablaba de ideologizar el transporte, pero es que el camino que han llevado ustedes hasta hoy. Decía, es que no, ¿quién va en bicicleta? Eloy Suárez iba en bicicleta, Angel Loren va en bicicleta, y ¿están contándolo aquí todos los días que van en bicicleta? es que esto de

que los que van en bicicleta son radicales, que ha dicho usted, y los que usan otro medio de transporte, el tranvía del PSOE, y el autobús del Partido Popular, es una majadería que hemos dicho nosotros aunque ustedes ahora la hagan suya, pero es que lo decíamos nosotros por consecuencias de su política de transporte. Y ahora dicen que por qué el Partido Popular trae aquí este debate, nosotros estamos forzados a traer aquí este debate, porque queremos saber qué transporte público queremos para Zaragoza dentro de cuatro días. Hoy este no es el camino. Gracias.

Sr. Artigas: Gracias. Quería comenzar recordando la posición que este gobierno ha mantenido durante todo el tiempo, desde que entramos a gobernar en mayo de 2015 y además también viene recogido en nuestro programa electoral y que hay varias cuestiones que tienen que ver con esto: la primera que siempre hemos defendido que la movilidad sostenible tiene que ser un derecho social al mismo nivel que otros derechos básicos como la educación, la sanidad o el acceso a los servicios sociales; lo digo por esas declaraciones que escuchamos a veces en boca de grupos políticos diciendo que hay otros temas como la emergencia social más importantes que el transporte y es cierto, pero también es cierto que la movilidad sostenible y en concreto en el ámbito urbano donde se producen la mayor parte de los desplazamientos cotidianos de todos los ciudadanos y ciudadanas del estado español tiene que ser un derecho, esta movilidad sostenible en las ciudades y por ello eso lo vamos a seguir defendiendo y trabajando en esa dirección. Desde el gobierno también hemos defendido siempre, y así viene recogido en el programa electoral, que se iba a continuar con este estudio con la mayor participación posible, intentando integrar en las grandes decisiones de la ciudad la opinión de zaragozanos y zaragozanas y además también hemos defendido en todo momento que para tomar la decisión es necesario contar con todos los datos y con el máximo rigor técnico posible y, como decía al inicio, y no abrir falsos debates, sino hacerlo sobre datos concretos y rigurosos que nos permitan avanzar. Acerca de alguna cuestión que han planteado acerca del proyecto el Sr. Casañal o el Sr. Contín, recordar que tanto todos los aspectos relacionados con el TIR socioeconómico que preguntaba el Sr. Casañal están en estudio que se les entregó a todos los grupos antes del verano con toda la información, recordar que el TIR socioeconómico es un parámetro que marca la Unión Europea y que contempla aspectos económicos, aspectos financieros, aspectos sociales, quiero decir que es una cuestión que está regulada en los manuales de la Unión Europea para la definición de proyectos de transporte público colectivo. Respecto a la reordenación de autobuses Sr. Contín, lo mismo le digo, la primera reordenación de autobuses que quedaría

con los trazados disponibles está también en ese análisis de alternativas que se les presentó a los grupos municipales antes del verano. Hay posibles reordenaciones de autobuses, es cierto que también lo apuntaba la Sra. Crespo en su intervención, este es uno de los puntos más interesantes y más importantes que tenemos que contar en esas reuniones informativas, para que quede muy claro lo que supone una alternativa frente a otra o lo que supone la "Y" en la zona de las Fuentes y San José y es una de las cuestiones sobre las que se ha hecho especial incisión que tendrán que explicarse muy, muy bien en las reuniones informativas que comienzan este próximo viernes. Respecto a otras dudas que han surgido acerca de, bueno dudas, sugerencias o desacuerdos con alguna de las cuestiones del proceso participativo, espero no dejarme ninguna. Por un lado, respecto a preguntas que hacía el Sr. Casañal sobre el proceso que tuvo lugar en julio de 2015, recordar que lo que se hizo en julio de 2015 no fue una encuesta ciudadana, fueron una serie de reuniones presenciales con un mapeo de actores que se realizó desde el Área de Participación Ciudadana para no dejarnos a ningún actor que pudiera estar interesado y que en ningún caso fue una encuesta, fueron una serie de reuniones informativas donde se recogieron propuestas y que también se habilitó un espacio en la web municipal para poder hacer aportaciones, en ningún caso fue una encuesta ni ningún tipo procedimiento de esas características. Participaron aproximadamente en las reuniones unas 300 personas y a la vez se recibieron unos 150 sugerencias que una de ellas como he dicho al principio fue la incorporación de ese ramal hasta Valdefierro. Se ha dicho en la sala que el trazado no es importante, que lo importante es el sí o el no, el trazado es crucial, la elección de un trazado u otro trazado en un proyecto como este es crucial porque va a determinar el desarrollo de la ciudad durante los próximos años, es crucial para determinar el modelo de movilidad, va a determinar la regeneración urbana y banalizar acerca de la elección del trazado, me parece que es un poco peligroso porque sí que consideramos que es un tema básico para la ciudad y para el futuro desarrollo de los próximos años. También se ha hablado acerca de la necesidad de poner umbrales, apuntaba la Sra. Crespo que es una de las aportaciones que han hecho desde Chunta Aragonesista, el planteamiento del gobierno y tras la consulta con los servicios técnicos, lo que al final se ha optado por este modelo en el cual no se determinan estos umbrales, ya que se considera que no estamos en un proceso de consulta vinculante ni estamos en un proceso de referéndum sino que lo que importa en un proceso como este es que todos los puntos de vista estén representados y saber cuál es el más valorado por aquellas personas que deseen participar y que, en todo caso, los estudios

