



Expte.: 72452/24

El Ilmo. Sr. Consejero de Presidencia, Relaciones Institucionales y Seguridad Ciudadana, por Decreto de fecha 25 de octubre de 2024, ha resuelto lo siguiente:

### ANTECEDENTES

La Unidad de Transporte Público del Servicio de Movilidad Urbana emite informe de fecha 22 de octubre de 2024 en el que manifiesta lo siguiente:

Con fecha 16 de octubre de 2024 la empresa AVANZA ZARAGOZA, S.A.U. ha iniciado expediente en el que se comunica a este Ayuntamiento que los sindicatos FSC-CCOO y FESMC-UGT han remitido preaviso legal de convocatoria de huelga sectorial a nivel estatal en el ámbito del transporte público urbano de viajeros en autobús para todo el día en los siguientes días, todos ellos a partir de las 00:00 horas:

- 28 de Octubre de 2024
- 11, 28 y 29 de noviembre de 2024
- 5 y 9 de diciembre de 2024
- 23 de diciembre de 2024 desde las 00:00 horas y tendrá una duración indefinida

En dicho escrito, AVANZA ZARAGOZA, S.A.U. solicita la definición de los servicios mínimos para los paros parciales convocados por los sindicatos FSC-CCOO y FESMC-UGT.

Esta convocatoria comprende a todas las secciones.

Los días en los que se ha convocado huelga corresponden en cuanto a demanda y organización del servicio y de las secciones de la empresa, al siguiente tipo:

- Laborable (lunes a jueves) de invierno lectivo (28/10, 11/11, 28/11 y 5/12)
- Viernes de invierno, lectivo (29/11)
- Festivo sin mercadillo (9/12)
- En el caso de que la huelga se prolongase desde el 23 de diciembre de 2024 de manera indefinida afectaría a un mayor número de tipos de día para los que habría que establecer los correspondientes Servicios Mínimos.
  - Laborable (lunes a jueves) no lectivo
  - Viernes no lectivo
  - Sábado
  - Domingo
  - Festivo
  - Festivo con refuerzo de apertura comercial



De acuerdo al actual Plan de Movilidad Sostenible, diariamente se producen en Zaragoza un total de 1.730.000 desplazamientos. De estos, los realizados en transporte público en un día laborable medio ascienden a 410.000, lo que supone el 23,7% del total de desplazamientos realizados en la ciudad, de los cuales alrededor del 75% se realizan en autobús urbano.

Los motivos de viaje de los usuarios del transporte público han sido analizados en diversos estudios hasta la fecha. Estos motivos se pueden agrupar en obligados (trabajo, estudios, sanitarios...) y no obligados (ocio, compras, gestiones...).

Se desarrollaron encuestas domiciliarias asociadas a la realización de un diagnóstico para la Revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Del análisis de los datos de campo se obtiene que aproximadamente el 53,9% de los viajes se realizan por los denominados motivos obligados (trabajo y estudios fundamentalmente) y casi un 46,1% por motivos no obligados (ocio, compras, gestiones, etc.).

Entre los usuarios de transporte público, el 58% lo hacen por motivo obligado (el 30% por empleo).

La encuesta de satisfacción al cliente de Zaragoza realizada por AVANZA ZARAGOZA en 2017 para conocer el índice de satisfacción de los clientes, determina que los motivos trabajo y estudios suman el 50,04% de los viajes realizados en día laborable medio en líneas de transporte colectivo urbano por autobús.

Una encuesta realizada a final de 2017 por el Tranvía de Zaragoza entre sus usuarios para conocer el índice de satisfacción, al evaluar los motivos de viaje arrojaba un 24,31 % para el motivo trabajo, un 19,52% por motivo estudios, y un 6,17 % para el motivo salud (Hospital); estos datos confirman que los viajes por motivos trabajo, estudios y sanitario están en el entorno del 50%.

La encuesta de satisfacción al cliente de Zaragoza realizada por AVANZA ZARAGOZA en noviembre 2018 para conocer el índice de satisfacción de los clientes, determina que los motivos trabajo y estudios suman el 48,17% de los viajes realizados en día laborable medio en líneas de transporte colectivo urbano por autobús.

La encuesta realizada en mayo 2018 por el Tranvía de Zaragoza entre sus usuarios para conocer el índice de satisfacción, al evaluar los motivos de viaje arrojaba un 32,75 % para el motivo trabajo, un 11,46% por motivo estudios, y un 3,40 % para el motivo salud (Hospital); estos datos confirman que los viajes por motivos trabajo, estudios y sanitario están en el entorno del 48%.

