

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE LA M. I. COMISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS Y MOVILIDAD DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA CELEBRÓ EL DÍA 20 DE MAYO DE 2020

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

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

GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS

D^a Carmen Herrarte Cajal

GRUPO MUNICIPAL PSOE

D^a Ana Becerril Mur
D. Alfonso Gómez Gámez

GRUPO MUNICIPAL ZeC

D. Alberto Cubero Serrano

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 diez minutos del día veinte de mayo 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.

Por otro lado, asiste de forma telemática, a través de videoconferencia, D. José Ignacio Notivoli Mur, Interventor General.

Asisten, asimismo, D. Luis García-Mercadal y García-Loygorri, Coordinador General del Área de Servicios Públicos y Movilidad y D. Luis-Javier Subías González, Jefe del Servicio de Asuntos Generales, que actúa como Secretario de la Comisión, asistido por la auxiliar administrativo de dicho Servicio, D^a Reyes Calvo Arruga, con el fin de tratar el siguiente

ORDEN DEL DÍA

1.- Aprobación, si procede, del Acta de la sesión extraordinaria y urgente de fecha 22 de abril 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 Interpelaciones

4.1.1 Interpelación formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a que la Sra. Consejera informe a los Grupos Municipales de las medidas adoptadas a raíz del informe de la Intervención General, de fecha 6 de noviembre de 2019, sobre el control financiero del Parque de Atracciones de Zaragoza. (C-1191/20)

Sra. Presidenta: Señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Buenos días. Bueno, esta interpelación realmente, aunque hacemos referencia a un informe del Interventor del 6 de noviembre, nos tendremos que retrotraer a aquel informe previo de auditoría

que se emitió por parte de la Intervención General con fecha 1 de agosto del 2019. Es decir, han pasado ya unos cuantos días. Casi vamos a llevar, dentro de unos poquitos meses estaremos ya en un año, nada menos que desde que se emitió el informe. Decía el informe: “ha detectado [la Intervención General] que ningún Servicio municipal se ocupa del control de la misma [de la concesión del Parque de Atracciones], “se han apreciado incumplimientos de obligaciones por parte de la concesionaria y el canon que se liquida en favor del Ayuntamiento es claramente inferior al que procedería según pliegos y se aprecia una debilidad importante en el control de esa concesión”. La primera medida correctora a adoptar, decía aquel informe, es la determinación de un Servicio o Unidad responsable de su control, es decir, determinar que alguna Unidad de este ayuntamiento se encargara del control o se responsabilizara del control del Parque de Atracciones. Pero es que en el informe del 6 de noviembre la relación de irregularidades o de deficiencias es enorme; es altamente preocupante que hayan podido transcurrir tantísimos años sin que se haya hecho absolutamente nada al respecto. No hay constancia de un documento de cesión de uso, lo que lleva a discrepancias o dudas sobre la finalización exacta de la concesión. La Intervención fija, sin que sea una fecha concluyente, el 25 de julio de 2022, con discrepancias de la concesionaria que habrá que resolver; es decir, no sabemos cuándo concluye la concesión del Parque de Atracciones. Aproximadamente, la Intervención ha deducido o ha concluido que podría acabar el 25 de julio de 2022. Ningún Servicio técnico municipal es responsable del seguimiento y control de la concesión del Parque de Atracciones. Gravísimo, cuando sabemos que hay cantidad de servicios y de competencias en este ayuntamiento, donde no es que haya uno, sino que hay varios Servicios que se inmiscuyen e intervienen en los asuntos; y otros, por el contrario, como este, el Parque de Atracciones, donde nadie se responsabiliza de él. Ha habido construcción de instalaciones de restauración para las que no se ha solicitado licencia o autorización urbanística. Es decir, se han estado haciendo obras dentro del recinto sin conocimiento ni concesión de licencia por parte del Ayuntamiento. En la cláusula 23 del pliego de cláusulas económico-administrativas se indica que, como mínimo, cuatro años antes de la finalización de la concesión —ya estamos dentro de ese plazo de cuatro años antes de la finalización, sea cual sea la fecha exacta—, pero por lo que dice el Interventor, en julio del 2022, es decir, dentro de dos años. Bien, como mínimo cuatro años antes de la finalización de la concesión, debe nombrarse un interventor técnico por parte del Ayuntamiento que vigilará la conservación de las instalaciones que vayan a revertir al Ayuntamiento sin que esa previsión se haya cumplido. No sé si ya, dada la fecha en la que se emitió el informe, se habrá dado cumplimiento o no, en aquel entonces no. Hay que proceder a un recálculo de la liquidación del canon o cánones por los distintos conceptos previstos en los pliegos. Parece ser que se estaba cobrando menos de lo establecido en los pliegos. Y hay que iniciar la redacción de los nuevos pliegos de concesión si el Ayuntamiento considera que la gestión de ese espacio debe mantenerse mediante la misma fórmula concesional en lugar de la gestión directa.

Bien, yo estos días —ayer, concretamente— hacía referencia a todos estos informes que están emitiendo los distintos Servicios municipales: la Intervención General, en este caso; la Oficina de Recursos Humanos, en los casos de las ayudas de servicios sociales, la gerente del IMEFEZ —la anterior gerente—, en donde están indicando las numerosas irregularidades y deficiencias, disfunciones, como queramos llamarlo, que padece este Ayuntamiento y sus distintos servicios. Y, sorprendentemente, son deficiencias o disfunciones que se prolongan durante años y años y años, sin que nadie se responsabilice de ellas y sin que parezca haber una voluntad clara de solucionarlas. Y lo sorprendente es que... Bueno, no sorprendente, realmente el solucionar esas disfunciones, cuando tenemos conocimiento, no solo es responsabilidad del equipo de Gobierno, de este o del anterior en su caso, puesto que estas deficiencias ya existían en aquel entonces, no solo es responsabilidad del equipo de Gobierno, sino que creo que es responsabilidad de los 31 concejales de esta Corporación, absolutamente de todos; debiéramos implicarnos, puesto que tenemos conocimiento de todas estas deficiencias porque todos estos informes obran en nuestro poder, yo creo que debiera ser una responsabilidad compartida por todos corregir todas estas disfunciones.

El primer informe, el que hablaba de las irregularidades es, como digo, del 1 de agosto de 2019. La primera medida correctora a adoptar es la determinación de un Servicio o Unidad responsable de su control. Yo lo traigo a esta Comisión porque doy por supuesto que es su Área la que debería hacerse cargo del control de esta instalación. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Calvo, y muchas gracias también por traer esta cuestión al seno de esta Comisión, porque efectivamente es una cuestión gravosa para el Ayuntamiento de Zaragoza, que llevan 48 años produciéndose esta serie de irregularidades, según consta en ese informe, y que deberíamos ponerle solución.

Nosotros somos conocedores de dicho informe y, como primera medida, he de comunicarles que el 17 de febrero hicimos constar nuestra adscripción. El coordinador del Área de Servicios Públicos informó a la Coordinadora de Presidencia y de Hacienda de que nos íbamos a hacer cargo de dicha de dicha concesión para poder empezar a trabajar y asumir las responsabilidades del seguimiento de la misma. Estamos formando un departamento de concesiones dentro del Área de Servicios Públicos porque esta situación que queda aquí reflejada en este informe no solamente sucede con esta concesión, sino que realmente hay una variedad amplia de concesiones del Ayuntamiento que se encuentran en situación precaria o en situación de impago, con lo cual queremos organizar este departamento porque nos parece que es una fuente de ingresos a raíz de los activos propios de la ciudad que deberíamos regularizar.

Es verdad que desde el 17 de febrero las prioridades no han sido estas. Yo en eso sí que le puedo decir que no me he podido ocupar como me hubiese gustado, porque creo que hemos tenido otras cuestiones que nos han ocupado con mayor urgencia y que realmente es un problema que lleva 48 años produciéndose, que se tendrá que resolver, efectivamente, y que tendremos que hablar también con las distintas partes. Sí que el concesionario me pidió una reunión hace unos meses para poder explicarme su punto de vista porque ha hecho unas alegaciones a dicho informe y hay, según me dice, algunos acuerdos que no quedan ahí reflejados, que tendremos que estudiar y tendremos que conocer también sus opiniones, al menos por lo menos escucharlo antes de poder decidir cómo actuar, pero la intención del actual equipo de Gobierno es realizar un control de todas las concesiones que tienen que ver con el Ayuntamiento. De momento hemos informado a todas las concesiones que están en precario de su situación, a todas las concesiones que están en impago de su situación y de que esta situación no se va a demorar más en el tiempo, con lo cual vamos a ejercer los derechos que tiene el propio Ayuntamiento. A partir de ahí, esta Unidad lo que va a definir en cuanto también esté adjudicado el personal adscrito a la misma, que está también ultimándose y que también ha sido con la estructura pormenorizada y todavía no tenemos el personal suficiente para poder ocuparnos de esta actuación, lo que vamos a trabajar es precisamente en el reequilibrio de esa descompensación que pone de manifiesto el informe de los años que no hayan prescrito, porque obviamente hay muchos años que han prescrito y eso, aunque vaya a ser una lucha o una pelea a favor del Ayuntamiento difícil, pues la estudiaremos y la llevaremos a cabo.

No le puedo decir mucho más que estamos en ello. Somos conscientes de ello y es verdad que en los últimos meses pues realmente, cuando estábamos empezando a abordar esta cuestión, hemos tenido otras prioridades con la crisis sanitaria del COVID y no hemos podido ocuparnos, pero no es por eso que no vamos a dejar de ocuparnos. Y más importante todavía es que en el 2022 finaliza la concesión y es muy importante para esta ciudad poder licitar unos buenos pliegos para un nuevo Parque de Atracciones que esté a la altura del siglo XXI; vamos, un Parque de Atracciones como creo que nuestra ciudad se merece, y eso creo que es un tema interesante que tendremos que trabajar y que lo tengo como una de las prioridades que hay que trabajar en el Área. Pero en estos momentos el COVID nos ha hecho acelerar otros planes por encima de esta cuestión. Muchas gracias.

Sr. Calvo Iglesias: No hay mucho más que añadir a la relación de irregularidades que ya señaló el Interventor en su momento. Sí vuelvo a insistir en lo preocupante que me resulta el hecho de que, a la vista de este informe y de muchos otros que hemos conocido, de la cantidad de disfunciones, como digo, que se aprecian en este ayuntamiento; y lo sorprendente o lo lamentable es que se puedan estar produciendo durante años y años sin que ninguno de los sucesivos equipos de Gobierno —ni el del PSOE antes ni el de Zaragoza en Común luego— hayan hecho nada. Quizás porque desconocían la situación de irregularidad o por las circunstancias que fueran. En cualquier caso, sí que lamentaría y lamento a veces, cuando traemos alguna de estas cuestiones al Pleno o las Comisiones —al Pleno, sobre todo, que es donde se debaten— el comprobar que existen ciertas resistencias, que me resulta imposible de comprender, ciertas resistencias a solucionar estas disfunciones. Y no lo digo por ustedes, no lo digo...

Sra. Presidenta: No se preocupe, señor Calvo, que no solo no hay ninguna resistencia, sino todo lo contrario, porque estamos aquí para defender los intereses de los zaragozanos

Sr. Calvo Iglesias: No, no, que no lo digo, no lo digo... Exacto, exacto. Correcto, correcto. Digo que no me refiero al equipo de Gobierno porque ha habido algunas de las cuestiones que hemos planteado que han contado con el voto favorable tanto del Partido Popular como de Ciudadanos y, por el contrario, con el voto desfavorable de la bancada de la izquierda, cuando realmente estas propuestas que nosotros hemos hecho tenían su raíz y su base, estaban fundamentadas en informes emitidos por los propios técnicos municipales, estaban señalando estas disfunciones. Además, creo que están los técnicos municipales están actuando correctamente cuando en el ejercicio de su responsabilidad las están señalando y nos están indicando cuáles son las medidas correctoras que, a su juicio, procede adoptar.

Bien, tienen ustedes bastante trabajo por delante porque, como digo, hay cuestiones de estas en las que se están produciendo unos lamentables solapamientos entre distintas Áreas del Ayuntamiento, que todas están incidiendo en los mismos temas; por ejemplo, hemos hecho referencia en alguna ocasión al área de formación y formación para el empleo, por ejemplo, donde hay un montón de órganos municipales que están confluyendo y, por el contrario, estas otras donde aparentemente ningún órgano municipal se hace cargo de la gestión o del control de estas concesiones.

Sí que quiero acabar simplemente pidiéndole, por favor, que nos hiciera el favor de remitir este escrito al que ha hecho referencia, del 17 de febrero, y que nos indique, por favor, un listado —no solo a nosotros, supongo que lo querrán también el resto de los grupos de la oposición— de todas esas concesiones en precario o impagadas a las que ha hecho referencia. Por favor, les rogaría que nos las remitiera. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Sí, no se preocupen, tomamos nota. Y como es un trabajo que llevamos haciendo en Servicios Públicos en los últimos meses para intentar recabar la información y poner orden en cuál es la cuestión de todas las concesiones del Ayuntamiento, lo compartiré con ustedes para que lo conozcan. Yo sí que tengo que decir es que este informe sí que fue iniciado ya a finales de 2018 con el anterior equipo de Gobierno y que creo que quizá en eso sí que quizá por los tiempos se ha demorado y se ha concluido actualmente, pero sí que les despertó la alerta de que podía estar habiendo algunas irregularidades.

