

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE LA M. I. COMISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS Y MOVILIDAD DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA CELEBRÓ EL DÍA 17 DE JUNIO DE 2020

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

D^a Natalia Chueca Muñoz (Presidenta)
D. Alfonso Mendoza Trell (Vicepresidente)

GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS

D^a Carmen Herrarte Cajal

GRUPO MUNICIPAL PSOE

D. Alfonso Gómez Gámez

GRUPO MUNICIPAL ZeC

D^a Luisa Broto Bernués

GRUPO MUNICIPAL PODEMOS EQUO

D^a Amparo Bella Rando
D. Fernando Rivarés Esco

GRUPO MUNICIPAL VOX

D. Julio Calvo Iglesias
D^a Carmen Rouco Lalinea

En el Salón del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, siendo las nueve horas y cinco minutos del día diecisiete de junio de dos mil veinte, se reúne la M. I. Comisión de Servicios Públicos y Movilidad del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, con la asistencia de las personas al margen reseñadas.

Asisten, asimismo, D. Luis García-Mercadal y García-Loygorri, Coordinador General del Área de Servicios Públicos y Movilidad, D. Francisco Bergua Vizcarra, Jefe del Servicio de Parques y Jardines, D. Luis-Javier Manso de Zúñiga González, Jefe de la Unidad de Conservación del Medio Natural, D. José Ignacio Notivoli Mur, Interventor General, y D. Luis-Javier Subías González, Jefe del Servicio de Asuntos Generales, que actúa como Secretario de la Comisión, asistido por el administrativo de dicho Servicio, D^a M.^a José Alcaine Grau, con el fin de tratar el siguiente

ORDEN DEL DÍA

1.- Aprobación, si procede, del Acta de la sesión ordinaria de fecha 20 de mayo de 2020.

Se aprueba por unanimidad.

2.- Expedientes para dictamen y posterior acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno:

Sin asuntos.

3.- Dar cuenta de los decretos y resoluciones de los órganos de gobierno: Disponibles en la intranet municipal.

La Comisión se da por enterada.

4.- Seguimiento de la gestión del Alcalde y de su Equipo de Gobierno:

4.1 Información del Gobierno municipal.

4.1.1 Presentación, por la Consejera de Servicios Públicos y Movilidad, D^a Natalia Chueca Muñoz, de la nueva estrategia de la infraestructura verde de la Ciudad.

Sra. Presidenta: Muy buenos días a todos. Desde hace unos meses, venimos trabajando en la reorganización de todo el servicio de infraestructuras verdes de la ciudad, por lo que quería compartir con

todos los grupos un poco cuáles van a ser las líneas estratégicas que van a regir la gestión en los próximos meses y años.

En Zaragoza tenemos —a ver si me ponen la presentación para que se pueda proyectar y la puedan ir siguiendo ustedes— un patrimonio verde de un valor incalculable que durante los últimos años ha estado quizá infrutilizado o no se le ha sacado todo el rendimiento y todo el partido que se le puede sacar para el beneficio y disfrute de nuestra ciudad. Tenemos casi 50 millones de metros cuadrados de espacios verdes municipales, que equivale a lo que serían 1300 campos de fútbol en forma de parques y jardines en la ciudad si los pusiésemos todos juntos y para que lo podamos visualizar. Eso unido a nuestros tres ríos, un canal y más de 90 parques urbanos, junto con espacios naturales protegidos, realmente hacen que podamos disfrutar en nuestra ciudad de un patrimonio verde que, si sabemos trabajarlo, podemos sacarle un gran partido. Por llevárnoslo a cifras, creo que es importante que todos conozcamos que tenemos en Zaragoza un promedio de superficie verde un 15% superior a la media nacional española. Si esto nos lo llevamos a número de árboles por miles de habitantes, estamos hablando de que esa cifra se eleva a un 61% superior. Es decir, en Zaragoza tenemos una media de 23'25 árboles por cada 100 habitantes, cuando la media española es de 14. Esto, realmente, es un activo estratégico que no podemos dejar de aprovechar y que no podemos dejar de poner en valor, porque es estratégico para la salud y el bienestar de los zaragozanos. Si los ciudadanos demandan una cultura de salud y una cultura de bienestar creciente en los últimos años, hoy en día, tras la situación tan dramática que nos ha tocado vivir en los últimos meses, todavía creo que cobra una mayor importancia y que tenemos que ser conscientes de cómo este patrimonio verde del que disponemos en nuestra ciudad tenemos que cuidarlo y tenemos que utilizarlo para contribuir a mejorar la calidad de vida y la salud de los zaragozanos.

Bueno, comparto con ustedes algunos de los datos para que sean conocedores realmente, ahora que por fin tenemos ya un inventario actualizado y conocemos... Perdón. Si quieren, yo les paso luego los datos para que los tengan. Son solamente algunos datos, pero, para que así sigamos todos el mismo orden, prefiero compartirlo después, ¿vale? Simplemente que sepan, como referencia, como decía, que tenemos un gran patrimonio verde. Si estamos hablando, por ejemplo, de árboles, que tienen un gran valor en el cuidado del medioambiente, estamos hablando de 166.000 árboles, que, realmente, es un 60% superior a la media española. Pero si ahora lo llevamos a áreas de juego y juegos infantiles, estamos hablando de que casi tenemos 400 juegos infantiles, más de 440 equipamientos deportivos, casi 200 fuentes ornamentales...

En definitiva, tenemos que poner al servicio de toda la ciudadanía una gestión eficaz y eficiente de este patrimonio verde que nos permita que nuestros ciudadanos puedan disfrutarlo, puedan disfrutarlo y puedan mejorar su calidad de vida. ¿Cómo lo vamos a hacer? Pues muy brevemente. La idea es poder poner este activo estratégico al servicio de la calidad de vida y de la salud de los zaragozanos y para potenciar la calidad de vida de los zaragozanos integrando, sobre todo, el patrimonio verde a través de un trabajo más ecológico y funcional que nos permita impulsar la biodiversidad e implicar a la ciudadanía y, a su vez, a través de una naturalización de la ciudad, de Zaragoza, gestionando los nuevos espacios verdes de una forma alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, conectando la biomasa que tenemos en nuestro territorio y, muy especialmente, hablando de Objetivos de Desarrollo Sostenible y objetivos de la Unión Europea, muy especialmente, nos centraremos en los que tienen que ver con la salud y el bienestar, con hacer ciudades más sostenibles, acción por el clima y también vida y ecosistemas terrestres. Son los pilares en el proceso de naturalización que van a permitir que podamos trabajar en estos Objetivos de Desarrollo Sostenible marcados por la ONU y que realmente son tan importantes en nuestra sociedad y van a serlo en el futuro, pero también seguir con los objetivos que nos marca la Unión Europea a nivel de mejorar el ciclo del agua, evitar el cambio climático, favorecer un consumo de energía sostenible, mejorar la calidad del aire y fomentar la biodiversidad. Todos estos beneficios los vamos a hacer gestionando y considerando la salud de los zaragozanos. Para ello pasamos de una gestión donde se estaba trabajando y se veían los espacios verdes como espacios aislados, parques y jardines, a lo que son infraestructuras verdes integradas en un plano de biodiversidad. Vamos a gestionarlo de una forma más ecológica y más funcional y vamos a impulsar toda la biodiversidad, pero también sin dejar de implicar a los ciudadanos. Esta es la estrategia y esto es lo que queremos hacer. Esta forma de gestión nos va a redundar en unos beneficios ecosistémicos que esta infraestructura verde pone al

servicio de la salud de los ciudadanos: mejor bienestar, vamos a potenciar el momento de recreo y de ocio, mejora para la salud y la cohesión social. Son unas mejoras que tienen que ver con aspectos como la relajación, mejorar la salud de los ciudadanos. Tienen también que ver, por ejemplo, con el momento de incrementar los niveles de energía, mejorar la velocidad de recuperación de las enfermedades, potenciar la socialización en los juegos infantiles, disminuir la presión arterial y el estrés. Todos estos beneficios tenemos que potenciarlos y sacarles partido, pero, además, tienen que ver también con otros beneficios medioambientales que nos permitan mejorar también la calidad de vida y frenar el cambio climático que amenaza a todo el planeta y que no queremos que en nuestra comunidad y en nuestro entorno... queremos frenarlo en la medida en la que seamos capaz. Todos sabemos que en el CO2 los árboles nos ayudan... O sea, nos ayudan los árboles a absorber ese CO2 y contaminación que está implícita en todas las ciudades, con lo cual, mitigamos el cambio climático. También vamos a ayudar a bajar la temperatura y evitar el efecto de isla de calor según la plantación estratégica de distintos árboles. Todo ello son solo algunos ejemplos de cómo este patrimonio verde podemos ponerlo a disposición de la ciudadanía.

¿Cómo lo vamos a hacer? Para poder sacar todo el potencial que nosotros tenemos hasta la fecha, lo que hemos querido es optimizar la gestión del servicio. Venimos de fusionar tres Servicios que hasta ahora estaban trabajando de forma independiente: el Servicio de Parques y Jardines, por otro lado, toda la estructura que viene del Parque del Agua y, por otro lado, también el Servicio de Conservación del Medio Natural, que está en Medioambiente. Al unirlos, podemos conseguir nuevas sinergias, potenciar el trabajo colaborativo y sacar más partido a nuestro patrimonio verde. Todo ello integrando una Jefatura liderada por Fran Bergua, al que todos conocéis, que se incorporó hace ya casi un año para liderar esta transformación y este cambio y para que, a partir de ahí, cada una de las áreas pueda tener el liderazgo dentro de su propia parcela y dentro de su área de referencia, porque es muy importante que desde el propio Servicio compartamos estos objetivos, como me consta que así ha sido en la elaboración de toda la estrategia, y trabajemos para impulsarlo y para llevarlo a cabo.

Además de ello, vamos a tener seis áreas: la Jefatura; luego también proyectos y obras, donde, sobre todo, se van a equipar en la parte de obra civil; control de calidad y de las instalaciones, porque queremos que esté externalizado para poder mejorar la gestión y el control; gestión de espacios verdes, donde se van a desarrollar allí todo lo que son los trabajos de conservación, pero también, a su vez, desarrollados por especialización; gestión del arbolado es otra de las áreas, precisamente por el valor estratégico que tiene el arbolado en este patrimonio verde y desde el cual se va a monitorizar toda la estrategia del arbolado para el Servicio y para el área; y, por último, naturalización y biodiversidad, donde se va a llevar a cabo toda la gestión forestal de todo lo que es el entorno de referencia. ¿Cómo lo vamos a hacer? Pues vamos a hacer, sobre todo, dándole muchísima importancia a todo lo que tiene que ver con la renovación del paisaje urbano. Vamos a mejorar el paisaje urbano porque los ciudadanos lo tienen que vivir, los ciudadanos lo tienen que visualizar y tienen que estar orgullosos también de su patrimonio verde. Esto se va a traducir desde mejorar la actuación ornamental y el embellecimiento de la ciudad, pero no solamente en ese aspecto, sino también a través de distintos programas diferenciados del mantenimiento de las zonas verdes en función de la especialización o también mejorando todos los juegos infantiles, la seguridad en los juegos infantiles, la seguridad en los equipamientos de ocio y la señalética y la comunicación para que realmente los ciudadanos sean conscientes del patrimonio verde que tienen en su ciudad.

Como decía, la gestión del arbolado es estratégica y para ello hay un área donde se va a poder gestionar todo el bosque urbano y que va a definir la estrategia, desde el Plan Director del Arbolado, que nos va a decir realmente cuáles son las especies que vamos a tener que plantar y que mejoran la calidad de vida y la salud de los zaragozanos, cuántas, dónde... todo esto para que luego realmente la masa arbórea que cubre nuestra ciudad tenga esos beneficios buscados y pretendidos para la salud, hasta todo lo que tenga que ver con la gestión del riego eficiente que nos permite optimizar el consumo de agua y la salud, por supuesto, de nuestros árboles, el control de las riberas, que están muy abandonadas y que, realmente, hay un bosque y una ribera y una riqueza que podemos potenciar, con un control biológico, nuevas plantaciones que se tienen que hacer, porque tenemos un compromiso muy fuerte. Ya sabéis todos que tenemos 7.000 alcorques vacíos y que nos hemos comprometido con que en los próximos tres años dejen de estar vacíos o

estén tapados los que no sean necesarios. Con lo cual, hay mucho trabajo para hacer.

También otra área de actuación va a ser la naturalización de la ciudad. Naturalizar la ciudad en el sentido en el que vamos a dejar que nuestra ciudad sea más natural, que la fauna y la flora pueda estar más presente y dar paso del asfalto a la naturaleza dentro de lo que es la propia ciudad para que esos beneficios para la salud puedan estar visibles. Pero esta naturalización no solamente se va a quedar en el entorno urbano, sino que va a ser extensivo a todo el territorio municipal que, como os decía, es uno de los más grandes de España. Solamente para que se hagan una idea, estamos hablando de que tenemos casi el doble de territorio municipal que Barcelona con sus 36 municipios periurbanos, con lo cual, tenemos un activo muy importante natural que no solamente queremos que se quede en el entorno urbano, sino también en todo el entorno municipal, de forma que los ciudadanos podamos disfrutarlo en la proximidad y los fines de semana y disfrutarlo con los beneficios que tiene para nuestra salud.

Otro aspecto también muy importante —ya me perdonarán, que me voy a extender unos minutos más, pero creo que es importante explicarlo bien— es también la dinamización de los parques de nuestra ciudad. Quiero que los parques no solamente sean, que es muy importante, espacios verdes donde cada uno pueda ir a hacer deporte y a disfrutarlos de forma individual, sino que, desde nuestra gestión, podamos proponer ideas de ocio, de animación, sobre todo pensando en los mayores y en las familias con niños, para fomentar un ocio saludable y con beneficios para la salud con actividades periódicas y culturales.

Y, por último, lo vamos a hacer también a través de mejorar la conservación de cada uno de los aspectos y de las áreas que forman el patrimonio verde de nuestra ciudad a través de una mejor y mayor especialización. De como se venía gestionando hasta ahora, lo vamos a organizar reforzando la gestión de las zonas verdes en general y, sobre todo, con el arbolado en particular y con una distribución por lotes en campos de especialización que nos van a permitir optimizar los recursos. Como saben, la gestión en esta fusión que hemos hecho de las distintas áreas que se integran en el actual departamento de Infraestructuras Verdes estamos ahora licitando todos los contratos, con lo cual, como decía en mis intervenciones hace unos meses, es un mapa en blanco donde hemos podido establecer los criterios que nos van a permitir trabajar de la forma más óptima para cumplir los objetivos y la estrategia que previamente hemos definido. No nos van a marcar los lotes o la estructura que ya venía definida previamente lo que vamos a hacer, sino que, en este caso, hemos tenido la oportunidad de hacerlo así porque, precisamente, había licitarlo todo. Con lo cual, eso es una oportunidad de gestión y creo que ha sido muy bueno para que todo el Servicio pueda trabajar conjuntamente, como quería hacerlo, empezando de cero.

Así pues, vamos a tener, por un lado, la parte de conservación que tiene que ver con fuentes hidráulicas, donde se va a fusionar todas las fuentes hidráulicas en un solo contrato (fuentes, estanques ornamentales, hidráulica alta y hidráulica del Parque del Agua), que hacen realmente un volumen muy importante y donde se pueden encontrar sinergias de gestión importantes. Por otro lado, se va a mantener el sector reservado con la conservación integral y la limpieza de todo lo que tiene que ver con el parque Tío Jorge y su entorno, que, como saben, es un contrato que tiene unas características sociales especiales. Y luego, por otro lado, vamos a hacer un sector que se va a llamar el de parques urbanos, que más o menos se correspondería con todo lo que tiene que ver con la limpieza integral y la conservación del actual lote 1, pero quitando los paseos arbolados y principales rondas y barrios rurales, precisamente para hacer otro segundo sector que va a ser especializado en paseos arbolados, que tiene una característica específica de mantenimiento de árboles, y Parque del agua, que tiene unas características también diferenciales entre un entorno más periurbano, no tan puramente urbano, es un parque de otras características. Esto nos permitirá una mejor especialización y un mejor trabajo. Y, por último, tendremos un sector 3 que llamamos para riberas y espacios naturales, donde aquí se trabaja por administración y se va a ocupar, sobre todo, de todo el trabajo de bosques de ribera, que es tan importante en el ámbito urbano, en todo lo que son el río Ebro, Gállego, Huerva y Canal Imperial, que, por unas cuestiones también legales, estaba en un vacío legal, pero ya tenemos claro que es responsabilidad del Ayuntamiento ocuparnos de ello y, entonces, vamos a ocuparnos y no dejarlo que esté abandonado o infragestionado, y todo lo que tiene que ver con todos los espacios naturales, municipales, reservados, que son de un gran valor medioambiental y que tenemos que seguir potenciando. Con esta gestión y con esta especialización, unido al desarrollo de medios más tecnológicos

que nos van a permitir optimizar los recursos, creemos que vamos a poder poner en valor toda la infraestructura verde que tiene nuestra ciudad, pero lo más importante, mejorar la calidad de vida y la salud de los zaragozanos, que es para lo que creo que estamos aquí y creo que es nuestra obligación como concejales y como equipo de gobierno. Muchas gracias. Ahora sí, tienen su turno de preguntas. Empezamos por VOX. Señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Le agradezco la explicación. Esperaremos a que nos pasen toda esa información para poderla estudiar con más detalle. Bueno, sí que me parece importante el hacer un plan estratégico para los parques y los espacios verdes de la ciudad.

Sí que me gustaría señalar varias cuestiones. Ha dicho usted que hay unos 7.000 alcorques vacíos. Bien, ahí hay un trabajo importante. Evidentemente, hay que elegir las especies arbóreas. Creo que se ha referido en su momento a eso, elegir las especies arbóreas. Yo haría varias consideraciones. Primero, tienen que ser especies... Dentro de la ciudad, la verdad es que da lo mismo que sean especies autóctonas o no. Pueden ser especies foráneas ornamentales como las hay en otras ciudades. Ya fuera de la ciudad, evidentemente, en los espacios naturales que nos circundan, ahí, evidentemente, las especies tendrían que ser las especies arbóreas, si alguna vez se decide hacer un plan de reforestación, lógicamente, especies autóctonas, está claro, pero dentro de la ciudad, no. Pero sí que yo señalaría el tema de las alergias. Hay que seleccionar las especies para evitar que sean aquellas que producen más alergias entre la población. Evitar, por Dios, aquellas especies que producen abundante suciedad en la calzada y en las aceras, como puedan ser las moreras, que hay barrios en donde están salpicados de moreras y la verdad es que el pavimento y las calzadas y las aceras durante algunos meses tienen una suciedad, un grado de suciedad, inaceptable, y los peatones van caminando pegándoseles las suelas. Muy importante el tema de la poda de los árboles. Un problema que hemos tenido en alguna ocasión hace unos pocos años fue el de la reiterada caída de árboles. Hubo algunos años en donde hubo un número extraordinario de tormentas de verano que provocaron muchas caídas de árboles y hubo que revisar, creo, el estado de salud de los árboles, sobre todo los de mayor porte y los de mayor tamaño. Evidentemente, cuanto más altura tienen los árboles, si no se podan adecuadamente, pues el problema de las caídas es importante. Un tema es el del consumo de agua. El riego de según qué especies, evidentemente, consume muchísima agua.

Un tema también que me gustaría señalar, y lo ha señalado de alguna manera, es el tema de la integración de las áreas exteriores. Evidentemente, los parques dentro de la ciudad, en el interior de la ciudad, están para el disfrute de los ciudadanos de mayor edad, los niños, etcétera, pero, evidentemente, las áreas exteriores permiten el uso de aquellas personas con más, digamos, capacidad física. Estoy pensando en la gente que sale por las mañanas de los fines de semana o por las tardes con bicicleta en los abundantes circuitos que existen. Y si quisiera señalarle el estado en el que se encuentran algunos de los parques en los cuales esta ciudad se gastó un cierto dinero y que luego han sido abandonados y, ahora mismo, ya han sido recuperados por la estepa de nuevo. Me estoy refiriendo, por ejemplo, al parque de Valdegurriana, que no sé si lo conoce usted, que se encuentra en la orilla del canal por allá, por las esclusas de Valdegurriana. Se adecentó una zona en la época de la Expo y, a continuación, ya se olvidó, se abandonó y la estepa, lógicamente, ha recuperado aquel territorio y ahora prácticamente ya no se distingue absolutamente nada de lo que fue un parquecito, no fue demasiado grande, salvo porque quedan unos pocos juegos infantiles.

El Parque del Agua. El Parque del Agua, yo estoy absolutamente de acuerdo, porque lo propuse en su momento, con la desaparición de ZGZ arroba Desarrollo Expo y su integración en el conjunto de la ciudad. No entendía que hiciera falta una empresa pública solamente para la gestión de un parque en la ciudad. No tenía sentido y yo lo propuse y se llevó a cabo, por lo que supe, en la legislatura pasada. Se llevó a cabo la desaparición de esta sociedad. Pero lo que sí que es cierto es que, si ha asumido su conservación el Servicio de Parques y Jardines, el Parque del Agua está sufriendo un deterioro importante. Para cualquiera que lo conozca y lo haya visitado asiduamente, como es mi caso, por ejemplo, se puede comprobar cómo, efectivamente, está sufriendo un deterioro. Me refiero, por ejemplo, a la colmatación de algunas de las lagunas y la proliferación de carrizales que han hecho que esas lagunas prácticamente ya hayan desaparecido. Yo no sé si era el propósito en su momento de dejar que aquello evolucionara naturalmente

con el desenlace evidente de que las lagunas se iban a colmar y desaparecerían o, por el contrario, el propósito inicial era mantener aquellas lagunas en el estado en el que se hicieron cuando, efectivamente, se inauguró el parque.

Bueno, no tengo mucho más que decir. Sí, me parece importante. Las áreas periurbanas (el galacho de Juslibol, todos los circuitos ciclistas, etc., etc.) he oído estos días o he leído que se han señalado. No ha inaugurado el Ayuntamiento unas rutas ciclistas, esas rutas ciclistas llevan toda la vida existiendo, pero me parece bien que se señalicen, que se cuiden. Sí que sería importante que en algunas de estas rutas ciclistas se pusieran... No sé cómo sería posible, pero, por ejemplo, por la orilla del Ebro, por la orilla del canal, el poner fuentes de rehidratación, por ejemplo, para aquellas personas que practican deporte y que pudieran... No digo ya en zonas más alejadas, que, evidentemente, va a ser difícil, pero sí que, por ejemplo, en la orilla del canal, en la orilla del Ebro o en algún otro sitio se pudieran implantar fuentes para la bebida para las personas. Y poco más. Nos estudiaremos con detenimiento esta documentación que nos aportan y, si es el caso, ya les haremos alguna sugerencia. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Toda sugerencia será siempre bienvenida y, por supuesto, para poder estudiar. Señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Buenos días. Gracias. Gracias por las aportaciones, Consejera. Las vamos a leer con mucho detenimiento y sabe que, además, en nuestro grupo esto es especialmente querido y trabajado. Y más que preguntas ahora, porque ha sido una intervención un poco —un poco, no, del todo— improvisada, hay algunas ideas y cuestiones que queremos lanzar así, de modo improvisado, insisto, para que las tengan en cuenta, que seguro que las tendrán todas, el 100%, en cuenta si no están incluidas. Y tendrían que ver con cosas menores y cosas mayores, pero que, todas sumadas, creemos que es una forma distinta coherente con la que ha planteado.

Nos parece muy bien el planteamiento genérico del plan que ha traído y la estrategia de toda la zona verde o no verde de la ciudad. Porque yo creo que no hay que hablar de las zonas verdes, sino de las zonas naturales. Luego hablaré de la estepa. Por ejemplo, cosas aparentemente menores, como la señalización de árboles singulares, que hace como 12 años empezó, no se acabó —sin cambio de Gobierno, sin cambiar de Gobierno no se acabó— y nunca más se retomó y que la vandalización, por ejemplo, ha provocado que algunas de esas señales muy importantes desaparecieran. Hablo de árboles centenarios, pero de mucho más que centenarios, o de árboles singulares, que es como se llamaba la figura de protección en Zaragoza, o de especialización, que incluso son árboles importantes en Aragón o en España y que, ahora mismo, algunos de los que se encuentran en los parques están, no solo no señalizados, sino, ciertamente, siendo atacados por algunos usuarios. Señalización de árboles singulares.

Protección de fuentes y ampliación de las fuentes. Es verdad que las hemos cerrado por la COVID, pero, más allá de eso, antes y después las fuentes no son un elemento ornamental, aunque pueden serlo, sino de necesidad primaria. Y lo digo por los niños y las niñas y por las personas mayores, que tendríamos que plantearnos que en las zonas naturales —ya no digo en el casco urbano de cemento—, como mínimo, con los tórridos y larguísimos veranos que sufrimos, a veces experimentamos, pero casi siempre sufrimos, cada no sé cuántos metros o cada no sé cuánto espacio contáramos con fuentes de agua potable pensando en la salud, fundamentalmente de los niños y de las niñas, de las personas mayores y de los perros, también de los perros. Algunos somos de los que ponemos cacharricos en las fuentes para que los perros beban el agua acumulada.

Es fundamental no solo que todo el crecimiento que se haga en las zonas naturales no sea con césped, sino incluso plantearse la sustitución, la eliminación de algunas pequeñas zonas de césped que haya que regar por otro tipo de especie vegetal, incluso verde, que existe que no requiere riego o de otro tipo que no sean materiales duros y no naturales.

El plan de la estepa. Nos hace falta desarrollar un plan de la estepa, porque una de las riquezas más importantes que las zonas naturales de Zaragoza tienen es la esteparia, no la construida con mano humana, con césped y árboles, sino la esteparia: barrios del sur, el norte de Las Fuentes y las cercanías de Zaragoza o el camino de los galachos. Son estepas fundamentales, abandonadas en algunos casos por la propia

percepción del vecino —no hablo del Ayuntamiento, sino de los vecinos—, y un plan de las estepas o de la estepa zaragozana sería fundamental para considerarla zona natural de la ciudad, zona natural interconectada. Tenemos jardines, parques, jardincicos y minijardincicos en Zaragoza, que están bien, incluso plazas no duras, pero todo eso tendría mucho más sentido y mucho más valor con mucha imaginación y poca inversión si las interconectamos. Los jardines, las plazas no duras, incluso las duras, las zonas naturales, las zonas verdes y las esteparias deberían estar conectadas.

Y sería muy importante establecer de modo claro una colaboración con Protección Animal. Y lo digo ya no tanto por usted, Consejera, sino por su compañero Consejero, porque algunos tenemos la sensación permanente de que están para los perros y los gatos, y los animalistas, como yo, que tenemos perros y gatos y estamos contentos, pero mi parte animalista no doméstica echa en falta entender que lo importante para esa Concejalía debería ser la fauna urbana. Es decir, toda esta estrategia debería contemplar una colaboración muy estrecha con Protección Animal para proteger y aumentar la fauna urbana, que no son los perros y gatos, son las aves, los reptiles, incluso algunos insectos.

Quiero decir, que todo eso es fundamental a la hora de diseñar, mantener e incluso cuidar con un producto u otro o de un modo u otro las zonas naturales de Zaragoza. Que contáramos con zonas educativas ambientales, no solamente las que se hacían en el galacho, por ejemplo, sino que algunos parques... No solo para ver ese árbol singular, sino para que algunos parques de cierta dimensión —tienen que tener cierta cantidad mínima de metros cuadrados— sean zonas donde se pueda establecer programas educativos para niños y niñas y para personas adultas de la importancia ambiental. No para amar tu parque, que está bien, sino para entender la importancia de generar nuevos modelos urbanos naturalizados, y los parques son en sí mismos, podrían ser, aulas ambientales que se hacen andando.