La encuesta de satisfacción al cliente de Zaragoza realizada por AVANZA ZARAGOZA en noviembre 2019 para conocer el índice de satisfacción de los clientes, determina que los motivos trabajo, estudios y sanidad suman el 52,84% de los viajes realizados en día laborable medio en líneas de transporte colectivo urbano por autobús.

La encuesta de satisfacción al cliente de Zaragoza realizada por AVANZA ZARAGOZA en noviembre 2021 para conocer el índice de satisfacción de los clientes,



determina que los motivos trabajo, estudios y sanidad suman el 53,40% de los viajes realizados en día laborable medio en líneas de transporte colectivo urbano por autobús.

La encuesta de satisfacción al cliente de Zaragoza realizada por AVANZA ZARAGOZA en noviembre 2022 para conocer el índice de satisfacción de los clientes, determina que los motivos trabajo, estudios y sanidad suman el 55,47% de los viajes realizados en día laborable medio en líneas de transporte colectivo urbano por autobús.

La encuesta de satisfacción al cliente de Zaragoza realizada por AVANZA ZARAGOZA en noviembre 2023 para conocer el índice de satisfacción de los clientes, determina que los motivos trabajo, estudios, sanidad y su proporción de vuelta al hogar suman el 59,56% de los viajes realizados en día laborable medio en líneas de transporte colectivo urbano por autobús.

A la vista de todos estos estudios, se puede estimar que, en condiciones normales, el motivo obligado (trabajo, estudios, sanidad) pueden llegar a suponer casi el 60% de los desplazamientos realizados en la red de autobús urbano de Zaragoza.

En relación con el establecimiento de los servicios mínimos ante una convocatoria de huelga, hay que indicar que éstos deberían ser traducibles a intervalos de paso razonables en las distintas líneas, y ser concretos, conocidos y difundidos. No es por tanto conveniente fijar servicios con grandes intervalos, ya que el comportamiento habitual del usuario ("esperar en la parada a que llegue el autobús") puede producir una saturación indeseada de las paradas, con posibles alteraciones del orden público entre usuarios, o entre éstos y conductores.

En opinión de quien suscribe, los servicios mínimos del transporte necesarios deberían ser los suficientes para que, aun con dificultad, se pudieran satisfacer otros derechos igualmente protegidos en nuestro ordenamiento jurídico (trabajo, educación o salud).

La realización de una huelga de autobús con la supresión de un porcentaje más o menos elevado del servicio puede producir en grado variable que el usuario:

- Consuma, en términos generales, más del doble de su tiempo normal en sus necesarios traslados entre domicilio y destino.
- Camine largas distancias para poder atender a sus necesidades.
- Incremente notablemente los gastos de sus desplazamientos utilizando medios de transporte más caros (taxis), insuficientes para la demanda del transporte público colectivo.
- Sufra situaciones de congestión en las paradas y en el interior de los autobuses, generando situaciones de malestar y tensión entre los usuarios, lo que puede llegar a precisar, como ha ocurrido en anteriores ocasiones, intervenciones policiales.
- Se vea obligado, en caso de disponer de él, a utilizar el coche propio, incrementando el índice de saturación viaria en hora punta.



- Vea seriamente afectados su derecho al trabajo, a la escolarización o a la asistencia sanitaria.
- Limitaciones adicionales en su movilidad cotidiana. Es el caso de personas con movilidad reducida, o las personas que se desplazan con carritos de niño, que tienen mayores dificultades para acceder al autobús debido a la alta ocupación que se producirá en las franjas de celebración de la huelga.

También hay que resaltar que al ser una huelga que afecta únicamente al sector del transporte público urbano por autobús su demanda no se verá minorada en absoluto, pues las motivaciones que originan los desplazamientos en transporte público se mantendrán durante la misma, a diferencia de lo que ocurriría en una huelga general.

Hay que hacer notar, igualmente, que el servicio de tranvía no es una alternativa al autobús. Ambos servicios se complementan formando la red de transporte de la ciudad, como se comprueba al analizar los trazados de las líneas de ambos modos que, salvo excepciones, no son coincidentes. En ningún caso se puede afirmar que, si se produce una huelga, el tranvía pueda ser una alternativa: barrios como Delicias, Torrero, Las Fuentes, San José, Arrabal, Picarral y un largo etc., precisan necesariamente del autobús.