Dicho lo cual, es verdad que 48 años hacia atrás, yo creo que aquí en el Ayuntamiento me da la sensación, por lo que he visto en lo que llevo hasta ahora, se ha pecado un poco de no controlar las fuentes de ingresos de los activos que pertenecen a la ciudad y que en ese sentido queremos poner orden y poder realmente ser justos y cumplir con lo que es de ley. Con lo cual les compartiré la información y también el escrito del día 17. Muchas gracias.

4.1.2 Interpelación formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique en qué punto se encuentra la negociación con AVANZA y SEM para compartir el déficit generado en el transporte urbano de la Ciudad. (C-1196/20)

(Se trata conjuntamente el punto 4.2.6)

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Y denos una alegría, por favor, que nos encanta. A mí me encanta hablar con usted y lo digo muy en serio y además sabe que lo digo muy en serio, pero denos una alegría, que deseo, pero que no sé si puedo esperar. Lo digo porque en la última comisión —esta es una matraca que algunos grupos llevamos desde hace unas cuantas semanas o meses—, en la última comisión usted, creo recordar —y podríamos buscar el párrafo exacto del Acta— donde dijo que hablaría con Avanza para ver cómo era la cosa. Según los datos que maneja usted, creo que son 19 millones de euros —los del agujero que ha generado ya solamente el transporte público urbano por causa de la crisis y el desuso generado por el COVID—. Ya sabe que Podemos defiende siempre que habría que negociar con Avanza sí o sí, aunque medie un contrato, para que de mutuo acuerdo hubiera una forma de compartir esos gastos y lo digo porque, insisto, en la última comisión creo recordar que la consejera, usted, dijo que hablaría; desgraciadamente, el responsable de Avanza,

con cierta actitud prepotente, en la reunión de trabajo de la Comisión por el Futuro dijo que no pensaba aportar ni un euro porque no estaba en su contrato y que no era su asunto, que era del Ayuntamiento directamente. Lo dijo delante de la consejera de Hacienda y lo dijo delante de la vicealcaldesa. Nadie le replicó y eso que el hombre tuvo casi una hora para intervenir, única excepción en todos los días de trabajo de la Comisión. Y al día siguiente de esa reunión, el alcalde fue a inaugurar con Avanza los dispositivos de gel en los autobuses y, que sepamos, no le dijo ni mu al respecto. Que a lo mejor en privado igual le dijo “oye, maño, mira a ver, porque esto son 19 millones de euros de agujero”. Algo tendrá que decir Avanza y a lo mejor habría que sentarse y negociar y compartir los gastos de la manera en que sea; aquí se habla del 50/50, del modo en que sea, pero Podemos piensa que todo ese agujero no debe ser asumido en estas circunstancias por el erario público, porque si esto iba de aportar todos, Avanza tendrá que aportar un poquitico.

Así que la pregunta o las interpelación es ¿cómo están esas negociaciones? ¿En qué punto se encuentran? ¿Cuántas veces han hablado sobre esto? Si ya se aproxima un acuerdo, si ya saben que no quieren saber nada, como dijo públicamente el responsable de Avanza, delante de todos los grupos municipales y la vicealcaldesa, etc. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Buenos días. Muchas gracias. Se ha ido el señor Calvo, pero yo decirle que estoy completamente de acuerdo con el tema del Parque de Atracciones y recordar que, de esos 40 años, de 1995 al 2003, aquí gobernó el mismo Gobierno que ahora mismo está, del mismo color. Quiero decir que, cuando hablamos de no controlar las fuentes de ingresos, desde 1995 al 2003 tampoco se controlaron las fuentes de ingresos del Parque de Atracciones y lo lógico en estos casos es revisar la relación contractual y ordenar la relación contractual cuando finaliza esta y en el 2022 es una buena oportunidad y tendrá todo nuestro apoyo.

Con el tema de Avanza, todos nos quedamos bastante preocupados, creo, en la Comisión del Futuro de Zaragoza referente a Servicios Públicos, cuando compareció el gerente de la empresa Avanza, y no contestó o fue, como dijo Vox, “elusivo” en sus respuestas. Vino a decir que no está dispuesto a compartir el déficit de viajeros con el Ayuntamiento de Zaragoza y con la ciudad de Zaragoza. Yo no voy a entrar en cifras porque tampoco nos dio cifras, algo que también nos sorprendió bastante. No sabía cuánto había facturado la empresaria en marzo ni en abril. Ustedes sí que tiene cifras. No sé de dónde la sacará, pero la empresa tampoco nos quiso dar cifras, pero es evidente que ha descendido el número de viajeros y que, por lo tanto, el coste que vamos a tener que aportar como Ayuntamiento de Zaragoza desde las arcas públicas para costear el servicio va a aumentar exponencialmente.

Yo no dudo que usted y su Gobierno se lo están pidiendo en privado; yo no quiero dudar de eso, señora Chueca. Es verdad que en esa Comisión todos los grupos —solo de la oposición—, preguntamos a la empresa Avanza si está dispuesta a ser solidaria con la ciudad. Yo quiero creer que ustedes se lo piden en privado, pero bueno, es más que evidente que el tiempo está pasando y que la empresa Avanza no tiene ninguna voluntad. Entonces mi pregunta es ¿van a solicitárselo de otra manera más contundente? ¿Han valorado técnicamente si la parte de reequilibrio del contrato permite que se costeen los gastos de una manera solidaria entre las dos partes? ¿Tienen algún informe técnico sobre esto? ¿Van a emprender algún tipo de acción legal para que se pueda llevar a cabo un coste compartido de estos billetes? ¿Va a ser un poco más dura con la empresa Avanza? Yo no le digo en la Comisión de Futuro de Zaragoza, pero la dureza que tienen, por ejemplo, con el Gobierno de España, a mí me gustaría que la tuvieran también con la empresa Avanza cuando no está dispuesta a costear los gastos del billete del autobús.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Bueno, ustedes lo vieron, realmente lo que dice la empresa en este tema es que se va a atener a derecho, a lo que recoge el contrato que se aprobó en 2013, y las condiciones que allí se imponen no dicen nada sobre las posibles condiciones de un reequilibrio económico. Pero lo que sí que he hecho ha sido, y ustedes también tienen un informe del departamento de Contratación de este Ayuntamiento, donde nos ayuda a interpretar cuáles son las posibilidades que hay para poder pedir un reequilibrio a las concesionarias. Y en este sentido entiendo su insistencia en este punto y entiendo también que realmente se pida este apoyo a la empresa, pero también les he de decir que la ley no nos favorece. El Real Decreto de declaración del estado de alarma precisamente indica la situación contraria y así lo interpreta también el informe del Departamento de Contratación de este Ayuntamiento. O sea, precisamente lo que nos

dice el artículo 34 —que ha hecho el Gobierno de España, en el que están representados su grupo, Podemos, y también PSOE— es que en relación a lo sucedido con el COVID-19, «se dará derecho al concesionario al reequilibrio económico y que este puede tener lugar con respecto a la duración inicial de un máximo de un 15 y un 100 % del tiempo». Es decir, que lo que se estaba poniendo en entredicho no es que tenga que ser la Administración la que asuma el riesgo, sino que precisamente es que no va a ser la empresa la que asuma ningún riesgo consecuencia del COVID, sino que las propias empresas podrían pedir el reequilibrio a las administraciones públicas. Eso es lo que tanto Avanza como la SEM como cualquier concesionario va a venir a solicitar al Ayuntamiento de Zaragoza. Eso no lo hemos determinado nosotros desde el Ayuntamiento; viene por un Real Decreto que la ley nos hubiese favorecido más si estuviese definido en lo que ustedes solicitan, que es un reparto. Pero es que no solamente no lo contempla, sino que lo que contempla es lo contrario.

Yo por eso, antes de seguir adelante con este debate, hay un informe jurídico que les compartiré donde nos expone realmente cuáles son las posibilidades que podemos tener de cara a luchar este planteamiento que ustedes exponen y que me parece un planteamiento muy bonito, pero un poco idílico cuando realmente la ley —y donde vamos a terminar va a ser delante de unos tribunales ante la ley con la que nos estamos regulando— nos dice justamente todo lo contrario.

Y más allá, cuando nos vamos más cerca, o sea, no a lo que ha dictado el Gobierno de España, sino a lo que se está haciendo en el Gobierno de Aragón, donde también está gobernando la izquierda —Podemos, PSOE...— es que no solamente están asumiendo el riesgo las administraciones públicas, el Gobierno de Aragón, sino que además están anticipando subvenciones para facilitar que cualquier consecuencia que pueda estar sufriendo la empresa se evite que pueda tener un impacto económico en su cuenta de resultados y así ayudarles a que no sufran la penalidad que pueda tener las consecuencias del COVID. Entonces, realmente es que todos los elementos jurídicos van en contra de lo que ustedes están pidiendo y de lo que me encantaría que no fuese así, pero que realmente es una pelea que no tienen mucho recorrido.

Lo que estamos haciendo es, y lo que creo que tenemos que estar unidos, es pedir al Gobierno de España que, realmente, porque este es un problema que tienen todas las ciudades, el transporte urbano y este problema de pérdida de viajeros y descensos del 90 % de los viajeros y el agujero económico que se ha creado, está sucediendo en todas las ciudades de España: lo que tenemos que pedir es que realmente la administración general, el Gobierno de España, facilite un fondo que permita esta financiación y que me consta que a través de la FEMP así se está pidiendo y que solventará un problema que ni es responsabilidad de la diligencia de la concesionaria ni es responsabilidad del Ayuntamiento. Es una causa sobrevenida que, tal y como está la ley y el Real Decreto, no es de derecho o no está planteado para que sea la concesionaria la que lo asuma, sino más bien la administración pública la que asuma esas consecuencias llegado el caso de que haya que pedir un reequilibrio concesional. Muchas gracias.

Sr. Rivarés Esco: Ya, pero mire, yo me estoy cansando un poco, este grupo, esta organización, Podemos, se está cansando —un poquito solo por ahora, solo un poquito, pero un poquito más un poquito acabará siendo un muchito—, cansando de que toda la culpa del mundo la tenga el Gobierno de España, que comete errores como cualquier grupo de seres humanos y aciertos como casi cualquier grupo de seres humanos.

Entonces ya vale escudarse con que la culpa la tienen otros, porque la política es otra cosa, consejera; la política es otra cosa. Si usted tiene tan claro que los informes y que los técnicos y los funcionarios, entonces, ¿qué hace aquí el equipo de Gobierno? Porque todos los discursos o casi todos los discursos del equipo de Gobierno del gobierno Azcón resulta que son los funcionarios y los técnicos. Bueno, pues dejen a los funcionarios y a los técnicos trabajar y váyanse los políticos del PP a su casa, nos ahorramos unos sueldos y dejamos que los funcionarios gestionen. La política es otra cosa.

Mire, consejera, escúcheme, por favor. El mero hecho de que usted como consejera o el alcalde como alcalde, que está desaparecido más que para las fotos, que más que una gestión, el hombre tiene un álbum de fotos de la primera comunión, el mero hecho de que el alcalde o usted dijeran públicamente que Avanza, en su opinión, debe comprometerse con el agujero económico del transporte público, solo eso sería un gran avance. Y eso es política; lo otro es trabajo funcional. Entonces, si van a hacer el trabajo funcional, usted sobra. Si iban a hacer política, por favor, hágala, que le apoyaremos. Y sí, le apoyaremos en que el Gobierno de España

suelte dinero a los ayuntamientos para el transporte público. ¿Porque además sabe qué pasa? Que tanto usted como yo sabemos que eso va a ocurrir, que va a haber dinero del Gobierno de España para ayudar a los ayuntamientos a sostener sus transportes públicos urbanos. Los va a haber. Sabiéndolo entonces, hagan un gesto político, porque eso es la política; digan públicamente —pero no aquí solo, públicamente—, ante los medios de comunicación, en la rueda de prensa que tiene usted a las doce y media o un poco más tarde, que cree que Avanza debe aportar parte del dinero que hoy es un agujero de 19 millones de euros. Hágalo si es verdad que lo piensa; porque si no lo hace, no nos creemos que lo piensa. Eso es política. Lo otro es reducir la gestión o la política local, desgraciadamente, al trabajo funcional; los funcionarios y funcionarias de este Ayuntamiento son magníficos, sí, pero los políticos toman decisiones y las políticas toman decisiones. Entonces, haga política.

Tenemos la ley, los informes; sí, pero tome decisiones políticas, el mero discurso es muy importante. Por favor, diga públicamente: “Creo como consejera que Avanza debe aportar al agujero económico de transporte público en el COVID”. Porque es inmoral que en el COVID haya empresas —y hay muchas en España— que se estén forrando. Y no digo que sea el caso, porque tuvo la poca elegancia el gerente de Avanza en sesión privada, pero en sesión municipal, de decir que no conocía las cifras de la empresa de la que es gerente, que es una contrata.

Y por último, no me diga que es igual una contrata que otra, porque no es igual una contrata de un quiosco o de una piscina municipal que una de las más importantes de este ayuntamiento en cuanto a volumen económico y el servicio que presta, que es el autobús urbano. Así que no comparemos lo incomparable. ¿Que lo hace España y la DGA? Desde mi punto de vista, mal hecho, pero a lo mejor están esperando la oportunidad. Entonces, díganos: “Estoy esperando la oportunidad y creo que Avanza debe aportar una cantidad”...