Acabo enseguida. ¿Se han planteado la posibilidad de parques productivos? Bueno, la productividad me refiero... Todos los parques son productivos: en CO₂, en salud, en belleza, etc. Parques productivos me refiero a la hora de escoger árboles alimenticios. Ahora algunas ciudades europeas con unos climas infernales —el nuestro es infernal por el calor, pero infernales europeos porque no ven el sol ni soñándolo— están, por ejemplo, sustituyendo o plantando árboles productivos donde la propia vecindad del barrio recolecta y consume las frutas que se producen. Algunas pueden manchar, otras no. Algunas se pueden mantener de modo químico. Ninguna debería ser así. Es una posibilidad. En Europa ya sabe que es una práctica muy extendida.

La pregunta última sería qué papel vamos —yo presido una— a jugar las Juntas de Distrito a la hora de opinar o valorar las zonas verdes o naturales o esteparias que nos toquen en los distritos que presidimos con las entidades vecinales que trabajan en ellas; cómo van a escribir en papel, porque nos conocemos con la coordinación interinstitucional, además de qué parte le toca a la CHE, qué parte a la DGA y qué parte al Ayuntamiento, cómo vamos a trabajar juntas en las zonas que compartimos, fundamentalmente de riberas; qué pasará con el proyecto abandonado en Arcosur, que sería un parque estepario inmensísimo, de muchísimas hectáreas, que serviría a Arcosur, a Rosales, a Valdespartera, a Montecanal y a las zonas periféricas de la ciudad; cómo podríamos conectar con vías ecológicas para peatones y para vehículos sin motor todas estas zonas naturales, que tuvieran una interconexión natural y para personas; y qué vamos a hacer con las especies invasoras en las riberas, que son infinitas. Y la última, de verdad, los alcorques. Los árboles que se han caído por las tormentas de viento, eso nunca va a cambiar en Zaragoza. Puede ir a peor, pero nunca a mejor. No se han caído porque sean un porte muy grande o porque no estén bien podados. No se caen por eso. Los árboles viejos adultos se han caído porque no tenían apenas raíces porque no les caben en los alcorques, y las pocas que tenían, su propio cepellón era supersuperficial. Entonces, cuando repongamos o tapemos los alcorques, los 7000, por favor, habrá que cavar, porque, si nos vamos a limitar a poner un árbol nuevo en ese alcorque, va a pasar lo mismo, que no caben. Siempre se ha hecho mal. Todo el mundo lo ha hecho mal. Pensábamos que se hacía bien. No estoy acusando a nadie. No caben. Entonces, en los alcorques, entendamos que los árboles no se caían porque fueran grandes, se caían porque no tenían raíz. Gracias.

Sra. Presidenta: Muy bien, señor Rivarés. Muchas gracias. Señora Broto.

Sra. Broto Bernués: Buenos días. Bueno, lo primero es que, como todos ustedes saben, estoy en sustitución de mi compañero Alberto Cubero, que ha sido recientemente padre de una niña y, por lo tanto, les voy a acompañar en algunas de estas sesiones por ser portavoz adjunta de la Comisión. Lo segundo que les quería plantear es que damos gracias al Gobierno porque nos ha dado la información, pero, señora Chueca, me ocurre lo mismo que nos ocurrió en el Consejo de Ciudad —¿se acuerda que también compartimos?—, en el cual usted traía una estrategia de movilidad urbana y a los allí presentes nos dio la información. Hubiéramos agradecido que la hubiéramos tenido un poquito antes, aunque ahora mismo nos la han entregado en mano, para poderla valorar, sopesar, porque, evidentemente, lanzar preguntas ahora, mucho más allá de lo que podamos valorar en esta intervención, es complicado.

Lo segundo es que nos gustaría que se hubiera hecho alguna mención al Plan Director de la Infraestructura Verde que se llevó a cabo en el año 2017. Yo entiendo que a lo mejor ocurre también como nos ocurrió en el Consejo de Ciudad, fíjese, que también usted hablaba de una estrategia que había estado también incardinada en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, el PMUS, y que ustedes también se olvidaron de mencionar. ¿Por qué digo lo de la mención? Y esto no es un rédito político, ni es volver al pasado, ni es plantear la estrategia que se llevó —bueno, plan, que no estrategia— en la anterior Corporación. Bueno, más que nada porque es un trabajo de dos años con 150 medidas en el cual trabajaron personas que ahora mismo están aquí presentes, funcionarios y funcionarias de este Ayuntamiento, con una valoración muy importante a través de Europa, porque se realizó una valoración a través de Europa en la cual se destacó en el Congreso Europeo sobre Infraestructura Verde el grado de innovación, interés y creatividad de las medidas adoptadas y que se iban a adoptar por el Ayuntamiento. Usted aquí ha hablado de... Creo que ha planteado la posibilidad de que los parques y jardines sean para los ciudadanos y no hemos visto la posibilidad de esa participación. Entiendo que usted ahora, en su segundo turno, nos expondrá, pero, evidentemente, ese Plan Director que se llevó a cabo con la participación de funcionarios expertos también fue abierto a la ciudadanía. ¿Por qué? Porque nos parece muy importante que una ciudad que quiere mirar al futuro y que considera que sus espacios verdes y de ocio y sus zonas naturales son recursos importantísimos, y me remito a estos tres meses que hemos pasado, donde se han puesto en valor esos espacios como fundamentales para la calidad de nuestra ciudad, bueno, pues quizás merezca que tengan una parte de participación por parte de los ciudadanos y ciudadanas. Vuelvo a decirle que nos gustaría que hubiera mencionado ese Plan Director, 150 medidas, año 2017, que se llevó a cabo y que, además, fue reconocido porque estuvo dentro de la estrategia europea Life, que usted también ha planteado en alguno de los Powers que nos ha puesto aquí en la sesión de hoy.

Más allá de todo eso, usted ha planteado cuestiones muy concretas que me parecen muy interesantes y que ya le digo que, con la premura de tiempo, no podemos sopesar, pero que, como tenemos el documento, valoraremos y haremos preguntas, claro que sí. La primera pregunta que le lanzo es cómo va a afectar toda esta nueva organización al contrato de mantenimiento de parques y jardines, porque usted ha hablado de la licitación y la oportunidad. Entonces, me gustaría que, si puede detallar en el segundo turno, nos haga algún tipo de breve descripción. Segundo, también nos gustaría que... Usted creo que ha hablado de que se han solventado los problemas competenciales con los diferentes cursos de agua —voy a llamarles así— de los ríos que cruzan y atraviesan nuestra ciudad y, sobre todo, del Canal Imperial, porque, como usted bien sabe, tengo el honor de ser presidenta de la Junta de Distrito de Torrero y, evidentemente, el Canal Imperial, su concesión, su trámite, su mantenimiento es una cuestión competencial entre la Confederación Hidrográfica del Ebro y el Ayuntamiento de Zaragoza. Me sorprende que usted diga que eso se ha solucionado porque creo que hay una especie de comité de seguimiento en cuanto a las relaciones entre Ayuntamiento y Confederación en ese sentido, cosa que me parece muy interesante, porque aquí se ha hablado de algo tan importante como las esclusas de Valdegurriana. Usted sabe que nosotros en el anterior mandato y en alguna moción que se ha presentado aquí en este mismo salón de plenos se planteaban cuestiones como la puesta en valor de ese Canal Imperial y de toda su zona de ribera como zona de esparcimiento para la ciudad, no solo el tramo de lo que sería el distrito de Torrero-San José, sino todo el recorrido que tiene en la ciudad de Zaragoza.

Y también usted ha hablado de cuestiones como el área periurbana. Me parece muy interesante todo lo

que usted está planteando, pero claro, hemos tenido recientemente el placer de participar en la Comisión por el Futuro de Zaragoza y justamente todos los barrios rurales han sido sacados de la ecuación, puesto que no pudieron participar directamente. Y creo que usted es conocedora de que, en el reciente Consejo Territorial de Alcaldes, muchos de esos Alcaldes planteaban que querían haber tenido la posibilidad de haber participado. Pero, es más, creo que esta es una nueva oportunidad, puesto que ustedes plantean aquí esta estrategia nueva, aunque ya le digo que muchas de las medidas que ustedes plantean creo que ya estaban recogidas en el Plan Director... En esa participación de las diferentes alcaldías rurales que ya conforman todo lo que es el anillo verde de la ciudad de Zaragoza y que se ha demostrado durante estos meses que, evidentemente, son un lugar de ocio y esparcimiento, no solo de recreo, y que, además, suponen un recurso que, además, en alguna de las medidas de la Comisión de Futuro quedaba recogido, creemos que es muy importante que sean conocedores. Es más, este documento yo creo que ustedes lo deberían trasladar ya, inmediatamente, a dichas alcaldías para que tengan esa percepción de que la casa madre, si me permiten esta acepción, está teniendo en cuenta ese ingente valor y caudal que son los barrios rurales. Espero y deseo que nos responda a algunas de las preguntas. Y no se preocupe que nos estudiaremos detenidamente el documento para poderle plantear sugerencias y planteamientos de futuro, pero, sobre todo, tenga en cuenta el tema de la participación ciudadana, que creemos que es algo fundamental. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Señora Herrarte, tiene la palabra.

Sra. Herrarte Cajal: Muchas gracias, Consejera. Simplemente recordar que yo creo que los seis partidos políticos estamos de acuerdo en que Zaragoza es una ciudad rica en patrimonio natural que proporciona bienestar para los ciudadanos, posibilidades de ocio saludables, zonas de recreo al aire libre, que proporciona beneficios para la salud de los que habitamos esta ciudad y, desde luego, muchas posibilidades de socialización. Yo creo que en eso estamos de acuerdo todos los partidos, pero también tenemos que tener de acuerdo, y usted ha dicho que tenemos un patrimonio natural muy por encima de la media, también tenemos que tener en cuenta que cuanto mayor es el patrimonio, mayor es el esfuerzo de mantenimiento de ese patrimonio. Y es un patrimonio que hay que gestionar con eficacia, para dar un buen servicio a los ciudadanos, y con eficiencia, porque cada euro gastado de forma ineficiente es un recorte de facto a otras áreas o a otros proyectos. Afortunadamente, en el siglo XXI tenemos la tecnología como aliada. Celebramos que el enfoque que ustedes han hecho de este nuevo Plan Estratégico sea un enfoque puramente técnico, porque yo creo que este área es eminentemente técnica. Celebramos muy especialmente que estén trabajando en un marco estratégico de zonas verdes sostenibles e inteligentes. Insisto, el siglo XXI nos da la tecnología suficiente como para que todos los sistemas que trabajen a la vez, los sistemas de sensorización, de telegestión, de comunicación se lean entre sí, sean compatibles entre sí, vuelquen a un cuadro de mando común para que realmente podamos sacar las ventajas que nos ofrece en este momento la tecnología, porque la tecnología con sentido mejora la vida de las personas. Simplemente celebrar el enfoque que usted, Consejera, y su equipo han dado a este tema de parques y jardines. Yo creo que es esperanzador. Bueno, y comentar que desde Zaragoza Ciudad Inteligente estamos seguros que colaborarán con ustedes en lo que necesiten. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señora Herrarte. Tiene la palabra, señor Gómez.

Sr. Gómez Gámez: Muchas gracias, Presidenta. Buenos días. Por supuesto, agradecer que nos haya traído el documento, que, efectivamente, estudiaremos con detalle e intentaremos hacer las mejores aportaciones posibles. Manifestarle no nuestra extrañeza y nuestra sorpresa, porque, evidentemente, las zonas verdes tienen mucho que ver con los servicios públicos, pero sí que tuvimos un poco la sensación, incluso con las medidas de la Comisión de Reconstrucción, de que la cuestión de los anillos verdes y los anillos azules Medio Ambiente acabó incluyéndolos, como usted bien sabe, en este área, cuando entendemos que, como mínimo, debería haber sido una cuestión absolutamente secante o transversal o coincidente con Medio Ambiente.

Bien, se ha hablado de muchas cosas y yo querría hacer alguna matización al respecto. Que, desde luego, los ríos, de los que Zaragoza tiene el privilegio de tener tres, más un canal, han sido siempre las vías

de comunicación, los sitios donde se implantaban todas las civilizaciones, todas las ciudades y todos los asentamientos humanos, eso es incuestionable. En ese sentido, por tanto, como decía la señora Herrarte, podemos estar contentos porque tenemos una gran disponibilidad de cauces hídricos. Pero, además, decía la señora Herrarte que tenemos muy buenos equipamientos y es verdad. La excelente gestión que los anteriores Gobiernos, de corte socialista, a los que tanto se critica aquí hicieron durante muchos años llevó a la consecuencia de que Zaragoza tenga el mayor número de equipamientos cívicos y de mayores por habitante, la mayor lámina de agua de uso recreativo por habitante, en este caso no de España, sino de Europa, no solamente de España.

Y, evidentemente, también, señora Herrarte, tiene usted razón: mantener esas cosas cuesta dinero. Y digo esto porque voy un poco a la filosofía del discurso de la señora Herrarte, que decía: "Hombre, está muy bien tener equipamientos pero hay que racionalizar el gasto". Efectivamente. Mire, una persona que estuvo aquí en la anterior Corporación, un compañero mío, decía siempre aquello de 'merluza gorda que pese poco es complicado'. Y es verdad. O sea, si queremos tener equipamientos de calidad, hay que mantenerlos. ¿Y queremos tenerlos? Hombre, yo creo que sí, porque todos hemos coincidido en que una de las cosas que mejoran o ayudan o incrementan la calidad de vida de los vecinos es precisamente tener zonas verdes de esparcimiento, de ocio, de disfrute y medioambientalmente que cumplen un papel.

Respecto a eso, hablaba la señora Consejera de los alcorques vacíos y la reposición, y nuestro compañero, el señor Calvo hablaba de la tipología de los árboles y no puedo estar más de acuerdo. Señor Calvo, efectivamente, no solamente por la cuestión de las alergias, como él citaba, o por la cuestión de los riesgos inherentes, que, como saben, puedo hablar por experiencia propia, porque yo mismo fui víctima de la caída de un árbol, sino porque, en muchos casos, efectivamente, ese porte viene además acentuado, esa elevación en altura, por estar entre edificios. Los árboles, como no piensan en los edificios, buscan sol. Eso, unido, efectivamente, a un problema de raíces, de subsuelo, de exceso de riego, motiva que haya caídas. Y esto ya no es una cuestión, siendo importantísimas las alergias, sino incluso de seguridad de las personas, de los ciudadanos y de los transeúntes. Con lo cual, ¿soluciones? Evidentemente, buscar especies arbóreas que no tengan un porte tan alto o algo que yo sé que a los biólogos no les gusta nada, que es la poda en altura. No les gusta porque genera un estrés en el árbol, pero bueno, todos hemos visto ciudades donde se hace una poda en altura y, efectivamente, eso hace que se ensanche, que dé una mejor sombra cuando la finalidad que se busca es, además, la sombra y con un menor riesgo y una mayor facilidad de mantenimiento para podas posteriores, porque todos conocemos que hay árboles que no se pueden podar. Al lado de mi casa hay unos olmos que miden más de 40 metros de altura. No hay maquinaria para podar eso y, por lo tanto, siguen creciendo y creciendo y creciendo.

Bien, hablaba el compañero Rivarés también de los árboles productivos. A mí me parece genial. El problema, Fernando, es que somos como somos. Somos europeos, pero del Sur, porque los olivos que plantaron, tú sabes, en la avenida Ranillas, ahora avenida José Atarés, oye, están las olivicas así y ya las están cogiendo. Y yo, que veo a la gente, digo: "Oye, pero dejadlas crecer. Si las dejamos engordar un poco, no hará falta que te lleves dos sacos, con que te lleves una...". Pero no hay manera. Pues yo creo que nos pasará lo mismo. Pero vamos, a mí me parece una buena idea.

Y sobre los galachos, que creo que es otra de nuestras riquezas ambientales importantísima, porque es un entorno peculiar y, además, agradabilísimo para pasear en toda época, pero, sobre todo, en esta época primaveral, yo lo que sí que pediría al área o a la Policía Local es que la normativa que está bien visible a la entrada de los gabachos se cumpliera respecto del uso ciclista. Que me parece magnífico pasear en bicicleta por allí, es muy agradable, pero sí que hay unas normas que dicen que se debe circular a una velocidad moderada, dando preferencia a los peatones y no salirse de los caminos habilitados al efecto. No resulta muy agradable cuando vas paseando por entre los tamarices encontrarte un ciclista de frente que cree que va a ganar el Tour de Francia, que está esprintando la etapa final. Lo digo esto porque yo en ocasiones, que soy un asiduo de esa zona, pues he tenido que recriminar o sufrir incluso los avatares de algún incívico, que son, afortunadamente, una pequeña minoría, todo hay que decirlo, pero que ahí están. Y no me preocupa tanto mi integridad, sino la de niños pequeños que circulan y transitan con sus padres y sus familias por esa zona.

En fin. He agotado el tiempo y, Consejera, cuente con que le haremos aportaciones al documento.

Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Fenomenal. Muchas gracias a todos. Lo primero de todo agradeceremos las aportaciones espontáneas, porque, obviamente, hoy no se trataba más que de un punto de partida. Yo, con esta presentación, lo que quería era compartir cuál es, sobre todo, la nueva forma de gestión a través del nuevo Servicio integrado, las sinergias que se están generando y cuáles van a ser las bases y los criterios de gestión de los próximos meses y años para recoger... Como bien decía la señora Herrarte, es un área muy técnica donde, realmente, necesitamos recoger las aportaciones que todos vamos a poder hacer. Por eso, precisamente, hoy ha querido estar aquí todo el Servicio, para conocer de primera mano esta presentación, las inquietudes que puedan tener todos los grupos y que, a partir de aquí, podamos trabajar con este nuevo equipo, con esta nueva forma de gestión y con nuevas herramientas con una mayor especialización y eficiencia, porque precisamente hay que optimizar los recursos disponibles. Precisamente porque tenemos ese amplio patrimonio que ahora sabemos, porque ya tenemos un inventario digitalizado y actualizado e informatizado... Estamos implementando también un nuevo sistema de gestión GIS que nos va a ayudar precisamente a poder optimizar todos los recursos que se van a dedicar en el área.

Este plan o esta estrategia lo que hace es integrar, pero no anula el Plan Director de la Infraestructura Verde que me comentaba anteriormente la señora Broto. Lo que estamos haciendo es integrar esas medidas, pero no se estaban analizando otras cuestiones urbanas y estamos integrándolo de una forma más amplia. Por supuesto que es un plan que, como les digo, es punto de partida y, a partir de aquí, compartiremos con Juntas de Distrito, que conocen la casuística, barrios rurales... Pero me parecía que era lo primero compartirlo con todos ustedes. Todas sus anotaciones las vamos a escuchar y las vamos a tener en cuenta.

Y no sé muy bien cómo contestarles a tantas sugerencias y a tantas aportaciones, pero simplemente decirles que seguiremos trabajando, que es un punto de partida y que sí que me parece importante comentarles que, en relación al asunto ese que ha salido sobre las riberas y la CHE, que me comentaba, vamos a poder... Aquí había un vacío legal y ya quedó claro que la responsabilidad del mantenimiento de las riberas de los ríos es de los municipios por los que pasa, con lo cual, hay que dotarlo presupuestariamente, hay que planificarlo y hay que tenerlo en las previsiones. No sucede lo mismo con el Canal, que aquí sigue siendo competencia de la Confederación Hidrográfica del Ebro, y ahí sí que la dotación presupuestaria tiene que responsabilizarse, y es en esa cuestión en la que estamos trabajando conjuntamente para ver cómo podemos mejorar esa cuestión. Una vez que eso quede claro, será mucho más fácil que luego podamos desarrollar los planes, ¿vale?

Y bueno, y un poco eso es todo. Me alegro de que les guste y, sobre todo, agradecer a todo el Servicio que ha querido estar hoy aquí, en esta presentación, y para que también escuchasen de primera mano sus aportaciones y poder trabajar conjuntamente y de una forma muy alineada en esta nueva etapa que empieza con esta integración de todo el patrimonio verde. Y agradecer también al jefe de Servicio, a Fran Bergua, que, como todos ustedes conocen, además de jefe de Servicio es presidente de la Asociación Española de Parques y Jardines, con lo cual, creo que nosotros en Zaragoza tenemos la suerte de contar con un gran experto que va a poder llevar a cabo este reto y que ahora tiene un reto por delante importante y complicado, pero que confío en que, con todo el equipo trabajando y remando del mismo lado, conseguiremos estar orgullosos y que, sobre todo, como les decía, nuestros ciudadanos lo sientan, lo perciban, porque va a haber más comunicación, va a haber más participación, va a haber más actuaciones didácticas para que también llegue a la ciudadanía, lo sientan y lo vivan en su propia salud, que, realmente, redunde en el bienestar de los zaragozanos. Muchas gracias.

4.2. Comparecencias

4.2.1 Comparecencia de la Sra. Consejera de Servicios Públicos y Movilidad, solicitada por el Grupo Municipal Socialista, para que dé cuenta de la situación económica en el transporte público derivado de la situación excepcional del estado de alarma por el COVID-19, al producirse una notable

disminución de la movilidad, a la vez que un cambio en los aforos del transporte público. Qué medidas tienen previsto llevar a cabo para paliar las consecuencias económicas perjudiciales actuales y futuras para el Ayuntamiento. (C-1347-20).

Sr. Presidenta: Sí. Señor Gómez.

Sr. Gómez Gómez: Pues buenos días de nuevo, señora Consejera. Mire, sobre esto ya sabe que somos muy persistentes en mi grupo y yo en particular también. Venimos requiriendo yo creo que desde ya el principio de esta pandemia, ¿verdad?, distinta información por escrito, tanto al departamento que dirige como a otros Servicios de esta Casa. Entonces, lo cierto es que, como respuesta a nuestros escritos, hemos recibido dos informes, uno firmado por el señor García-Mercadal, que le acompaña, que tengo aquí y otro firmado por el señor París que tengo aquí también. Bien, de ninguno de los dos se puede concluir todavía con certeza cuál es el detrimento o el perjuicio económico que ha supuesto la falta de usos y, por lo tanto, la falta de ingresos de autobús y de tranvía. Pero por eso no sorprende mucho más el número de cifras, esta variada panoplia de cifras, que ustedes nos han ido facilitando. Se habló de 20 millones, habló de 30, el Alcalde llegó a hablar de 60 millones de pérdida por la falta de usos del tranvía, cosa que, por cierto, esta última parece desmentir totalmente el informe del señor París, porque viene a decir en un lenguaje, además, muy coloquial y muy agradecible, porque es muy comprensible por los que somos legos en la materia, que esto acabará quedando lo comido por lo servido, porque, frente a los pagos por uso, evidentemente nos encontramos con unos pagos por disponibilidad de infraestructuras que hay que pagar, que son 4 millones de euros aproximadamente al año, 1.300.000 por trimestre, dice aquí, pero hay, efectivamente, un complemento por billeteaje, se subvenciona un porcentaje del billete del tranvía, y, además, hay un compromiso para, en caso de no llegar a la cifra establecida de usos, también complementar esa diferencia. Evidentemente, lo que tenemos que pagar por no haber alcanzado la cifra marcada, que creo que es del orden de los treinta y tantos millones —estaba previsto— para el año 2020, de usuarios queda compensado con el menor número de billetes que tenemos que subvencionar, con lo cual, parece ser que la pérdida, en este caso el detrimento, vendría por dos conceptos: uno, por el que hay que pagar en cualquier caso, que es la disponibilidad de los convoyes y los equipos, esos cuatro millones anuales, que hay que pagarlo en cualquier caso, independientemente del número de usos; y dos, por la propia participación que el Ayuntamiento tiene en la Sociedad de Economía Mixta, ese 20%. Evidentemente, al haber menos ingresos, vamos a tener, como socios que somos de esa Sociedad de Economía Mixta, también una peor cuenta de resultados. Pero vamos, creo que, para empezar, para nada podemos hablar de 60 millones, que no sé de dónde sacó el Alcalde esa cifra un poco alarmista, sobre todo en los momentos en los que estábamos hablando de la falta de disponibilidad de crédito para desarrollar esas medidas de ayuda para la salida del plan de recuperación de la ciudad por el futuro de Zaragoza, que estuvimos trabajando. Porque ya saben que su discurso era "no hay dinero, no hay dinero, no hay dinero y esto está muy mal".

Y, además, antes de que se me acabe el tiempo quería hacer también mención a la posibilidad... Sabemos la dificultad y lo hablamos en esa Comisión con el representante de Avanza, precisamente, de, con los pliegos que tiene en la actualidad el servicio de autobuses, de alguna manera eludir el compromiso de los pagos. Sabemos que es complicado, porque tenemos que pagar por kilómetros, independientemente de los usos. No es el caso del tranvía, como he dicho antes. Pero creemos que hay fórmulas. Primero, el poder negociar con ellos, y digo negociar, intentar negociar, alguna fórmula que nos permitiera o compartir ese coste, habida cuenta de que ha sido una situación de fuerza mayor sobrevenida, o, al menos, minimizarlo. Segundo, el estudiar, evidentemente para las próximas cláusulas, que en 2023 creo que tiene que salir la contrata de transporte público otra vez, la del autobús, a licitación, establecer algún tipo de cláusula de salvaguarda que permita, evidentemente, que, ante una situación repetida de este tenor, el Ayuntamiento pueda, de alguna manera, defender mejor los intereses ciudadanos. Y, en cualquier caso, por supuesto, conocer si sobre esta cuestión última que le estaba refiriendo están haciendo ustedes alguna gestión en orden a negociar, a renegociar, con Avanza, con el propio tranvía, esta cuestión, habida cuenta, además, de que es posible o casi seguro que habrá fondos europeos, una parte de los cuales podrán venir destinados a esto, y que, seguramente, eso espero y deseo, finalmente no tendremos que soportar directamente los

zaragozanos, aunque ya sabe usted que, al final, todo el dinero público sale del mismo sitio y va al mismo lado. Y no sé si me queda tiempo, porque sin gafas no veo el reloj y, si me las pongo, no le veo a usted. Creo que lo he cumplido ampliamente. Y muchas gracias.

Sr. Presidenta: Muchas gracias, señor Gómez. Bueno, pues vamos a compartir los datos más actualizados, precisamente de la Oficina de Estudios y Asesoramiento Económico que tenemos, del señor Fernando París, porque claro, es que usted estaba mezclando hablando únicamente del tranvía. Estamos hablando del transporte público. Yo así había entendido que era un poco la presentación que usted me pedía, o la comparencia. Entonces, si me ponen la pantalla, fenomenal, así les comparto en qué situación estamos, porque, obviamente, no tenemos una bola de cristal ni nosotros ni nadie. Ojalá, pero todo el mundo está trabajando con estimaciones económicas y con un contexto en el que vamos acertando y vamos cada día conociendo más y se va cerrando y estrechando la horquilla, pero, al final, estamos hablando de unas estimaciones económicas.

Este es el uso del transporte colectivo de 2019, que estamos hablando del mejor año de la historia con 126 millones de pasajeros, un crecimiento del 3% y, como verán, tiene una alta fluctuación, en donde los primeros meses crece el número de usos, baja durante el verano hasta los 7 millones y se vuelve a recuperar. Y esta es la cifra —ven ustedes el gráfico— de cómo estábamos evolucionando. Empezamos 2020 con un crecimiento incluso sobre el año anterior, que había sido el mejor año de la historia, de un 3% y de un 6% en los dos primeros meses y ya en marzo sufrimos una bajada del 55% y en abril, un mes dramático, un 91% y en mayo, pues bueno, nos hemos quedado en el 80%. En toda esta evolución, donde ven que hemos perdido en el autobús 17 millones de viajeros... Eso ya se ha materializado y, como nosotros ahí sí que tenemos el riesgo, el Ayuntamiento tiene el riesgo, sobre los viajeros y la recaudación del autobús, estamos hablando de una pérdida ya materializada de ocho millones y medio de euros. En el caso del tranvía, estamos hablando de una pérdida de seis millones y medio de viajeros, y eso, hasta la fecha, no llega al medio millón de euros por la forma de remuneración. Pero sí que saben ustedes que después nosotros... Eso no significa que la SEM, la Sociedad Mixta de Tranvías, no esté sufriendo esas pérdidas, que, en el caso del autobús, las sufrimos directamente, el riesgo lo tenemos nosotros, y, en el caso del tranvía, es así.