El taxi, por precio y capacidad, lógicamente no es alternativa.

#### CÁLCULO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS:

Se deduce que la oferta de servicio de autobús urbano se puede reducir en la proporción que permita satisfacer la demanda obligada.

Una reducción del servicio implicará una menor capacidad de transporte y, por tanto, una afección a la posibilidad de desplazamiento por motivos obligados. No obstante, a juicio de quien suscribe, se debería garantizar al menos el desplazamiento de esta demanda obligada, cumpliendo a su vez, en la medida de lo posible, con el aforo disponible.

Los servicios mínimos propuestos tratan de compatibilizar tanto el derecho a la huelga como el doble objetivo de garantizar el desplazamiento de la demanda obligada con el aforo disponible.

Para los laborables no lectivos, la demanda obligada se calcularía sustrayendo la demanda con motivo estudios (12,42%, según la última encuesta disponible) a la demanda obligada de un laborable lectivo.

Para sábados y festivos, no se dispone de encuestas de movilidad, por lo que se adopta un porcentaje de demanda obligada igual a la de los laborables no lectivos.

En consecuencia, se adoptan los siguientes porcentajes de demanda obligada en función del tipo de día y la demanda:



	Lectivo	No Lectivo
<b>Laborable (Lunes a Jueves)</b>	59,56%	47,14%
<b>Viernes Laborable</b>	59,56%	47,14%
<b>Sábado</b>		47,14%
<b>Domingo</b>		47,14%
<b>Festivo</b>		47,14%
<b>Festivo con refuerzo de apertura comercial</b>		47,14%

El número de autobuses de servicios mínimos en cada línea se calcula como la multiplicación de la oferta (dotación) por el porcentaje de demanda obligada y se redondea al entero más cercano, con un mínimo de un autobús por línea.

La propuesta de servicios mínimos se muestra en las tablas adjuntas como Anexo 1 al presente informe, con las siguientes aclaraciones:

- Los servicios mínimos han sido calculados con objeto de dar servicio, en la medida de lo posible, a la demanda obligada.
- Todas las líneas dispondrán de al menos un autobús
- Se procurará, en la medida de lo posible, asignar autobuses articulados a los servicios mínimos en líneas con dotación habitual de autobuses articulados.
- Se procurará, en la medida de lo posible, asignar los servicios mínimos a los servicios que correspondan a las primeras y últimas salidas de cada línea con el fin de intentar mantener la amplitud horaria del servicio habitual.
- Para aquellos servicios que se inicien el día anterior a la huelga y que su horario se prolongue más allá de las 24:00, adentrándose por tanto en día de huelga, deberán continuar prestando servicio hasta el final de la hora prevista de retirada a cocheras y serán considerados a todos los efectos como servicios mínimos.
- En cuanto al servicio PMRS se debe mantener la prestación del 100% del servicio.

En cuanto a las necesidades mínimas operativas para poder prestar los servicios mínimos propuestos en el resto de secciones serán las siguientes:

- Portería de cocheras, para control de acceso de vehículos o visitas. **Servicio mínimo propuesto: 100%**

Con respecto al personal de portería, se trata de una única persona trabajando cada vez. Es decir, que el servicio mínimo sólo puede ser o 100% o 0%. Se requiere la existencia de personal de portería para control de la entrada y salida de cualquier vehículo o visita, tanto de la propia empresa como de cualquier externo. Por lo tanto, la no existencia de este personal, supondría de facto el cierre de las cocheras, lo que no es razonable ni asumible.



- Caja, para la recogida de recaudación de conductores al final del servicio. **Servicio mínimo propuesto: 30% (al menos una persona).**

Cada día trabajan 3 personas de las 4 que hay asignadas al departamento de Caja. Dos en turno de mañana y tarde-noche y uno en turno de tarde-noche. Los conductores suelen entregar la recaudación a partir de las 21:00 h. y en esa franja horaria coinciden 3 personas.

Se considera que 1 persona es el servicio mínimo necesario.

- Control de stocks y material de almacén. **Servicio mínimo propuesto: 100%**

En el caso del almacén, la única forma de garantizar que haya personal para atender el control de stocks, el suministro de recambios y la recepción de mercancías es con unos servicios mínimos del 100%, dado que sólo hay 3 personas en la sección para cubrir los diferentes turnos, y -en el caso del turno de mañana- no se pueden simultanear tareas como la recepción de mercancías y gasóleos con la del suministro de recambios a los oficiales.