Sra. Presidenta: Su tiempo, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Me quedaba un minuto de antes. “Una cantidad significativa para este agujero.” Dígalo y me lo creeré. Si no lo dice, pensaremos que está disimulando y trabajando una vez más para Avanza y no para la ciudad. No me diga que es muy bonito, porque a lo mejor es que es posible si lo intentara. Si no lo intenta, desde luego, es absolutamente imposible. Se llama política, por si no lo sabía; si no, hágase una oposición municipal, sea funcionaria municipal...

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés, ya le hemos oído.

Sr. Rivarés Esco: Que me quedaba un minuto de la intervención anterior.

Sra. Presidenta: No.

Sr. Rivarés Esco: Sí.

Sra. Presidenta: No, mire, el señor Secretario ya le ha dicho que no.

Sr. Rivarés Esco: Bueno, haga política, Consejera, haga política, que para eso le pagamos.

Sra. Presidenta: Señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Es que no se acumulan, eso le quería explicar el Secretario, pero yo creo que también hay que ser generosos con los tiempos.

Yo estoy empezando a dudar que usted se lo pida en privado. Yo lo creía hasta su contestación, pero después de su contestación yo estoy empezando a dudar que usted se lo pida en privado a la empresa Avanza. Porque el derecho es interpretable y usted, y si no, el señor que tiene usted al lado lo sabrá. Y, aparte, el Gobierno de España ha dicho muchas cosas; también ha dicho una reducción de líneas en el transporte urbano. Y en todas las negociaciones, aparte de que el derecho es interpretable, importa mucho la actitud de las partes. Y usted, aparte de este contexto jurídico concreto, tienen otras muchas relaciones con la empresa Avanza, que puede poner encima de la mesa de la negociación. Pero de verdad, lo que hemos visto es muchas fotos con Avanza, muchos vídeos con el logo de Avanza. Al día siguiente —o creo que ese mismo día— se fue a las cocheras de Avanza a decir que el Ayuntamiento había puesto dispensadores de gel en los autobuses urbanos. Los dispensadores de gel, como las mascarillas, como todos los elementos de protección, tanto de los trabajadores como de los usuarios, es una vez más responsabilidad de la empresa. Esos geles los tenía que

pagar Avanza, las mascarillas las tenían que pagar Avanza. Y usted no solo no les está exigiendo la solidaridad que todos de aquí consideramos que es justa y que usted sale a la calle y todo el mundo entiende que la ciudad de Zaragoza no puede pagar, no sé si son 19, 20 o 15, porque solo usted debe de saber las cifras, pero todo el mundo, todos los grupos políticos de aquí sabemos que eso es justo. Usted en esa negociación tiene la fuerza de la razón, que no es poco, y tiene la interpretación jurídica. Yo creo que usted debería ser más exigente y no echar tantos balones fuera. Otra vez ha vuelto a lo del Gobierno de España. Es el nuevo mantra; antes era la gestión de los dieciséis años de la izquierda, ahora es el Gobierno de España. Esa actitud también se la queríamos ver con Avanza.

Sra. Presidenta: Yo les insisto, yo he venido aquí a hacer política, no demagogia, ¿sabe, señor Rivarés? Es que por eso venimos aquí a hacer política y no demagogia, porque es que decir cosas que van en contra de la ley y pedir aspectos que están fuera de la legislación pues realmente creo que es una quimera. Entonces vamos a trabajar por la seguridad y por el interés de los zaragozanos, pero dentro del marco que nos marca la ley. Entonces yo lo primero que he hecho ha sido pedir un informe a los Servicios jurídicos para realmente estudiar cuáles son las posibilidades que tenemos nosotros como Ayuntamiento y como administración pública de poder pedir un reequilibrio a la concesionaria para repartir ese riesgo, pero todo lo que me dicen y conforme vamos a acabar con la ley que nos regula, es que estamos en una situación totalmente contraria. De hecho, la ley, el Real Decreto del estado de alarma, lo que pide o lo que incide es a que las concesionarias puedan pedir a las administraciones públicas un reequilibrio económico por la reducción de los servicios consecuencia del COVID.

Nosotros hemos reducido el servicio precisamente para ahorrar gastos y tendremos una discusión, pero la discusión va a ser no la que ustedes plantean; la discusión va a ser que hay una reducción en la facturación de Avanza por los kilómetros de menos que se han recorrido y esos kilómetros, obviamente, serán kilómetros que no tendremos que pagar en el Ayuntamiento o que intentaremos no pagar en el Ayuntamiento. ¿Por qué? Porque está dentro del contrato. Pero lo que no vamos a hacer es abrir una discusión que, de hecho, es que es inviable y así lo dice el informe jurídico que tenemos y que lo refleja. Con lo cual yo, en este sentido, política toda la del mundo; quimeras imposibles, lo siento, pero creo que los zaragozanos no nos pagan para eso, los zaragozanos nos pagan para que gestionemos sus impuestos de la mejor forma posible y les garanticemos la seguridad y el bienestar. Muchas gracias.

4.1.3 Interpelación formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera valore la propuesta de creación de nuevos espacios urbanos peatonales, definitivos o temporales, apoyando terrazas de hostelería y acciones culturales, respetando los derechos de los peatones y la distancia de seguridad de las aceras. (C-1197/20)

Sra. Presidenta: Señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Viene a colación de varios asuntos; unos vinculados a la cultura, otros vinculados a la movilidad, otros vinculados al medioambiente y otros vinculados a una ley que les va a obligar de modo inmediato a hacer unas cuantas cosas y que aún no sabemos si tienen previstas en papeles e informes jurídicos, esos tan importantes para lo que quieren por otra parte.

¿Por qué le preguntamos desde Podemos esto? Porque Podemos hace ya muchísimo tiempo —luego, por fortuna, alguna versión de la propuesta la aceptaron, luego nos encanta, ya sabe que en eso le apoyamos— la creación de nuevos espacios urbanos peatonales, pero de modo permanente unos y temporales otros, no porque ahora tengan ustedes que permitir que las mesas de las terrazas de la hostelería zaragozana tengan mayor distancia y les falte espacio, que eso es un debate; sino porque creemos firmemente en que la ciudad necesita espacios peatonales urbanos, abiertos, permanentes o temporales, o ambas cosas según la zona, donde aprovechando que son peatonales y ganamos espacio al coche y se lo devolvemos al peatón, respetemos las aceras, no sean ocupadas por los bares y además, con la feliz circunstancia que nos ocupa ahora, derivada del COVID y el hundimiento del sistema cultural zaragozano por este momento, sean

aprovechados para hacer cultura pagada, contratar o convertirlos en escenarios de danza, de teatro, de circo o de cualquier arte escénica. Y esto en el contexto del medio ambiente, de la contaminación, de los derechos peatonales, de respeto a las aceras, de la expulsión del coche de buena parte del centro de la ciudad y de los centros o de algunas zonas de todos los barrios de la ciudad, teniendo en cuenta —por penúltimo—, teniendo en cuenta el gran problema de ruido que tenemos en Zaragoza, no sea que al final las nuevas zonas peatonales ocasionales que están generando sean ocupadas solo por la hostelería —con todos nuestros respetos— y eso complique aún más los problemas de ruido que muchas zonas sufren, muchos vecinos sufren en Zaragoza.

Y por último, y no menos importante, el asunto medioambiental. Saben que la ley aprobada ayer —pero lo sabían de antemano—, en el 2023 como tarde tendrá que haber en Zaragoza varias zonas peatonales y de emisiones cero. Eso significa que, para que lo sean de modo permanente, los informes y los estudios, los planeamientos, la participación ciudadana y el diálogo con las entidades vecinales, de movilidad, etcétera, tienen que empezárselas ya o haberlas empezado. Por eso la interpelación es qué opina al respecto, por favor, consejera, en todos estos aspectos: los culturales, los medioambientales, los del ruido, lo que la ley obliga antes de 2023 y la recuperación del espacio público para el peatón, expulsando coches del centro y de los centros de todos los barrios. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Bueno, la verdad es que eso es lo difícil de la convivencia, el poder atender a todos los objetivos, a todos los colectivos y a todos los intereses de una forma armónica. En ese sentido hemos demostrado en las últimas semanas o en los últimos días que la prioridad en estos momentos, sobre todo también por las circunstancias sanitarias en las que nos encontramos el actual equipo de Gobierno, ha sido devolver el espacio al peatón; hemos prohibido y hemos ampliado el test que teníamos en la Plaza de los Sitios a toda la ciudad, prohibiendo el aparcamiento de cualquier vehículo en las aceras y equipando las calzadas para que puedan aparcar todo tipo de motocicletas, bicis, patines, etcétera, con lo cual el primer objetivo es liberación de las aceras. A partir de ahí hemos peatonalizado 16 calles los fines de semana y estamos también pacificando la ciudad para que realmente pueda ser prioritario el tránsito peatonal en todas las calles secundarias. Y con este espacio ganado queremos facilitar y apoyar a un sector como es el sector de la hostelería, que en todo Aragón puede llegar a tener hasta 60.000 empleos, en Zaragoza creo tener datos en torno a 27.000, que me parece que está sufriendo y que está siendo uno de los más perjudicados y que además en el tejido empresarial de este sector hay una gran cantidad de autónomos, autoempleo, que realmente tenemos que ayudar y facilitar y por eso también nos hemos anticipado, ofreciéndoles de entrada, desde que pudiesen abrir, poder hacerlo en unas nuevas condiciones, ganando esa distancia de seguridad en el espacio público.

¿Que además podamos compatibilizar con actividades culturales en espacios peatonales? Pues me parece que puede ser muy interesante para la ciudadanía. O sea, yo en ese sentido, en la parte que me toca a mí gestionar, lo que sean parques y jardines, de hecho, tenía algún proyecto para poder introducir actividades lúdicas y culturales en los parques, que retomaré en cuanto me sea posible, pero me parece que puede ser algo interesante, siempre y cuando ese ruido no perjudique a los ciudadanos, porque está claro que, por eso no hemos querido tampoco hacer ninguna concesión en temas de horario, porque el derecho y el respeto al descanso de los ciudadanos prevalece sobre el resto de los derechos y, en ese sentido, no vamos a ponernos en contra.

Y por último, en relación a la cuestión medioambiental, efectivamente, habrá que ir estudiando cómo podemos establecer algunas zonas de emisión cero, donde nosotros prácticamente creo que Zaragoza, con todo lo que es el casco urbano, tiene mucho espacio ya ganado y no será difícil podernos adecuar a la nueva norma para que en 2023 podamos reducir estas emisiones. Poco a poco vamos a ir dando pasos en las direcciones adecuadas para que podamos armonizar todos los intereses, pero sobre todo poniendo a la persona, al ciudadano, al zaragozano en el centro y su bienestar de toda la ciudad, con lo cual habrá que ir limando esas tiranteces, esas fuerzas que a veces van en sentidos contrarios, con mano izquierda. Pero sí, el espacio público es el que es; es limitado, no es un chicle, no se puede estirar y tendremos que dar respuesta a todos los intereses de la forma más armónica posible.

Sr. Rivarés Esco: Ya sabe que en ese sentido Podemos ha sido muy activo en positivo, que le ha hecho muchas propuestas —desde lugares, velocidades, calles concretas y maneras—, pero aquí el debate crece un

poco en dos sentidos. Uno, que esos espacios deben ser permanentes en nuestra opinión, permanentes; que está bien peatonalizar algunos tramos el fin de semana ahora que la gente no está trabajando y que el confinamiento sigue siendo parcial, pero la política exige, claro, dificultad y altura de miras. Tienen que ser permanentes cuando el 100 % de la población, si tiene trabajo, esté trabajando y estemos en la calle. Dos, controlar el ruido. Y tres, la participación, consejera; es muy importante la participación, porque mire, con esto de los ciclocarriles y compañía, ya sabe, y tengo aquí las consultas hechas por WhatsApp, las podría mostrar si quisiera, que todas las entidades de movilidad de usuarios y usuarias de bicicleta y de patinetes se han enterado por la prensa de su decisión, con lo cual no les consultó. Se trataría de que esto fuera permanente, pero fuera consensuado con hostelería, con STOP Ruidos, con las entidades vecinales, con las entidades de movilidad y con las culturales, si fuera el caso, que en Podemos creemos que lo es. Ese diálogo no ha empezado, y como hay un umbral del 2023, es urgente que lo empiecen en los cuatro sentidos, porque si no, como dice usted bien, no es un chicle; si nos dejamos tres aspectos o dos y lo hacemos bien en uno, no es que sea insuficiente es que será contraproducente. Solo será positivo si los cuatro aspectos están bien contemplados y el diálogo es siempre la clave. Y ese diálogo nos consta que aún no ha empezado porque no lo hizo ni para los bicocarriles, que acaba de anunciar hace tres días; no sé si lo habrá hecho para lo que vaya a anunciar a las doce y media, que tampoco nos ha contado nada.