En todo momento, desde el Ayuntamiento y desde el área de Movilidad, lo que hemos querido primar ha sido la seguridad y el servicio público. Es decir, creo que todos ustedes tienen que conocer que, a pesar de esta caída tan drástica, hemos mantenido el nivel de servicio más alto, la ciudad de España con un servicio más alto o de las más alto, precisamente para evitar aglomeraciones, para evitar riesgo con los aforos tan limitados de que se pudiese penalizar el servicio y las frecuencias y si se tuviesen que esperar a distintas paradas, y porque creemos que tenemos una vocación de servicio público que era nuestra responsabilidad poder trabajar así. Esta pérdida de usuarios... Y hemos seguido trabajando en la seguridad. Saben que hemos instalado los geles hidroalcohólicos, o sea que no hemos escatimado, digamos, en recursos, precisamente por la seguridad y la vocación de servicio público que tenemos.

A partir de aquí, esto sí que es verdad que nos deja un escenario que, hasta la fecha actual, ya sabemos cuáles son los datos reales. Cuando empezamos a ofrecer las primeras cifras, en marzo, no sabíamos cómo iba a ser la evolución de la demanda, o los últimos días de marzo, en abril o en mayo. Ahora ya tenemos los datos reales hasta mitad de junio. Con lo cual, a partir de aquí sí que podemos ver estos primeros días de desescalada. En estos últimos 10-15 días, la recuperación y la vuelta al transporte público está siendo incluso mejor de lo que esperábamos de alguno de los tres escenarios más pesimistas. Y esto es, queremos creer, porque todas las medidas de seguridad que hemos tomado, todas las precauciones en desinfección, la certificación AENOR también que garantiza esa seguridad, la campaña de publicidad que también estamos haciendo para tranquilizar y para trasladar esta situación, esto nos está llevando a una recuperación un poco mejor o uno de los escenarios más optimistas, pero no será hasta septiembre cuando conozcamos realmente cómo se ve afectada la movilidad estructural en nuestra ciudad. ¿Cuánto van a durar los ERTE? ¿Cuántos ERE o personas van a perder el empleo? ¿Cuántas personas van a cambiar sus hábitos de trabajo y van a poder teletrabajar, lo cual va a reducir sus necesidades de movilidad? ¿Qué va a pasar también con las universidades y colegios y cuánto va a reducirse la movilidad si va a haber también clases a

distancia? Y finalmente, ¿cuántas personas que, necesitando desplazarse, por pérdida de confianza o por miedo buscan otra alternativa? Que esperemos que sean las mínimas posibles, porque para eso estamos haciendo un gran esfuerzo. Nuestro reto está en la recuperación de la demanda y esa demanda depende de muchos factores que no son ahora mismo conocidos ni controlables y que podemos estimar, pero no podemos adivinar.

En esas estimaciones, lo que nos vemos es en un escenario optimista en donde podríamos situarnos ahora, ya, con las fechas reales hasta ahora, en un 63% de usos de media de 2020 —sobre la cifra de 2019, significaría que nos estaríamos quedando en diciembre en un 80% del nivel de uso sobre el año anterior—, o un escenario más pesimista en el que nos estaríamos quedando a final de año en un 70%. Ya hemos abandonado un escenario más pesimista que teníamos inicialmente, donde nos ubicábamos en una media del 50% total del año, y estamos ahora hablando del 55. Luego les pasaré la presentación para que lo puedan tener. Todo esto sin saber qué va a pasar con los potenciales rebotes, que ojalá no los haya, pero todos sabemos lo que está pasando ahora mismo en Pekín y que eso es algo que no podemos prever. Si eso no sucede y no hay un rebrote en octubre, estas son nuestras estimaciones a fecha de hoy.

¿Eso en qué se traduce? ¿Cómo se traduce económicamente esos viajeros y esa estimación de uso? En que vamos a perder, en el escenario más optimista, el Ayuntamiento, que no la SEM —lo digo por no mezclar, porque son dos cuestiones distintas—, 18'3 millones de euros. Estaríamos perdiendo 43 millones de viajeros. O el escenario más pesimista que barajamos ahora mismo, abandonando el anterior que teníamos del 50%, situándonos en un 55% de nivel de uso, de 22'2 millones. Ya les digo, son cifras actualizadas hasta hoy con la información real que no disponíamos hace un mes. Esto no significa que sean las mismas dentro de un mes, porque vamos corrigiendo y vamos mejorando a medida que tenemos más conocimiento de lo que ha ido pasando y más certeza. En cualquier caso, estamos hablando de una situación dramática para el Ayuntamiento, que no es lo mismo... Lo digo también por lo que ha dicho usted de que se había mencionado una cifra de 60 millones. Bueno, no lo sé. Lo que sí que le digo es que no es lo mismo cuando nosotros estamos hablando del Ayuntamiento, solamente de lo que ahora mismo nos está afectando desde la Concejalía y desde el presupuesto del Ayuntamiento, que, además, hay que sumarle el 20% de lo que luego representará sobre las pérdidas del SEM, de la Sociedad Mixta, que tiene una cifra similar a la nuestra, para que nos hagamos una idea, a cuando nosotros vamos a pedir para la ciudad de Zaragoza, donde integramos las pérdidas potenciales que podamos tener en todas nuestras infraestructuras de transporte público, tanto el autobús como el tranvía. En ese caso sí que luego ya sería también para pedir para la SEM. Lo digo porque llevamos muchas gestiones y muchas horas de trabajo con otras ciudades, con la FEMP, pidiendo, porque este problema no es un problema de la ciudad, no es un problema aislado de Zaragoza, es un problema que están sufriendo y padeciendo todas las ciudades grandes, especialmente las más grandes, que tienen una dotación de recursos importante en servicios públicos y en transporte público y, hasta la fecha, no sabemos nada. Pero ayer mismo se consolidaba y hoy ha salido en el BOE que los consorcios y las Comunidades Autónomas sí que han tenido ya un fondo de 800 millones. A nuestra Comunidad Autónoma de Aragón le han correspondido 10'3 millones de euros para el pago del transporte periurbano e infraestructuras ferroviarias. Que nosotros aquí no tenemos metro, pero... No se puede utilizar esos fondos para las cuestiones locales y municipales. Es decir, que, de momento, la parte de las Comunidades Autónomas sí que ha tenido respuesta, pero los Ayuntamientos hasta la fecha no tenemos conocimiento de cuál va a ser. Confiamos en que será algo posterior y que eso llegará, pero yo lo que aquí sí que le... O sea, esto es clave para poder desenvolver realmente el futuro, seguir manteniendo el servicio y el transporte público que nosotros queremos ofrecer y que es nuestra obligación ofrecer a la ciudadanía, pero sin entrar en una quiebra técnica ni que esto suponga una pérdida, realmente un quebranto importante para las arcas municipales. Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Sí. Bueno, voy a ser muy breve. La verdad es que el grupo Municipal Socialista se nos ha adelantado un mes, porque nosotros teníamos previsto que antes de las vacaciones de verano, en el mes de julio, solicitar un informe pormenorizado a su Área precisamente de la repercusión que ha tenido el coronavirus en los dos transportes públicos. Estamos hablando de Avanza, de los autobuses, y estamos

hablando del tranvía. Dentro de unos pocos días, previsiblemente, si todo va bien, saldremos del estado de alarma. No vamos a recuperar, evidentemente, la normalidad en lo que respecta al uso del transporte público, pero entendíamos que, una vez que acabara el estado de alarma y antes de irnos de vacaciones, sería un buen momento y habría más datos para tener un informe pormenorizado. Yo me permito, y con el permiso del resto de los grupos y, por supuesto, del grupo proponente, del grupo que ha presentado la comparecencia de solicitarle, me imagino que ellos también desearán tenerlo, pero yo sí que me permito solicitarle un informe pormenorizado, cuantificado y con cifras de pérdidas de viajeros y de euros para el mes de julio, que habrá ya más datos, ya tendremos más datos, para que podamos, antes de irnos de vacaciones, tener, digamos, una radiografía completa de cuál ha sido la situación de los primeros seis meses de este año y podamos compararlos con, por ejemplo, lo que ha pasado o lo que pasó en los seis primeros meses del año anterior.

Aquí se ha hablado muchas veces en anteriores Comisiones e incluso en Plenos del tema de la renegociación de los dos... Recuerda usted que, en la pasada Comisión, fue casi un tema monográfico el tema de la renegociación de los contratos y, sobre todo, de las compensaciones por los usos no realizados, los usos previstos que figuran en los contratos y no realizados. Y usted ponía, digamos, la excusa o el contraargumento de los Reales Decretos-Ley del Gobierno y de un artículo, que ahora mismo no recuerdo cuál es, que faculta incluso a las compañías a pedir compensaciones. No que fuera el Ayuntamiento quien solicitara esta renegociación, sino exactamente a la inversa. Yo poco tengo que añadir porque, como digo, se nos han adelantado en lo que pensábamos, en lo que teníamos previsto, solicitar y por eso le ruego que a todos los grupos de aquí al mes de julio, cuando tengamos la próxima Comisión en el mes de julio, que podamos disponer todos de un estudio pormenorizado, un estudio económico pormenorizado, de lo que han sido los seis primeros meses de gestión de los dos sistemas de transporte público, del autobús y del tranvía. Y nos iremos de vacaciones, digamos, con esos datos para poderlos estudiar con detenimiento. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Pues muchas gracias. Así será y ojalá para esas fechas ya tengamos conocimiento de la ayuda que pueda venir por parte del Gobierno central, porque nos cambiará totalmente la perspectiva para los próximos meses. Sí, sí. Señor Rivarés, tiene la palabra.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, Consejera. Bueno, realmente, sinceramente, nadie duda de que habrá dinero del Gobierno de España. No sabemos qué día ni qué cantidad, pero todo el mundo sabe que lo habrá. Eso es así, ¿no? ¿Nadie está dudando de eso? Lo digo porque a veces parece que las acusaciones que se hacen al Gobierno de España, y no me toca a mí defenderlo ni mucho menos, es que no aporta a los Ayuntamientos. Hace tres días escuchábamos al Alcalde una barbaridad económica frustrante y tremenda, que, además, es falsa, diciendo que hacían falta 90 millones de euros cuando hacía tres semanas hablaba de 60 solo para el transporte público. Y ahora hemos descubierto que ni 60 que había dicho el Alcalde y que había dicho la Consejera de Hacienda, ni 50, ni 40, ni 30, sino muchísimos menos en el peor de los escenarios, siguiendo sus propias palabras, Consejera.

¿Sabe qué pasa, además? Y esto no es una cuestión económica, es una cuestión de pura sociología. Y esta pura sociología básica de bar debería asumirla cada cargo público de esta ciudad y del mundo. Pura sociología básica de bar. Que sí o sí la inmensa mayoría de los habitantes de la ciudad, además de que algunos amemos el tranvía y nos guste subir al autobús, sí o sí la mayoría no tenemos más remedio que coger el tranvía, el bus o ambos transportes. Con lo cual, los peores escenarios yo los borraría de la cabeza, los borraría, porque, con miedo y sin miedo al contagio en el autobús o en el tranvía, con gusto o sin gusto, la inmensa mayoría, cuando vuelva a trabajar o vuelva a cualquiera de los campus universitarios, va a coger el bus y el tranvía. ¿Unos pocos menos, porque habrá más bicis? Ojalá. ¿Unos pocos menos, porque habrá más gente parada? Ojalá no, pero, en general, la mayoría lo vamos a usar, con lo cual, los escenarios tan dramáticos que estamos viendo no son reales, como usted misma acaba de demostrar comparando las primeras percepciones económicas que hacía la Consejera de Hacienda con la realidad.

Oiga, Avanza —fundamentalmente, porque es verdad que en tranvías somos el 20% del accionariado—, desde marzo, desde la segunda quincena de marzo, Podemos viene diciendo que nos sentemos a negociar, que no se puede imponer ningún acuerdo legalmente, pero que sí tenemos la obligación de

negociar con Avanza qué parte del esfuerzo van a asumir, porque lo que le está pasando a Avanza, que se negó en la comparecencia que hizo en la Comisión de Futuro a reconocer cuáles eran sus ingresos o pérdidas, se negó porque tenía ingresos, es que está ganando dinero con la pandemia. Avanza está ganando dinero. Porque nuestros cálculos... Luego los podemos desglosar, si quieren, un poquito más, pero así, grosso modo, se están haciendo más kilómetros en las mismas horas, a una media de 15 kilómetros diarios por conductor o conductora en ejercicio, a 4'7 euros por kilómetro que pagamos, eche cuentas. Hay unos cuantos millones de euros más que Avanza está ganando. Luego le hacemos la cuenta. Y, si no, que Avanza lo niegue, porque, cuando Podemos lleva marzo, la segunda quincena de marzo, abril, mayo y la primera quincena de junio diciendo públicamente que esto es así y no lo han negado, algo hay en la olla, Consejera. Avanza está ganando dinero. Entonces, gane dinero o no, o simplemente con que no lo pierda, tiene la obligación ética en esta ciudad de comprometerse a compartir el esfuerzo económico para salvaguardar el buen funcionamiento del sistema público del transporte urbano en Zaragoza. Es una obligación ética. Me dan igual sus cuentas de resultados. Nos dan lo mismo, porque... No, no. No, Consejera. Nos dan igual porque no pierden dinero y, además, afirmamos que lo ganan. Así que, si no lo pierden y encima lo ganan, tienen la obligación ética, como todo autónomo, como toda empresa, como todo vecino, de comprometerse en la salida común de la pandemia y las consecuencias que está generando y no quiere hacerlo. Por última vez, seguimos afirmando que, como gana dinero, siéntense, por favor, a negociar con Avanza a ver qué parte del esfuerzo van a asumir. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Señora Broto, tiene la palabra.

Sra. Broto Bernués: Sí. Muchas gracias. Por lo que sabemos, de este tema se ha hablado en diferentes Comisiones e incluso en sesiones plenarias. Y bueno, la idea de la comparecencia que lleva adelante el Partido Socialista creo que tiene en el horizonte que el quebranto económico que pueda suponer la situación de bajada de viajeros, de ciudadanos, que utilizan el transporte público, todo el transporte público, no sea algo que solamente tenga que afrontar el Ayuntamiento de Zaragoza, en este caso, con administración que tiene la concesión de dicho servicio, que es un servicio público esencial y que le recuerdo a todo el mundo que nos está oyendo que es una de las competencias irrenunciables que tiene que tener una administración y, por lo tanto, todo lo que se haga en ese sentido desde nuestra formación es una inversión y no es un gasto. Lo digo porque, cuando se habla de ese agujero económico, que se tenga en cuenta que la función de una administración es velar por el derecho al desplazamiento de los ciudadanos. En todo caso, queda claro que en las anteriores Comisiones, señora Chueca, usted, cuando se le ha planteado este tema con relación a ese quebranto económico tanto en Avanza como en la Sociedad de Economía Mixta del tranvía, usted parece ser que no ha tenido muy claro lo que sería la propuesta de qué directrices y cómo negociar con estas dos entidades, empresas u organismos. Y le digo que, además, en la Comisión por el Futuro de Zaragoza usted estaba presente. El representante, en concreto, de la entidad Avanza con otras palabras, porque yo no estaba presente allí, pero, evidentemente, hay unas Actas, lo que vino a decir de alguna manera, señora Chueca, es que ellos no iban a poner ni un euro. Me parece que este es un tema que tiene que quedar claro. Además, de hecho, esas Actas son públicas y se pueden consultar. Ustedes saben que nosotros, como formación, hicimos una abstención responsable, precisamente porque cuestiones tan claras como la que le voy a leer son las que nos hacen poner en duda esa posible concreción de ese dictamen, que, al final, evidentemente, nosotros trabajamos y colaboramos en él, pero que nos llevó a abstenernos. En la medida número 44 dice literalmente este dictamen por el futuro de la ciudad de Zaragoza "Negociar con la SEM del tranvía, Sociedad de Economía Mixta, y Avanza para alcanzar un acuerdo en el marco del artículo 34 del Real Decreto-Ley 8/20, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19". Bueno, esta es una de las medidas aprobadas y la pregunta que nos hacemos y que hoy viene en esta comparecencia es qué se ha hecho para que ese punto número 44 del dictamen se lleve a cabo.

Evidentemente, usted, en la exposición, ha hecho un relato que yo creo que, como oposición responsable, y creo que en eso podemos coincidir, hemos tenido la suficiente paciencia y estamos haciendo nuestra tarea de oposición de manera honesta y responsable y estamos preguntando y le hemos estado

planteando cuestiones desde el minuto uno. Me alegro de que nos haya volcado ahora mismo el PowerPoint que nos había puesto en el WhatsApp, pero estaría bien también que estas informaciones, en la medida de lo posible, ustedes, como Gobierno, nos las facilitasen cuanto antes para poder analizarlo, porque, si no, los bailes de cifras, evidentemente, producen equívocos y a veces las cifras gruesas y el repetir y repetir que la ciudad está endeudada y que no puede afrontar esto quitan la importancia y el foco de algo muy concreto y es que hay unos pliegos y hay unas condiciones y, evidentemente, hay un dictamen, además, aprobado en sesión plenaria, donde han colaborado todos los sectores y entidades, en los que se dice que estas entidades, Avanza y SEM, tienen que estar de alguna manera aportando a la ciudad, porque no puede ser que el quebranto económico lo sufrague solamente el Ayuntamiento.

Por nuestra parte, y en esa parte de oposición responsable, señora Chueca, ya sabe usted que en abril ya presentamos una moción en la que pedíamos que el Estado flexibilizase precisamente la regla de gasto para que las entidades locales pudieran utilizar ese remanente para poder dotar suficientemente de servicios. Segundo, hemos apoyado también todas las iniciativas de la FEMP que ahora ustedes están también reclamando precisamente para que el Gobierno dé a las entidades locales ese margen de maniobra. Pero la pregunta es, y yo creo que la comparecencia del Partido Socialista va en esta línea y creo que la última pregunta en su comparecencia es bien clara, qué es lo que ha hecho el Gobierno de la ciudad. Estamos en la administración local, evidentemente. Podemos estar hablando, evidentemente, de las entidades superiores, Comunidad Autónoma, que, además, usted tuvo reunión hace poco con el representante, el señor Soro, el Gobierno central... Evidentemente, el Estado central, a través de las Comunidades, tiene que bajar y dotar a los Ayuntamientos, pero qué es lo que está usted haciendo, sobre todo en ese marco tan concreto y claro de ese dictamen que hemos aprobado recientemente y que hemos trabajado desde todos los sectores de la sociedad zaragozana, en este caso en el tema de la movilidad, y con una cuestión tan concreta, esa propuesta número 44.

Nos gustaría, por favor, que nos respondiese qué es lo que ha hecho exactamente el Ayuntamiento, qué reuniones se han mantenido más allá de esa Comisión por el futuro, independientemente de que usted plantee que en septiembre seguramente los datos serán cuadrados. Claro, en septiembre, seguramente, si todo va bien y no tenemos repuntes de ningún tipo, habrá una vuelta a retomar determinados usos que ya se están haciendo. Pero, evidentemente, mientras tanto no podemos estar con los brazos cruzados y le pedimos que nos detalle, por favor, qué cosas son las que usted está, como responsable del Área, llevando a cabo con estas dos entidades para solucionar esta situación de la diferencia de viajeros en la ciudad y lo que supone para las arcas municipales. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Señora Herrarte, ¿quiere intervenir? ¿No? Señor Gómez.

Sr. Gómez Gámez: Pues ya ve usted, señora Chueca, que hay un interés unánime en esta cuestión. Podemos iba a preguntar por ello y el resto de los compañeros parece ser que manifiestan también su deseo de que esto se ponga negro sobre blanco. Y esto es así porque estamos diciendo que, incluso con las cifras más ajustadas que usted ya rebaja de los 60 o 70 millones de los que se hablaba a esa horquilla entre 18 y 22, sigue siendo un agujero importante para la economía de esta ciudad y, por lo tanto, nos tiene que preocupar.

Mire, yo no dudo de su capacidad de trabajo, porque me la ha demostrado en estos meses. O sea, no la voy a cuestionar, pero de lo que tampoco dudo es de su facilidad para el escapismo, porque, efectivamente, usted, en su respuesta, nos ha estado dando datos, pero ha omitido, y se lo recordaba ahora la señora Broto de forma muy concreta, decirnos qué están haciendo para renegociar o intentar buscar alguna solución que aminore las pérdidas que tenga que soportar el Ayuntamiento. Yo echaría en falta... Dios me libre de sugerirle a un ilustre jurista, como el señor García-Mercadal, las cosas cómo deben hacerse en el procedimiento administrativo, y, además, un experto y longevo funcionario, pero yo creo que aquí se echaría en falta, señor García-Mercadal... Longevo porque empezó muy joven, no porque sea mayor, por favor, Dios me libre. Yo echaría en falta aquí un informe jurídico analizando el pliego de las condiciones del contrato vigente —pues, si lo tienen, agradecería que nos lo hicieran llegar— y diciendo cuál sería la viabilidad jurídica... Digo la jurídica, porque, al margen de la legal, que puede ser compleja... Que yo se lo reconozco,

que yo soy aprendiz de jurista, pero reconozco que, *Standum est chartae*, señor García Mercadal, hay que estar a lo convenido y las cosas se escriben. Pero es que hay una segunda vía. Una vez acreditada, en su caso, la imposibilidad legal de poder entablar algún tipo de compartir el gasto o la pérdida o el perjuicio, que es que es sobrevenido para todo el mundo, quedaría la vía de la negociación.

Aquí se hablaba de una cuestión ética. Yo sé que las empresas, lo de la ética, bueno. La responsabilidad social corporativa y esas cosas lo tienen un poco porque queda bien como imagen de marketing, pero ya sabe usted que S. A. no significa "sociedad anónima", sino "sin alma". Las empresas, la ética la practican lo menos posible porque suele ir contra la cuenta de resultados, desgraciadamente. Pero es verdad que, en el caso concreto de AUZSA, aunque ha ido cambiando de propietarios a lo largo de estos años, lleva... Lo sabrá usted mejor, pero ¿cuántos, 40, 50, 60 años gestionando el transporte urbano de Zaragoza? Hombre, si es que esto ya no es una cuestión de ética, si casi es una cuestión de cariño, es una cuestión filial. Alguien que lleva toda la vida obteniendo, efectivamente, unos rendimientos de la ciudad de Zaragoza, cuando vienen mal dadas, yo creo que no es descabellado pedirle que haga un sacrificio sabiendo que, seguramente, esos beneficios los han obtenido otros propietarios distintos de los que ahora ostentan la titularidad, pero eso es parte del tráfico jurídico.

Y, por lo demás, yo lo que les diría es que el sistema, desde luego, de retribución que tenemos ahora mismo, como decía Fernando Rivarés, muy posiblemente haya supuesto que no hayan tenido pérdidas, porque, como ellos cobran por kilometraje realizado, había menos tráfico, con lo cual, los cuadros de marcha —y de eso se quejaban los conductores— aumentaban, con lo cual, han hecho los mismos o más kilómetros con menos conductores. Veo que niega con la cabeza el señor García-Mercadal. Seguramente es así y no s lo puedan acreditar o documentar en algún escrito. Pero, aparentemente, para alguien no avezado en la cuestión puede parecer que, efectivamente, porque los autobuses pasaban volados porque no subía gente, vamos a ser honestos, no había tráfico y, por lo tanto, los tiempos de tránsito eran sin ningún atasco, con lo cual, seguro que han facturado kilómetros con menos conductores. Es la lógica la que lo dice. Luego, ¿la pérdida dónde está si ellos cobran por kilómetro?

Entonces, dos cuestiones, por centrar el tiro, o tres. Uno, ya lo hemos dicho, vamos a hallar ese cuadro. Facilítenos ese cuadro de ingresos y pérdidas lo más ajustado posible a una realidad que se pueda determinar en algún momento determinado, perdón por la redundancia, y apórtenos algún tipo de informe jurídico, primero, diciendo si hay posibilidades de actuar contra la empresa; si, no habiéndolas, se va a hacer alguna gestión dentro de lo que podríamos llamar la buena voluntad o la buena disposición para que... Oiga, le voy a recordar una cosa. Ustedes han sacado mucho pecho y yo también me siento muy orgulloso de que a plataformas de solidaridad empresas de esta ciudad en esta pandemia han donado, es decir, han puesto recursos propios a disposición de los zaragozanos, económicos y de equipamientos y demás. Seguramente, empresas mucho más pequeñas, algunas de ellas, de lo que es AUZSA. Y yo creo que eso es de bien nacido ser agradecido. Entonces, AUZSA, que lleva 50 o 40 años, me decía Fernando, llevando los transportes urbanos de esta ciudad y que, seguramente, aspirará a seguirlos llevando en un futuro —quiero pensar que se presentará a la próxima licitación—, pues hombre, al menos inténtenlo. Abran ustedes una línea de negociación y, por lo menos, que esta corporación y todos los ciudadanos sepan cuál ha sido la disposición de la empresa a esa oferta de negociar de alguna manera repartir el impacto entre la empresa y el propio Ayuntamiento.

Sra. Presidenta: Muy bien. Pues muchas gracias. Bueno, yo, con esta cuestión, lo primero que les agradecería, y ya les dije en la anterior Comisión, es dejar la demagogia de lado. Lo digo porque, cuando su partido gobierna, ambos dos, lo que hacen es un Real Decreto y generan unas leyes para gestionar esta crisis donde lo que piden es que se haga un reequilibrio concesional a todas las concesionarias y a todas las empresas que trabajan con las administraciones públicas para que sean las administraciones públicas las que soporten esos extracostes que ha generado la crisis y que las empresas puedan mantener el empleo, igual que ha habilitado los ERTE y otras herramientas, pues la verdad es que es bastante curioso que estén ustedes diciendo lo contrario de lo que la ley que han marcado sus partidos defiende. De hecho, hay un informe jurídico de esta Casa que les compartiré en cuanto acabe la Comisión, porque no lo tengo aquí, que

ha analizado la cuestión y no es viable con las leyes, jurídicamente, como usted bien decía, que ellos hagan frente de ese agujero económico, de esos 20 millones que tenemos este año que abordar. Es que jurídicamente las leyes y los contratos nos obligan.

Pero es que no nos tenemos que ir tan lejos, no nos tenemos que ir a Madrid. Es que simplemente con mirar lo que está pasando en la DGA, con los que compartimos también cuestiones a través del consorcio... La DGA ha abierto líneas de subvención antes de que llegasen los fondos, precisamente para ayudar a las empresas, casualmente, también una de las concesionarias es la misma, es Avanza, para darles subvenciones precisamente para que no sean las empresas las que tengan que soportar las pérdidas por la bajada de servicios. Entonces, por favor, responsabilidad. Para ser útiles a la ciudad en su labor de oposición, lo que les agradecería es que remásemos juntos, porque no ganan nada poniendo en duda las cifras, que las cifras son unas y únicas. Lo que ya les he dicho: no son lo mismo las cifras de hace un mes que hace dos que hace tres, porque cada día que pasa tenemos información real que no teníamos hace un mes. Con lo cual, podemos ir cerrando la horquilla y el margen de actuación. Y lo que les he dicho, las cifras que les he facilitado hoy, no serán las mismas dentro de un mes ni dentro de dos. Entonces, por favor, no pongan en duda las cifras que les facilitamos, porque con las cifras no vamos a jugar y las cifras son números y están a disposición de todo el que las quiera ver.