que se han consultado nos hablan de que tiene un valor más cualitativo que cuantitativo y desde luego lo que nos importa en estos momentos a todos yo creo que es que la participación sea lo más alta posible, o quiero creer que la participación sea lo más alta posible para tener el mayor reflejo posible de ese sentir que hay en la población zaragozana acerca del posible trazado del tranvía. También se habla de por qué se consulta así, ya he hablado de esto en mi primera intervención pero quería recordar como ya se ha dicho en numerosas ocasiones que este tranvía ya estaba recogido en el Plan de Movilidad Sostenible del 2006, que estamos hablando de trazados y que muchos temas que están pendientes vamos a ir teniendo mucha más información acerca de ellos en los próximos meses y en los próximos meses efectivamente hablaremos de financiación como ya hemos dicho, en los próximos meses tendremos que empezar a hacer propuestas concretas acerca de la financiación, empezaremos a tener esas negociaciones con todas las administraciones públicas correspondientes para poder abordarlo con ellas de la mano, sea la DGA, sea el Estado, sea Unión Europea, para poder empezar estas conversaciones necesitamos tener por ejemplo el coste del proyecto y otra serie de datos que nos vendrán cuando tengamos el trazado definido, ya que estas características varían según sea un trazado, según sea otro, y serán los próximos meses en los que gustosamente desde este gobierno y de la mano con los grupos que así lo deseen estaremos buscando las diferentes fuentes de financiación. Quería también agradecer algunas aportaciones que ha habido en la sala acerca de la información en la web, la información en folletos, el buzoneo, esa necesidad de que se lleve esa posibilidad de votar a la calle, es decir que se va a intentar incorporar toda estas cuestiones y se está trabajando en esa dirección y que desde gobierno estamos más que abiertos tanto desde el área de Participación Ciudadana y Gobierno Abierto, desde la que se lleva todas estas cuestiones de diseño del proceso participativo y directrices políticas sobre el mismo, como desde el Área de Urbanismo y Sostenibilidad para, en positivo, recoger todas las aportaciones que supongan una mejora del proceso y sobre todo en la línea de lo que decía antes de garantizar que participe la mayor cantidad de zaragozanos y zaragozanas posible. Respecto al falso debate que me preguntaba el Sr. Casañal, sí, falso debate Sr. Casañal, no estamos hablando de sí o no ahora, no estamos hablando de eso, es un debate que está superado, estamos hablando de cuál es el mejor trazado para esta línea este-oeste para la ciudad, y en eso es en lo que estamos y pretender confundir a la ciudadanía acerca de si tenemos que votar sí o tenemos que votar no, lo que hace es enturbiar el debate. Pedimos que seamos rigurosos, que estamos hablando de trazados, que en los próximos meses

tendremos mucha más información y que hay que apostar para que la información llegue de una forma más real posible y más técnica posible a la gente para que puedan tomar la decisión de la manera más consciente posible. Sr. Contín, si yo lo entiendo, si entiendo su posición, bueno la entiendo, la conozco su posición frente al tranvía. Y a veces hasta me planteo si usted que yo me creo que realmente apueste por la movilidad sostenible está de acuerdo a veces con cosas que plantea, estamos hablando ahora de un transporte de alta capacidad para Zaragoza, un transporte de alta capacidad que se ha demostrado exitoso durante los últimos años con una serie de garantías en su aplicación, con otras cosas a mejorar, porque también de los errores de la línea 1 podemos aprender todos de la mano para que la línea 2 sea lo más exitosa posible y hay que dejarse de generar falsas cuestiones hacia la ciudad. Estamos en lo que estamos, estamos en elegir un trazado y estamos en que eso se incorpore la opinión ciudadana para que sea el mejor posible. Entonces por favor, un poco de rigor y un poco de trabajar juntos en la misma dirección, si es que realmente todos nos creemos la movilidad sostenible, si es que realmente todos nos creemos que queremos tener una ciudad con menos coches, con menos contaminación, con más espacio para las personas y una ciudad que también se vaya regenerando desde el punto de vista urbanístico poco a poco. Así que este gobierno estará para trabajar de la mano, como decía al principio la Sra. Crespo, con todos aquellos grupos que realmente quieran apostar por incorporar la participación ciudadana a las grandes decisiones de la ciudad y también para trabajar con todos aquellos grupos que realmente apuesten por la movilidad sostenible como forma de desplazamiento cotidiano para zaragozanos y zaragozanas. Gracias.

Sr. Muñoz: Damos por concluida la sesión.

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