En fin, y el ruido. No es cualquier cosa, el ruido es un gravísimo problema de salud en Zaragoza y un derecho fundamental, que es muy complicado de atajar, complicadísimo porque tiene que ver con la educación y con los hábitos, además de con la política. Pero los cuatro aspectos, porque si uno falla, no es que no sea suficiente; insisto, será contraproducente. Y ese proceso debería empezar ya, nos tiene a los grupos a su disposición. Sabe que al menos Podemos le ha hecho muchas propuestas, algunas de las cuales ha asumido de modo inmediato, siempre de modo constructivo, pero urge porque hemos empezado a hacer espacios sin consenso y sin diálogo, y eso traerá consecuencias —y además lo digo públicamente—, de aquí a un mes, negativas, que nos va a costar muchísimo trabajo revertir y saber por dónde va y por qué se lo digo. En relación al ruido, quiero decir.

Sra. Presidenta: Bueno, efectivamente trabajaremos en esta cuestión de aquí al 2023 y contaré con sus aportaciones, como vengo haciendo hasta ahora, y con el resto de los grupos municipales y asociaciones, no se preocupe. Yo por ejemplo, cuando hemos ampliado y hemos estado trabajando con la hostelería, hemos hecho, igual me he reunido más de cuatro o cinco veces con ellos. Bueno, porque hemos trabajado una cuestión muy concreta. El resto de las cuestiones que son más técnicas con quien me he reunido ha sido con los técnicos del Servicio de Movilidad y hemos definido un plan que es un principio en una situación de urgencia y a partir de aquí vamos a seguir trabajando. No significa que el plan esté concluido; vamos a seguir trabajando y vamos a seguir avanzando, pero necesitábamos tomar decisiones urgentes y rápidas porque la desescalada y la fase 2 está a la vuelta de la esquina. No se preocupe que en cuanto el COVID dé un respiro retomaremos todos los temas. Gracias.

4.1.4 Interpelación formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a que la Sra. Consejera informe sobre los resultados de la Instrucción interpretativa de la Ordenanza Municipal Reguladora de la Instalación de Terrazas de Veladores, con respecto a los criterios mantenidos, el número y ubicación de las solicitudes recibidas, cuántas han sido aceptadas y cuántas rechazadas, etc. (C-1212/20)

Sra. Presidenta: Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Gracias, presidenta. A nosotros la medida que usted ha tomado nos parece, en líneas generales, positiva. Todos consideramos que tanto los bares como la hostelería es uno de los sectores más afectados por la pandemia y que hay que tomar medidas para evitar que el desastre económico sea todavía mayor. Nuestra pregunta va en la línea de la búsqueda de información y de algunas de las propuestas.

En primer lugar, ¿cuántas solicitudes han llegado? Si ha habido, creo que salió la noticia hace unos días, y hablaban de más de 1000 solicitudes. ¿Cuántas realmente hay? ¿Cuál es el papel de la Asociación de Hosteleros y de la Cámara de Comercio en todo esto? Entiendo que única y exclusivamente la de la resolución de dudas para los propietarios de los bares y de la hostelería, y que todo lo referente a la valoración de las solicitudes y adjudicación o denegación de la solicitud corresponde única y exclusivamente a los técnicos de Servicios Públicos. Y aquí yo creo que hay varios derechos que conjugar. Uno, evidentemente, es el derecho al descanso que ya ha salido ahí por parte de los vecinos, pero a nadie se le escapa también que el espacio es limitado y que aquí hay zonas con escaso espacio peatonal. Aquí entramos también en los criterios para la adjudicación o no. ¿Qué vamos a hacer en zonas con escaso espacio peatonal? Igual que en aquellas zonas donde ya existe un gran número de veladores y son zonas saturadas y que no se va a poder ampliar o triplicar por tres la zona de veladores. Y, en tercer lugar, es evidente que no todos los comercios y no todos los bares han sufrido y están sufriendo igual la crisis del COVID y yo creo que ese también debe ser uno de los criterios a tener en cuenta, que los bares y la hostelería con peor situación económica, incluso de los barrios más periféricos, deberán tener algunas facilidades a la hora de poder sacar las terrazas a la calle.

Y en último lugar, ¿han valorado medidas como poder ocupar carril de vehículos donde haya más de dos carriles, no solo zonas de estacionamiento de vehículos? Eso se está haciendo en otras ciudades, por ejemplo en Barcelona, apenas a 300 kilómetros de aquí. Y en aquellos casos en los que no puedan ser ampliados los veladores, ¿se están planteando alguna otra medida, como exención de la tasa de veladores porcentualmente o algún otro tipo de medidas para aquellos establecimientos que no se les pueda permitir ampliar los veladores?

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Efectivamente estamos intentando escuchar todas las necesidades y dar respuesta a todas las necesidades. Para poder hacer estas adaptaciones y poder dar respuesta a todas las solicitudes en tiempo récord, con la limitación de recursos que tenemos en estos momentos, hemos contado, ya tenemos convenios, como ustedes saben, con la Asociación de Cafés y Bares y la Asociación de Veladores, que ya años atrás vienen facilitando la autorización de las licencias; además, con un 40 % de descuento para todos los asociados que lo piden a través de ellos —esto es algo que ya estaba así—. Y lo que hemos hecho ha sido sumar también un nuevo convenio con la Cámara de Comercio, que se ha ofrecido también como organismo al servicio de la ciudad y de la economía de la ciudad, a poder facilitar que podamos dar respuesta a todas las peticiones que puedan venir del sector en el menor tiempo posible. Nos hemos comprometido a que puedan tener una respuesta en 15 días y, para poder dar respuesta en 15 días, pues necesitábamos esa ayuda.

¿Cuáles son las licencias que se habían pedido para 2020?, --que esa es la pregunta que me hace-- 1200 licencias que fueron recibidas en el plazo estipulado a principios de marzo y que se quedaron paralizadas por el estado de alarma que en esta semana, desde el día 11, hemos empezado a tramitar con carácter de urgencia para poder dar respuesta, ya que los funcionarios del Área de Servicios Públicos tampoco en su día quedaron reflejados como servicios esenciales y, por lo tanto, no estaban disponibles. Pero están haciendo durante esta semana un gran trabajo para poder dar respuesta a estas necesidades y poder dar servicio al sector de la hostelería y que no vea demorada la respuesta ahora que ya pueden utilizar las terrazas y que la necesidad que tienen es otra.

Quiero aprovechar también para agradecer en esta Comisión el trabajo que están haciendo todos los funcionarios del Área para realmente poder sacar adelante en tiempo récord este proyecto, igual que todas las medidas de movilidad, porque realmente han sufrido un estrés importante a todos los cambios que hemos tenido que ir haciendo antes y durante el estado de alarma y han estado a la altura y han dado la talla realmente todos mis Servicios, pero en estos concretamente realmente han estado sometidos a una alta intensidad y trabajo.

Dicho lo cual, lo que estamos estudiando no va más allá de poder permitir el uso de la calzada fuera de las zonas de estacionamiento; sería también más complicado por la ordenanza que tenemos actualmente vigente y creemos que de momento con esas medidas, unidas al resto de medidas que hemos planteado, serían suficientes.

Les recuerdo las medidas que se han planteado. Hemos cambiado el número de veladores por lo que es espacio en metros cuadrados. Esto lo que nos permite es que automáticamente podamos permitir ganarle esa distancia de seguridad —no distancia social, que ya me dijo el señor Rivarés hace unos días—, esa distancia

sanitaria o esa distancia de seguridad con el mismo número de veladores, pero ampliándolo siempre y cuando no entorpezca o no dificulte el espacio peatonal que marca la ordenanza y que no se ha visto reducido, de dos metros. Con lo cual eso siempre se va a tener que permitir y se va a tener que respetar. Las zonas de aparcamientos con una mutación demanial con cambio de destino del uso del espacio público; en vez de aparcamiento pasa a ser zona de veladores, pero también se están estudiando otras calles y plazas que antes, por cuestiones turísticas, de entrada no se permitían, pues se van a estudiar caso a caso si se pueden permitir. O también, en el caso de espacios colindantes que estén cerrados y que no tengan una actividad comercial, mientras no entorpezca a cualquier vecino, podrán utilizarse como espacio para terrazas y bulevares.

También se va a permitir el uso en plazas donde haya un espacio suficiente —que pueda ser superior al 50 %—. Todo ello hemos recibido todas las peticiones del sector, hemos analizado las que realmente no entraban en conflicto con los peatones y con los ciudadanos también —por ejemplo, no hemos ampliado el horario, como nos pedían, precisamente por el tema de la ordenanza del ruido y el derecho al descanso— y lo que nos ha parecido que era posible poderlo admitir, lo hemos admitido.

Las facilidades van a ser para todos. En este sentido, creemos que desde un barrio a otro, por nuestra cultura, tenemos bares y el sector de la hostelería está instaurado en toda nuestra ciudad, con lo cual las facilidades que queremos ofrecer son para todos y por eso también el apoyarnos en otras instituciones que nos puedan facilitar esa labor de recoger información, aclarar dudas, validar y hacer el check de que todos los criterios se están cumpliendo para que cuando lleguen aquí, a Servicios Públicos y a los servicios municipales, puedan tener la información más fácil y más sencilla, con un plano, y poder ya proceder a la autorización, si procede, o a la corrección en su caso. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, la pregunta que no le he hecho al principio, pero que es obvia, es cuándo. ¿Cuándo van a poder estar las solicitudes y cuándo los propietarios de los bares y de la hostelería van a poder sacar las terrazas? Porque, claro, el tiempo de las terrazas es ahora; tampoco se puede demorar esto mucho más, sobre todo ahora que no pueden abrir en el interior, es más necesaria ahora que dentro de un tiempo, cuando ya pasemos de fase y puedan abrir en el interior.

Yo ahí, a la hora de poder buscar nuevos espacios —y le hablaba de ocupar la calzada—, lo digo también porque la ordenación de nuestra ciudad hace que en la zona centro existan más posibilidades de hacer esto, porque las calles son más anchas —estamos hablando del Paseo Independencia, la Gran Vía, el paseo Sagasta— y que los barrios más populares de la periferia, más obreros, las calles son más estrechas. Si nos agarramos a la ordenanza, por esa regla de tres, van a ser denegadas la gran mayoría de las solicitudes que vengan de los bares de los barrios populares y van a ser más favorables el poder concederlas a los bares que están situados en la zona centro. Yo creo que sería socialmente injusto por los argumentos que dábamos antes; no todos los bares han sufrido igual la crisis y los bares que hay en los barrios populares son bares de negocios personales, no cadenas. Y ahí también hay que buscar alternativas. Y una de las alternativas, vista que usted está por la peatonalización y la reducción del vehículo privado, podría ser la utilización de algún carril de calzada cuando haya varios carriles de calzada.

Y algo que no me ha contestado es si está planteándose alguna medida cuando haya solicitudes denegadas por los criterios técnicos que sean. Yo le he planteado una: la posibilidad de hacer exenciones a la tasa de veladores porcentualmente a la reducción del número de mesas. ¿Se está planteando algo así o simplemente se les denegarán las solicitudes a los que no se les pueda conceder?

Sra. Presidenta: El plazo, señor Cubero, creo que sí que le había comentado que nos hemos comprometido desde el principio a dar respuesta en dos semanas, con lo cual desde la llegada de la solicitud y de que el bar o el restaurante pueda realizar la solicitud, queremos que en dos semanas pueda tener una respuesta, precisamente porque somos conscientes del perjuicio económico que esto supone, el no tener alguna respuesta o demorar esta respuesta, y por eso hemos puesto los medios para trabajar activamente.

Hasta la fecha, aparte de las 1200 que habíamos recibido como nuevas licencias, hasta la fecha, solicitudes de licencias de ampliación, a fecha de hoy son 91. O sea, ampliaciones; no nuevas, sino ampliaciones que nos han llegado a través de las asociaciones antes mencionadas y la Cámara de Comercio. De momento, nosotros, como usted sabe, hemos hecho una exención de la tasa durante el período que no ha tenido actividad, lo cual representa un 16 % sobre la tasa anual y me consta que se están estudiando desde

Hacienda otras medidas que podrían aplicarse en este sentido, pero de momento no tenemos ninguna decisión tomada sobre nuevas exenciones de tasas.

También quiero decirle que en todas las conversaciones que hemos mantenido con el sector, la principal ayuda, más allá de la tasa —que puede representar algo—, sobre todo la ayuda que ellos han aplaudido y que han agradecido enormemente, ha sido precisamente las facilidades que se han encontrado para facilitarles que puedan trabajar en las terrazas y que las terrazas sean un instrumento de venta y de ingresos que ahora mismo están imposibilitados en el interior de los establecimientos hasta las siguientes fases.

Con relación a la cuestión que me plantea de los barrios que puedan tener calles más estrechas y que tengan menos plazas, pues la verdad es que de momento no hemos entrado en esas particularidades. Hemos planteado unas propuestas que benefician a todo el sector en su conjunto y, si detectamos que hay algunos barrios o algunas zonas que van a tener algún problema por encima de la media, pues lo estudiaremos. Pero, en principio, no hemos llevado a cabo esa distinción por barrios, porque nos parece que calles amplias o calles estrechas puede haber en todos los lugares. Y que también los cambios en la interpretación de la ordenanza que se están haciendo son muy amplios, porque afectan también a plazas y plazas hay en todos los barrios; con lo cual de momento no hemos tomado ninguna discriminación por barrios en la cuestión, sino que es una cuestión general. Muchas gracias.