Con la cuestión esta que también ponía en duda de los 60 millones, claro, es que, ojo, yo les estoy dando la cifra de 2020. Esta cifra que estamos compartiendo... Pero el impacto en la demanda, las consecuencias de la pérdida de viajeros, no se van a recuperar el 1 de enero de 2021 y eso lo sabemos nosotros y lo saben todas las ciudades a la hora de hacer esas peticiones que se están haciendo al Gobierno de España y a través de la FEMP, que se ha pedido un fondo de 1.700 millones de euros —vamos a ver si realmente nos responden y nos lo...— para todos los municipios. A ver si realmente es así y responden a las necesidades de los municipios. Se ha tenido en cuenta las necesidades de este año y también las necesidades que van a tener las consecuencias de los próximos años. Es por eso que esa cifra es distinta, pero no pongan en duda las cifras, por favor, porque, realmente, con las cifras no vamos a engañar ni a ustedes ni a los zaragozanos, porque las cifras son claro, clarísimo.

Y luego, ¿qué estamos haciendo? Pues estamos haciendo muchas cosas. Como les decía, hemos trabajado con todas las ciudades, con las grandes ciudades y con las que tienen los mismos problemas que nosotros, incansablemente para evitar que los municipios y los Ayuntamientos se queden como los grandes olvidados. Usted dice que no duda que va a venir esa ayuda. Fenomenal. En la nota de prensa que sacaron ayer no hablaban de un fondo para los Ayuntamientos, hablaban de líneas de financiación. Vamos a ver, vamos a ver si realmente viene un fondo, como ha llegado a las Comunidades Autónomas, o unas líneas de financiación y en qué se materializa y cuándo, porque el tiempo también es importante. Pero ¿qué estamos haciendo? Pues lo que estamos intentando ... Bueno, primero, trabajar para recuperar la demanda, que me parece que es lo más importante, porque tenemos esa vocación de servicio público y tenemos que debernos a los ciudadanos para que viajen en su transporte público, con ese derecho que tienen a la movilidad, de forma segura. Pero, además, estamos también intentando evitar ese reequilibrio concesional que el Real Decreto auspicia precisamente a que nos vengán a reclamar, no solamente que no pongan dinero, sino que nos reclamen dinero. Y ahí también tenemos un informe jurídico y también estamos estudiando que, en nuestro contrato, la reducción de kilómetros que hemos hecho a Avanza actualmente está en torno a los 500.000 kilómetros y está dentro del margen de actuación en el que podemos movernos dentro del contrato, con lo cual, aunque luego está el Real Decreto que puede dejar la puerta abierta a que nos pidan un reequilibrio concesional, nosotros vamos a trabajar para poner en marcha y para evitar cualquier reequilibrio, porque creemos que el contrato lo permite y que estamos dentro de ese margen de actuación.

Entonces, claro que estamos defendiendo los intereses de la ciudad y de nuestros zaragozanos, pero defendemos los intereses dentro de la legalidad y de una forma eficiente, sin perder el tiempo y sin estar en debates que no nos llevan a ningún sitio. Estamos trabajando para que realmente podamos minimizar el impacto económico. Si Avanza gana dinero o no gana dinero, pues mire, yo no lo sé, son sus cuentas. Tiene un contrato que es el que nos rige el marco de actuación y al que nos debemos. Y las leyes no nos las podemos inventar ni las podemos cambiar, son las que hay. ¿Qué hemos hecho nosotros? Reducir el servicio

lo que considerábamos que teníamos que hacerlo, siempre sin poner en riesgo la seguridad de los pasajeros. Eso se ha traducido en una reducción de la facturación de Avanza en torno a los dos millones y medio de euros.

Eso que dicen ustedes de que si ahora hacían menos kilómetros, pero iban más rápido... Pues mire, no, es que los conductores, cuando llegaban al final de línea, si habían podido hacerlo, los cuadros de marcha no les han cambiado. Sus cuadros de marcha... Porque no es una herramienta tan flexible que se las cambien. Sus cuadros de marchas... Ellos esperaban al principio de la línea hasta que llegase el momento de empezar el servicio siguiente. Es decir, que nosotros le pagamos por kilómetros. Luego ya cómo se organicen ellos con sus trabajadores, si tienen que pagarles más o tienen que pagarles menos, eso forma parte de la gestión de la empresa, donde creo que nosotros no nos tenemos que meter. Y pongo bastante en duda, pero les pediremos un informe y que nos lo justifiquen y así todos nos quedamos tranquilos, que por información no va a ser, de que con esta situación Avanza haya ganado dinero, porque, de entrada, ya le digo yo que la facturación de momento le ha caído dos millones y medio, y ya veremos. Muchas gracias.

4.3 Interpelaciones

4.3.1 Interpelación formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cómo valora la Sra. Consejera el proceso de concesiones de ampliación de terrazas y veladores. (C-1326/20)

(Se trata conjuntamente el punto 4.4.7)

Sra. Broto Bernués: Espero que, como decía, en esta interpelación me concrete usted la respuesta, porque creo que es muy clara. Yo, antes, en la anterior comparecencia, le hacía una pregunta muy concreta de cuáles eran las medidas que usted estaba tomando, concretamente si se estaba reuniendo con las dos grandes empresas, pero no me ha contestado. Esto es muy claro y creo que el enunciado no hace falta mucha explicación.

Ustedes en mayo plantearon la posibilidad de ampliar las terrazas con una medida de facilitar la recuperación y dar equilibrio o apoyar, mejor dicho, al sector de la hostelería, que había estado siendo uno de los más afectados, que está siendo uno de los más afectados, junto al sector de la cultura, si me lo permiten, en la fase 1 por la crisis de la pandemia del COVID-19. El objetivo que ustedes planteaban era compensar, como decía, las restricciones producidas por la situación del estado de emergencia. Y, sin embargo, a principios de junio, un mes después, también leíamos en prensa, que es algo que ya lo siento, pero lo tengo que decir aquí, porque no teníamos la información como oposición, que todavía no se había autorizado ninguna ampliación, ya que estaba todo el proceso atascado. Entendemos que habría una gran demanda — esto es lo que decía la prensa; usted ya me dirá en concreto— y, por otro lado, porque los trámites eran farragosos y el sector de hostelería nos consta que lo había recogido de buen agrado, pero, evidentemente, a la hora de hacer la solicitud, pues había bastantes trabas burocráticas. Se lo digo esto también porque, claro, en una situación de emergencia y un estado de alarma, se ha conseguido hacer por parte no solo de este Ayuntamiento, de otros Ayuntamientos, contrataciones con carácter de urgencia que han permitido agilizar procesos. Entendemos que el sector de la hostelería, y creo que en esa Comisión del Futuro a la que me voy a remitir durante esta sesión también se planteaba agilizar esas trabas y esos trámites burocráticos... Nos encontramos con que hay un esfuerzo muy grande por parte de los hosteleros, de los restauradores, del pequeño comercio, de las entidades que están en la fase 3, cuando nos encontramos que el Ayuntamiento de nuestra ciudad a veces está en la fase 1. Y por eso viene esta interpelación que le planteamos, para que nos diga qué es lo que ha ocurrido y en qué situación estamos.

Y, como le decía al principio, y no agoto mi tiempo, nos gustaría concreción, evidentemente, en la medida de lo posible. Esto es una comisión de seguimiento al Gobierno de la ciudad y entendemos que todo tiene un trámite, un proceso, que hay una gran vorágine de trámites, pero, evidentemente, ustedes están

tomando decisiones, anuncian cuestiones a través de medios de comunicación y a nosotros nos parece que es importante que la ciudadanía sepa en qué proceso concreto está esa situación de ampliación de terrazas. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Voy a formular mi pregunta de forma brevísima y la verdad es que luego la respuesta que le dé a la señora Broto, evidentemente, me vale a mí, porque su interpelación y mi pregunta vienen en el mismo sentido. Bien, este es uno de los cuellos de botella de estos. Sabe usted que en estos últimos días se ha hablado mucho de ello en esta Comisión y en otras, de la existencia de muchos cuellos de botella en este Ayuntamiento, en la estructura administrativa de este Ayuntamiento: el tema de la contratación pública y tantos otros. Este es uno de ellos, evidentemente, porque la prensa hablaba en tal fecha como ayer de que habían revisado hasta la fecha 154 solicitudes analizadas, pero es que les queda un paquete por revisar de 223. Es decir, están pendientes de revisar muchas más de las que se han revisado hasta la fecha. Y la verdad es que el sector de la hostelería, como todos los demás, pero el sector de la hostelería especialmente, evidentemente, necesita celeridad en la resolución de estas cuestiones. Hablábamos también en Urbanismo, por ejemplo, del tema de la concesión de licencias y ellos me señalaban que concretamente tienen un cuello de botella en el tema de las licencias de actividad.

Bien. La verdad es que o bien, como ha señalado la señora Broto, mediante contratación de más personal o bien una reubicación de personal de alguna manera, pero hay que desatascar esto. La verdad es que en algunos aspectos concretos la gestión del Ayuntamiento no está sirviendo para impulsar la actividad económica de la ciudad, sino que, de alguna manera, la enlentece y la frena, en la concesión de las licencias y, en este caso, la resolución de estos expedientes. No sé si es que deberían ustedes haber previsto una modificación de la norma anterior, previa, que hubiera facilitado el asunto, porque parece ser que hay un problema de encaje o de adaptación de las demandas de solicitudes de ampliación de las terrazas y de ocupación de determinados espacios con respecto a las ordenanzas. No sé si debiera haber sido el caso o, en este caso, haber hecho una lectura más flexible de la norma. En cualquier caso, vuelvo a insistir, hay 154 solicitudes analizadas hasta la fecha y 223 pendientes de resolución y eso, evidentemente, es un problema que me gustaría que nos aclarara. Y ya digo, la respuesta que le dé a la señora Broto me servirá, por supuesto. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Calvo. Bueno, yo, en este sentido, puedo estar totalmente de acuerdo con su inquietud y con su pregunta. Y en esto he de decirles que también estoy de acuerdo en que creo que tenemos todavía que mejorar muchas cosas dentro de la administración, que la administración no está al servicio ahora mismo de las necesidades de la economía local de los ciudadanos y que los trámites necesitan agilizarse y optimizarse, porque lo he sufrido directamente este último mes. Ya se lo puedo garantizar, mi coordinador y yo, que este tema ha ocupado nuestros desvelos casi cada día y nuestra primera conversación de la mañana y nuestra primera reunión ha sido precisamente dedicándonos a este tema.

¿Cuál es la cuestión? Que, realmente, había una interpretación donde quizá ha podido faltar parte de comunicación en lo que es la desmultiplicación desde la instrucción hasta todos los técnicos implicados y lo que en un momento todos teníamos el mismo espíritu —y en esto creo que, además, había bastante unanimidad—, luego llevarlo a la práctica ha sido más complicado de lo que parecía. Porque se han unido que hasta un 50% de las solicitudes que estaban llegando estaban incompletas o no respondían a los criterios que se estaban permitiendo, lo cual tampoco hemos querido denegarlas, sino que lo que hemos querido es dar la opción de subsanarlas. Y, aunque se pudiesen demorar un poquito las primeras que salieron, que han sido las primeras hasta que ha habido todo este engranaje, sí que ha sido necesario ir a estudiar caso a caso. Nuestra primera idea era poder ser más abiertos a la hora de poder hacer una asunción responsable de que la petición iba a ser asumible y que se podría conceder, pero luego la realidad es que había muchos puntos de colisión entre distintos establecimientos cercanos, podían no estar respondiendo a las cuestiones que se habían pedido inicialmente o que se habían flexibilizado y, además, también había un problema que podía generar de obstaculización de la vía. Todo ello nos ha llevado a que hemos revisado caso a caso y hemos pedido subsanar todas esas, la mitad de ellas, que estaban erróneas. Con lo cual, optimista el procedimiento

y los plazos iniciales, subestimando —y en eso sí que puedo decir que, por mi parte, quizá por el desconocimiento del funcionamiento posterior por parte de los técnicos de todas las áreas y las implicaciones transversales que lleva— el que se hubiese podido resolver de forma más ágil, como me comprometí, en quince días.

Esos problemas iniciales están subsanados. Por suerte ya hemos conseguido ese engranaje entre el área de Servicios Públicos, el área, sobre todo, de Policía, que está yendo a visitar una a una cada una de ellas, y el área de Movilidad para poder resolver rápidamente todas estas cuestiones, todas las solicitudes que tenemos hasta la fecha.

Datos que les puedo decir. En el primer mes, hemos recibido —porque ahora hace un mes desde que empezaron a pedirnos, el 11 de mayo fue el primer día que empezamos a recibir y los primeros días apenas se recibieron, o sea que más o menos estamos en el primer mes— 377 nuevas solicitudes. Hasta el lunes, se habían resuelto el 40% de ellas, se habían resuelto 154, de esas se han autorizado 115, es decir, un 75%, denegándose 39, que son el 25%, porque no responden a los criterios autorizados y no facilitan la buena convivencia en la vía pública. De todas estas solicitudes, de momento, hasta la fecha han llegado 20 que tienen que ver con la solicitud en calzada, que quizá es una de las medidas más novedosas el poderlo facilitar en calzada. Y, de estas, esta semana llevaremos a Gobierno la mitad de ellas, que ya han sido convenientemente informadas por parte de Movilidad, que los han visitado personalmente, y por parte también de Policía para evitar que haya ningún problema.

En paralelo, han llegado otras 310 nuevas solicitudes de establecimientos que no tenían hasta la fecha terraza y que ahora, con estas nuevas normas de interpretación de la ordenanza, pues sí que la pueden pedir o consideran que es importante de cara a los meses venideros pedirlo, porque es verdad que nos hemos podido retrasar en las primeras semanas, pero también le digo que ahora ya el engranaje está en marcha, los errores subsanados y todo el procedimiento va a ser muchísimo más ágil cumpliendo los plazos establecidos. Gracias.

Sra. Broto Bernués: Bueno, lo primero, muchísimas gracias por la información. Entiendo que los datos... Bueno, no sabe cómo la entiendo, señora Chueca. Cuando habla de la incardinación de las diferentes Áreas, pues sí, evidentemente, es complicado y complejo. Lo único que le planteamos es que, primero, no hagan ustedes una propuesta en prensa que a lo mejor no pueden ustedes medir y cumplir. Porque en cualquier situación, y es lícito, como formación política, como Gobierno, ustedes pueden, es legítimo, plantear sus propuestas, pero, en una situación como esta, evidentemente, yo creo que se puede crear bastante desazón y bastante desafección por parte de la ciudadanía, que ve cómo algo que se le planteaba como posible no se llega a cumplir.

Y, por otro lado, entiendo que en esa parte de ese número ingente de establecimientos que no tenían terraza, lógicamente, es algo en el que una administración, independientemente de la coordinación interdepartamental, tenemos que tener en cuenta que tenemos que estar por delante y, realmente, es normal que los establecimientos que ahora mismo han estado cerrados y que, además, no van a tener compensación y van a tener que seguir pagando sus tasas e impuestos soliciten esos veladores, terrazas, etcétera.

Hay una cosa a la que me gustaría que me respondiese y es también la armonización un poco, y por eso quiero que nos adelantemos también a la realidad, de esos veladores y terrazas, que, además, van a crear colisión con el descanso de los vecinos y vecinas. Porque, evidentemente, es verdad que hay algunos espacios que se van a intentar facilitar, como es la calzada, como pueden ser estacionamientos, etcétera, pero también es verdad que esa profusión en el espacio abierto —Zaragoza, como ciudad mediterránea, todos y todas tenemos ganas de disfrutarla— va a suponer seguramente algún tipo de conflicto con el descanso de los vecinos. Por adelantarnos, simplemente si ustedes están planteándose algún tipo de interpretación de esa ordenanza y, como han generado instrucciones, pues que no sea el tema de que Policía, con todos mis respetos, que tienen que hacer su función, vaya, denuncie y entonces tengamos más problemas que otra serie de cosas. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. ¿Señor Calvo? ¿No? En esta cuestión, sí que le... Bueno, ya le he dicho anteriormente que sería una cuestión mejorable. Por eso, precisamente, para evitar esa falta de

convivencia y viendo que también en muchas de las peticiones se estaban produciendo abusos que no correspondían ni a la interpretación de la ordenanza ni a las normas de la buena convivencia, decidimos también tener que revisar una a una y evitar que eso pudiese llevar un problema de convivencia. También estamos hablando con las asociaciones y también estamos tomando las medidas preventivas en el sentido en el que no se va a cambiar el horario. Y también estamos intentando favorecer que haya cubrimientos que puedan ser aislantes del ruido que facilitarían esta buena convivencia entre todos los vecinos. Pero, como ya les avancé en la Comisión pasada, mi intención es poder establecer el cambio de una ordenanza que actualice los criterios y que nos permita que estas medidas temporales puedan ser estructurales, donde se facilite también la labor de la hostelería. Es verdad que ha habido un retraso de quince días, pero también le digo que han sido solo quince días y que, a partir de ahora, se van a cumplir los plazos, porque ya todo el engranaje está en marcha y porque, realmente, no se agota aquí, sino que vamos a seguir recibiendo solicitudes y vamos a seguir estudiándolas.

A partir de esto, también decirle que es verdad que generamos igual unas expectativas que se han podido ver afectadas en quince días, pero sí que las terrazas han estado trabajando, se han expandido de forma natural y creo que, salvo en los casos en los que había conflictos importantes, se ha dejado que pudiesen trabajar y tener esa recuperación con la que todos empatizamos y con la que todos creemos que era muy necesaria. Y, además, también por el sector de la hostelería, pero también por los vecinos, porque todos los vecinos han cogido con muchísimas ganas, hemos cogido con muchas ganas, obviamente, las necesidades de socializar en las terrazas y la posibilidad que las terrazas nos ofrecían. Muchas gracias.

4.3.2 Interpelación formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cómo valora la Sra. Consejera la iniciativa de los carriles derechos limitados a 30 km/h, respecto a las iniciativas relativas a la red ciclista de la Ciudad, y cuántos carriles y de qué extensión han sido segregados para ser convertidos en carril bici/VMP bidireccional. (C-1327/20)

(Se tratan conjuntamente los puntos 4.3.3 y 4.3.4)

Sra. Broto Bernués: Vale. Bueno, primero, no han sido 15 días, señora Chueca, ha sido mes y medio en la resolución el lapso que a mí me consta en cuanto al tema de las terrazas.

Segundo, en cuanto a esta interpelación, bueno, pues hemos estado hablando en la anterior interpelación de interpretación de la ordenanza y de la normativa. Ustedes han elaborado alguna instrucción y hacen alguna interpretación con relación a los carriles con velocidad limitada a 30 kilómetros para fomentar el uso de la bicicleta y los VMP, o sea, los vehículos de movilidad personal. Sabemos por experiencia de otras ciudades... Lo digo porque en la Estrategia de Infraestructura Verde usted ha hecho referencia a Europa y a otras ciudades. Sabemos desde el colectivo ciclista y observatorios que existen con relación a este tema que esta experiencia en otras ciudades no ha funcionado. No ha funcionado porque son mixtos, son carriles inseguros, crean alguna confusión. Sabemos también que se ha optado por un tipo de señalética que no es la más correcta, porque todavía, si no me equivoco, falta una señalización, porque se puso una que se cambió en el mismo día, pero falta una señalización que es la preceptiva a través de la DGT, la Dirección General de Tráfico. Y sabemos que hay experiencias, como en el barrio de la Almozara, en las que este tipo de carriles no están funcionando y, por lo tanto, nos gustaría... Bueno, creo que la interpelación es bastante clara. Nos gustaría saber qué cantidad de carriles segregados hay ahora mismo en la ciudad. Nos gustaría saber cuáles son esos carriles. Nos gustaría saber cuál es también su propuesta con relación a favorecer la movilidad ciclista, siendo que su Gobierno hizo una modificación presupuestaria en la cual se anuló... Más que una modificación, ustedes hicieron una propuesta presupuestaria, y usted lo sabe correctamente, en la que se minoraba esa cuantía para fomentar la movilidad ciclista.

Sabemos también, y usted y yo, además, nos ha tocado debatir en algún programa de radio, hemos tenido esa suerte, que Zaragoza es la segunda ciudad del Estado español con más carriles bici y que esa movilidad ciclista hay que fomentarla, no solo fomentarla desde el uso compartido con otros medios de

locomoción, incluidos los vehículos de movilidad personal, sino que hay que fomentarla de una manera que sea segura. Yo creo que hemos estado viendo estos días cómo cantidad de familias (padres, madres, niños, niñas), familias de todo tipo, están acudiendo o utilizando esos carriles bici que les dan seguridad, pero el colectivo ciclista es el que está diciendo ahora mismo que esta instrucción y esta interpretación podría crear algún tipo de indefensión legal por el tema de la señalética y porque crea inseguridad. Nos gustaría que nos respondiese con la mayor concreción. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Señor Rivarés, tiene la palabra.

Sr. Rivarés Esco: Sí. Gracias, Consejera. Creo que fue usted misma la que dijo que esto era un ensayo, como casi todo, y es lógico que así sea, y que llegaría el día de su valoración. Ha pasado un mes. Creemos en Podemos que ha llegado ese día de valoración y creemos que es una valoración de fracaso. Creo que usted se gastó —bueno, el Ayuntamiento— 15.000 euros en encargarle un informe a la empresa [INAUDIBLE] de un señor que públicamente se había manifestado muy habitualmente y muy públicamente contra los carriles bici, que fue el impulsor de los ciclocarriles estos en Madrid, por ejemplo, que han sido también un absoluto y rotundo fracaso. Así que cualquier cosa que se le pregunte a él, pues científicamente ya sabemos lo que va a decir. Nos hubiera salido bastante más cómodo, rápido y absolutamente gratis, por ejemplo, haber reunido al Observatorio de la Bicicleta y al Foro de la Movilidad Sostenible para que nos hiciera una valoración de la propuesta. ¿Por qué decimos esto, y esperamos que haga esa valoración usted ahora, como Consejera? Porque, para Podemos, no es tanto cuántos carriles haya o cuántos ciclocarriles estén ya en marcha, sino si reconocemos ya el fracaso de esta experiencia y cuándo, por lo tanto, vamos a hacer carriles bici estipulados, que es lo que hay que hacer, y pacificación de calles, que es lo que hay que hacer desde nuestro punto de vista. Porque, en realidad, simplemente son carriles de velocidad a 30. Van directamente en contra del uso de la bicicleta, perjudican incluso a los autobuses en cuanto a su velocidad y comodidad, perjudican también a los patinetes o a otros vehículos de movilidad personal. En realidad, son carriles permanentemente casi obstaculizados y son invadidos por los coches. Los ciclistas no los perciben como seguros y muchísimo menos los potenciales ciclistas los perciben como seguros, con lo cual, no solamente no está ayudando a incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual, sino que está desincentivando que sea utilizado como tal. Y, de hecho, Zaragoza lo que está haciendo es colocarse justo en la posición contraria a muchísimas metrópolis europeas como la nuestra, que están haciendo lo que hay que hacer, carriles bici y potenciación de la bicicleta por su espacio casi en exclusiva. De hecho, en la página 92 del PMUS, que, que sepamos, sigue en vigor, hablan exactamente de crear nuevos carriles bici. Que habrá que modificar, porque estaba planteado porque se iba a hacer la línea 2 del tranvía y ustedes se la cargaron, pero, excepto esa modificación, allí pone y sigue en vigor que hay que hacer carriles bici. Lo otro son apaños anticiclistas. Y esto lo dice Podemos, lo dice el Observatorio, lo dice el Foro de la Movilidad Sostenible y, oiga, la práctica. Un mes después, allí, el ciclista que se ha atrevido, o es un experimentado que también igual se cree que está en el Tour de Francia, o es un peligro para la seguridad del ciclista que no ha servido para lo que estaba pensado. Así que su valoración no sé si será esta o no, pero pensamos que es momento de hacerla para volver atrás, corregir el error y decididamente construir nuevos carriles bici. Su valoración, Consejera. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Señor Gómez.

Sr. Gómez Gámez: Bueno, vamos a ver, ya ve que también coincidimos. Somos ecociclistas la bancada de la izquierda. Mire, yo no quiero repetir, porque es que le repetiría todos y cada uno de los argumentos que han dado sobre la sensación de inseguridad, no es una demanda que quieran los ciclistas, no incentiva el uso... En el tema de los vehículos de movilidad personal, donde parece ser que podría tener utilidad, contraviene la ordenanza. Y mire, El Periódico, El Herald, La Almozara, que le decía la señora Broto... Mire la furgoneta parada. No funcionan. Lamentamos tener que decirle que no funcionan. Se lo dijimos antes y, desgraciadamente, tenemos que ratificarnos en nuestra opinión. No funcionan.

Mire, señora Chueca, yo comprendo que ustedes se cargaron, a pesar de llevar en el programa el tema de completar los carriles bici, la partida presupuestaria porque ustedes realmente no creen en la bicicleta. No

lo hacen por una cuestión de sensibilidad con la bicicleta. Lo que están haciendo ahora es porque, como usted bien ha dicho en varias Comisiones, tenemos un problema de movilidad de transporte público y se ha comprobado que una de las formas de desahogar de alguna manera la saturación de los autobuses y de los tranvías es que la gente se desplace a pie, en vehículo de movilidad personal o en bicicleta. Y, entonces, han habilitado esta medida para servir a ese interés de disminuir la densidad, la ratio, de pasajeros por autobús y por tranvía. Pero no creen en la bicicleta. Entonces, claro, han hecho algo que lo han hecho mal porque, como bien hemos dicho, si lo hubieran consultado ustedes con los que van en bicicleta y los que saben lo que hay, pues seguramente hubieran hecho una medida que tuviera mayor utilidad. Están desiertos. En los carriles bici no circula ni una bicicleta. Compruébelo. Le invito a comprobarlo. Reconsidérelo. Tampoco ha sido una inversión en infraestructura excesiva, que se han pintado cuatro rayicas y cuatro circulicos con lo de 30. Reconsidérenlo y replantéense de nuevo la medida realmente efectiva, que es la construcción de carriles bici segregados por donde, además, también puedan circular los vehículos de movilidad personal, que por estos carriles, se lee usted la ordenanza, no pueden circular, porque no están segregados.

Sra. Presidenta: Bueno, gracias. Ya veo que no le dan casi ni tiempo a que podamos trabajar, a que podamos acabar los ciclocarriles... Bueno, empiezo hablando de éxito o fracaso, porque yo creo que éxito o fracaso depende de los criterios con los que se evalúe y con los que se mire. Desde el punto de vista de la situación y el contexto en el que estamos, saliendo de una pandemia, en un entorno de máxima incertidumbre, el poder facilitar la conexión en toda la ciudad, en barrios que hasta ahora estaban desconectados y que tenían que circular a 50 kilómetros por hora, que puedan circular a 30 kilómetros por hora y que los automóviles los respeten sin que nos cueste ni un euro más de nuestro presupuesto, pues creo sinceramente que es una mejora eficaz, rápida y acorde a las circunstancias actuales en las que nos ha tocado vivir esta pandemia y la situación en la que nos encontramos. Eso unido a que no estamos hablando como otras ciudades, que no tienen casi kilómetros bici. Esto no lo hemos hecho al margen de otras instituciones o de la DGT. Es que tenemos que ser conscientes de la realidad en la que nosotros estamos ya. Es que nuestra ciudad tiene 135 kilómetros de carriles bici. Ya todas las vías donde era muy fácil se podía hacer una segregación, ya la tienen. Por otro lado, tenemos también 302 kilómetros de calles de un carril que ya están pacificadas a 30 kilómetros por hora. O sea que no estamos haciendo tampoco nada que sea diferente a lo que ya hay. Simplemente es que lo que estamos haciendo es que, en vez de que esos vecinos de La Almozara, por ejemplo, por poner otra vez el ejemplo que ha sido uno de los primeros, que estaban desconectados, tuviesen que esperar a que se estableciesen unos proyectos, que se hiciesen los proyectos, que se ejecutasen unas obras, que el Ayuntamiento se gastase un dinero en habilitarles un espacio para poder circular, pues antes iban a 50 kilómetros por hora y ahora pueden ir más seguros a 30 kilómetros por hora.