- Taller, para reparación de averías. **Servicio mínimo propuesto: 50%**

En el caso del taller, el servicio mínimo fijado en un 50% permite disponer de al menos 1 técnico cualificado para cada sección (jefatura de equipo, oficina técnica, administración, climatización, neumática, electricidad, ruedas, frenos, mecánica, atención en ruta, ITV, carrocería, etc.) para atender las tareas correctivas y preventivas.

- Personal de inspección para apoyo a conductores, atención a incidencias y garantizar la operatividad del servicio. **Servicio mínimo propuesto: 70% (En el servicio nocturno se debe garantizar la presencia de un inspector SAE).**

El personal de inspección es imprescindible para coordinar el trabajo de la plantilla de conductores prestando servicio, ya sea desde el centro SAE para su regulación y control, como para el caso de inspectores en calle. Este personal es asimismo el encargado de dar la primera respuesta en caso de una emergencia, accidente, o situación de gravedad que pudiera sufrir un conductor o viajero, por lo que es indispensable garantizar su trabajo en una cantidad suficiente para cubrir un servicio tan amplio y extenso como es el servicio de transporte urbano en la ciudad de Zaragoza. Adicionalmente el personal de inspección es imprescindible para garantizar una retirada y reinicio ordenada del servicio, además de ser imprescindible el registro de entrada individual de cada conductor para la posterior elaboración personalizada de los descuentos por paros correspondientes que se ajusten estrictamente al tiempo de paro efectivo de cada conductor.

El 70% de servicios mínimos de inspección supone garantizar la presencia de entre 13 y 14 inspectores diarios en día laborable (habitualmente el número de personas que desarrollan esta tarea en día laborable está en el entorno de 20).

Existen posiciones que desempeña un único inspector, y que por lo tanto tienen que ser cubiertas con seguridad en los servicios mínimos, como es el caso del



inspector de entradas y el inspector de salidas, fundamentales e imprescindibles para la salida del servicio al inicio del día y su retirada al final de la jornada.

El centro SAE requiere de disponer completa su dotación de personal para poder hacer frente a las posibles llamadas y contingencias del personal de conducción, así como a la regulación de los servicios en todo momento, además de regular las incidencias propias de la huelga sobre todo en los casos de seguimiento desigual de las parejas de conductores asignadas a un autobús. La dotación en laborables de 8 operadores (4 por turno, desfasados) y 4 en festivos (2 por turno, desfasados) hace que la carga de trabajo por operador sea importante, y no permite en ningún caso una reducción. Igualmente en servicio nocturno, tan solo hay un inspector del SAE por lo que no se puede hacer ninguna reducción de servicio, siendo el servicio mínimo del 100%.

Como hemos señalado, además es imprescindible garantizar la presencia de inspección en calle, para precisamente poder atender cualquier incidencia o percance. Dada la amplia extensión de la ciudad de Zaragoza, así como de la amplitud de los servicios de bus urbano que prácticamente llega a las 24 horas, se requiere al menos un mínimo de entre 3 y 4 inspectores para llegar a un mínimo de cobertura.

- Servicio de atención al cliente, ubicado en Paseo Independencia 24-26 (Centro Comercial "El Caracol"). **Servicio mínimo propuesto: 80%, garantizando en todo momento, al menos, la presencia física de dos personas.**

La oficina de atención al cliente del Centro Comercial Independencia 'El Caracol' ha visto incrementada su actividad tras la pandemia. Con esta actividad constante, la oficina no puede quedar desatendida ya que presta un servicio imprescindible a los usuarios del transporte público, que no puede ofrecer ningún otro organismo o dependencia.

Además, en la oficina no puede trabajar nunca una sola persona porque, ante cualquier imprevisto que pudiera surgir, ésta tendría que cerrar al público con los trastornos y afecciones que ello podría suponer a los usuarios. Como mínimo tiene que haber otra persona más que cubra el servicio y quede al frente de la oficina mientras tanto.

Por lo tanto, dada la elevada afluencia de usuarios a la oficina, se debe garantizar al menos, la presencia física de dos personas.

Esta Jefatura de Unidad de Transporte Público emite el presente informe a los efectos de poner a disposición del órgano competente información técnica para establecer los servicios mínimos de transporte público mediante autobús urbano en los días de huelga, si procede.



## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**PRIMERO:** Si bien la Constitución Española reconoce en su artículo 28.2 el derecho a la huelga de los trabajadores en defensa de sus intereses, preceptúa que la ley que regule el ejercicio de este derecho establecerá las garantías precisas para asegurar el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad, de lo que se infiere que el derecho de huelga no es absoluto e incondicional, estando sujeto a limitaciones en función del bien común y el respeto al derecho de los demás.

**SEGUNDO:** La Constitución, suprema norma jurídica, permite que por medio de una norma de rango legal se establezcan, en caso de huelga, garantías que aseguren los servicios esenciales de la comunidad, siendo la norma directamente aplicable la contenida en el art. 10 del RDL 17/1977, de 4 de marzo que permite, cuando una huelga se declare en un servicio público de reconocida e inaplazable necesidad, a la Autoridad Gubernativa acordar las medidas necesarias para asegurar el funcionamiento de tales servicios.

En efecto, como afirma el Tribunal Constitucional en su sentencia de 24 de abril de 1986, en el caso de las huelgas en servicios públicos, éstas han de mantener una capacidad de presión suficiente como para lograr sus objetivos frente a la empresa, pero no debe serle añadida la presión adicional del daño innecesario que sufre la propia comunidad.

De modo que, en palabras del Tribunal Supremo en la sentencia de 13 de junio de 1989, la administración ha de establecer los servicios mínimos para evitar que los destinatarios de tales servicios, que se identifican con la comunidad toda, sufran un sacrificio de sus intereses, surgido de un conflicto al que son ajenos.

**TERCERO:** Los servicios prestados por la empresa a la que se refiere la huelga consisten en la prestación del servicio de transporte público urbano de viajeros en autobús. Éste tiene la consideración de servicio público de competencia municipal según lo dispuesto en el art. 25.2 g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, siendo además servicio de prestación obligatoria en este municipio de acuerdo con el 26.1 d) de dicha ley.

**CUARTO:** El servicio de transporte público urbano colectivo de viajeros en autobús contiene servicios esenciales para la comunidad, entendiendo por tales, de acuerdo a la doctrina constitucional (sentencias TC 26/1981, 64/1982, 51/1986, entre otras) aquellos que son condición material para el ejercicio y disfrute por





parte de los ciudadanos de los derechos y bienes constitucionalmente protegidos, y cuya eventual paralización, por tanto, puede impedir o menoscabar el ejercicio de tales derechos. En el presente caso, el servicio de transporte público urbano es necesario para el disfrute de la libre circulación por el territorio, en condiciones que satisfagan, aun de modo básico, las necesidades de movilidad urbana. Debe así mismo tenerse en cuenta que este servicio resulta también instrumental respecto del ejercicio de otros derechos, como el derecho al trabajo, a la educación o cultura, o el derecho a la salud. Y ello por cuanto resulta medio necesario para que los ciudadanos puedan desplazarse a sus centros de trabajo, educativos o sanitarios. De modo que el cese total en la prestación de tales servicios comprometería la preservación de los mencionados derechos fundamentales.

Por todo ello ha de concluirse que los servicios a que se refiere la presente resolución quedan englobados en dicha calificación como servicios esenciales de la comunidad en cuanto a los contenidos estrictamente necesarios para preservar el disfrute de los mencionados derechos.

**QUINTO:** El informe del Servicio de Movilidad Urbana efectúa una propuesta de servicios mínimos ajustados a la finalidad pretendida, de forma que, respetando el contenido esencial del derecho de huelga, se garanticen, mediante una adecuada ponderación de las necesidades existentes y su relación con los bienes constitucionalmente protegidos, la libertad de desplazamiento, y la posibilidad de acudir a los centros de trabajo, docentes y sanitarios por parte de las personas, para el ejercicio de sus derechos al trabajo, a la educación y a la salud.

El mencionado informe constituye la motivación adecuada para el presente Decreto.

**SEXTO:** La competencia para la resolución de este expediente se halla atribuida a este Ayuntamiento de Zaragoza de conformidad con lo establecido en el art. 10-2 del Real Decreto Ley 17/1977 de 4 de marzo, de acuerdo con la interpretación efectuada por el Tribunal Constitucional en diversas Sentencias (STC 33/1981, 27/1989 y 233/97), seguida por el Tribunal Supremo (STS de 15 de junio de 2005, entre otras), así como de acuerdo con lo dispuesto en el art. 202.2 de la Ley 7/1999, de 9 de abril, de Administración Local de Aragón.