4.1.5 Interpelación formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué medidas se van a tomar para ampliar el espacio peatonal, más allá de las peatonalizaciones del fin de semana. (C-1213/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, pues en este sentido también tengo que decir que la medida tomada en términos generales la compartimos. La verdad que usted nos está sorprendiendo, le está sentando bien el COVID a usted, tengo que decir; a otros compañeros de gobierno les está sentando igual o peor que antes. Pero incluso tiene usted declaraciones que, oye, las podría firmar yo mismo. Yo tengo aquí apuntada una de: “No debemos dejar de lado la importancia de la sostenibilidad y la calidad del aire, que también influye directamente en la salud de los zaragozanos”. Natalia Chueca *dixit*. Yo tengo que reconocerle que a usted le está sentando bien, algo bueno tenía que traer esta pandemia del COVID.

Y en esta línea, en la de ampliar el espacio peatonal —que ya le digo, nosotros valoramos positivamente, siempre que se fomenten los desplazamientos a pie—, nos parece que es algo positivo. Ahora bien, es verdad que no todos los desplazamientos se pueden hacer a pie, y eso es cierto, y usted también lo ha mencionado en algunas ocasiones. Mi pregunta en este sentido es, en primer lugar, ¿piensan mantener esta medida más allá del estado de alarma? Porque el problema con la sostenibilidad y la calidad del aire no es de este caso del COVID; estaba antes, está ahora —menos—, y volverá si volvemos a esa vieja normalidad. Por lo tanto, lo lógico sería mantener estas propuestas de peatonalización más allá del estado de alarma y más allá de la pandemia del COVID. Por lo tanto, ese sería nuestro planteamiento.

Nosotros también consideramos que sería positivo que todos los barrios contaran con este tipo de espacios. Yo creo que también aquí no hay que ser muy restrictivos de algunas zonas; como en el caso de los veladores, yo creo que todos los barrios, todos los distritos, al menos de la ciudad, tendrían que contar con algún tipo de espacio peatonal en este sentido.

En tercer lugar, la peatonalización no debe hacerse solo los fines de semana; también debería hacerse entre semana. Si entendemos el peatón como un medio de transporte más y no solo como un ocio de fin de semana de salir a pasear, yo creo que la peatonalización de calles debería darse no solo los fines de semana sino también entre semana, cuando la gente tiene que hacer desplazamientos a sus trabajos, a sus centros de estudio y, en definitiva, a sus obligaciones diarias. Tendrían que hacerse también itinerarios más seguros, ampliando aceras estrechas y aprovechando incluso carriles para vehículos en aquellas calles en las que se pueda y haya más de un carril de una única dirección.

Algo que también usted ha mencionado o yo creo que se lo he oído, que es que habría que cambiar la prioridad semafórica; habría que en algunos sitios cambiar el ritmo semafórico. Y, en último lugar, ya puestos a que usted está mejorando con esto del COVID, ¿qué le parece lo de retomar el plan de cota cero? Que tiene mucho que ver también con la peatonalización de las calles. Ya puestos, vamos a animarle a que siga mejorando y retomando ideas de la peatonalización y la movilidad sostenible para mejorar la calidad del aire. ¿Qué le parece? ¿Nos va a sorprender agradablemente con la recuperación de la cota cero?

Sra. Presidenta: Bueno, señor Cubero, pues efectivamente, además de la peatonalización durante los fines de semana, que creo que ha sido una medida muy bien aceptada por los ciudadanos, tanto en la peatonalización de las 16 calles que identificamos que podrían tener una mayor necesidad y que además contamos con las aportaciones de todos los grupos para poder enriquecer este criterio —y de las Juntas de Distrito—. Además, hemos hecho una pacificación también de toda la ciudad, que realmente permite que todas las vías secundarias que hay actualmente en nuestra ciudad —estamos hablando de unos 302 kilómetros— se ponen a disposición el fin de semana de los peatones aunque los vehículos pueden circular —porque, si no, sería imposible— minorando su velocidad. Aunque luego hablaremos también de esa cuestión.

Entonces yo creo que son medidas realmente muy transgresoras, atrevidas, pero que realmente las circunstancias actuales las demandaban y que, después de dos meses de confinamiento, donde los ciudadanos han estado encerrados en casa, donde había unas ansias importantes por salir a pasear en unos horarios además muy concretos y muy restringidos, que podían fomentar unas aglomeraciones indeseadas y contrarias a las necesidades sanitarias, pues me parece que era del todo justo e imprescindible por nuestra parte facilitar cuantos más kilómetros mejor a disposición de los peatones.

Pero esto no se queda solamente en estas cuestiones del fin de semana, sino que también la semana pasada anunciamos la prohibición de aparcar cualquier vehículo en todas las aceras de la ciudad, que de momento no hay ninguna ciudad en España que tenga una medida similar y nos ha felicitado la DGT y el grupo del resto de ciudades con las que estamos trabajando y en continuo contacto. Y, como bien decía, estamos aprovechando también para hacer ese cambio en el tiempo de los semáforos para poder cumplir con la Ley de Accesibilidad, que hasta ahora no se cumplía. Estamos ampliando el espacio para que los peatones no se aglomeren en los semáforos y puedan circular más tranquilamente, ampliando el tiempo desde 0'7 metros por segundo a 0'5, ¿vale? Así estamos facilitando todo lo que tiene que ver con el poder circular seguro y manteniendo las distancias de seguridad en nuestra ciudad. Ninguna ciudad europea ha sido tan valiente en estas semanas y quiero poner en valor que, además, más del 50 % de los desplazamientos diarios son peatonales, es decir, que todos los ciudadanos son peatones y afectan a toda la ciudad, con lo cual vamos a seguir trabajando en esta dirección.

¿Si vamos a ampliar más allá?, pues mire, mi intención es poder hacer encuestas de satisfacción a los ciudadanos sobre las medidas que hemos tomado. Quiero tener también el pulso y que sean los propios zaragozanos los que nos valoren realmente si les parece que es una medida satisfactoria, si además estarían dispuestos a que quedase más allá del COVID o solamente durante el COVID, de forma que también tengamos la opinión de los beneficiarios, de los usuarios, y que nos puedan facilitar esa información como otro punto adicional a la hora de valorar estas cuestiones.

Y, por último, decirle que me consta que estamos trabajando, dentro del Plan Director de Movilidad Peatonal, sí que hay intervenciones que tienen que ver con aceras estrechas para poder trabajar para poder ampliarlas y que estaremos en contacto con Infraestructuras —de hecho, ya hemos empezado a tener algunos contactos— para poder estudiar las prioridades que se le darían a este asunto. Muchas gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, tampoco se venga arriba. La ciudad que ha tomado medidas más avanzadas en esta materia..., hombre, si hubiera peatonalizado o peatonalizara todos los días de la semana... Mire, yo le voy a enseñar una foto de la ciudad de Valencia. Esto es la plaza del Ayuntamiento de Valencia. Siete carriles que se han reducido a uno y todos los demás están peatonalizados todos los días de la semana —se lo voy a pasar al grupo de WhatsApp que tenemos de Servicios Públicos—. Esto es Valencia, a 300 kilómetros de aquí; como lo de Barcelona, que está quitando carriles de vehículos para terrazas de veladores. Por lo tanto, la más avanzada, no. Digamos que está mejorando, avanzando adecuadamente que se decía, está mejorando y hay que facilitarle que mejore. Yo le apporto ideas, pero hay ciudades aquí en España que

están tomando medidas muchísimo más avanzadas, que están a kilómetros luz de la ciudad de Zaragoza. Yo creo que esta es una medida positiva y yo creo que esta es una medida que se puede tomar en unas 10 o 12 calles o zonas de la ciudad de Zaragoza. Peatonalizar, de 6-7 carriles, peatonalizar 5 y dejar uno solo para vehículos todos los días de la semana. Hombre, yo creo que usted y sus Servicios deberían valorarlo. Y lo de contando con los grupos también tengo que decir que contar, ha contado poco. Sus ideas nos pueden gustar más o menos, pero nos las hemos encontrado por los medios de comunicación. La peatonalización de las calles, los veladores de las terrazas... Y las que no nos han gustado también nos las hemos encontrado por los medios de comunicación. Contar con los grupos han contado poco. Seguramente, si hubieran contado con los grupos, les hubiéramos hecho aportaciones y usted podría estar mejorando mucho más deprisa ahora mismo en las medidas de movilidad y protección del medio ambiente.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Compártanos la información. Y, como siempre les digo, encantada de recibir sus propuestas; yo siempre las escucho y las estudiamos, y unas de ellas serán viables y otras no. Lo que sí que hay un tema un poco diferente en cuanto al planteamiento que usted considera más avanzado o menos, es que usted considera más avanzado todo aquello que es perjudicar al vehículo privado, pero es que el vehículo privado entre semana, de momento, ocupa el 25 % de los movimientos de la ciudad y lo que no podemos hacer es colapsar esos movimientos en vehículo privado porque generarían un gran problema en los desplazamientos de la ciudad y en el tráfico de la ciudad. Mi objetivo es poder facilitar los medios de desplazamiento activos —y, por supuesto, sostenibles—, pero sin crear conflictos entre los distintos modos, que también hay zaragozanos que necesitan de ellos y necesitan usarlos y, por lo tanto, no les podemos crear tampoco un conflicto ni demonizarlos. Quiero que convivan los distintos modos en armonía y haciendo una transición lo más rápida posible hacia una movilidad sostenible y segura. Muchas gracias.

4.1.6 Interpelación formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que den cuenta del motivo por el que no han tenido en consideración las necesidades de movilidad de la margen izquierda en el diseño de los planes de peatonalización durante los fines de semana. (C-1224/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez.

Sr. Gómez Gámez: Buenos días, consejera. Pues mire, preguntaba usted —o decía, más que preguntaba— que quiere saber qué opinión le merecen a los zaragozanos alguna de las medidas y que quiere preguntarles. Pues mire, en esta cuestión concreta, ya le respondo yo. Les parece fatal que lo hayan peatonalizado sin hablar con ellos, sin hablar con las asociaciones de vecinos, que todavía siguen teniendo una cierta representatividad; pero, además, no se crea que es porque se les ha ocurrido que les parezca fatal, es que pueden acreditar —y usted podrá comprobar— los desvíos que esto supone para poder acceder a la Plaza España y al centro. Incluso me consta que intentaron sugerir la posibilidad de habilitar el giro por encima de la plataforma del tranvía a la derecha... En fin. Ustedes hicieron caso omiso a cualquier recomendación que les hicieran. Con lo cual, ya le digo, la respuesta de los vecinos de la margen izquierda, en concreto de la zona de Arrabal y La Jota, es fatal.

Bueno, tampoco debe sorprendernos porque, como ya han dicho mis compañeros —voy a abundar muy poco en ello, porque lo ha manifestado muy claramente tanto el señor Rivarés como el señor Cubero—, ustedes, efectivamente, hacen cosas, pero las hacen sin consultar con nadie. De hecho, usted nos decía: "Bueno, hagan aportaciones". Ya nos gustaría hacerlas y que las ejecutaran. En algún caso se han apropiado de alguna, que me parece bien, porque al final da lo mismo quién la venda o quién se proclame padre o autor o autora de la misma con tal de que se ejecute, pero lamentablemente nos encontramos, como bien decían, con que es la prensa la que nos adelanta la mayoría de las medidas que se van a implementar. Y esto a su vez hace o motiva que, a la hora de venir a estas comisiones, unas preguntas se nos queden desactualizadas y otras se nos queden sin responder. Entonces yo voy a aprovechar este tiempo que tengo y esta interpelación para meter dos pequeñas *morcillas*. Si usted quiere, me las responde; si no, intentaré plantearlas en sobrevenidas o en ruegos y, si no, las plantearé por escrito. Muy rápidamente le comentaré.

Ya hablé con el señor García-Mercadal, que amablemente me indicó que existe o que se aprobó este martes pasado, creo, en el Gobierno, el diferimiento de alguna manera de la validez de los abonos del transporte urbano, pero no sabemos nada de la posibilidad de devolución de esos importes no consumidos. ¿Por qué? Porque hay ciudadanos —o residentes, estudiantes, gente que viene a pasar una temporada larga que a lo mejor tiene que retornar a sus hogares— a los cuales el alargar el periodo de validez no les sirve de nada. Querría que me indicara si van a tener en consideración la posibilidad de devolver físicamente esos importes no consumidos.

Y una última cuestión. Esta mañana he oído en la Cadena SER —supongo que le habrán dado otros medios, pero yo en concreto lo he oído en la SER—, que estos carriles ciclables van a ser temporales. Eso es lo que han dicho, no sé, porque yo he leído la nota que usted nos ha mandado un poco antes de venir a la Comisión y la verdad es que no dice en ningún sitio que sea temporal o no. Querría también que me indicara si tienen visos o perspectivas de durabilidad en el tiempo o, sencillamente, una vez que pasen las medidas de aforo limitado en los transportes públicos van a volver a suprimirse y tal. Y aprovecharé además para decirle que, como tampoco hacen caso cuando les dijimos que esta medida que usted ya propuso en algún momento algo similar no contaba con el beneplácito, todos los colectivos —desde el colectivo Pedalea, Bielvas Salvajes, Ciudadanos por la bicicleta, Ciclistas unidos...— todo el mundo está contra el uso de carriles compartidos, porque he leído con detalle el informe que usted ha mandado con la resolución y van a ser carriles compartidos. Vaya usted a Madrid, donde existen hace tiempo este tipo de carriles pacificados, y verá el poco o escaso o nulo uso que hacen los ciclistas, porque literalmente te encuentras con los autobuses que te adelantan por la derecha, los coches que te adelantan por la izquierda y otros coches que directamente vienen detrás de ti pidiéndote paso para pasar ellos porque pasan, perdonen la redundancia, del carril 30, de la señalización y de tal. Entonces, si le parece, me puede dar contestación. Perdonaré además que haya condensado tantas cosas juntas, pero como ahora tengo una nueva compañera que ejerce de portavoz, me dejan el tiempo limitado. Ya sabe usted que yo no puedo vivir sin hablar. Gracias, consejera.