Con lo cual, ¿éxito o fracaso? Pues yo creo que realmente esta medida, siendo pronto para evaluar, creo que tampoco podemos decir que haya fracasado, porque, de momento, no se ha finalizado. O sea, estamos en medio de la implantación. Tampoco desincentiva el uso porque, realmente, no está restando nada. Al contrario, está facilitando donde antes se tenía que circular a 50, ahora a 30, con lo cual, está añadiendo usos a los ya existentes y a los carriles ya existentes. ¿Velocidad y coste de la acción? Pues miren, antes de final de año tendremos toda la ciudad conectada 100% ciclable. Hasta la fecha se han hecho, contestándole, señora Broto, la avenida Puerta Sancho, la avenida Almozara, Pablo Gargallo, avenida Cataluña y Salvador Allende. Llevamos ya cinco y les puedo decir, también por evaluar y cuantificar, que se ha hecho un muestreo durante los dos primeros días en la Almozara y vamos a seguir haciendo alguno más, pero al día han circulado 64 VMP precisamente en la avenida Almozara y 320 bicicletas. Bueno, pues yo no las veo malas cifras, siendo que ha sido durante los dos primeros días. Bueno, sí, eso es una foto en un momento concreto. Yo le estoy diciendo un muestreo con una persona que ha estado allí contándolos y cuantificándolo. Démosle una oportunidad, porque se lo quieren ustedes saltar y esto a la ciudad no le ha costado nada, cero euros. Lo que quiero decir es que, bueno, si lo comparamos con lo que costó el metro de construcción del carril bici, por ejemplo, del paseo Constitución, pues costó 270 euros por metro, frente a este, que equivalente sería 1'7, o sea, 161 veces más caro el construir un carril bici a hacer esta solución.

Entonces, bueno, yo creo que tampoco es como para llamarlo fracaso y cargárnoslo antes de empezar.

Y sobre la seguridad y el incentivar, yo creo que el que podamos trabajar y el que podamos circular a 30 kilómetros hora, los que sí que somos ciclistas —que ya se lo he dicho varias veces, que soy ciclista—, que podamos circular a 30 kilómetros hora en lugar de a 50 creo que es realmente bastante más seguro. Pero es que, además de eso, lo que nos permite es lanzar un mensaje de que la bicicleta está conquistando la calzada. O sea que, realmente, hay que acostumbrar también a todos los vehículos a que respeten, a que conduzcan con atención y a pacificar, en general, la velocidad de esas vías, porque se está compartiendo el espacio con otros vehículos que circulan más despacio. Con lo cual, creo que todavía es muy pronto para poder evaluar, creo que tenemos que darle una oportunidad y creo que en el contexto en el que tenemos nuestra ciudad, con las infraestructuras ya existentes, esta solución lo que nos permite es que se pueda circular de forma segura por toda la ciudad desde prácticamente ya, de una forma ágil y rápida. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Señora Broto.

Sra. Broto Bernués: Bueno, gracias, señora Chueca, por la información, pero vamos, hay una cosa que me gustaría que quedase clara en esta sala y es que la inversión en la seguridad en los carriles bici es una garantía de futuro porque fomenta la movilidad ciclista. Ya le he dicho que usted puede darse una vuelta cualquier fin de semana por espacios como la ribera de nuestra ciudad y verá que hay familias con niños, niñas, con personas de más edad, con menos edad, que están paseando en bici, y eso sí que es conquistar la ciudad y hacerla ciclable. Creo que no hay ninguna familia que se arriesgase, a fecha de hoy, a ir a alguno de esos carriles 30, porque, además, estamos en un momento que todavía no se ha retomado al 100% la frecuencia del tráfico y, por lo tanto, estamos hablando, no solamente de ciclistas experimentados o experimentadas, sino que estamos hablando de fomentar la movilidad ciclista.

Le quiero decir dos cosas. La primera es que en el ámbito de lo que sería la movilidad ciclista, señora Chueca, usted se ha olvidado de que hubo algo que fue reclamado por la ciudadanía, que eran los carriles bici, que salieron de los presupuestos participativos. Y eso es algo que, aunque a usted a lo mejor ahora mismo le parezca que no tiene nada que ver, tiene que ver con el hecho de que hubo una voluntad y que se votaron eso, carriles bici segregados y seguros. ¿Con un coste económico? Claro. Es una inversión. Es una inversión en lo que es la salud de todos y todas. Al principio de la mañana hemos estado hablando de esa estrategia verde que nos va a permitir que la ciudad sea más sana, más saludable para todos y todas. Es una inversión. Había unos presupuestos participativos y eso es lo que se votó. No se votaron carriles 30. Y vuelvo a decirle, no soy yo, hay personas más versadas que yo, que están en el movimiento ciclista y en otras ciudades, donde se ha demostrado que no es la mejor opción.

Y, por último, no me ha respondido usted, porque me ha hablado de avenida Puerta Sancho, de Salvador Allende, pero no me ha dicho cuántos kilómetros de carriles bici segregados piensan ustedes hacer, porque me parece que el no responder lo que nos lleva —y creo que mis compañeros de oposición han interpelado en este sentido— es a que usted va a fomentar los carriles 30 en detrimento de esos carriles bici. Y vuelvo a decirle: la bicicleta no es una cuestión política, es un vehículo que ha venido para quedarse. Que Zaragoza es la segunda ciudad de España con más kilómetros ciclables. Entonces, por favor, tenga en cuenta a esos ciudadanos a los que usted se debe, como yo, y, por lo tanto, respóndanos cuáles son esos carriles segregados que va a hacer. Gracias.

Sra. Presidenta: Sí. Señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, Consejera. Algunas de sus metáforas es que me hacen como descomponerme, como si fuera un dibujo animado y tuviera que ser así, como una descarga eléctrica. O me provocan sarpullidos o algo así. O sea, es más barato. Oiga, es mucho más caro un piso moderno, contemporáneo, con las mínimas condiciones de habitabilidad y electrodomésticos de 60 metros cuadrados que un chamizo de paja. ¿Y sabe qué pasa? Que nadie queremos vivir en un chamizo de paja. Queremos un piso contemporáneo con electrodomésticos. No porque sea más barato es mejor, así que no use, por favor, el argumento de que es más barato esta inversión que construir un carril bici, porque son dos mundos distintos.

Ya ni siquiera paralelos que no se pueden juntar, directamente de sistemas solares diferentes. No queremos apaños baratos con un ciclocarril, queremos carriles bici imbricados en la trama urbana y en el contexto de la movilidad sostenible. Página 92 del PMUS, del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que sigue en vigor, que habla claramente, y tiene hasta cuantificada económicamente lo que nos haría falta, una descripción del programa y los objetivos, una trama de nuevos carriles bici. Háganlos. Pero esto no es un apaño, esto es antibici. Es antibici e incluso perjudica a los autobuses que suelen circular por la derecha.

Este área, por mucho que se empeñe usted y alguna de sus compañeras, no es técnica, es, como todas y como todo en la vida, político. Sí, hacen falta técnicos y técnicas, obviamente, pero, como todo en la vida, es política, porque todo depende de las preferencias, del punto de vista, de la ideología y de las consideraciones personales y mentales que una hace. También es política. Que es que hoy ha dicho que esto era —tres veces lo ha dicho ya— técnico. Fíjese en el PMUS y aplíquelo y todo solucionado. Esto es y era una medida efectista, pero las medidas efectistas duran lo que dura un titular, es decir, un rato. Pero no es ni eficiente, ni pacificadora, ni facilitadora para el transporte en bicicleta. Y un mes es tiempo más que suficiente para analizar. Solo con que hable —bueno, antes de empezar incluso, pero ahora— con el Foro de la Movilidad Sostenible, con el Observatorio de la Bicicleta, ya le hubieran dicho. La conexión se hace con carriles bici, con carriles bici, no con otra cosa. Que, además, está absolutamente especificado cómo tienen que ser, cuánto han de costar y cómo tienen que medir. Y no se escaquee otra vez, porque hasta los pictogramas que han utilizado son incoherentes con el catálogo de señales que tiene la Dirección General de Tráfico.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Y hay señales que contravienen la normativa de patinetes y, en caso de un accidente, ojo, porque nos podríamos enfrentar a un serio problema legal.

Sra. Presidenta: Gracias. Señor Gómez.

Sr. Gómez Gámez: Señora Chueca, además, no olvide usted que no han habilitado carriles para que circulen las bicicletas. Si es que las bicicletas ya pueden circular por las calzadas si quieren. Pero ¿sabe usted por qué no circulan, solamente cuatro temerarios que los veo yo que, de verdad, me generan...? No sé si me genera más admiración o más miedo verlos circular. Y, de hecho, alguno de ellos puede contarle historias de atropellos por alcance, pero bueno, hay gente que lo considera que es su derecho y lo sigue ejercitando. Pero ya pueden circular. Si el problema es que no es seguro, y todo el mundo tiene derecho a tener una forma de movilidad segura, también los peatones —y lo dijimos, ¿verdad?, lo hemos dicho aquí—, pero los ciclistas también. Oiga, que se lo conté un día. Si el Paseo Independencia ya está a 30. ¿Sabe qué pasa? Yo, que lo uso mucho, estoy harto, harto de sentir en la nuca el aliento del motor del autobús, de la furgoneta, del turismo, pero el aliento y el ruido, que parece que te van a arrollar, que te circulan a 15 centímetros, te pitan, que te insultan para que te apartes, porque no respetan. Usted decía: "Es que el ciclista puede ir a 30 o puede ir a 50". No, no, si el problema... Yo, a 30... Yo, para ir a 30, tengo que ir cuesta abajo y sin frenos. El problema es que yo en bicicleta voy a 10 o voy a 15, como la mayoría de gente de cierta edad, y más si no hablamos de una bicicleta en condiciones, porque las bicicletas a veces del servicio Bizi van duros los cambios... Claro, yo comprendo que somos un obstáculo en ese carril 30 para el coche, que dice: "Pero si es que este tío no va a 30 ni a 50, va a 15". Se pone nervioso, intenta que te apartes, te intenta rebasar rozándote... Pero si es que es una situación de riesgo objetivo, créame, y que genera más estrés al resto de los conductores de los vehículos y cogen odio a los ciclistas, porque creen que estás ahí ralentizándole la marcha. Por favor, reconsidérela: carriles bici segregados.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Gómez. Bueno, a ver, yo creo que hemos estado todos en la Comisión por el Futuro de Zaragoza y creo que ahí ya hablamos de esta cuestión. Estarán conmigo que es más seguro circular a 30 kilómetros por hora que no a 50 para aquellos que viven en esos barrios que ahora mismo no están conectados. Es que no les estamos quitando nada. Es que estamos dando más seguridad a lo que ahora mismo hay. Y eso no significa que sea la única medida. O sea, lo que yo ya les planteé en el momento en el que planteé esta medida es que esta es una medida rápida, eficaz, que podemos hacer en este

momento, sin coste y que nos permite garantizar e impulsar la movilidad ciclista ahora mismo ante la incertidumbre y las nuevas necesidades que va a haber. Ahora mismo, estamos trabajando y saben que llevamos un tiempo trabajando sin retraso... Que también se lo digo, porque igual no ha circulado bien la información por el grupo. Me comprometí a que en octubre les presentaríamos el nuevo Plan de Ordenación de Transporte Urbano y así lo haremos y se sigue trabajando, pero claro, para poder estructurar la movilidad de la ciudad hay que pensar estructuralmente de lo más importante o de lo que mueve un mayor volumen a lo que mueve menos, para luego ir encajando las distintas piezas del puzle, porque la movilidad, al final, es como un puzle.

Entonces, primero estamos trabajando en toda la reordenación del transporte público, que veremos a partir de octubre cómo va quedando. Eso nos va a marcar qué vías necesitan carril bus y, cuando tengamos esa fotografía completa, podremos seguir completando con esos otros carriles bici que van a complementar, pero invertir dinero ahora en unos carriles bici sin saber realmente cuál va a ser la nueva ordenación, pues prefiero quedarnos con la estructura que tenemos y la infraestructura actual y esperar a ver cuáles son los siguientes pasos que tenemos que dar que no hacer una inversión ahora que dentro de un año tengamos que rehacer de nuevo, simplemente por un tema de organización y eficiencia de los recursos, que claro que son importantes, y más cuando todavía no sabemos cuál es la situación económica que nos va a dejar el actual agujero económico. Y eso no significa que no se vayan a hacer. Lo que le digo es que, hasta que no tengamos esa primera parte, que es más estructural, no podremos hacer el análisis de los nuevos carriles bici que necesitaremos, pero nuestro compromiso está ahí. Ya lo dije en la Comisión por el Futuro. De hecho, la semana pasada estuvimos presentando la señalización de todo lo que es la parte de carriles bici que une los barrios rurales, que también estuvimos hablando en la Comisión. O sea que en ese sentido vamos a trabajar, pero entiendo que sus prisas y su velocidad de las demandas pues igual no es exactamente igual que la nuestra, que necesitamos ir trabajando paso a paso y siguiendo los planes, a pesar de la interferencia que hemos sufrido con el COVID, pero tenemos que intentar seguir paso a paso. Muchas gracias.

4.3.3 Interpelación formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que dé cuenta de las medidas tomadas, regulación adoptada e instrucciones transmitidas a Policía Local, en relación a las calzadas compartidas (ciclo carriles). (C-1368/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.3.2)

4.3.4 Interpelación formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera valore el primer mes de funcionamiento de los ciclocarriles, cuál ha sido su coste, su uso y su futuro. (C-1369/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.3.2)

4.3.5 Interpelación formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera valore la política de precios de usos del transporte público y la necesidad de rebajarlos para personas afectadas por la crisis y en situaciones económicas de vulnerabilidad. (C-1370/20)

Sra. Presidenta: Sí. Señor Rivarés, tiene la palabra.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, Consejera. Bueno, que es como decir que cuándo, cómo y cuánto va a bajar las tarifas de uso del bus y del tranvía y a qué tipo de sectores o personas, si de modo permanente o de modo ocasional, que ambas fórmulas podrían valer. Lo decimos porque la pregunta podría ser: ¿cree que la política de precios ahora en el transporte público es la correcta en tiempos de COVID y con las secuelas que eso está dejando en la economía de muchos vecinos y vecinas y, por lo tanto, será la que necesitemos a partir de semanas? Porque lo que la gente parece necesitar es que se lo pongamos fácil, porque el transporte público es un servicio esencial, aunque aquí se habla mucho en términos empresariales y no nos gusta. Esto

es un servicio público esencial y nos gustaría esa valoración. La crisis sanitaria de la COVID y las consecuencias de las que estamos hablando socioeconómicas son un reto muy difícil, eso nadie lo cuestiona, para este Gobierno y para cualquier Gobierno de Europa y del mundo: municipal, local, autonómico, nacional e incluso europeo. Pero las personas y las circunstancias que estas personas viven van primero o deberían ir primero en una metrópoli moderna que quiere proteger a sus vecinas y a sus vecinos. Y deberíamos responderles en términos de solidaridad y de sostenibilidad y aprovechar para generar un nuevo modelo urbano. Creo que en esto hay bastante, bastante acuerdo en la mayoría de los grupos y que la vía principal para la superación de la crisis es que nadie se quede atrás, es reforzar derechos sociales.

En el Plan Director de Transporte Público suyo de enero de 2020 hablaba claramente del objetivo 2, reducir tarifas del transporte público para que estén al alcance de todos los usuarios. En la medida 221 que hemos aprobado casi todos los grupos del acuerdo de futuro por Zaragoza se habla de la bajada de precios de los títulos de transporte para los colectivos más perjudicados, propuesta de Podemos, por cierto, entre otros. Y en el propio PMUS, en la página 93, se habla de una nueva estrategia de transporte urbano donde se reconducen y bajan los precios en el sistema tarifario. Entonces, cuándo, cómo, cuáles y si de modo permanente o de modo ocasional va a haber rebajas en los precios del bus y del tranvía. Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, pues, lo primero, quiero aprovechar esta pregunta o esta interpelación que me plantea para recordar lo generosa que es la ciudad. Lo quiero recordar, porque no sé si todo el mundo es consciente de que el 95% de los usos del transporte público están subvencionados, o sea, realmente, el coste del servicio supera los 108 millones de euros y el coste del billete del autobús sería prácticamente el doble que el de cualquier usuario que utiliza la tarjeta multiviaje. Pero, además, un 13% de los usos actualmente de los viajeros ya están viajando en unas condiciones absolutas de gratuidad. Es decir, que si ese 13% se pagase, estaríamos hablando de poder incrementar la recaudación, dependiendo a qué tarifa o con qué abono o cómo, pues entre 5 y 10 millones. Entonces, quiero poner encima de la mesa que, realmente, cuando nos hemos puesto a analizar las subvenciones y a repasarlas a raíz también de la interpelación, hay un abanico muy importante de situaciones y de colectivos que pueden viajar de forma subvencionada más allá de las subvenciones generales, de que todos los viajeros viajamos subvencionados, el 50% del coste está subvencionado, pero, más allá de eso, pues hay transporte gratuito para los niños, que fue una petición que introdujeron en la pasada legislatura a petición del Partido Popular, hay transporte gratuito para pensionistas mayores de 60 años con unas condiciones de renta inferior al salario interprofesional, hay también un bono social para empleados, que pagan un abono de 30 días para desempleados, por un euro, hay también un abono para perceptores del Ingreso Aragonés de Inserción y, bueno, están las tarifas jóvenes, las tarifas para familias numerosas... O sea, realmente, haciendo la comparativa y el análisis de qué bonificaciones y precios tenemos y tarifas en Zaragoza respecto a otras ciudades, creo que lo primero que podemos poner en valor es que Zaragoza es una de las ciudades más generosas que hay a nivel nacional con el transporte público, que, realmente, tiene bonificado el 50%, que ninguna ciudad o no hemos encontrado —ya lo debatimos cuando hicimos las nuevas tarifas— estaba en esta dirección y que podemos estudiar y estudiaremos, claro que sí, colectivos que puedan necesitar unas necesidades puntuales. En eso nunca vamos a estar cerrados, pero creo que tendremos que estudiar primero cuál es la situación económica del transporte público —me remito también a la comparecencia del principio— para poder abordar esa cuestión, porque, ahora mismo, los colectivos vulnerables o necesitados están subvencionados y nosotros, de momento, vamos a ver cuál es la situación económica, porque nuestro problema ahora mismo es el agujero que tenemos para seguir manteniendo la subvención que ya existe. Ese es realmente el problema. Entonces, vamos a ver cómo evoluciona para poder responder a esta cuestión. Muchas gracias.

Sr. Rivarés Esco: Interpreto la respuesta, ¿vale? Entonces, su respuesta sería que ahora mismo no van a bajar las tarifas ni a ampliar ningún descuento ni plantearse el billete sin coste, porque gratis no existe, porque gratis es una palabra que debemos desterrar. El billete sin coste. Gratis, no, que lo paga el pueblo con los impuestos. Por ahora no, ¿no?, es la respuesta. Lo digo porque, Consejera, hay frases, y se lo dije antes, que vuelven a ser descargas eléctricas. El Ayuntamiento o la ciudad no es generosa. El Ayuntamiento cumple o no cumple con su obligación de proteger a sus vecinos y vecinas y de ofrecer o no servicios públicos de

calidad, uno esencial, como este, que es el transporte. El Ayuntamiento cumple o no cumple con su obligación, no es generoso. La literatura, como comprenderá, a mí me entusiasma, pero cuando acabo de trabajar. Aquí hay que hablar de datos y de principios políticos básicos, así que eso de que la ciudad es generosa o el Ayuntamiento es generoso... A ver, lo que la gente sabe perfectamente no es cuánto la ciudad pone para su billete y cuánto pone cada persona, que mucha gente lo sabe porque lo lee, lo escucha o lo experimenta, lo que la gente sabe perfectamente es hasta dónde llega su salario, hasta dónde llega su pensión o hasta dónde llega su subsidio. Y la crisis sanitaria del COVID ha generado una tremebunda crisis económica que ha empeorado la que ya había empezado sin bichito. Y eso, si cambia las cosas, ha de cambiar la política y, por lo tanto, las tarifas, desde el punto de vista de Podemos, porque subir el billete del autobús es como si subiera impuestos, pero de modo lineal para todos igual, y lo que Podemos, por ejemplo, defiende es subir impuestos, algunos, para algunos y bajar impuestos, algunos, para algunos y otros dejarlos como están.

Entonces, ya le respondo yo. Podemos le propone actualizar los criterios para que el billete sin coste, eso que llamamos gratis, sirva a más pensionistas, por lo menos a aquellos que no superan una vez y media el salario mínimo interprofesional, que la vida ha cambiado, los salarios no y la vida sí. Dos, extender el criterio por el cual ahora hay gente que tiene el transporte público gratuito a parados que no hayan llegado aún a los seis meses de paro o que tengan contratos, pero tan precarios y tan cutres, que es que, al final de mes no, no llegan ni a la quincena para sostener su vida cotidiana. Tres, que la gratuidad que el Gobierno anterior puso hasta los 8 años llegue hasta los 14, hasta los 14, años para niños y niñas y adolescentes hasta los 14. Y cuatro, por ejemplo, el bus nocturno. Ya, aprovechamos. Duplicar la frecuencia del bus nocturno a barrios rurales, que ahora llega a hora y media de espera y que costaría menos de 50.000 euros hacer que todos los barrios rurales tuvieran un búho o un bus nocturno en 45 minutos de frecuencia. Se me acaba el tiempo. Lo siento. Lo digo porque la alternativa podría ser, y esto usted y yo lo hemos hablado, un acuerdo, un convenio con los taxis para que de 00:00 a 06:00 de la mañana en festivos y vísperas estos fueran los que llevaran a la gente...

Sra. Presidenta: Creo que tenemos otra pregunta luego, ¿no?, de eso.

Sr. Rivarés Esco: Sí, pero bueno, aprovechaba para colocar ya mi libro, ¿sabe? Gracias.

Sra. Presidenta: Vale. Gracias. Bueno, yo, en esto, creo que, además, tiene usted una moción en el Pleno sobre este asunto, con lo cual, ya le he dado un poco mi postura. Creo que ahora estamos en una situación donde precisamente tenemos que ver cuál es la situación económica que se queda para el transporte público de la ciudad para defender y poder mantener los precios, las tarifas y las subvenciones que actualmente hay. Y, a partir de aquí, pues claro que podremos estudiar casuísticas concretas, pero es un poco pronto para poder establecer unos cambios en políticas tan concretas como las que está planteando, que, por supuesto, tendrían que llevar unos estudios previos, análisis, etcétera. Así que, cuando tengamos noticias del Gobierno de España, me comprometo a poder estudiar los colectivos más vulnerables y revisar cuál es la situación actualmente de las bonificaciones que hay. Muchas gracias.

4.3.6 Interpelación formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a que la Sra. Consejera informe sobre las novedades introducidas en su Área a través del Decreto de Estructura Pormenorizada. (C-1386/20)

Sra. Presidenta: Sí. Sra. Broto.

Sra. Broto Bernués: Bueno, buenos días otra vez, le voy a preguntar algo que espero que esta vez me responda, señora Chueca, porque llevo una parte de la mañana en la que no me ha dicho cuántos carriles segregados van a llevar a cabo...

Sra. Presidenta: Sí que se lo he dicho.

Sra. Broto Bernués: No, no, no me lo ha dicho.

Sra. Presidenta: No se sabe aún.

Sra. Broto Bernués: Me ha dado información por encima, pero no me lo ha respondido. No obstante, espero que me responda a la mayor brevedad en esta pregunta. Usted sabe que el decreto de estructura pormenorizada lo acaban de publicar ahora, recientemente, pasado un año. Simplemente decirle que, comparativamente con otras Corporaciones, y no voy a hablar de ninguna de ellas, esto ha sido algo que se ha planteado como una cuestión dentro del ámbito de la transparencia de las administraciones y se ha hecho a la mayor brevedad. Entonces, no entendemos muy bien por qué esta tardanza.

Segundo, hay cuestiones que nos llaman bastante la atención directamente vinculadas con su Área, en concreto que van a Servicios Públicos aspectos que tienen que ver con el tema medioambiental. Parece ser que su compañera Patricia Caveró no tenía muy claras cuáles eran esas competencias y eso ha supuesto que, de alguna manera, las traslada o las trasvasa al Área de Servicios Públicos. Nos parece esto importante porque queremos saber a qué obedece, qué criterios se han llevado a cabo y, sobre todo, nos parece importante que la Agencia de Medioambiente ha sufrido un adelgazamiento bastante ostensible y se convierte en un Servicio, sobre todo hoy, que hemos empezado la Comisión hablando de la estructura verde, donde hemos tenido el placer de tener a la mayoría de los técnicos que están trabajando en la Casa. Entonces, no sabemos muy bien a qué obedece. No sabemos si obedece a esa política que a veces tiene su Gobierno que aprueba una declaración institucional con relación a la emergencia climática y luego no la dota de contenido, etcétera. Hablo de Zaragoza y hablo de este Ayuntamiento.

También nos gustaría saber qué planes tiene respecto a esta política medioambiental. Hoy hemos tenido la información, sí, pero nos gustaría saber por qué parte de su Área es nueva, por decirlo de alguna manera. Y, sobre todo, nos gustaría saber a qué obedece la creación de estas oficinas: la Oficina de Gestión del Espacio Público, la Oficina Jurídica de Servicios Públicos y Movilidad, la Oficina de Estudios, Asesoramiento Económico y Diseño de Servicios Públicos, la Oficina de Estudios y Asesoramiento Económico, que antes estaba dependiendo de Alcaldía. Sabemos que esto supone, y antes usted hablaba de erario público y de costes, unos 30.000 euros más al año. En cómputo global, 300.000 euros más al año en el Ayuntamiento de Zaragoza.

Como no me ha contestado antes, le voy a decir: ¿cuántos carriles bici cree usted que se podrían hacer con esos 300.000 euros, por ponerle un ejemplo? Porque usted está hablando de que los recursos son importantes, etcétera, etcétera. Y espero y me reservo mis dos minutos para que usted me responda. Como ya le digo, a ver si consigo que me dé una respuesta suficientemente clara. Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, pues la verdad es que no sabía que tenía usted tanto interés con esa reestructuración del área... de la Unidad Verde. Bueno, en general, la reestructuración que hemos hecho del decreto de estructura pormenorizada en mi Área corresponde un poco a los objetivos que nos planteamos, los objetivos del Área ya desde hace unos meses. Incluye, sobre todo, tres novedades importantes, como es la desaparición de la Dirección General de Servicios Públicos que tenía la Corporación anterior, una Dirección General, lo cual supone un ahorro para el Área. Y aquí lo que hacemos es crear una oficina, que es la Oficina Jurídica para todo el Área para poder ofrecer unos servicios transversales a toda el Área de Servicios Públicos y Movilidad en cuestiones jurídicas, porque uno de los grandes problemas con los que me encontré, que conocerá usted bien, es que todos los contratos del Área... Estoy hablando de memoria, no sé muy bien cuántos serán, pero, realmente, estamos hablando de que teníamos todos los contratos del Área sin licitar o en situaciones de precariedad, lo cual vimos la necesidad de que realmente hay un atasco importante y que teníamos que fortalecer la Oficina de Servicios Jurídicos, que eso nos va a permitir también poder tramitar los contratos del área, propios del Área, por debajo de 500.000 euros de forma que seamos más ágiles y evitemos esos problemas de tramitación que teníamos anteriormente.