Es órgano competente para dictar el presente decreto el Consejero de Presidencia, Relaciones Institucionales y Seguridad Ciudadana, de conformidad con el Decreto de delegación de competencias de la Alcaldía de fecha 3 de julio de 2023.

Por todo ello, resuelvo

**DECRETAR** los servicios mínimos relativos a la huelga sectorial a nivel estatal en el ámbito del transporte público urbano de viajeros en autobús, que afecta al servicio prestado en este municipio, convocada por los sindicatos FSC-CCOO y FESMC-UGT, para los siguientes días, todos ellos a partir de las 00:00 horas:

28 de Octubre de 2024

11, 28 y 29 de noviembre de 2024

5 y 9 de diciembre de 2024

23 de diciembre de 2024 desde las 00:00 horas, con una duración indefinida

Los servicios mínimos fijados son los siguientes en función del tipo de día:

	<b>Lectivo</b>	<b>No Lectivo</b>
<b>Laborable (Lunes a Jueves)</b>	59,56%	47,14%
<b>Viernes Laborable</b>	59,56%	47,14%
<b>Sábado</b>		47,14%
<b>Domingo</b>		47,14%
<b>Festivo</b>		47,14%
<b>Festivo con refuerzo de apertura comercial</b>		47,14%

La aplicación del porcentaje indicado da como resultado los servicios que se especifican para cada línea y tipo de día en los cuadros anexos al presente.

Todo ello con las siguientes prescripciones:

- Los servicios mínimos han sido calculados con objeto de dar servicio, en la medida de lo posible, a la demanda obligada.
- Todas las líneas dispondrán de al menos un autobús.



- Se procurará, en la medida de lo posible, asignar autobuses articulados a los servicios mínimos en líneas con dotación habitual de autobuses articulados.
- Se procurará, en la medida de lo posible, asignar los servicios mínimos a los servicios que correspondan a las primeras y últimas salidas de cada línea con el fin de intentar mantener la amplitud horaria del servicio habitual.
- Para aquellos servicios que se inicien el día anterior a la huelga y que su horario se prolongue más allá de las 24:00, adentrándose por tanto en día de huelga, deberán continuar prestando servicio hasta el final de la hora prevista de retirada a cocheras y serán considerados a todos los efectos como servicios mínimos.
- En cuanto al servicio PMRS se debe mantener la prestación del 100% del servicio.

Atendiendo a las necesidades operativas imprescindibles para poder prestar los servicios mínimos establecidos, se fijan los siguientes para el resto de secciones:

- Portería de cocheras, para control de acceso de vehículos o visitas. **Servicio mínimo establecido: 100%**
- Caja, para la recogida de recaudación de conductores al final del servicio. **Servicio mínimo establecido: 30% (al menos una persona).**
- Control de stocks y material de almacén. **Servicio mínimo establecido: 100%**
- Taller, para reparación de averías. **Servicio mínimo establecido: 50%**
- Personal de inspección para apoyo a conductores, atención a incidencias y garantizar la operatividad del servicio. **Servicio mínimo establecido: 70% (En el servicio nocturno se debe garantizar la presencia de un inspector SAE).**



- Servicio de atención al cliente, ubicado en Paseo Independencia 24-26 (Centro Comercial "El Caracol"). **Servicio mínimo establecido: 80%, garantizando en todo momento, al menos, la presencia física de dos personas.**

Todo ello de acuerdo a las razones que se especifican en el mencionado informe del Servicio de Movilidad Urbana.

El presente acto es definitivo y pone fin a la vía administrativa.

Contra el mismo puede interponer recurso contencioso administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la notificación o publicación del acto, si fuera expreso. Si no lo fuera, el plazo ser de seis meses contados a partir del día siguiente a aquel en que se produzca el acto presunto, de conformidad con el artículo 46.1 y concordantes de Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Sin perjuicio de ello, previamente y con carácter potestativo, puede interponer recurso de reposición ante la Ilma. Sra. Consejera del Área de Medio Ambiente y Movilidad en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de la notificación o publicación del presente acto, si es expreso; si no lo fuera, el solicitante y otros posibles interesados podrán interponer recurso de reposición en cualquier momento a partir del día siguiente a aquel en que, de acuerdo con su normativa específica, se produzca el acto presunto. Todo ello de conformidad con lo dispuesto en los términos de los artículos 112, 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

I.C. de Zaragoza, a 25 de octubre de 2024.

EL JEFE DE LA OFICINA,

Fdo.: Eduardo Bermudo Fustero