Sra. Presidenta: Pues muchas gracias por conocer así de primera mano sus cuestiones o inquietudes, pero tampoco quiero avanzar temas, que luego tenemos una pregunta de Zaragoza en Común en relación al tema de los ciclo-carriles y, por otro lado, tenemos a una pregunta por parte de Vox en relación al tema de los abonos. O sea que, si me permite, tratamos esos dos puntos cuando les toque.

Lo que sí que me gustaría aprovechar para comentarle sobre su cuestión, sobre el tema de la peatonalización y la pregunta original, es que ve qué difícil es dar gusto a todo el mundo. Y por eso realmente yo entiendo que unos, primero, felicitan y me dicen que qué valiente y qué bien las medidas de peatonalización que hemos tomado para la ciudad y luego hay algunos vecinos pues hay que hacer alguna pequeña afección en el transporte público y les molesta. Pues es que va a ser imposible dar gusto siempre a todo el mundo. Por eso, cuando hemos elegido las calles, hemos recibido las opiniones de todos los grupos, que también nos habéis hecho llegar y de las Juntas de Distrito y las hemos estudiado desde el Servicio de Movilidad para ver realmente cuáles eran posibles llevar a la práctica y cuáles no, y algunas se pudieron implementar y otras no, viendo también cómo se podía minimizar el impacto en el transporte público. Pero, de hecho, cuando he visto su pregunta, la verdad es que no me esperaba que me lo argumentase así, porque, de hecho, usted me estaba preguntando que por qué no se habían peatonalizado más calles en la margen izquierda, y luego realmente me dice que no se han tenido en consideración. Yo interpretaba que quizá querían más calles, cuando en realidad no habían venido más solicitudes de calles de la margen izquierda, aunque sí que la avenida de la Jota, que la propuso Podemos, la habíamos introducido. Entonces, bueno, creo que son medidas y que es tiempo de convivencia del espacio público, tendremos que intentar favorecer a lo que beneficie a la mayor parte de los ciudadanos, entendiendo de que alguna afección mínima pueda tener para algún colectivo o algún grupo.

Y, sobre el tema de los abonos, ahora les explico, a raíz de la pregunta de Vox. Muchas gracias.

Sr. Gómez Gámez: Gracias, consejera. No me he debido explicar bien. Realmente, más que una cuestión de peatonalizar calles, sobre todo su queja se refiere al corte precisamente de Echegaray y Caballero, lo que hace que las líneas 35 y 36 tengan que dar un rodeo que alarga los tiempos de acceso al centro de la ciudad entre 15 y 20 minutos más, y consideran que de alguna manera les aísla, a las personas con movilidad reducida, de la posibilidad de llegar con facilidad a esos puntos. Me refería precisamente eso.

Y en cuanto a las otras dos cuestiones, es verdad que Vox pregunta por los abonos, pero yo ya, por eso decía que había hablado con el señor García-Mercadal, el cual amablemente me informó, me preocupaba que dieran ustedes respuesta en el sentido de que van a ampliar efectivamente la validez de los mismos y omitieran esa otra peculiaridad que se da con algunos usuarios y usuarias de gente que no quiere eso, sino que quiere que se le reintegre el dinero porque se va a marchar de Zaragoza. Y ya me perdonará, consejera, pero que estaba mirando ahora, me decía que había una pregunta sobre los carriles ciclables, pero o me han dado otro orden del día... Que igual lo han cambiado y yo no me he enterado.

Sra. Presidenta: Es una pregunta de carácter sobrevenido.

Sr. Gómez Gámez: Ah, vale, vale. En ese caso, ruego que me disculpe porque no quería ser redundante. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: De nada. Sí que he decirle que lo que hemos hecho precisamente —para acabar con el tema de la movilidad de los vecinos de la margen izquierda— que por supuesto que los estuvimos considerando y se estudiaron. Primero, son peatonalizaciones que suceden en fin de semana, que en el actual estado de alarma solamente sería en el caso de ir a comprar, o mínimamente para trabajar, porque el fin de semana la movilidad prácticamente está muy acotada y muy reducida. Y, segundo, llevaría simplemente un retraso en la línea, igual que en otras ocasiones sucede el corte de esta calle; o sea, como son las Fiestas del Pilar o son otro tipo de celebraciones que alguna vez se ha realizado, con lo cual por eso también un poco entender que igual perjudica a unos pocos que se tengan que desplazar en transporte público esos días, sábado y domingo, que van a ser los menos; y, en cambio, se están beneficiando un montón de vecinos de los barrios colindantes del Paseo Echegaray que nos estaban pidiendo precisamente esa cuestión. Por eso quiero apelar también un poco a la generosidad de todos los vecinos a la hora de entender que puedan tener algo de paciencia y que algún pequeño perjuicio puedan sufrir con estas afecciones en el transporte público. Gracias.

4.2 Preguntas

4.2.1 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a, dada la situación de emergencia sanitaria del coronavirus y el confinamiento, qué solución se va a dar a los usuarios que ya habían comprado los abonos mensuales, trimestrales y anuales del transporte urbano, sin haber podido utilizarlos, siendo válidos desde la primera vez que se utilizan. (C-1190/20)

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Bien. Primero le voy a agradecer al señor Gómez Gámez su colaboración. La parte dispositiva, efectivamente, siempre es muy sintetizada, pero lo iba a exponer ampliamente. Pero bueno, ya casi lo ha hecho él. Efectivamente, vamos a hablar de estos bonos —los de 30 días, 90 días y 365 días— porque con este período de no utilización pues precisamente lo que quería preguntar es que unas personas a lo mejor lo que quieren es que este período, una vez se acabe el suyo, se pueda ampliar; y otros a lo mejor quieren que se les devuelva el dinero. Porque, si haces un bono de 30 días, a lo mejor solo son para esos 30 días o, por ejemplo, los estudiantes que compran un bono de septiembre a septiembre, es que ahora ya no van a volver. Entonces ahí iba encaminada la pregunta que yo le quería hacer más ampliamente; la sintetización de la parte dispositiva era muy escueta. No podía ser de otra forma. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Bueno, lo que hemos hecho ha sido estudiar realmente el poder dar respuesta, como no podía ser de otra forma, para que todos los zaragozanos que tenían un bono —mensual, trimestral, anual, incluidas también familias numerosas, jóvenes, carnet joven, de todas las tipologías— que se han visto perjudicados porque durante el COVID no han podido disfrutarlo ni utilizarlo por las reducciones de movilidad, pues poder compensarles ampliándoles el plazo de vigencia desde el 14 de marzo, que es el momento en el que tuvieron que dejar de utilizarlo. Para poder compensarlo, lo que se ha estudiado es el

período que no lo han podido utilizar y, para evitar los problemas que tanto ustedes como el señor Gómez Gámez nos estaba indicando de aquellos vecinos que tengan un bono de septiembre a septiembre o de un periodo a otro largo, decirles que también se ha tenido en cuenta a la hora de definirlo y lo que se va a poder hacer es pedir la compensación cuando finalice el estado de alarma; porque de momento todavía estamos en estado de alarma, con lo cual todavía no sabemos cuánto tiempo va a durar y cuánto tiempo van a dejar de disfrutarlo. Y, segundo, que puedan pedirlo hasta el 31 de diciembre de este ejercicio, con lo cual los estudiantes que hayan finalizado en septiembre y que vuelvan otra vez en septiembre, van a poder recuperarlo en esa fecha.

¿Cómo se va a poder realizar? Pues se va a estudiar cada uno de los perfiles del viajero, se va a sacar el número de días que el abono ha sido afectado y se va a compensar una vez que se haya visto que esos días a partir de los cuales ha dejado de ser rentable necesitarían traducirse esos viajes —en comparación con el coste de lo que sería una tarjeta multiviaje— compensarse para ampliar a nuevos días posteriores al levantamiento del estado de alarma. Lo van a poder realizar a través de una aplicación web, que se está trabajando y se está desarrollando en estos momentos para mayor comodidad y mayor facilidad, o también presencialmente para aquellos vecinos que prefieran en las oficinas del Caracol. Muchas gracias.

Sra. Rouco Laliena: Pero lo que usted me está diciendo todo el rato es compensar el plazo. ¿Y al que no le interesa compensar el plazo? Porque le voy a explicar un ejemplo: un estudiante lo compra de septiembre a septiembre, ¿y el que ya en agosto, por ejemplo, se va de Erasmus? Es que no lo va a poder utilizar, porque de esos casos haylos. Es un ejemplo, pero ¿el que lo ha comprado solo porque le interesa enero, febrero y marzo? Es que no estamos hablando de compensar el plazo, yo lo que le quiero decir es en los casos en los que no quieren compensar el plazo. Le he puesto el ejemplo de los jóvenes que se van de Erasmus porque eso ocurre; hay muchos más, eh, o no se van de Erasmus o simplemente acaban la carrera y no quieren continuar o simplemente ya no van a continuar en el colegio. Es que hay muchos casos en los que no les interesa compensar el plazo, lo que les interesa es que ese dinero les ha salido muy caro el bono del autobús.

Sra. Presidenta: Bueno, señora Rouco, nosotros estamos aquí para facilitarle la vida a los ciudadanos, con lo cual entendemos que la mayoría de los usuarios del bono lo compran porque les sale a cuenta y lo que van a querer es seguir moviéndose por la ciudad. Puede que haya algún caso y serán los menos y los estudiaremos caso a caso como una cuestión excepcional, pero la norma general es que se va a compensar en plazo, porque entendemos que es lo que va a necesitar la mayoría, porque realmente nosotros lo que queremos es ampliar el plazo y que la persona que vio interrumpido el disfrute de su bono pueda recuperarlo a continuación. Si hay solicitudes para estudiar excepciones, pues las estudiaremos, no estamos cerrados a ello, pero sí que la mayoría van a realizarse a través de la extensión en lo que es el plazo, porque la mayoría no se irán de Erasmus, se quedarán en la ciudad y necesitarán moverse una vez que se levante el estado de alarma. Gracias.

Sra. Rouco Laliena: Es que ese era un ejemplo, pero si va a hacer esa línea de poder estudiar cada uno excepcionalmente, pues también nos gustaría saberlo para la gente que no le interesa compensar.

Sra. Presidenta: Es que esa línea tendrá que justificarse porque la línea general es ampliar el plazo y eso es lo que nosotros hemos determinado. Y a partir de ahí, si hay casos justificados donde no se pueda compensar, pues se compensará, pero no la mayoría.

4.2.2 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a en qué fecha tiene previsto la Sra. Consejera tener listos los pliegos de condiciones técnicas para la adjudicación del contrato de Parques y Jardines. (C-1198/20)

(Se trata conjuntamente el punto 4.2.4)

Sra. Presidenta: Sra. Bella, tiene la palabra.

Sra. Bella Rando: Sí, buenos días. Bien, volvemos a hablar de parques y jardines, un servicio importantísimo en la ciudad de Zaragoza para mantener una ciudad, pues eso, más verde y amable, y si logramos que haya mucha más peatonalización de calles, quizás lleguemos a cumplir los objetivos de 2030. Antes de que estallara la crisis del COVID, sabemos que el mayor conflicto e incertidumbre que vivíamos en Zaragoza era el conflicto de parques y jardines, y ya sabemos que son más de dos años sin que medie un contrato con pago a facturación y un incremento del coste de este servicio que se le paga a FCC y luego una plantilla que llevan más de dos años, como sabemos, sin un convenio que les regule y que se reconozcan las cláusulas sociales y de género que reivindicaron en el largo conflicto y huelga, que finalizó —desde el 20 de enero—, finalizó ya en la entrada del estado de alarma, el día 17. Y bueno, hemos reiterado en varias ocasiones que hemos perdido la oportunidad histórica de recuperar este servicio, de plantear el estudio para la remunicipalización, como se aprobó en una moción que presentamos Podemos, y ciertamente también reconocemos el valor y el esfuerzo de toda la plantilla de parques y jardines en la larga lucha de huelga para hacer valer sus propuestas con respecto a la no división en lotes, que el Gobierno municipal finalmente aceptó.

Quedan todavía muchas incertidumbres por delante porque todavía, a pesar del acuerdo al que llegó con la empresa, siguen todas estas incertidumbres y tenemos sobre la mesa el contrato menor de servicios para la asistencia técnica en la redacción del pliego de condiciones técnicas, que se inició en enero y que finalmente se adjudicó —lo aprobamos en la última comisión—. Hay un plazo de 45 días naturales para hacer esta primera fase de elaboración de los pliegos, no sabemos en qué situación está; y también sabemos que en la adjudicación del contrato hay un plazo de hasta el 31 de diciembre de 2020.