En segundo lugar, desaparece la Oficina Económico-Jurídica de Servicios Públicos y lo que hacemos es crear una nueva Oficina de Gestión del Espacio Público, que, como salió el otro día en la anterior Comisión, en la disolución de la ZGZ arropa Expo se van a venir casi todas las concesiones, no solamente de la parte de gestión del Parque del Agua, sino también las concesiones a este Área, a mi Área, lo cual, unido a

todas las concesiones demaniales que ya tiene el Ayuntamiento y que, como bien saben, están todas en situación precaria y también sin control, porque no se ha estado controlando hasta la fecha de forma muy proactiva esos contratos y ese patrimonio municipal, pues se crea esta nueva Oficina de Gestión del Espacio Público, que precisamente tiene ese objetivo. En primer lugar, licitar esos activos, ponerlos en orden jurídico y controlar posteriormente el cumplimiento de las obligaciones de esos contratos de concesión que tienen los concesionarios con el Ayuntamiento. Creo que es importante, ya que estamos hablando de más de un centenar de concesiones demaniales que tiene el Ayuntamiento y que requieren de una estructura que, como bien decía el otro día el señor Calvo, es que nadie se ha ocupado o no había un Área asignada. Entonces, de otras cuestiones tenemos muchos recursos y Áreas grandes dedicándose a esas cuestiones y estos, que son activos del propio Ayuntamiento, pues no se estaban controlando ni se estaba asegurando de que cumplieren con sus obligaciones.

Y, por último, se transforma la Oficina del Espacio Urbano y Gestión de Residuos en un Departamento de Ecología Urbana y Economía Circular. Porque le decía que me sorprendía su interés por la política medioambiental, porque yo sí que creo que, realmente, las cuestiones medioambientales no son de un Área concreta, sino que son transversales a toda la gestión de todas las Áreas del Ayuntamiento. Entonces, no me puedo imaginar gestionar sin unos criterios medioambientales, por ejemplo, la gestión de los residuos o, por ejemplo, la gestión del verde que veíamos anteriormente. Por eso, precisamente, queremos reforzar este departamento de Economía Circular, de Ecología Urbana y Economía Circular, porque precisamente creo que uno de los grandes retos va a ser avanzar de forma decidida en la cuestión de economía circular en Zaragoza y para ello, dentro del Servicio de Parques y Jardines se ha reformulado, y por eso lo he explicado anteriormente, todas las sinergias de lo que es la infraestructura verde de la ciudad, porque creo sinceramente que gestionándolo de una forma integrada se puede sacar un mayor beneficio para los ciudadanos —beneficio siempre medioambientalmente— de lo que son las cuestiones que tienen que ver con nuestro patrimonio verde, aprovechando los recursos y sinergias, precisamente también, como decíamos anteriormente, por esas sinergias de gestión que se necesitan por el extenso y vasto patrimonio verde que tenemos.

Y, además, se incorpora al Área la Oficina de Estudios y Asesoramiento Económico, que antes dependía de Alcaldía, porque tenemos en nuestro Área un 25% del presupuesto del Ayuntamiento en contratos que realmente es importante analizar en detalle y que son cuestiones económicas las que nos van a permitir ahorrar mucho dinero al Ayuntamiento. Por eso solicitamos y se creyó conveniente que ese área pudiese trabajar dándonos servicio a todo el Área de Servicios Públicos y Movilidad sin que dejase de realizar otros estudios que, por supuesto, le pueda demandar Alcaldía. Y en el resto de Servicios no se ha introducido ninguna modificación. Estos son y espero haber contestado a sus preguntas de forma concreta. Y, si no, tendré la segunda intervención para hacerlo.

Sra. Broto Bernués: No, no ha contestado, pero le agradezco muchísimo la información. No sé por qué le sorprende que me preocupe por las políticas medioambientales si estamos en la Comisión donde se plantea esto. Lo único que le estoy diciendo es que ustedes, como Gobierno, y es lícito, pueden hacer un decreto de estructura pormenorizada. Han tardado un año. Yo solo le planteo aquí esa oportunidad de hacer ese decreto justo en un momento en el que en la ciudad de Zaragoza la situación es la que es.

Dos, usted me dice que antes había una Dirección General, por lo que le he entendido. Cambiamos una Dirección General por tres jefes de oficina o jefaturas de oficina. Si quiere, luego hacemos cuentas y lo vemos. Usted me dice que, evidentemente, la política medioambiental es transversal. Claro, y la Asesoría Jurídica es transversal al Ayuntamiento, como así lo es Recursos Humanos, como así lo es la Intervención, y no por ello hay un departamento de Intervención en cada Área del Ayuntamiento. Quizás a lo mejor a futuro eso fuera una necesidad, pero, por lo que a mí me consta y en la parte que me compete, creo que la Intervención es transversal a todo el Ayuntamiento. Entonces, quizás, a lo mejor, ustedes podrían haber planteado si el área de Medioambiente necesita por la cantidad de contratación, licitaciones pendientes o los contratos nuevos que se tengan que hacer un refuerzo de la Asesoría Jurídica o del departamento de Contratación. Si cada Área del Ayuntamiento va a crear su pequeño gabinete, lo digo con todo el buen

sentido, pues, entonces, evidentemente, la estructura puede ser que no sea más ágil, sino que puede ser que se duplique o triplique. No lo estoy poniendo en cuestión. Lo que le digo es que a nosotros nos sorprende que ustedes traen ahora este decreto de estructura pormenorizada. Que, efectivamente, ahora mismo en las políticas de empleo, y está la señora Herrarte aquí presente, en la sala, evidentemente, la ciudad de Zaragoza está poniendo el ojo en el Ayuntamiento porque es la administración más cercana, aunque no sea una competencia directa, pero esta ampliación, este dinero que se suma al coste de la estructura del Ayuntamiento, no genera nuevos puestos de trabajo. Lo que crea son Oficinas que suponen más niveles y más cuantía económica.

Y, por último, no me ha respondido a lo de los carriles bici. Me corrijo: el cómputo global no son 300.000 euros al año, sino 200.000 euros más. Me imagino que, transponiendo una cuantía u otra, me gustaría saber si me dice usted cuántos carriles segregados se podrían hacer, porque, además, es que lo de los carriles segregados, señora Chueca, es algo que ustedes plantearon y no me ha respondido en la interpretación anterior. Yo soy persistente. Y, en todo caso, sí que nos parece importante que usted desgrane esa valoración que hace al haber adquirido unas competencias que no tenía al principio, simplemente. Gracias.

Sra. Presidenta: De nada, señora Broto. Bueno, yo creo que, en esta cuestión de las competencias, se hizo inicialmente una asignación cuando se conoció el detalle y cómo se podía gestionar mejor, de forma más eficiente y se podían aprovechar más las sinergias. Se hizo ese análisis conjunto y se decidió que el área de la Unidad Verde se pudiese incorporar con todo el área de Parques y Jardines y hacer realmente una Unidad, que creo que esta mañana se lo han explicado y ha quedado suficientemente clara, de todas las sinergias que se podían sumar y que podía trabajarse sin perjuicio de que eso quitase los criterios medioambientales, que por supuesto que, como le decía, los criterios medioambientales van a estar transversales en todas las áreas de gestión.

En relación a la cuestión del ahorro, yo le digo que en este Área en la Corporación anterior, cuando estaban ustedes, había una Dirección General y tres Oficinas. Ahora lo único que hay es que hay una cuarta Oficina porque se ha incorporado la Oficina de Estudios Económicos, pero no hay una Dirección General. Hay un ahorro neto, ya que me lo pregunta y que quería hacer las cuentas, de 50.000 euros en este Área, en este Área que, además, le recuerdo que tenemos el 25% del presupuesto de gestión del Ayuntamiento con un 10% del personal, que, si restamos todo lo que representa la Concejalía de Bomberos y Protección Civil, estamos hablando de un 3% del personal, que, obviamente, no creo que sea un Área donde nos estemos excediendo en recursos precisamente para todo lo que es nuestras competencias, que son servicios públicos esenciales y competencias 100% propias municipales que, además, requieren un gran control de todos los contratos y contrataciones externas para que el trabajo y los servicios se presten con la eficacia necesaria. Con lo cual, creo que en este Área estamos trabajando optimizando los recursos al céntimo. Y, es más, ahora el reto está en poder dotar esa RPT. Que la RPT, al final, es una teoría si no se dota de los puestos de trabajo necesarios para cada una de las vacantes que tiene con personal competente y que por supuesto nos ayuden en el reto y en todos los objetivos que tenemos en el área. No tengo el cálculo, no le puedo decir cuántos carriles segregados podríamos hacer, pero ya lo calcularemos. Depende también de los kilómetros que tengan los carriles segregados. Todo es relativo. Muchas gracias.

4.4 Preguntas

4.4.1 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a por qué sigue apareciendo la Junta Arbitral de Consumo en la estructura de la Administración del Ayuntamiento de Zaragoza, teniendo en cuenta que dicha Junta ya no tiene dotación económica en los presupuestos municipales de este año, porque ya existe una Junta Arbitral dependiente del Gobierno de Aragón. Qué reorganización tienen prevista para reubicar al personal de la Junta Arbitral. (C-1318/20)

Sra. Presidenta: Sí. Señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Sí. Muchas gracias. Le voy a hacer un resumen brevísimo de las tres iniciativas, interpelaciones, referidas a los ciclocarriles que le han formulado. Se lo hice ya hace días. Señora Chueca, los experimentos, con gaseosa. ¿Recuerda que se lo dije? Bien, el tema de la unificación de la gestión y cobro de todas las concesiones demaniales a los que se ha referido, que era una de las cuestiones que yo planteaba, efectivamente, yo la planteaba ya en mi otra etapa municipal, hace ya de esto un montón de años. Ya lo planteé en su momento, pero le quiero recordar que no soy solo yo el que lo planteaba, sino también el Interventor en muchas de sus recomendaciones en los numerosos informes que ha emitido.

Bien. Se ha olvidado usted de citar cuando ha contestado a la señora Broto, efectivamente, a la Junta Arbitral, que, además, sorprendentemente depende, por lo que he podido ver en el decreto de estructura, de la Oficina del Espacio Público. Y la verdad es que la Junta Arbitral, como sabe, perdió su dotación presupuestaria por iniciativa de Vox y no porque tengamos un especial interés en cargarnos estructuras, etcétera, etcétera, sino porque, tal como dijimos ya en su momento, existe una Junta Arbitral de Consumo que depende del Gobierno de Aragón, que tiene su ubicación precisamente dentro del término municipal de Zaragoza y que puede ejercer perfectamente esta labor.

Una de las cuestiones que nos suscita una gran preocupación es el gran número de duplicidades y solapamientos que existen entre las distintas administraciones. Es grave que existan estas duplicidades y solapamientos porque, en definitiva, las están pagando los zaragozanos con sus impuestos y no hacen falta más que una sola de estas estructuras para prestar el servicio que deben prestar y mucho más preocupante, evidentemente, en la situación económica en la que nos encontramos derivada de la pandemia. Por lo tanto, a mí me gustaría que me explicara... Yo quiero interpretar que fue un error o se les ha colado, yo que sé, porque han replicado de alguna manera la estructura anterior y vieron que figuraba en la estructura anterior y la volvieron a meter, pero lo cierto es que la Junta Arbitral de Consumo ni tiene presupuesto ni debería existir. Ya estamos pagando, insisto, los zaragozanos una Junta Arbitral de Consumo que nos puede prestar perfectamente las labores de arbitraje en litigios que pudieran surgir y que es la del Gobierno de Aragón, que, en definitiva, también se nutre de nuestros impuestos. Le pregunto, por tanto, por qué se encuentra ahí, pero, sobre todo, mucho más importante, la reorganización que tengan ustedes previsto hacer para reubicar al personal que hasta ahora estaba atendiendo esta Junta Arbitral. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Calvo. Bueno, esta cuestión ya ha salido en varias Comisiones y yo creo que en ninguna de ellas le había dicho que fuésemos a eliminar la Junta Arbitral de Consumo. Nosotros... O sea, yo creo que esta Junta, junto con la OMIC, hacen un trabajo importante de cara al ciudadano y que, aunque usted insiste en que se están duplicando y hay duplicidades de competencias con otras cuestiones que se están haciendo desde el Gobierno de Aragón, realmente desde la Junta Arbitral de Consumo se está trabajando coordinadamente para atender las cuestiones que tienen que ver con nuestro municipio y desde el Gobierno de Aragón están trabajando con el resto de municipios que son más pequeños y que no tienen esta Junta Arbitral de Consumo. Esta Junta Arbitral de Consumo lo que permite precisamente es agilizar procesos y ser una ayuda útil a los ciudadanos en muchos proyectos de arbitraje en los que se resuelven las dudas de forma ágil sin tener que llegar a cuestiones jurídicas o a procedimientos más largos, por lo que en ningún momento nos hemos planteado eliminarla y siempre va a estar de forma cercana a la OMIC. Lo que sí que no va a depender, y quizá ahí no está bien reflejado, es de la Oficina de Concesiones Demaniales, sino que va a depender de los Servicios Jurídicos, de la Oficina de Servicios Jurídicos. Pero, de momento, mientras esa Oficina esté dentro de mi Área de Servicios Públicos y de Movilidad, no me planteo que por el coste que tiene, que estamos hablando de 15.000 euros, dejemos de ofrecer ese servicio que tiene la ciudad, que luego, además, tiene una subvención que ahora mismo no sabemos en este momento si todavía ha sido asignada, porque siempre llega a posteriori, pero que nos compensa ese coste. Entonces, realmente, no entiendo ese empeño que tiene usted con la Junta Arbitral de Consumo, de verdad, por el servicio que presta y el coste inexistente que tiene para nuestro Ayuntamiento. Entonces, realmente, siento no poder satisfacerle en esta cuestión, señor Calvo. Gracias.

Sr. Calvo Iglesias: Independientemente del coste de los 15.000 euros estos que dice usted, evidentemente hay unos funcionarios que están ejerciendo unas funciones que están cobrando —sí, sí— y

que podrían estar ejerciendo perfectamente otras quizás más necesarias. Simplemente esto. A mí y a nuestro grupo nos parece un auténtico dispendio que ahora mismo se estén duplicando órganos que estamos pagando los zaragozanos con nuestros impuestos en una y otra institución, no solamente esta, sino muchas más que existen. La verdad es que no creo que le estemos haciendo ningún favor a los zaragozanos con este tipo de políticas de duplicar estructuras en un sitio y en otro. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Pero es que, insisto, no se están duplicando. Se trabaja coordinadamente con el Gobierno de Aragón para atender ámbitos distintos. Desde la Junta Arbitral de Consumo del Ayuntamiento se atiende a nuestro municipio y desde el Gobierno de Aragón atienden a otros. En cualquier caso, le digo que no tiene un coste, que es que, realmente, está subvencionado y estamos hablando de dos personas que están prestando un servicio a la ciudadanía que es bien utilizado y necesario. Tampoco estamos hablando de que estemos hablando de estructuras de doscientas personas. Gracias.

4.4.2 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si se ha avanzado en la redacción del Pliego del contrato de mantenimiento de zonas verdes (Sector I), y si ha elaborado la empresa dicho pliego. (C-1328/20)

(Se trata conjuntamente el punto 4.4.15)

Sra. Presidenta: Gracias. Señora Broto.

Sra. Broto Bernués: Sí. Le leo, ¿de acuerdo?, porque, como en la anterior interpelación usted hablaba de esa oficina que iba a permitir poner en marcha y agilizar las licitaciones... El día 15 de enero salió el anuncio de la licitación de este contrato del sector 1. El 10 de febrero se adjudicó el contrato a la empresa CSIT. El 13 de febrero solicitamos la consulta del expediente, pero se nos dijo de forma oral que, como se trataba de un trámite, a través de la aplicación Tramita no se podía consultar en papel. Y el 26 de febrero volvimos a solicitar la consulta del expediente, pidiendo también una propuesta de respuesta por escrito en caso de denegación. Nos preocupa, señora Chueca, esta falta de información con relación a este trámite y nos gustaría, por favor, que nos diera información, porque usted públicamente dijo que antes del verano, no sabemos cuándo, si a principio, a mitad o al final del verano, iba a dar información de esta licitación. Gracias.

Sra. Presidenta: Señora Bella.

Sra. Bella Rando: Sí. Gracias. Bien, ya hemos hablado a lo largo de la mañana de la importancia del Servicio de Parques y Jardines y también con el tema de la estrategia presentada del modelo de gestión para la infraestructura verde. Pero lo que nos trae aquí también hoy es la preocupación ya expresada anteriormente. Usted ha explicado también cómo en el decreto de estructura se han fortalecido las Oficinas Jurídicas o la propia oficina que ha mencionado usted para las concesiones demaniales. Entonces, claro, no entendemos, en primer lugar, y ya lo dijimos en el Pleno, por qué una adjudicación o una externalización extra para la elaboración de los pliegos de Parques y Jardines.

Dicho esto, como bien ha explicado mi antecesora, el día 15 de enero se hizo esta adjudicación a la empresa CSIT por un importe de 16.456 euros, con un contrato en vigor hasta el 4 de febrero de 2021, según figura en dicho contrato. No sabemos en qué estado se encuentra, si están ya elaborados estos pliegos de condiciones, si se han incluido todas las cláusulas sociales y la no división en lotes, que también conllevó toda la reivindicación y la huelga que los trabajadores y trabajadoras del servicio de mantenimiento de parques y jardines hicieron largamente, y, claro, no podemos olvidar que desde 2018 FCC está facturando por reconocimientos de obligación y que es una cuestión que realmente tiene que llegar a un fin. Entonces, que, por favor, nos explique cómo está el pliego de condiciones, en qué fase de la elaboración está, cuándo lo va a presentar y, por otra parte también, y en relación al plan especial de poda que se aprobó, que nos dé información también de si finalizó el contrato, si se amplió el contrato, si las podas que se están llevando a cabo estos días son las que está haciendo el servicio de parques y jardines o quién las está realizando. Y, bueno,

somos conscientes de que en la anterior licitación, que quedó fallida en septiembre, ya se incorporaban cinco equipos extras de poda y apeo para todo lo que tenía que ver con lo que hemos hablado anteriormente de los alcorques, las platabandas de pavimentos filtrantes, etcétera, y todo lo imprescindible para asegurar que nuestros parques y nuestras zonas verdes están en condiciones. Así que, señora Consejera, por favor, nos informa al respecto de todo ello.

Sra. Presidenta: Bueno, les contesto. Por corregirla, señora Broto, o para que no se quede con la información errónea, la Oficina Jurídica de Servicios Públicos solamente podrá licitar y llevar a cabo contratos por debajo de 500.000 euros. Lo digo porque es para agilizar con los pequeños. Los grandes, por supuesto, van a seguir todo el procedimiento de contratación y todos los trámites.

Entonces, bueno, antes de nada, decirles que durante tres meses hemos tenido todos los procedimientos administrativos suspendidos, con lo cual, estamos agilizando el trabajo, seguimos con todos los compromisos que nosotros adquirimos, pero, realmente, es un trabajo arduo la licitación de este contrato, porque, realmente, hemos tenido que empezar prácticamente de cero, empezando porque hemos tenido que conseguir el inventario de la ciudad que hoy, esta mañana, les estaba presentando realmente cuál es la fotografía actualizada y con datos reales del patrimonio verde de la ciudad, porque, hasta la fecha, no era una información que dispusiese el Servicio. La tenía la empresa concesionaria, la contrata, pero no lo tenía el Servicio, con lo cual, cuando se hicieron los pliegos, se hicieron realmente sin medir el ámbito y un trabajo bastante poco fino. En ese sentido, la asistencia técnica se ha contratado como se contrata en cualquier contrato para poder tener una ayuda que refuerce los Servicios y se hace en todas las licitaciones, o sea que no es una cuestión nueva. Si todo ese trabajo que se ha tenido que hacer para poder medir, evaluar realmente el ámbito de actuación y poder incorporar las mejoras tecnológicas y de gestión que necesita una nueva licitación, pues, si no es con ayuda externa, difícilmente se van a poder mejorar y cambiar los procedimientos si solamente se hace de una forma continuista con cómo se viene trabajando. Entonces, siempre es bueno enriquecerlo y esto también lo hemos debatido en otras Comisiones. Aquí ya les dije que antes del verano, o sea antes del 31 de julio, tendremos los pliegos técnicos finalizados para poder sacar la licitación en septiembre u octubre, en función de cómo sea luego todo lo que tenga que ver con el pliego administrativo para poder tener adjudicado el contrato, idealmente, a finales de año o principios del año próximo. Pero no solamente se está trabajando, como les explicaba esta mañana, en un sector o un lote, sino que estamos trabajando en paralelo en tres lotes, con lo cual, ese trabajo realmente está siendo muy intenso porque se está licitando toda la infraestructura verde de la ciudad. En relación a los... Bueno, luego les contesto sobre la poda. Gracias.

Sra. Broto Bernués: Sí. Bueno, no ha sido un error o ha sido algo intencionado, señora Chueca. Evidentemente, la Oficina usted ha dicho que hará la licitación, el estudio, de los contratos de menos de 500.000 euros, pero es que, casualmente, en su Área están dos grandes contrata, como son la del transporte urbano y la de mantenimiento de parques y jardines, y, evidentemente, esos pliegos que le estaba planteando son de los más importantes. Y fíjese, ahí sí que se llevan a cabo a través de Contratación. Por lo tanto, el medioambiente es transversal, pero la contratación también.

Por otro lado, lo que nosotros le estamos planteando es cierta opacidad con relación a este expediente, señora Chueca, ¿vale? Ya llevan ustedes un año de Gobierno. Le he hecho el relato de las fechas, pero es que en la Comisión de abril preguntamos sobre el tema, en la Comisión de mayo volvimos a preguntar y nos dijo que era una información reservada. Ahora habla de la asistencia técnica. Claro, esa asistencia técnica que hoy, por ejemplo, por la mañana es la que no nos ha impedido tener detalles con relación, por ejemplo, a esa estructura verde. Usted plantea, ha dicho, creo, literalmente "un trabajo poco fino". Bueno, y quizás las personas que estaban aquí esta mañana, funcionarios de la Casa, si hubieran oído esto, pues a lo mejor... Lo digo porque quienes han hecho el pliego sabe usted muy bien quienes son. Quiero decir que de hace cinco años aquí, que se acaba de cumplir, no han cambiado por mucho que nuestra estructura esté en constante cambio y hay muchas personas que tienen que, por edad, jubilarse, pero esos pliegos los han hecho técnicos de la Casa. Entonces, el trabajo poco fino es un tema que yo creo que usted debería matizar. Pero no obstante, vuelvo a decirle, el relato que le he hecho de fechas, Comisión de abril, Comisión de mayo,

venimos aquí, hoy dice usted que el día 31 de julio, creo recordar, ha dicho que va a ser cuando se tengan los pliegos técnicos, pero nosotros volvemos a ahondar en las preguntas que, en este caso, la compañera de Podemos ha planteado. ¿Sabe usted información concreta con relación a los pliegos en cuanto a las cláusulas sociales, toda la negociación que se estaba planteando con la empresa? ¿Tiene usted alguna información en ese sentido? Es que creemos que nos tiene que dar más información, porque se lo estamos preguntando desde el mes, se lo vuelvo a decir y ya termino —perdonen, que he intentado ajustarme al tiempo—, el 15 de enero, 10 de febrero se adjudicó el contrato, 13 de febrero, 26 de febrero... Bueno, es un contrato importante, por eso ponemos interés en el mismo. Gracias.

Sra. Presidenta: Sí. Señora Bella.

Sra. Bella Rando: Dos cuestiones, porque es limitado el tiempo. Acabemos con el oscurantismo ya de este contrato y llevemos a cabo la adjudicación y con toda la información que aquí se ha pedido. ¿Qué va a ir contenido en esas bases —eso, en primer lugar—, en esas bases de adjudicación? Y, en segundo lugar, no sabemos si esta es época de poda, porque en Valdefierro se están podando árboles cuando es época de crianza de las aves en los árboles. Entonces, nos gustaría que nos diera más información al respecto.

Sra. Presidenta: Bueno, lo primero de todo, ¿qué más ejercicio de transparencia quieren que, en cuanto he tenido los datos actualizados, lo primero que he hecho, y a petición propia, ha sido compartirlo con ustedes? A medida que vaya teniendo más datos, los seguiré compartiendo con ustedes. Por más que me los pidan, si no están, pues lo siento, no les puedo compartir algo que no existe. Por favor, sean pacientes. Es lo mismo que con las cifras, bailando las cifras. Pues fiense. Realmente, en cuanto tenga la información, yo la voy a compartir. Y creo que un ejemplo de buena transparencia ha sido que esta mañana a petición propia les he presentado toda la estrategia del verde, de la reestructuración del Servicio, de cuáles son los planes que queremos trabajar, porque creo que es precisamente la forma de construir y la forma de hacer todas las aportaciones que desde todos los grupos se pueden hacer. Pero, si no existe algo antes o se está trabajando en ello, pues dejemos a los técnicos que trabajen. No tengo más información. Yo les dije que antes de final de julio, antes de que nos vayamos de vacaciones, tendríamos los pliegos técnicos y están trabajando en ellos. No hay nada que haya cambiado sobre lo que hemos vivido hasta ahora. Yo les dije que no se partiría la plantilla y no se partirá. Ya está. Se lo he enseñado esta mañana. Estamos trabajando técnicamente.

Sobre la cuestión que me decía, señora Broto, del trabajo poco fino, pues hombre, permítame que le diga que hacer unos pliegos donde no se tienen datos ni se tiene un inventario, donde se cogen los datos de los últimos 15 años y donde no se añaden ni siquiera los datos de la actualización que supuso la Expo en el verde de la ciudad, pues hombre, muy fino, muy fino no me resulta ese trabajo. Por eso lo primero que hemos hecho ha sido conseguir el inventario que no pudieron ustedes conseguir porque FCC no se lo dio, conseguir el inventario y actualizar ese inventario, integrarlo con el resto de inventarios de otras Áreas, no solamente de la zona 1, sino del resto de zonas de la ciudad, y, cuando tenemos la foto actualizada, medida, podemos empezar a trabajar con un inventario actualizado y con un sistema de gestión integrado que sea el mismo para toda la ciudad y donde los datos sean de la ciudad, no de las contratas que trabajen para nosotros. Y esto supone un cambio, un cambio y un tiempo de trabajo de los técnicos que están trabajando y que esta mañana, si hubiesen querido, hubiesen tenido la oportunidad de preguntar más en detalle, pero creo que toda la información que ahora mismo está en mis manos la he compartido con ustedes. Muchas gracias. Y seguiré haciéndolo, no les quepa la menor duda.

No le he contestado a lo de la poda, pero luego, si quiere, le contesto a una pregunta escrita. Pero estamos haciendo poda con los equipos actualmente. Lo que se hace es una redistribución para que, con los mismos equipos y sin que suponga un extracoste para la ciudad, podamos tener un mantenimiento, sobre todo en poda de riesgo, como ya veníamos haciendo. No hemos parado en ningún momento más allá del periodo de huelga y el periodo de confinamiento, que, obviamente, nos ha hecho parar, y tenemos planes de volver otra vez a reactivar un plan de choque más activo ahora, coincidiendo con la llegada del verano, en el que hay menos gente en la ciudad y es más fácil este tipo de labores, sobre todo en labores de riesgo. Gracias.