Por tanto, las preguntas son: ¿está este pliego de condiciones? ¿Está ya? ¿En qué fase y qué contiene? ¿Se han incluido todas las cláusulas sociales, de género, todas las reivindicaciones que había previstas tener? ¿El Ayuntamiento le ha ofrecido a la empresa todas estas cláusulas para que las incorporen? ¿Y qué va a hacer esta empresa hasta el 31 de diciembre de 2020?

Sra. Presidenta: Señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Gracias, presidenta. Bueno, pues 20 de mayo y en reconocimiento de obligación. Y lo que te rondaré, morena, que decía un amigo mío. El contrato con CESYT, S.L. se adjudica el 10 de febrero con un pliego que es claro, que habla de 45 días para la realización de la propuesta de pliego. Entonces, poquitos días después de que empezara el estado de alarma, debería estar la propuesta del pliego de condiciones por parte de la empresa adjudicataria.

Entonces, nuestra pregunta es ¿cómo es ese pliego? Porque aquí tenemos poca información. Nosotros preguntamos ya en la comisión de abril sobre este asunto y en la comisión de abril no se nos contestó nada; se nos mandó solo la documentación hasta febrero. Intentamos consultar el expediente y nos dijeron que en esa comisión no se podían consultar expedientes. De la comisión de abril; de Servicios Públicos solo, porque la de Hacienda, que estoy yo, consultamos los expedientes con total normalidad. Preguntamos por escrito, consulta del expediente, 26 de febrero. 20 de mayo, reconocimiento de obligación y sin contestar. Vamos a decir que hay falta de información en este asunto; de momento, vamos a decir que hay falta de información.

Entonces nuestra duda es ¿cuál es el pliego? Porque entiendo que el pliego estará ya; los 45 días vencieron a finales de marzo, hace más de dos meses. Y ¿qué dice el pliego? Y, sobre todo, ¿cuál ha sido la comunicación entre el Ayuntamiento y la empresa? Que es lo mismo que le preguntamos en abril. Y si le han dicho a la empresa que hay una serie de obligaciones anunciadas por parte del Gobierno que deben incluirse en el pliego, como son las cláusulas sociales o como es la no división en lotes del contrato. Me imagino que eso se habrá dicho a la empresa y la propuesta del pliego irá en ese sentido.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Bueno, a ver. Este tema la verdad es que es un tema en el que estamos trabajando y que realmente lleva su tiempo. Lo primero, para que no se preocupen por la cuestión de los plazos y el contrato que hay con la empresa CESIT, recordarles que durante el estado de alarma están suspendidos todos los plazos. Es decir, que se está pudiendo trabajar al ritmo que se está pudiendo trabajar y que, pasados esos 45 días, se van a seguir disponiendo de sus servicios y vamos a poder seguir colaborando con ellos. El trabajo se inició el 10 de marzo, hubo una primera reunión presencial entre el equipo de la consultora y el equipo de Servicios de jardinería, donde se facilitó toda la información, pero quiero recordarle, señor Cubero, que no disponíamos de un inventario de toda la infraestructura verde de la ciudad. Y a mí una

de las cuestiones que me tiene más sorprendida de su gestión es que fuese capaz de realizar unos pliegos de mantenimiento de parques y jardines sin conocer cuál era el ámbito o el alcance sobre el cual se estaba licitando, porque el Servicio no disponía de un inventario para conocer realmente cuáles son las plantas, los árboles y realmente todo lo que es el patrimonio verde de nuestra ciudad.

Entonces, para hacer un trabajo bien hecho y para poder realizar luego unos programas ajustados a la realidad, que luego se les pueda exigir a esa empresa que realice unos servicios y unos trabajos y se les pueda controlar, me parece que es importante hacer bien ese trabajo de origen y por eso la primera cuestión fue solicitar y conseguir el inventario verde de nuestra ciudad, pero no pudimos disponer de esa información porque, si no, solamente nos conduciría a errores, hasta el 1 de abril. A partir del 1 de abril, que recibimos el inventario, se pudo empezar a trabajar. Ya sabe usted que negociamos y les pedimos a la empresa que nos lo facilitase, porque en sus antiguos pliegos, de hecho, uno de los trabajos que estaban contabilizados era realizar un inventario para que quedase en el Servicio y valorado creo recordar entre 400.000 y 500.000 euros. Hemos conseguido que ese inventario, que ya estaba en manos y en posesión de la empresa concesionaria, pase a nuestro Servicio y puedan trabajarlo desde el propio Servicio de Parques y Jardines junto con el resto de información de otras zonas que también pertenecen a Zaragoza. A partir de ese momento, se ha empezado a trabajar de forma bastante activa para poder conocer realmente cuáles son las necesidades que tiene la ciudad y poder realizar unos buenos pliegos técnicos. Están trabajando en ellos y queda por mi parte poder presentarles y contarles cuál va a ser la estrategia de las infraestructuras verdes de la ciudad en su conjunto, que quedó también pendiente. Que, si quieren, para la próxima comisión haré una intervención y debatiremos sobre ese asunto. Muchas gracias. Les doy palabra del segundo turno. Si quiere, señora Bella.

Sra. Bella Rando: Sí, bueno. Realmente no sé por qué tenemos que esperar a otra interpelación. Las preguntas están claras. O sea, ¿en qué fase está? ¿Por qué no tenemos información y más transparencia sobre qué contenidos está teniendo esta elaboración de los pliegos? Y, sobre todo, si desde su Gobierno y desde el Ayuntamiento se han puesto sobre la mesa todas las cláusulas que tienen que contener estos pliegos para que se ajusten a todos los acuerdos adoptados con toda la representación de trabajadores.

Sra. Presidenta: Señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, tener un inventario es obligación de la empresa el entregarlo cuando finaliza el contrato. Por lo tanto...

Sra. Presidenta: ¿Y entonces por qué hicieron los pliegos sin contar con el inventario ?

Sr. Cubero Serrano: Bienvenida la empresa si entrega un inventario finalizando los pliegos, pero el Ayuntamiento de Zaragoza sí que tenía un inventario para la realización de los pliegos. Si la empresa entrega otro inventario, bienvenido ese inventario. A mí me gustaría...

Sra. Presidenta: Sabe usted que no es así.

Sr. Cubero Serrano: ...que nos facilitaran el inventario y cotejáramos el inventario con el anterior inventario con que se hicieron los pliegos de condiciones. ¿Por qué ahora hay un nuevo inventario y qué ha cambiado en ese inventario con respecto al que se realizaron los pliegos?

Pero vuelvo a decir, ¿va a incluir cláusulas sociales, sí o no? ¿Va a dividir en lotes, sí o no? Porque yo creo que esta es la pregunta que todo el mundo se está haciendo, que usted se comprometió para finalizar la huelga y que usted no se compromete ahora a responder. Y entre la falta de información y la falta de compromiso, que solo le estamos pidiendo que si se reafirma en el compromiso que usted adquirió de no dividir la contrata en lotes y de incluir cláusulas sociales, está otra vez haciendo una como la de Avanza, de no contestar. Entonces yo me estoy empezando a preocupar.

Y también decir una cosa: 45 días dice el pliego para la realización. Ahora el estado de alarma, bueno, podemos ser laxos con esto. Hay otros pliegos de condiciones que dicen otras cosas que no se pueden ser laxos con el estado de alarma. Yo lo dejo aquí. Cuando hablábamos de Avanza, lo que dice el pliego hay que cumplirlo. Cuando decimos que hay 45 días para entregar el pliego de Parques, eso, bueno.

Sra. Presidenta: No, no, no. Vuelvo otra vez al Real Decreto, donde... Yo me rijo por el Real Decreto, que ahora mismo es la norma en la que con la que nos tenemos que regir todos, y el Real Decreto lo que dice

es que los plazos están suspendidos. Entonces, los plazos están suspendidos para todos. No me líe porque son cuestiones distintas y precisamente me estoy apoyando en el Real Decreto, tanto antes, que le estaba hablando de Avanza, como ahora que le estoy hablando de la suspensión de los plazos administrativos.

El inventario es imprescindible, y si había un inventario en el Servicio, era un inventario incompleto. Por eso usted en los pliegos... Bueno, usted mismo sabrá porque en sus pliegos lo primero que ponía era hacer unos pliegos y una valoración económica para esos pliegos. Esos pliegos, y habrá un informe técnico que lo comparen, lo que me dicen es que la información de partida no estaba bien definida, que había un déficit de información en los programas de trabajo, que, de hecho, fueron unos pliegos que dieron un montón de problemas porque el punto de partida y las valoraciones económicas sobre lo que se estaba haciendo no contemplaban el ámbito de actuación. Entonces queremos hacer... Yo lo dije en muchas ocasiones que esos pliegos técnicamente no estaban bien hechos y ahora mismo realmente, con el inventario en las manos, pues se está corroborando. Por eso es importante que ese pliego esté bien hecho.

Antes del verano tendremos la licitación y yo —no sé si es que usted duda de mi palabra, pero yo— les dije que no se dividiría la plantilla de la zona 1 y ese compromiso se mantiene, con lo cual estamos trabajando en la parte técnica. Ya llegaremos a las cláusulas administrativas y a las cláusulas sociales, pero ahora mismo estamos todavía en una fase previa. Así que poco a poco iremos avanzando en esta cuestión que, efectivamente, quiero que podamos acelerar y que se pueda tener un contrato, pero un contrato bien hecho para el futuro de nuestra ciudad en los próximos meses y a la mayor celeridad posible. Gracias.

4.2.3 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si pueden explicar las razones por las que se decidió limitar la velocidad de los vehículos de tracción mecánica durante el fin de semana del 9 y 10 de mayo, y si se han evaluado razonablemente las afecciones de esta medida limitadora del derecho a la movilidad. (C-1207/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Bueno, le ha felicitado la izquierda, debería hacérselo mirar; quizás está haciendo algo mal, puesto que le felicita la izquierda. Mire, sabe que le apoyamos cuando tomaron la medida aquella de peatonalizar unas cuantas calles, no me acuerdo cuántas fueron —¿16 ha dicho?—, los fines de semana, pues en atención a la necesidad de que la gente caminara guardando las distancias entre ellos. Ahora bien, yo la medida esta— no yo, mi grupo— y la gente de nuestro partido, y gente que no lo es, pero que se ha puesto en contacto con nosotros, desde luego, consideran que es un exceso el extender estas medidas limitadoras de la velocidad a todas las calles de Zaragoza durante los fines de semana.

Mire, le voy a decir. Hay, por ejemplo, un barrio como Monsalud, que está recorrido por dos calles pacificadas a 30 kilómetros por hora, Comín Ros y Celso Emilio Ferreiro, bastante largas ambas, con un kilómetro o más de un kilómetro, y recorrerlas a 10 kilómetros por hora es imposible. Usted sabe que los coches no están contruidos para circular a 10 kilómetros por hora. Los tiempos de desplazamiento son excesivos, se contamina, se producen averías, se gasta más combustible... No es factible. Están tomando ustedes unas medidas... Usted sabe perfectamente que nosotros hemos hecho propuestas para facilitar la circulación de las motocicletas, precisamente porque son un vehículo mucho más ágil, que contamina mucho menos, que gasta mucho menos combustible y que podría ser una alternativa. Todas las medidas que están tomando ustedes van exactamente en contra de lo que nosotros hemos propuesto: están limitando los aparcamientos de las motos en las aceras cuando hay aceras de suficiente anchura donde desde tiempo inmemorial se llevan aparcando las motocicletas, pegadas a las paredes, sin incomodar, sin molestar a nadie. Cualquiera que recorra, por ejemplo, la calle Jaime I en un día normal, antes del COVID, yo conté un día las motos que había aparcadas entre los bolardos y eran veintitantas o 30 —yo creo que ya dejé de contar cuando llegaba por el final— y nadie sufría la más mínima molestia por ello y prácticamente forman parte del paisaje urbano. Ahora esas motos tienen que ocupar —y de hecho yo las he visto ya, motos ocupando— espacios de aparcamiento, con lo cual está generando usted un problema de aparcamiento donde no lo había.

Mire, el otro día le dije una frase: los experimentos, con gaseosa. Hoy le voy a decir otra máxima: si funciona, no lo toques. Usted ha dicho que han tomado medidas transgresoras y valientes que no se han tomado ninguna otra ciudad. Quizás no se han tomado en ninguna otra ciudad precisamente por eso, porque son transgresoras y no valientes. Yo emplearía otro término: inconscientes. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, señor Calvo, yo creo que estamos de acuerdo en muchísimas cuestiones, pero hay algunas como la movilidad en la que creo que no coincidimos tanto como en otras. Yo en este sentido quiero decirle que estamos en una situación excepcional y el punto de partida del que tenemos que partir es que realmente nos encontramos en una situación excepcional y sin precedentes, donde la movilidad no obligatoria está reducida a casi lo inexistente, por la situación sanitaria que vivimos. Con lo cual, en el momento en el que se permite poder salir a pasear y poder disfrutar de paseos, tenemos que facilitar que sean seguros —y más cuando encima están acotados a unos horarios determinados donde se pueden producir aglomeraciones— es nuestra obligación, en este contexto, poder facilitar donde además no hay una movilidad obligatoria relevante. O sea, no planteo esta medida para hacerla entre semana, que de entrada sería incompatible con los movimientos de la ciudad. O sea, lo estamos planteando únicamente en un momento de fin de semana, donde queremos que sea prioridad peatonal para que los peatones puedan disfrutar de más kilómetros de paseo de forma segura y facilitando el distanciamiento y las distancias de seguridad.