4.4.3 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué valoración hace la Sra. Consejera de la actual situación en Avanza, y qué opinión le merecen las reivindicaciones de la plantilla. (C-1335/20)

(Se trata conjuntamente el punto 4.4.12)

Sra. Broto Bernués: Sí. Yo, simplemente, señora Chueca, como es mi última intervención en esta sesión de hoy, decirle que el inventario está dentro de Asistencia Técnica y no hemos podido acceder a él. Entonces, cuando usted habla de transparencia y de tener los datos, que conste. Igual que usted dice una cosa, nosotros podemos dárselo. Y vuelvo a decirle que se lo hemos pedido. Entonces, ¿usted habla de las cifras? Pues yo le hablo de los datos y de las peticiones que constan por escrito.

En cuanto a la pregunta que le hacemos, señora Chueca, sabemos que, evidentemente, ha habido una negociación, que ha habido un acuerdo, pero sabemos que la plantilla de Avanza ha estado reclamando desde el principio de la pandemia una serie de medidas. Las medidas han sido que planteaban que había poca protección para los conductores; la falta de autobuses en ciertos horarios; el aumento de la velocidad comercial, es decir, hacen el mismo recorrido, pero tienen que hacerlo a mayor velocidad, con lo que esto supone —esto supone, y se ha dicho ya en este salón, aunque usted dice que cree que no, que Avanza sí que puede sacar más beneficio, puesto que se hacen más kilómetros por parte de la empresa—; incumplimiento de acuerdos en materia de conciliación de la vida laboral y familiar, ya que durante esta pandemia han tenido... Saben ustedes que hay matrimonios, parejas que trabajan en la empresa y han tenido que, por motivos de la pandemia, tener que trabajar y no han podido conciliar. Esto es lo que le planteo, señora Chueca. Más allá de que haya habido un acuerdo, sabemos que mañana seguramente habrá una mesa tripartita de la movilidad —nos vamos enterando por la prensa—, pero sabemos que hay una cuestión en cuanto a los trabajadores y trabajadoras en la empresa Avanza, aunque usted plantea que no hay problemas y, es más, ha dicho prácticamente —es una de las cosas que creo que esta mañana a mí, por lo menos, no he sentido que me respondía— con relación a qué negociación han tenido ustedes con la empresa con el tema del quebranto económico. Pero ahora en concreto la pregunta, y espero que podamos tener su información de primera mano, es cuál es para usted la información con relación a las demandas laborales en este sentido y si el Ayuntamiento se está planteando algún tipo de acción. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Señora Bella.

Sra. Bella Rando: Sí. Gracias. Bien, desde Podemos, lo hemos dicho antes, no hemos parado de decir que las situaciones extraordinarias requieren decisiones extraordinarias. Por ello hemos insistido en que había que negociar con Avanza para que ese coste añadido, que no sabíamos si era de 60, de 10 o de 8 millones, como ha dicho usted esta mañana, no lo asumieran las arcas municipales. Bien, parece que Avanza solo avanza en recaudar beneficios a costa de la crisis. Sabemos que también entró en un ERTE que fue denunciado por los sindicatos, la DGA lo echó para atrás y, sin embargo, estaba pagando horas extras. Esto por lo que se refiere a asuntos laborales.

Usted, señora Consejera, ha dicho en anteriores comparecencias que, como hay que pagar el kilometraje, iba a pagar el 70% sobre la certificación habitual, porque iba a haber una reducción de un porcentaje que todavía no sabemos. Y resulta que todo esto no cuadra ni con lo que ha dicho usted esta mañana ni con lo que ha dicho en reiteradas ocasiones, porque lo que sabemos es que no se ha reducido el kilometraje, sino que se ha aumentado, y no es porque los cuadros de marcha no lo permitan, es porque han estado trabajando durante estos 63 días como si fueran festivos, a más velocidad y con menos tiempo de espera. Por lo tanto, lo que ocurre es que, además de no querer contribuir solidariamente la empresa, como así nos dijo el gerente en la Comisión del Futuro de la ciudad, para sufragar los gastos que le va a costar a las arcas municipales la pérdida de los billetes de bus, es que, además, van a engrosar un dinero extra por kilometraje que podemos cifrar en hasta tres millones de euros extra. Es decir, la empresa Avanza se está beneficiando de esta pandemia cuando toda la ciudad de Zaragoza está en una situación de precariedad. Queremos saber, señora Chueca, si puede decirnos o tiene el control exacto del kilometraje desde el 30 de marzo al 1 de junio, porque, según nuestras cuentas, se hacen 15 kilómetros más por cada conductor, 15

kilómetros más que, a 4'702 euros que se cobra Avanza, se obtiene un resultado de 71 euros diarios, que, multiplicados por los buses articulados y convencionales, por las 35 líneas de servicio, por los 27 conductores de media y por los 63 días, dan un resultado exacto de 3.665.297 euros extras que puede percibir Avanza por estos servicios. Nos parece de una gravedad inusitada que se esté engordando las arcas de una empresa a costa de los trabajadores. Terminó. Sabemos que el día 18, o sea, mañana, por fin se convoca la reunión del tripartito, cuya última reunión fue el 24 de enero —o sea, ha habido todos estos meses sin ninguna reunión tripartita—, y queremos saber qué es lo que va a plantear en esta reunión, señora Chueca.

Sra. Presidenta: Vale. Les contesto, pero bueno, lo primero de todo, yo, en este sentido, agradecerles la generosidad y el consenso y flexibilidad que han tenido tanto el comité como la empresa para evitar ese conflicto que estaban planteando para principios de esta semana. Lo que no consigo entender de ninguna de las maneras es esas cuentas que ustedes me plantean y que ustedes me están haciendo, porque ya se lo he explicado antes, pero se lo vuelvo a explicar. Nosotros a la empresa únicamente le pagamos por kilómetro realizado. De momento, desde que empezó el estado de alarma hasta ahora, llevan 500.000 kilómetros menos realizados, que estamos hablando de un ahorro para el Ayuntamiento y una menor facturación, o sea, unas pérdidas, aunque no es lo mismo, pero una menor facturación para Avanza, de 2'5 millones. Entonces, los cuadros de marchas no se han cambiado. Cuando el conductor acaba su línea, que ha podido ir más rápido porque no había circulación en la ciudad, espera al principio de la línea y al final de la línea. Es decir, ese conductor en ese momento no está produciendo, está esperando a que llegue el inicio de la nueva frecuencia para volver a montarse. Con lo cual, no sé de dónde sacan ustedes que con las mismas horas del trabajador se sacan más kilómetros, porque eso no es así, porque, si no, se estarían alterando los ritmos y las frecuencias y no es así. Pero, como les he dicho antes, pediremos un informe y que Avanza nos lo justifique desde la dirección de la empresa. A mí no me cuadra.

En ese sentido, y también otra vez otra cuestión, el tema de las horas extras, ya nos lo dijo en la Comisión para el Futuro el señor Ríos que en marzo, cuando llegó el estado de alarma, sí que tuvieron que tirar de horas extras porque, realmente, tenían un problema de organización y les había sorprendido con las planificaciones que tenían, pero que en abril prácticamente fueron inexistentes, precisamente porque les reclamamos. En todo caso, decirles también a ustedes que no se preocupen tanto por las horas extras, que el problema de las horas extras es un problema que tendrá Avanza en su cuenta de resultados y en sus costes de operación, pero no nosotros, porque nosotros pagamos a kilómetro realizado. Si ese kilómetro lo hace con horas extras o sin horas extras, a nosotros nos da igual. Entonces, ¿qué problema hay tanto con las horas extras? Si se planifican mal y tienen que pagar horas extras, es un problema, que tendrán menos beneficio o tendrán menos margen. Entonces, olvidémonos tanta historia de las horas extras.

Entonces, yo, en este sentido, mañana tendré la reunión porque la hacemos trimestralmente. Me reúno con ellos, desde que llegué el año pasado, cada trimestre para conocer un poco sus inquietudes, conocer de primera mano, aunque también les digo que he estado en contacto tanto con la dirección como con el comité, que me han estado informando de todas sus cuestiones, de todas las mejoras que podían ver en las medidas de protección. Creo que en las medidas de protección que se han ido tomando se les ha escuchado siempre y la prueba es que no hemos tenido contagios, gracias a Dios, entre el colectivo de trabajadores siendo que han estado todos los días en la calle. Y, efectivamente, han hecho un esfuerzo, han hecho un esfuerzo importante, como todos los trabajadores que están en servicios públicos esenciales, que lo han dado todo durante estos tres meses y esta pandemia. ¿Qué les voy a decir, por ejemplo, de los sanitarios o de las personas que estaban atendiendo en los supermercados, en trabajos que se han considerado esenciales y que han seguido trabajando y prestando servicio a la ciudad? Con lo cual, en ese sentido, agradecer el esfuerzo y la dedicación que han podido hacer durante este tiempo, como ya les hice cuando estuve allí y como les haré mañana personalmente. Muchas gracias.

Sra. Broto Bernués: Sí. Tenía un minuto, creo. Señora Chueca, no es un empeño. No son solo las horas extras. Le hemos hecho un relato de las demandas de la plantilla. Es la conciliación familiar y laboral, son las medidas en cuanto al tema de protección, obviamente. ¿Por qué? Porque resulta que el Ayuntamiento es el que tiene que vigilar por la contratación y el cumplimiento de las condiciones. Nosotros estamos muy

orgullosos en esta administración de tener un plan de conciliación de la vida familiar y laboral. Queremos implementar todas las medidas de igualdad y, por lo tanto, como administración responsable tenemos que dar ejemplo. Entonces, dice usted: "¿De dónde lo sacan?". Pues igual lo sacamos de que los trabajadores y el comité de empresa, la plantilla, nos informa. Seguramente en la reunión de mañana le van a informar. Lo que nosotros le estamos planteando es qué es lo que está haciendo este Ayuntamiento para que todas estas reivindicaciones lleguen a buen puerto. Y la respuesta de, si facturan más o facturan menos, verá Avanza lo que hace, es una cuestión que no es tan fácil, no es tan fácil, señora Chueca. No es tan fácil porque resulta que el Ayuntamiento tiene una responsabilidad en el cumplimiento de esa contratación, tiene la obligación de velar por los derechos de los trabajadores y trabajadoras y, claro, lógicamente, si luego hay conflictos, evidentemente el Ayuntamiento tiene que responder y yo creo que es muy importante que esa mesa tripartita... A lo mejor usted se reúne trimestralmente, pero igual en este momento de pandemia hubiera sido muy importante haber tenido una reunión con ellos. Es un planteamiento.

Sra. Presidenta: Su tiempo, señora Broto.

Sra. Broto Bernués: Simplemente, yo sé que el trabajo... Sí, ahora mismo. Es que no me he excedido en nada. Acabo ya. Igual hubiera sido interesante haber tenido esa reunión, porque estas demandas nos llegan, lógicamente, en un ejercicio democrático de oposición y nos dicen: "No podemos llegar al Gobierno. Os lo decimos a vosotros". Esto siempre funciona de esta manera. Es algo de transparencia y transmisión. Gracias.

Sra. Presidenta: ¿Señora Bella? ¿Ya está? Ya ha acabado todo su tiempo, ¿no? Vale. Simplemente por completar a la señora Broto. Decirle que me encanta que escuchen personalmente estas peticiones y que yo he estado velando porque los protocolos de seguridad... Y claro que somos responsables en la parte que nos toca, en que los protocolos de seguridad de la empresa sean los que tienen que ser... Y, en ese sentido, he estado hablando con el comité y hablando con la empresa cuando ha sido necesario y, sobre todo, a través del Servicio de Movilidad, que son los técnicos los que llevan la relación personal y tienen que hacerla. Pero quiero decirle... Ah, bueno, incluso inspecciones del Instituto Municipal de Salud Pública hemos puesto, precisamente para velar, y asistencias técnicas que han estado controlando perfectamente tanto las líneas como los protocolos de seguridad y cómo estaban trabajando esos trabajadores para asegurarnos que no corrían ningún riesgo. Pero quiero aprovechar también para decirle que, en esta mesa tripartita que voy trimestralmente, soy la primera concejal que me siento en la mesa y que no lo delego en técnicos, porque en su Corporación anterior instauraron estas mesas tripartitas para hablar personalmente y para poder escuchar, pero he de decirle que no había ninguno de los concejales que fuese a estas reuniones. Con lo cual, involucrarme en escuchar y en solucionar los problemas de los trabajadores, por supuesto que no me podrán decir que no esté involucrándome, porque, más que me estoy involucrando, creo que no se ha involucrado nadie.

Sra. Broto Bernués: No es cuestión de la presencia física, y usted lo sabe perfectamente.

Sra. Presidenta: Bueno, yo creo que la presencia física y el estar, claro que hace.

Sra. Broto Bernués: No. Usted sabe que esto es un trabajo de equipo, señora Chueca.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. El equipo también está.

4.4.4 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si la Sra. Consejera ha tomado ya en consideración la devolución del dinero de los abonos de transporte público no utilizados durante el estado de alarma a quien así lo solicite. (C-1338/20)

Sra. Presidenta: Sí. Señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Bien. Buenos días. En mi primera intervención de hoy lo primero que quiero hacer

es felicitar al señor Cubero por su paternidad. Señora Broto, hágaselo extensivo.

Sra. Broto Bernués: Sí, señora. Es motivo de alegría.

Sra. Rouco Laliena: Claro. Bueno, volvemos a esta pregunta, que ya la preguntamos el mes pasado, ya la ejercimos el mes pasado y también el señor Gómez Gámez preguntó sobre esto. Usted en aquel momento nos dijo que ya estaban las bonificaciones para estudiar, pero que todavía tenía que estudiar la devolución. Luego hizo una rueda de prensa en la que sí, efectivamente, habló de las bonificaciones en periodos de después del estado de alarma y no habló de este estudio. Lógicamente, nos había dicho que precisamente lo tenía que estudiar y ya nos diría. Como no hemos vuelto a tener noticias, queríamos preguntarle sobre este tema. Ya dijimos la otra vez que, una vez que estaba superado el periodo de alarma, por motivos o familiares, o de estudios, o de trabajo y que, por tanto, hay personas que no van a necesitar nuevos abonos en otra época del año, perderían esta dotación económica. Y aquí esperamos su respuesta. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Rouco. Bueno, la cuestión es que estamos trabajando en la aplicación. Se está desarrollando la aplicación para que, cuando finalice el estado de alarma, se pueda empezar a pedir esta compensación. Y no ha cambiado nada, o sea, realmente, como yo le dije en mi intervención anterior, las solicitudes que se justifiquen que no se pueden hacer en compensación de tiempo tendrán que ir a la oficina de atención al cliente que hay en el Caracol para que, a partir de ahí, puedan, justificándolo, proceder a la devolución económica. Pero la posición general del Ayuntamiento es la devolución siempre en compensación en tiempo con el procedimiento establecido, que es el que yo ya le expliqué hace un mes. Gracias.

Sra. Rouco Laliena: Sí, así lo entendimos. A ver, cuando uno compra un billete para ir a Madrid, es para un día en concreto. Si no va por circunstancias ajenas, se le devuelve el dinero. Estas también son circunstancias ajenas. Entonces, ¿usted, al final, me quiere decir que sí que está esta posibilidad en Avanza?

Sra. Presidenta: Si ya se lo dije, le dije que lo estudiaríamos, pero que no habría problema en que a las excepciones que estuviesen justificadas se les pudiese... O sea, no vamos a poner problemas en algo que es menor. Simplemente, que el procedimiento general es el de compensación de los abonos, porque entendemos que la gran mayoría son usuarios habituales y vayan a hacer una ampliación del tiempo. Y por eso estaban, precisamente, los plazos desde que acabe el estado de alarma hasta el 31 de diciembre para solicitar esa ampliación y esa compensación de los plazos. Gracias.

Sra. Rouco Laliena: Pues, entonces, esperemos que el estado de alarma acabe pronto.

4.4.5 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si han estudiado suficientemente, con estudios técnicos solventes, la propuesta de colocar a las bicicletas en primera línea de salida en los semáforos, y si pueden argumentar en qué contribuye esta medida en la lucha contra el coronavirus o en la necesaria reactivación económica. (C-1341/20)

Sra. Presidenta: Sí. Señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Sí. Muchas gracias. Bueno, vamos a ver, es que esta medida aparece en el dictamen que elaboró la Comisión Especial por el Futuro de Zaragoza y la verdad es que es una medida sorprendente. En otro ámbito o en otro contexto, evidentemente, tendría cierto sentido, pero, desde luego, no en un dictamen para la recuperación económica de la ciudad o en la lucha contra la pandemia. Bien, pone exactamente "señalizar zonas de espera avanzada en semáforos para bicis y motos para evitar respirar los gases de escape en los semáforos". Mire, primero, las bicicletas tienen ya, o bien los carriles bici, o estos carriles de ciclo... Bueno, estos carriles compartidos.

Sra. Presidenta: Pacificados.

Sr. Calvo Iglesias: Sí, pacificados, de los que hemos estado hablando largo rato esta mañana. Por lo tanto, las bicicletas, evidentemente, no circulan entre los coches o en los mismos carriles por los que circulan los coches, y mucho menos en las grandes avenidas, como puedan ser —yo qué sé— vía Hispanidad... Tiene carril bici. En la avenida Navarra o en cualquier otra de estas. Evidentemente, no así. Pero bueno, a lo que voy. Sabe usted que nosotros propusimos ya en el mes de febrero, precisamente propusimos, que se pusieran en Zaragoza, que se implantaran, estas zonas de salida preferente para motos, como, de hecho, ya están funcionando en muchas ciudades de España y, además, con notable éxito. Por lo tanto, le felicito y le agradezco que hayan tenido en cuenta, en consideración, esta propuesta nuestra y que se haya empezado a implantar, pero, desde luego, lo que no nos parece en absoluto adecuado, es más, nos parece un auténtico disparate, con perdón para los redactores de este punto, en la Comisión Especial por el Futuro. Nos parece un auténtico disparate que se coloquen las bicicletas delante de los coches. Es un auténtico disparate por una sencilla razón, porque las bicicletas tienen muy poca capacidad de aceleración. Es más, en 50 metros una persona corriendo acelera más que una bicicleta incluso. Y por lo tanto, unas bicicletas colocadas en primera línea de salida delante de los coches van a generar muchos problemas, muchos conflictos y, posiblemente, muchos accidentes. No así las motos, que tienen absoluta libertad y capacidad más que suficiente para acelerar más que los coches, agilizan el tráfico, evitan accidentes, etc. Pero, por el contrario, colocar las bicicletas delante, no, eso nos parece un disparate. Y yo le ruego, por favor, si está escrito así, que lo corrijan, lo reconsideren, pero no se les ocurra bajo ningún concepto poner las bicicletas en los semáforos delante de los coches, porque pueden organizar, pueden originar, un auténtico caos circulatorio y provocar muchos accidentes. Aparte, supongo que los ciclistas tienen también abundante buen sentido común y evitarán cometer semejante despropósito. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Calvo. Bueno, esta medida está dentro del contexto de todas las medidas que se han tomado para poder impulsar y favorecer la movilidad individual, concretamente la movilidad ciclista y también en motocicletas. Sobre todo es una medida que se estudió dentro del contexto de favorecer la movilidad personal en motocicletas, pero que también en determinadas vías —no es una medida que se vaya a estudiar y que se vaya a implantar a todas las vías— también nos pareció oportuno el poder llevarla a cabo también con los ciclistas. ¿Por qué le digo esto? Le digo esto porque, realmente, entra dentro de una medida para favorecer la salud del ciclista, de que no tengan que estar detrás de los coches con todo lo que a nivel de humos pueden estar respirando, pero también es un avance hacia una pacificación de la ciudad, hacia el tener que respetar y aprender a convivir con otros modos de transporte de tal forma que nos permita avanzar hacia un calmado general del tráfico para poder evolucionar hacia ciudades 30. Le recuerdo que ya tenemos en este contexto 302 kilómetros donde hay circulación a 30 kilómetros por hora y, realmente, ahora se están sumando otros 80 kilómetros donde, en aquellos lugares donde se vaya a favorecer un giro, se va a poder favorecer que los ciclistas estén por delante y que, por lo tanto, el conductor pueda respetarlo y tenga que esperar y evitemos así que haya una conducción agresiva, que no es buena para la salud de la ciudad en general.

Entonces, pues yo entiendo que para las motocicletas es una medida que puede ser más fácil de entender o más fácil de comprender por el tema de la velocidad, pero, cuando justo el objetivo es poder pacificar la ciudad y ayudar a que todos circulemos en convivencia, dentro de las mismas vías pero de una forma más respetuosa con el resto de modos, pues yo creo que entenderá esta medida, que creo que favorece la salud de todos los ciudadanos, no solamente de los que van en bicicleta, sino también de toda la ciudad, al pacificar la ciudad y que todos los coches vayan más despacio y eso contamine menos. Creo que es una medida que favorece la evolución hacia una movilidad más sostenible y más humana dentro de la ciudad. Gracias.

Sr. Calvo Iglesias: Lamento decírselo: se equivoca usted, señora Chueca. Es un error la decisión que están tomando. Se lo digo: se equivoca usted.

4.4.6 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si la Sra. Consejera del Área de Servicios Públicos y Movilidad podría explicar, en base a estudios técnicos solventes, qué efectos positivos esperan lograr en la lucha contra el coronavirus o en la recuperación de la actividad económica, de la reducción de la velocidad del tráfico rodado en Zaragoza. (C-1342/20)

Sra. Presidenta: Sí. Señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Es una medida que aparece recogida en el dictamen elaborado para la Comisión Especial del Futuro de Zaragoza, que pretende, supongo, ese era el propósito inicial, la recuperación económica de la ciudad y la lucha contra la pandemia, contra el coronavirus.

La pregunta es bien clara: ¿qué efectos positivos esperan ustedes lograr de esta reducción de la velocidad? Miren, los coches están perfectamente adaptados para circular a 50 kilómetros por hora, más incluso, pero las ciudades están adaptadas también para permitir la velocidad, el que los coches puedan circular perfectamente a 50 kilómetros por hora. Las zonas de peatones y del tráfico están perfectamente separadas. Digamos que el actual diseño de las ciudades no es reciente, sino que se remonta a muchas décadas atrás. Recuerde usted que con peores vehículos y con menos medidas de seguridad se podía circular incluso por las ciudades a 60 por hora. Bien, por razones medioambientales se decidió que se podía ir a 50. Ir a 30 kilómetros por hora, evidentemente, supone una restricción a la movilidad ciudadana muy importante, como lo saben aquellos usuarios que tienen que circular por algunas calles pacificadas a 30, sobre todo si estas son largas. Pero la cuestión está en que ustedes incorporan esta medida de pacificar la ciudad como una de las medidas de lucha contra la pandemia o para la recuperación económica de la ciudad, cuando supone, como le digo, una restricción a la movilidad de los ciudadanos que va a aumentar la contaminación, retrasar o enlentecer el tráfico, seguramente provocará más atascos, hace que los desplazamientos dentro de la ciudad tengan una duración mayor. Los ciudadanos valoramos especialmente también el tiempo del que disponemos y, si podemos hacer un desplazamiento en diez minutos o en quince minutos, preferimos hacerlo en ese tiempo que no en veinte o veinticinco, es evidente. Y la verdad es que nos preguntamos en qué medida esto incorpora alguna ventaja en la recuperación económica de la ciudad, en la lucha contra la pandemia y, en general, en el bienestar de los ciudadanos. Y la verdad es que me gustaría saber si ustedes han hecho unos estudios técnicos que nos pudieran presentar, estudios técnicos solventes que nos acrediten que, efectivamente, esta medida que figura aquí va a tener esos efectos positivos en la lucha contra el coronavirus o en la recuperación económica de la ciudad. Yo le rogaría que, si tiene estos estudios técnicos, nos los hiciera saber para reconsiderar, si fuera el caso, nuestro criterio o nuestra opinión. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Calvo. Le haremos llegar unos estudios donde le acrediten los beneficios que pueda tener una reducción de la velocidad en la ciudad. Yo creo que no es una medida nueva, sino que es una medida adoptada desde hace muchos años donde en las ciudades se circula a menor velocidad tiene, sobre todo, dos ventajas. Una que tiene que ver con la contaminación en general de la ciudad, porque no sé por qué usted cree que circulando más despacio se contamina más cuando es justamente todo lo contrario. Cuando se circula más despacio, el motor tiene que hacer menos esfuerzo y contamina menos, y eso está demostrado y no voy a ser yo, que no soy ingeniero, la que se lo demuestre, pero le compartiremos los estudios para que lo pueda saber y conocer de primera mano. Pero una conducción pacífica, que no sea brusca, sin acelerones, que sea más constante, redundan directamente en una menor contaminación, un menor esfuerzo del motor y, por lo tanto, una menor contaminación. Y el segundo aspecto, que es muy importante... Con lo cual, redundan en la salud.

Entonces, en esta relación que me preguntaba con el coronavirus, pues, a ver, al final, un aire más limpio había estudios que demostraban que también favorece o evita la propagación y, además, evita que las personas sean más vulnerables. Bueno, que mejora la salud de todos los ciudadanos, y creo que eso no es discutible, que menor contaminación redundan en el bienestar y en la salud. Pero, además, no tiene que ver solamente con el COVID, pero reduce las posibilidades de mortalidad en nuestra ciudad. Es decir, cuando tengamos calles más pacíficas, la probabilidad de que un impacto, una colisión o un accidente tengan que ver con un fallecimiento es que cambian inversamente proporcional. Y le daré un dato: si hay un atropello y se

produce a 20 kilómetros/hora, la posibilidad de que haya un atropello mortal es de un 4%. Si subimos la velocidad a 30 kilómetros/hora es un 9%, pero si vamos a 50 kilómetros/hora, estamos en un 83%. Y con 60 kilómetros/hora, es casi prácticamente el 100% de probabilidades. Con lo cual, creo que esto es objetivo, hay gráficos, o sea que yo ya le compartiré la información. No somos nosotros los que lo decimos. Esta información viene de la DGT, tiene muchos estudios y trabaja, ya lo saben ustedes, con el objetivo cero muertos, para que... Entonces, creo que es un objetivo que puede estar relacionado con COVID, pero, más allá de eso, independientemente del COVID, creo que es un objetivo importante para la ciudad el trabajar por la seguridad vial y disminuir la probabilidad de accidentes. Y, si bajamos la velocidad, pues, inevitablemente, si hay un accidente, las probabilidades de sobrevivir a este son mucho mayores, con lo cual, yo creo que es verdad que produce ese perjuicio del tiempo, no le diré que no, pero bueno, hay veces que hay que equilibrar entre los inconvenientes y los beneficios que una medida pueda tener. Y, si todos nos acostumbramos, pues creo que al final lo agradecemos, porque redundaría en la salud de todos nosotros y el bienestar. Sí. Señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: El argumento es un argumento interesantísimo, el que me acaba de dar. Mire, si prohíbe el tráfico en Zaragoza, le aseguro que se reducirán a cero los atropellos.

Sra. Presidenta: No se trata de eso, se trata de que podamos desplazarnos. Usted dice que se restringen los derechos de movilidad por ir un poco más despacio. Yo creo que no. O sea, lo único que se amplía es un poco el tiempo de desplazamiento y en eso no le voy a decir que no, estoy de acuerdo, yo soy la primera que me encanta ir rápido a los sitios y no perder tiempo desplazándose, pero al final es que hay que poner beneficios que sean para toda la ciudad y ver lo que es razonable y lo que el beneficio es mayor que el inconveniente y, en este caso, creo que es una medida... Y no somos nosotros solos. No es una medida solo de Zaragoza, es una medida que, a nivel nacional, se está implantando y, a nivel internacional, ya lleva muchos años implantada en otras ciudades, con lo cual, tampoco creo que realmente sea una mala medida. Gracias.

(Abandona la sala el Sr. Calvo Iglesias)

4.4.7 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a cuáles son los motivos que están retrasando la respuesta a las solicitudes presentadas por el sector de la hostelería para la ampliación de terrazas y veladores. Qué soluciones están contemplando. (C-1349/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.3.1)

4.4.8 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuáles son los planes en relación a la reforma y adjudicación de quioscos/bares en vía pública. (C-1364/20)

Sr. Gómez Gámez: Pues, si llevamos, efectivamente, ese argumento al extremo, que coincido con usted en lo de la reducción de velocidad, si le autorizáramos a ir a 100, llegaríamos en la mitad de tiempo, llegaríamos todos mucho más arriba. Quiero decir, que estoy de acuerdo en que lo del argumento del tiempo no es convincente para nada. Debe primar la seguridad sobre el reloj. Bien, perdón por el inciso. Es que me parecía relevante.

La voy a tener por formulada con una única matización. Espero que en estas licitaciones se armonicen estéticamente, a ser posible, las instalaciones para dar una imagen de ciudad amable y, en cierto modo, uniforme o, al menos, elegante. Y también que dispongan todos, que algunos ya empiezan a disponer, afortunadamente, de servicios públicos, de baños, accesibles para todo el público y accesibles también para las personas con problemas de movilidad, de accesibilidad.

Sra. Presidenta: Gracias. Bueno, yo creo que este proyecto, si no lo han podido consultar o no lo han podido ver, ya les compartiré, porque, realmente, creo que es interesante. Uno de los retos que les decía

cuando llegué al Área era poner orden en todo el tema de las concesiones demaniales, porque tenemos más de 40 quioscos sin contrato desde 2017 y en un estado lamentable o de abandono, con lo cual, hacen muy mala imagen para la ciudad, aparte de no prestar el servicio para el cual fueron concebidos, o están trabajando en precario sin licitación. Con lo cual, empezamos a trabajar desde hace ya casi un año en un concepto que pudiese poner orden a esos quioscos y a través de un concepto novedoso que mejorase la imagen de la ciudad, que permitiese esa actualización y unificando también esos criterios estéticos, que yo sí que le doy mucha importancia. Ya que me ha tocado la gestión del espacio público de nuestra ciudad, pues creo que, si la podemos dejar más bonita, pues más agradable para todos los que vivimos aquí. Entonces, vamos a trabajar y se han marcado en esos pliegos unos criterios estéticos uniformes que actualizan la imagen de los quioscos a unos estándares actuales y contemporáneos.

Pero no solamente se ha trabajado en los criterios arquitectónicos que tendrán que acometerse para que todos sean uniformes, sino que, además, los materiales de construcción que se van a tener que utilizar son materiales sostenibles, para que también sean beneficiosos para la ciudad, y con criterios también de accesibilidad, efectivamente, para los servicios y también incluso para el tapado de los alcorques, incluso para las alturas de las mesas. También se va a puntuar y se va a premiar la accesibilidad para que todos los vecinos puedan disfrutar de estos quioscos. Pero no solamente eso, también otro de los aspectos y mejoras —les hago así un resumen de las mejoras que tienen estos quioscos o que incorporan— es fomentar el ocio saludable a través también de comida saludable, que tuviesen oferta para celíacos y también un poco favorecer los buenos hábitos también en el ocio y en la alimentación, además de actividades culturales y animaciones que, ya que es un espacio público al servicio de los ciudadanos, pues, aunque la gestión sea por parte de un hostelero, que tenga unos mínimos y me parecía importante que ese espacio se dotase de actividades culturales pensando, sobre todo, más en la gente mayor, en las personas mayores, que tienen más tiempo entre semana, a lo largo de la semana, y los fines de semana en familias con niños, de tal forma que se pueda hacer también una parte de servicio público. Y, no menos importante, que haya unos precios que puedan ser asequibles, por lo menos en los productos esenciales y básicos de una carta, que todos los ciudadanos puedan disponer de ellos. Estos son los criterios de la nueva licitación. Ahora han salido siete y saldrán en las próximas semanas o meses los siguientes, hasta concluir los cuarenta, espero, dentro de este ejercicio. Gracias.

4.4.9 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si tienen previsto actuar de algún modo en los problemas de movilidad peatonal que se dan en la calle Alicante y su entorno. (C-1365/20)

Sra. Presidenta: Sí. Señor Gómez.

Sr. Gómez Gámez: Sí, señora Consejera. Es la calle Alicante como podría ser cualquiera otra de los muchos de cientos de calles de la ciudad que se encuentra en un estado bastante lamentable. ¿Y por qué es la calle Alicante y no otra? Pues mire, porque la calle Alicante, para empezar, tenía un plan piloto redactado y un proyecto en la anterior legislatura, o sea, que ya tenía un trabajo avanzado. Porque la calle Alicante está en un barrio que tiene un entorno envejecido, degradado, con un tejido comercial en proceso de desmantelamiento, con graves problemas de movilidad ya de por sí. Es el barrio de Torrero, por si no lo sabía dónde está. Y porque consideramos un poco agravio, si me lo permite, que una calle que tenía un proyecto hecho y que tenía un plan piloto no se haya ejecutado, pero sí se hayan ejecutado los proyectos de la calle Albareda y de la calle Ponzano. Entiendo que todos los ciudadanos tienen derecho a tener unas calles dignas, pero le aseguro que los de Torrero también. Supongo que no tiene nada que ver, confío, con el hecho de que el nivel socioeconómico de la calle Albareda y la calle Ponzano tenga más que ver con ustedes o el hecho de que su sede se encuentre ubicada en las cercanías.

Sra. Presidenta: Qué malintencionado con esta pregunta y con esta orientación que le está dando

cuando yo no he tenido nada que ver ni con la calle Alicante ni con la calle Albareda.

Sr. Gómez Gámez: Consejera, sepa usted que esta pregunta la ha formulado mi compañera Ana Becerril. Que, por cierto, aprovecho, porque soy un olvidadizo y un descortés, para justificar su ausencia, porque tuvo ayer una pequeña intervención quirúrgica en la boca y no ha podido venir. Me pidió que la disculpara y no lo había hecho. La pregunta la redactó ella. Yo solo la he explicado. Soy el mensajero, el mensajero, inocente de todo.

Sra. Presidenta: Usted le ha dado esa orientación, por si acaso teníamos alguna duda. Bueno, pues no, lejos de que tenga algo que ver con el nivel socioeconómico que puedan tener los vecinos de una calle u otra, la calle Albareda está dentro de un proyecto MOVES que sirve de piloto para la ciudad, que viene ya una primera parte de intervención de antes y que ahora estamos pendientes de ver si con el nuevo MOVES se completa, y que servirá de ejemplo para luego llevarlo a otras áreas de la ciudad. Con lo cual, en la calle Alicante no se ha intervenido de momento, pero creo que también es porque están desde Movilidad, porque ya le digo que es una cuestión que desconocía hasta que vi la pregunta, pendientes de ver los resultados y las conclusiones que puedan sacar de la calle Albareda. Ya les he comentado en alguna ocasión que se está trabajando en un plan de movilidad peatonal, que es el que tiene raíz en las conclusiones que se saquen con el entorno Albareda y los cambios que allí se han hecho, que se están estudiando para toda la ciudad, y que será el plan que luego se pueda extrapolar a toda la ciudad y que va a marcar ese entorno de aceras más anchas y espacio para los peatones, que ya saben que nosotros estamos trabajando en esa orientación.

Y también aprovecho esta pregunta para comentarles que la primera medida que se tendría que hacer en esa calle Alicante es levantar plazas de estacionamiento, que, hasta la fecha, realmente es una primera cuestión para luego poder dar alternativas a ese estacionamiento para luego poder pacificar esa calle, peatonalizar o ampliar la calzada. En relación a la cuestión de los estacionamientos, sí que aprovecho para comentarles que en las próximas semanas desde el Servicio de Movilidad van a ir trabajando con cada una de las Juntas de Distrito —si no les ha llegado ya la comunicación, les llegará próximamente, en los próximos días—, porque hemos hecho un estudio o se ha hecho un estudio para evaluar todas las posibilidades de estacionamiento regulado que tienen todos los distritos y todas las áreas con una propuesta desde Movilidad que se va a ir compartiendo con todas las Juntas de Distrito para que la puedan evaluar y terminar de decidir, porque hay muchas demandas de ampliar el estacionamiento regulado a otros barrios y distritos que ahora no lo tienen y nos servirá de base... Una parte de ello se podrá implementar rápido, pero otra parte, al menos, servirá de base para la nueva licitación del estacionamiento regulado, que saldrá el próximo año. Y queremos trabajar con todas las Juntas de Distrito y que todos puedan participar sobre la propuesta. Entonces, en base a ese análisis, también ahí se podrá decidir realmente qué sucede con la calle Alicante y, sobre todo, más importante, dentro del Plan de Movilidad Peatonal a la vista de los resultados que se tengan con el piloto de la calle Albareda. Muchas gracias.

Sr. Gómez Gámez: He de reconocerle, Consejera, que lo que citaba ahora de movilidad sobre el tema de zonas de estacionamiento regulado, efectivamente, por lo menos, supongo que todas, en la Junta que tengo el honor de presidir, en Delicias, sí que lo estamos gestionando conjuntamente con el departamento. Justo es reconocerlo.

Sra. Presidenta: En Delicias hicimos algo antes porque había una petición muy importante por parte del distrito, pero para el resto lo hemos hecho ya para toda la ciudad. Gracias.

4.4.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuál ha sido la evolución de la recogida selectiva de residuos durante el estado de alarma. (C-1366/20)

Sr. Gómez Gámez: Bueno, en realidad, viene a causa de algo que ya preguntamos en su momento, como usted recuerda. Había sido exitosa en el barrio del Actur, no tanto en otras zonas más céntricas, avenida Goya y otras zonas del centro de la ciudad, por el impedimento de tener que depositar el residuo

orgánico en determinadas fechas y horas, y eso, de alguna manera, inhibía o no favorecía la comodidad de los vecinos. Nos comentaba usted que iba a hacer una evaluación de la cuestión y me gustaría saber si ha evolucionado a mejor, a peor o sigue igual y qué evaluación ha hecho en este caso.

Sra. Presidenta: En relación... Es que en su pregunta usted no especificaba recogida orgánica. Ese estudio se está todavía elaborando y no lo tengo aquí recogido, con lo cual, se lo podría facilitar en cuanto esté, a posteriori. Y sí que le facilitaba algunos datos sobre cómo había evolucionado la recogida selectiva. Claro. Sí. Ha habido... La verdad es que es una buena noticia, porque durante todo este tiempo de confinamiento ha incrementado la recogida selectiva. En general, los envases han incrementado un 12%. Concretamente, el contenedor amarillo, un 9%; el contenedor azul, un 3%; y el contenedor verde, un 5%. Si bien ese crecimiento a su vez luego ha llevado a una disminución de los comercios de un 37% y de la hostelería de un 44%, como no podía ser de otra forma.

Y, como dato, ya que hablamos de este asunto, decirles que también, si son buenas noticias, pues bueno, hay otra buena noticia y es que, al haber una reducción en general de residuos y del propio consumo y de la reducción que hay, nos supone un ahorro, porque el contrato de recogida de residuos tiene que ver con las toneladas que se recogen, un ahorro que se va a materializar en 276.000 euros, que bienvenidos sean. No es mucho, pero ya es algo, tanto en el contrato que tenemos con FCC, 200.000, y 76.000 o 66.000 en el caso del CTRUZ, con el complejo de residuos, de gestión de residuos. Y cuando tenga la recogida orgánica, pues ya le facilitaré los datos. Muchas gracias.

4.4.11 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si han dado órdenes a la contrata de Parques y Jardines de reforzar los servicios ante el evidente deterioro derivado de la no prestación completa del servicio durante los meses de huelga y durante el estado de alarma, y si tienen previsto actuar sobre el mantenimiento de las fuentes públicas y su limpieza. (C-1367/20)

Sra. Presidenta: Sí. Señor Gómez.

Sr. Gómez Gámez: Sí. Bueno, afortunadamente, la reincorporación o la vuelta a una actividad casi normalizada por parte de los trabajadores de parques y jardines se ha ido notando. Han desaparecido esas frondas, esos casi bosques que teníamos todos en los parterres —los que teníamos parterres, que le recuerdo que hay barrios en la ciudad que no los tienen— y se ha notado, pero lo cierto es que todavía queda mucha tarea por hacer. No hay que buscar seguramente responsabilidades más allá de la circunstancia sobrevenida por la pandemia, pero, teniendo en cuenta, además, que somos una de las primeras ciudades que abrió las zonas verdes al uso y disfrute de los ciudadanos, pues creo que hay que hacer un esfuerzo especial para volver a ponerlas para que luzcan con el mayor esplendor posible. Teniendo en cuenta, además, que el contrato se encuentra a modo de reconocimiento de obligaciones, porque está finalizado, creo que el Ayuntamiento puede precisamente solicitar a la empresa, si es necesario, un mayor esfuerzo, una mayor dedicación o una mayor inversión para recuperar cuanto antes estos parques.

Mención aparte merecen las fuentes ornamentales, que están la verdad es que bastante deterioradas, no solamente la Fuente de los Incredulos, que sé que mi compañera, la señora Rouco, ha preguntado en varias ocasiones por ella, en Casablanca, sino todas en general. También quiero entender que agravada la situación por la falta de limpieza o limpieza mínima de estos meses. Pero bueno, ahora viene el verano, es agradable oír el rumor del agua corriente y, sobre todo, que no se conviertan, además, en focos de almacenamiento de virus y gérmenes de cualquier tipo que puedan aumentar las enfermedades.

Sra. Presidenta: Bueno, señor Gómez, pues la verdad es que, dentro del programa de Parques y Jardines, entiendo que me está haciendo referencia sobre todo al sector 1 de toda el área, igual que en el resto de sectores, lo que sí que se ha hecho ha sido una reorganización de todos los trabajos. Se hizo durante todo el momento del estado de alarma que hemos vivido y las distintas fases para ir adecuando los

servicios a las necesidades. Hemos intensificado las labores de desinfección y, además, quiero aprovechar para agradecer y citar aquí la labor de colaboración que hemos tenido desde que empezó la apertura de los parques del Servicio de Bomberos y Protección Civil, que ha estado trabajando y sigue trabajando todos los domingos, todos los sábados, todos los fines de semana, de forma incansable en las labores de desinfección y, por supuesto, de vigilancia de los parques para que, ahora que están viviendo su mejor momento y que realmente tienen una afluencia muy elevada, pues se ha organizado el trabajo con esta colaboración que siempre es bienvenida y siempre hay una predisposición absoluta. Con lo cual, agradezco desde aquí también esta actuación de Protección Civil y de Bomberos, que realmente ha sido muy útil. Protección Civil y Bomberos han trabajado durante el fin de semana en la desinfección y los equipos de FCC, los trabajadores, han desinfectado de lunes a viernes para poder adecuar realmente las necesidades. Y, después, la suerte que hemos tenido es que durante el invierno, cuando los meses de huelga, pues al menos fue invierno, con lo cual, las afecciones fueron menores y se ha hecho un gran trabajo también por los trabajadores de FCC desde el momento en el que volvieron, una vez pasados los primeros días de hibernación, al trabajo. Han vuelto con una alta intensidad y con unas ganas de poner la ciudad bonita y se ha notado, porque en las primeras semanas hubo una evolución y una transformación absoluta. Con lo cual, en ese sentido, agradecer a todos el esfuerzo que están haciendo después de la salida del confinamiento para poner al día los parques y jardines, que la naturaleza está viva, la naturaleza no está muerta, y, mientras estábamos confinados, han florecido, pero que ya os digo que también esto es una cuestión que no ha pasado solo en Zaragoza, que ha pasado en todas las ciudades, realmente estampas bastante curiosas de cómo la naturaleza no había estado confinada, había estado en plena ebullición justo en primavera.

Y, por supuesto, las fuentes se desinfectan y, además, se está procediendo también al pintado y mantenimiento de muchas de ellas. Yo creo que de momento siguen cerradas y van a seguir cerradas hasta que veamos que hay nuevas indicaciones para poder hacerlo con garantías de seguridad. Gracias.

Sr. Gómez Gámez: Desde el grupo Socialista nos sumamos al reconocimiento que ha hecho usted tanto a Protección Civil, Bomberos como a los trabajadores de la contrata de FCC, que quede constancia.

Sra. Presidenta: Gracias.

4.4.12 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a si la Sra. Consejera está mediando en el conflicto entre la plantilla y la dirección de AVANZA. (C-1371/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.4.3)

4.4.13 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a si la Sra. Consejera ha valorado la importancia de reforzar el servicio de BúhoBus a los barrios rurales, de un modo realmente útil al vecindario, y la posibilidad de concertar con la Asociación del taxi, taxis nocturnos con estos destinos. (C-1372/20)

Sra. Presidenta: Señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Sí. Gracias, Consejera. Ya sabemos que la ha valorado. Lo que queremos saber es cómo, sobre todo si hay una fecha o un plan o una decisión tomada o algo que estén a punto de decidir al respecto, porque, ahora mismo, los buses nocturnos, los llamados búhos, todavía, a los barrios rurales —a los que lo tienen, porque Alfocea no lo tiene y les dejan a tres kilómetros cuando cogen el de Casetas, que es de Ágreda, a tres kilómetros de su barrio— tienen frecuencias de hora y media. Casetas, hora y media; Garrapinillos, hora y media; La Cartuja Baja, hora y media; Montañana, hora y media; Monzalbarba, hora y media; Movera, hora y media; Peñaflo, hora y media; San Gregorio, hora y media; y San Juan de Mozarrifar, hora y media. Un taxi a Casetas son 35-40 euros de noche.

Entonces, la pregunta es así de fácil: ¿se han planteado ya doblar, con el coste económico que eso

tiene, obviamente, el servicio de buhobús para que al menos sea de 45 minutos o —seguramente, aunque la cuenta exacta no la hemos hecho, saldría bastante más barato— conveniar con los taxis? De eso creo que usted y yo, en algún pasillo y en alguna reunión, hemos hablado aprovechando la circunstancia. Conveniar con los taxis para que de doce de la noche a seis de la mañana fuera un taxi, para una o para tres personas, el que hiciera ese servicio con una tarifa plana subvencionada, obviamente, porque creo que la cuenta sería bastante más barata para el Ayuntamiento con los taxis que doblando el servicio dejando una frecuencia mínima de 45 minutos. Aun así. Ahora es hora y media. Bueno, en el PMUS estaba planteado. No sé si ya han trabajado en ese sentido. Es la pregunta.

Sra. Presidenta: Bueno, este es un tema que también salió hace poco. No sé si en la Comisión por el Futuro habíamos hablado de estudiarlo y valorarlo, porque, realmente, tiene un coste alto. Lo que sí que he hecho ha sido... Como saben ustedes, en todo lo que tiene que ver con la movilidad periurbana, los barrios rurales, tenemos una encomienda de gestión para apoyarnos en el consorcio. Y, entonces, lo que sí que he hecho ha sido reunirme para transmitirle esta necesidad para poder estudiarlo, ¿vale? Lo que sí que también quería aprovechar es para facilitarle un poco cuáles son los ratios que tenemos de expediciones por habitante, porque los barrios rurales actualmente estamos hablando de unas 60 expediciones por cada 1000 habitantes cuando en los distritos de Zaragoza estamos en 9 expediciones por cada 1000 habitantes. Es un ratio que nos está diciendo que, realmente, la proporción que hay de expediciones en base al número de habitantes es ya muy elevada, pero es verdad que, fruto del bajo número de usuarios o de demanda, pues, realmente, hay un margen de mejora importante. Sí que es verdad que, cuando hemos estado analizando un poquito —ya le digo que he empezado, pero que tampoco me he metido muy, muy a fondo—, saben que, en todas las concesiones, todas las nuevas líneas son de titularidad autonómica y hay una renovación del mapa concesional que se está trabajando y que se presentó en diciembre de 2018 a todas las Juntas Vecinales y también a los barrios rurales y no hubo ni una sola alegación en este sentido. No sé si es una necesidad que ha surgido a posteriori, pero las otras alegaciones que se hicieron en ese momento sí que se han considerado y se han introducido y, de momento, no se habían introducido intensificar este servicio nocturno.

En cualquier caso, sí que, por lo visto, se hizo un estudio en relación también al tema de los taxis, un estudio jurídico, me han dicho, donde se desaconsejaba la prestación del servicio o el convenio con taxi en los barrios rurales donde ya hubiese líneas de autobuses, precisamente por la exclusividad y para que no hubiese competencia, pero sí que se estudiará o se hablará con el colectivo para poder estudiar esto a través del consorcio. Entonces, yo lo que he pedido es que, a través del consorcio, lo trabajemos y estudiemos a ver qué posibilidades podría haber, ¿vale? Pero sí que he empezado a trabajar en el asunto. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, Consejera. Me alegro, lo que pasa que lo de los ratios y así son números y aquí preferimos hablar de personas, ¿no?, porque seguramente hay dos conceptos básicos que habrá que trabajar, que son el hábito y la demanda. Nosotras somos de las que pensamos que sí hay demanda, lo que no hay es mucho uso, en el búho nocturno rural porque atinar, cuando pasa cada hora y media, es que ni lo intentas. Te vas al teatro o te vas de fiesta o ambas cosas... Sí, hay una aplicación, vale, pero no es lo mismo. Te pillas en el teatro o a la vuelta a lo que sea... No es lo mismo, no es lo mismo.

Y el hábito es que es verdad que, históricamente, como la sociología del barrio rural, por fortuna, tiene mucho de rural, pues el coche es el preferido. Pero lo que tenemos que hacer es cambiar el hábito. Si de verdad creemos en una ciudad sostenible y movilidad sostenible, todos los coches, de día o de noche, que vengan de los barrios rurales al centro de la ciudad o a otro barrio urbano son coches que pasan por la ciudad. Entonces, hemos de cambiar el hábito. Para cambiar el hábito, ofrezcamos alternativas sostenibles que no sea el coche particular. Esa es nuestra interpretación de por qué no hubo esas alegaciones en las Juntas Vecinales rurales, porque, como el coche es la costumbre... Pero ahí tiene que ver con la seguridad, con la contaminación, con los accidentes. Por eso, si el taxi está desestimado, pues a ver si avanzamos en la duplicación, al menos, de la frecuencia. Hora y media es mucho para que nadie se moleste en ir a cogerlo. Denos su opinión.

Sra. Presidenta: Se estudiará, ¿vale? Gracias.

4.4.14 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a si la Sra. Consejera ha valorado ya el coste global o pormenorizado de las medidas de su Área incluidas en el Plan de Rescate de Zaragoza. (C-1373/20)

Sra. Presidenta: Sí, sí, señora Bella, tiene la palabra.

Sra. Bella Rando: Gracias, señora Chueca. Bien, todas ustedes saben que Podemos firmó y estuvo presente en la elaboración del documento del rescate de la ciudad después de la Comisión para el Futuro de la ciudad, en donde dijimos que, al asumir este documento, lo que hacíamos era por responsabilidad y generosidad hacia todas las aportaciones de la sociedad civil que durante mes y medio había estado aportando y proponiendo medidas. En este sentido, valoramos muy positivamente lo que son todas las 60 medidas contenidas en este plan de rescate que están aquí, de Servicios Públicos y Movilidad, y que nos parece que es un vuelco importantísimo que nos ha ofrecido como una ventana de oportunidad el haber vivido esta pandemia y esta crisis del COVID, que ahora se convierte también en crisis económica y social, pero que, de algún modo, nos permite reconducir el modelo urbanístico y el modelo de ciudad hacia una ciudad más humana y mucho más sostenible y acorde con la defensa del medioambiente, como ya se ha expresado a lo largo de esta Comisión. Hemos tenido oportunidad de hablar también de la extensión de los carriles bici, aunque usted, señora Consejera, parece que le interesa más lo de los carriles 30, en lugar de ampliar todos los carriles de bici para hacer una interconexión de ciudad, no solo en el ámbito urbano, sino también en todo el ámbito metropolitano de lo que es la nueva línea que se quiere aplicar aquí y que Europa lo lleva aplicando desde hace tiempo de toda la señalética para que podamos pasear en bici por todo el entorno de nuestra ciudad.

Bien, no me quiero extender más. Lo que nosotros dijimos y nosotras dijimos cuando firmamos este documento y reconocimos el trabajo de los cinco grupos políticos que intensamente estuvimos trabajando ahí con la sociedad civil y que en ningún momento abandonamos a la ciudad para ello es que nos parece muy importante que haya un cronograma de ejecución. Ahora es fundamental que esto se ejecute y que, además, haya un presupuesto para que esto se haga efectivo. Entonces, claro, hemos hablado a lo largo de esta mañana de mucho dinero que no sabemos hacia dónde va y quién se beneficia con él, pero no hablamos todavía de qué coste económico tienen todas estas medidas y si usted ya ha hecho un plan del coste pormenorizado de la aplicación de todas ellas, porque eso es fundamental para que se lleve a cabo este apartado, que en el Plan de Movilidad creemos que es un avance importantísimo para la ciudad de Zaragoza.

Sra. Presidenta: Gracias. Pues, en este sentido, siento decepcionarla, señora Bella, porque no voy a hacer ningún presupuesto de momento hasta que no sepa realmente cuál es la situación económica del Área, y eso está a su vez condicionado por lo que le explicaba inicialmente, cuál va a ser la aportación que vamos a tener por parte del Gobierno de España o el Gobierno de Europa para poder tapar el agujero económico que se nos ha abierto con el transporte público, porque cambiará radicalmente nuestra situación en función de cuál sea la realidad. Con lo cual, avanzar trabajo siendo que no eres consciente o no sabes —esto son vasos comunicantes— de cuánto dispones, pues, realmente, va a ser complicado.

Eso no significa que no hayamos empezado a trabajar en ello, y antes, por ejemplo, en la pregunta anterior, se lo decía, sobre toda la batería de medidas, que creo recordar que eran 76 o 77, que tienen que ver con mis áreas. A partir de ahí, lo que hemos visto es cuántas de esas medidas se pueden trabajar ya dentro de los proyectos, dentro de los contratos que tenemos y que, al final, no tienen un coste adicional, sino que es hacer las cosas de una forma u otra y cuáles no son tan rápidas ni tan inmediatas y tendrán que esperar y que tendremos que cuantificar, pero hemos empezado a hacer ese cronograma un poco, asignando responsables y los que van a tener que llevar a cabo el desarrollo de cada una de ellas. De momento, en diez días no nos ha dado tiempo a más y la valoración económica, hasta que no sepamos cuánto dinero tenemos en el área y cómo va a quedar la recuperación del agujero del transporte público, pues no podemos adelantar más. Gracias.

4.4.15 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a si la Sra. Consejera puede explicar cuándo va a salir el Pliego de condiciones para la adjudicación del contrato de Parques y Jardines, y si prosigue el plan especial de poda. (C-1374/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.4.1)

4.4.16 Otras preguntas, en caso de circunstancias sobrevenidas, si procede.

No se producen.

4.5 Ruegos

4.5.1.- Ruego formulado por el Grupo Municipal de Podemos-Equo:

Sr. Rivarés Esco: Un ruego, si me permite, Consejera. Bueno, sí, ya sé, no son horas. No, que es una cosa muy rápida y no es banal. Es casi simbólica. Que hemos agradecido antes ya que nos entregara este material, la estrategia de modelo de gestión de la infraestructura verde. El ruego es, obviamente, que hubiera sido mejor que lo hiciera antes de la Comisión para poderlo estudiar y que el debate y las propuestas fueran razonadas y más interesantes, pero el ruego concreto es, por favor, no papel, usen la vía electrónica. No es cualquier cosa. Vamos a intentar comprometernos a papel cero o casi cero. No es cualquier cosa el papel que hemos usado aquí hoy.

Sra. Presidenta: Aceptado el ruego. Ya no les volveré a traer papel. Bueno, muchas gracias a todos.

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

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN,

Vº. Bº.

LA PRESIDENTA,

Fdo.: Luis-Javier Subías González

Fdo.: Natalia Chueca Muñoz