Creo que además, en la situación excepcional en la que estamos, podemos realizar pruebas, podemos tomar una serie de medidas que, en un momento determinado, si vemos que no funcionan bien, se podrán corregir o se podrán revertir, como es esta cuestión, llegado al caso de que no pudiese funcionar. De momento, creo que las afecciones que han sufrido algunos automovilistas, como antes cuando me decían “pues ha habido algunos vecinos que sufren afecciones por el retraso en la línea del transporte público”, pues obviamente; lo que necesitamos en estos momentos es un poco generosidad de todas las partes y no creo que hacer los desplazamientos en vehículos que tengan que realizarse el fin de semana puedan tener un problema, hacerlos más largos pueda ser algo que no sea subsanable, teniendo en cuenta el beneficio que podemos estar ofreciendo a otros ciudadanos que pueden disfrutar de más metros y más espacio, pensando también en niños, que puedan disfrutar con bicicletas, con patinetes de las propias calzadas. Es una cuestión puntual y excepcional que en estos momentos creo que es necesario darle más espacio al peatón y no creo que el reducir esa velocidad sea tan contraproducente para las personas que tengan que utilizar el vehículo o la motocicleta durante el fin de semana, que tampoco es un momento de máximo estrés.

Sr. Calvo Iglesias: Perdóneme, simplemente una frase. Creo que no debería usted caer en el error en el que incurre la izquierda de contraponer, como le dije el otro día en la Comisión por el Futuro de Zaragoza, de contraponer el peatón con el coche, porque está falseando el debate: quienes van en el coche son personas, ciudadanos de Zaragoza que por la mañana son peatones y por la tarde a lo mejor conducen o a la inversa. Estamos hablando de personas, no estamos contraponiendo una persona a una máquina. Quien va dentro de esa máquina, de ese coche, es un ciudadano de Zaragoza con sus necesidades. Y usted se las está limitando, le está limitando el derecho a la movilidad.

Sra. Presidenta: Pero a ver, señor Calvo, si yo soy la primera que defiendo que las personas somos multimodales y precisamente lo que quiero evitar es el conflicto entre unos modos y otros. O sea, políticamente lo que usted me está diciendo, que me critica, o me critica también la izquierda, porque querría que fuese más transgresora, me sitúa precisamente donde tengo que estar, que es en el centro. O sea, porque usted es muy radical hacia un lado y por aquí hacia el otro. Entonces yo políticamente, obviamente, quiero armonizar todos los modos y quiero realmente entender que los zaragozanos, cualquier zaragozano es multimodal y puede ser también conductor de un vehículo privado.

Lo que yo sí que mido siempre y siempre argumento es en base a la importancia relativa. Los peatones, es decir, los desplazamientos diarios que se realizan a pie están, antes del COVID, en un 46 % y, según las estimaciones que estamos viendo que se han dado en otras ciudades, podrían estar por encima del 55 %. Es decir, la mayoría de las personas va a pie y eso pasa todos los días, con lo cual serán los primeros. Esta medida favorecerá a la mayoría y por eso es tan importante la movilidad peatonal. También le digo que el 24 - 28 %, en ese rango, usan el vehículo privado y por eso no podemos penalizarle y por eso les tenemos que tener también en cuenta aun poniendo a veces algunas pequeñas limitaciones para la correcta armonía de todos los modos.

Sí que quiero aprovechar para informarle, que igual no ha tenido ocasión de conocer o no le he comentado, una medida que además alguna vez me ha propuesto usted, que vamos a implantar y que estamos implantando o estamos empezando a estudiar; es las líneas adelantadas para las motocicletas, para que en aquellas avenidas que haya espacio puedan ubicarse al principio de los semáforos, para que puedan ser las primeras en salir y poder facilitar también la movilidad en motocicleta. Además de que estamos trabajando y empezaron ya mis compañeros de Infraestructuras en facilitar toda la Operación Asfalto y el pavimento, que precisamente era una de las principales solicitudes del colectivo de motociclistas, que sé que usted está muy concienciado con ellos, que nos pedían de la ciudad, por los baches y los múltiples baches que había en la calzada. Y por eso mis compañeros de Infraestructuras empezaron a trabajar y están en ello precisamente. Con lo cual estamos intentando ser justos con todos los zaragozanos y entendiendo las necesidades de todos, pero, como digo, hay que equilibrar y hay que intentar probar, y por eso mediremos también la satisfacción de cada una de las medidas a continuación de haberlas tomado antes de seguir tomando más decisiones. Gracias.

4.2.4 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué gestiones se han hecho entre el Ayuntamiento y la empresa Cesyt desde la adjudicación del contrato para la asistencia técnica para la redacción del pliego del contrato de mantenimiento de zonas verdes (Sector I), si el Ayuntamiento ha informado al respecto de sus compromisos sobre la no división en lotes y las cláusulas sociales, puesto que ya han pasado los 45 días de plazo de realización del servicio, y si ha entregado la empresa el pliego. (C-1214/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.2.2)

4.2.5 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a de qué forma piensa la Sra. Consejera garantizar la continuidad del servicio de bicicletas compartidas, actualmente prestado por la empresa Mobike. (C-1215/20)

Sr. Cubero Serrano: Señora Chueca, no peatonalice tanto, que si no, los señores de Vox no van a poder salir con todo el pjerío a pitar al Gobierno de España con los coches. Eso es lo que le quiere decir el señor Calvo: no peatonalice tanto, que si no, luego no pueden salir con los coches y el pjerío ahí a pitar, como ese señor que iba en un descapotable con un megáfono. Van a tener que salir por la calle andando.

Sra. Presidenta: Algunos con bicis, otros con coches.

Sr. Cubero Serrano: Yo lo comparto; usted está en el centro, es verdad. La pregunta es ¿dónde está Ciudadanos? Yo se lo diría a la señora Herrarte. Si usted está en el centro, ¿dónde está Ciudadanos, que hoy va a votar la señora Arrimadas el segundo estado de alarma? No sé qué opinará del papel que está jugando Ciudadanos en el Ayuntamiento de Zaragoza si el PP está en el centro y ustedes a la derecha del Partido Popular.

Pero bueno, Mobike. Acabó en octubre la prueba piloto; se prorrogó seis meses de manera improrrogable, que se decía, ya no iba a ir más allá. Claro, estamos en abril. ¿Qué Real Decreto del Gobierno de España permite esto, señora Chueca? ¿Qué Real Decreto del Gobierno de España permite que el servicio Mobike se siga prestando después de una prórroga de seis meses que ya era la última de la última improrrogable? Que estaba justificada con pinzas, usted me lo reconocerá. Y bueno, pues estamos en abril, caducado; estamos en mayo, hace ya un mes que tendría que haberse formalizado el funcionamiento del servicio Mobike. Que, ojo, que a nosotros nos parece bien el servicio Mobike y, de hecho, lo pusimos en marcha y es una manera de poder soslayar ese torpedeo constante que hizo el señor Azcón al servicio Bizi, que impidió que pudiéramos usar el servicio Bizi los que vivimos en barrios como Valdespartera. Esa inquina que tenía el señor alcalde por el servicio Bizi, eso que usted ahora mismo está intentando mejorar, permitió con Mobike que todos pudiéramos hacer uso de las bicis, pero claro, a esto hay que darle una formalidad. Las cosas no valen con que sean buenas, sino que hay que hacerlas bien. Y ¿cuáles son los pasos que usted está haciendo para

formalizar el uso de Mobike, de las bicicletas compartidas de Mobike, más allá de la prueba piloto, que ya está absolutamente improrrogable? O hay algún Real Decreto del Gobierno de España que se nos escapa, que justifica también que en este caso seamos laxos, no como en el caso de Avanza.

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero. Me hace sonreír porque realmente es que es el mismo Real Decreto que le decía anteriormente el que tiene suspendidos los plazos administrativos y judiciales y, por lo tanto, esa prórroga que caducaba el 25 de marzo, en medio del estado de alarma, pues sigue siendo válido y, por lo tanto, Mobike está con la misma autorización que estaba hasta entonces mientras dure el estado de alarma. Entonces, para su tranquilidad, que sé que el tema le inquieta, estamos dentro de la legalidad y dentro de su prórroga para poder tener una prueba piloto. De todas formas, hemos estado en contacto con la empresa y ha seguido operando, va a seguir operando de momento hasta que haya una nueva licitación. Muchas gracias.

Sr. Cubero Serrano: Me río por no llorar. El Real Decreto es el bálsamo de Fierabrás, a usted le vale para todo. Yo me lo voy a llevar al súper, a ver si puedo pagar con el Real Decreto. Voy a decir: “Mire, que la señora Chueca me dice que puedo pagar con este Real Decreto”.

Mire, yo creo que este tema se tienen que poner a trabajar, porque es que ahora mismo hay una empresa —que digo que nos parece muy bien el servicio y nosotros lo pusimos en marcha— que está prestando el servicio en una clara competencia desleal, pues con otras empresas como Clear Channel o con otras posibles que podrían estar prestando el mismo servicio, con una prueba piloto que se prorrogó ya seis meses de manera vamos a poner dudas justificadas; no vamos a entrar en ese tema porque, ya digo, nos parece bien, pero es que ya está vacío completamente. Entonces pónganse a trabajar y denle una salida a esto y dejen de usar el Real Decreto para lo que les venga en gana, que va a ser, ya le digo, el nuevo bálsamo de Fierabrás con el que van a justificar ustedes todo.

Sra. Presidenta: Es curioso que me habla de Mobike, de las bicicletas, pero no de las motocicletas, que también estarían en la misma situación y que estaban en la misma situación cuando usted estaba de consejero. Quiero decir que creo que Muving no tenía ninguna autorización para poder operar, ¿no? ¿Eh? Por eso, pero que eso es algo que viene heredado de cuando usted... Ahora que tanto le preocupa, pero que usted, siendo consejero de Servicios Públicos, los tenía operando sin ninguna autorización.

Bueno, no se preocupe, que estamos trabajando en ello y preparando una licitación, no se vaya usted a pensar que no estamos trabajando durante el estado de alarma. Que, aunque el Real Decreto nos aplace todo, nos dé una suspensión de los plazos, nosotros no hemos suspendido en ningún momento nuestro trabajo y de hecho, como le decía anteriormente, el Servicio de Movilidad ha sido uno de los Servicios que más ha tenido que trabajar por precisamente su carácter de esencial y por todas las medidas que el COVID nos ha llevado a tomar, con lo cual realmente los funcionarios aquí están haciendo un gran trabajo y trabajando a un ritmo incansable. Así que pronto tendremos una nueva licitación. Muchas gracias.

Sr. Calvo Iglesias: He pedido turno por alusiones.

Sra. Presidenta: Sí, señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: ...puesto que creo que se ha referido a mí y a los...

Sra. Presidenta: Tiene un minuto.

Sr. Calvo Iglesias: ...y a los míos como “pijos” o “el pijerío”. Yo le preguntaría al señor Cubero si a mí me considera pijo. Mire, la señora Rouco vive en Vadorrey, yo vivo en la Bombarda y algunos de ustedes viven en los barrios del Sur; o los líderes de alguno de estos partidos viven en Galapagar, con piscinas, chalés, etcétera. Yo no sé quiénes son los pijos. Antes el señor que vive en Galapagar vivía con la gente y ahora tiene que acudir la Guardia Civil a defenderle de la gente. No sé quiénes son los pijos. Yo pienso manifestarme el próximo sábado, efectivamente, con mi coche, con las limitaciones de velocidad que me imponga la señora Chueca, pero, desde luego, no considero ni que yo sea pijo —nunca me he tenido por tal— ni que los que me vayan a acompañar en esa manifestación lo sean. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Seguimos. Ah, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: La contestación a las alusiones. Sí, eres un pijo y un poco fachilla también, como los que se movilizan.

4.2.6 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué gestiones se han realizado con la SEM del tranvía y AVANZA, para que no solo el Ayuntamiento se haga cargo de los costes derivados de la bajada de viajeros. (C-1216/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.2)

4.2.7 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuáles son las medidas que se prevé adoptar para compensar a la hostelería. (C-1225/20)

Sra. Becerril Mur: Buenos días a todos.

Sra. Presidenta: Buenos días, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Gracias, señora presidenta. A ver, nada volverá a ser igual. No lo digo yo, lo dicen los expertos en diferentes campos de la ciencia, agentes sociales y económicos y el tercer sector. La vulnerabilidad de algunos sectores de la población se ha visto incrementada evidentemente, con la crisis de la COVID-19, pero no podemos permitir que esta se agrave aún más cuando vivamos y volvamos a la nueva normalidad.

En el caso que nos ocupa en esta pregunta, los hosteleros —de una forma transversal porque compete a varias consejerías— y para dar mayores facilidades a los mismos para su recuperación económica, a nuestro juicio, la compensación podría estar en las bonificaciones parciales de los impuestos a los sectores afectados; la exención del pago de las tasas, incluida la de veladores hasta diciembre del 2020; y también definir una marca 'Zaragoza Segura' asociada a un sello de establecimiento seguro COVID-19. Es decir, que la gente sepa que los locales que tienen este sello cumplen con los protocolos establecidos de higiene y desinfección por las autoridades competentes. Todas estas, entre otras, están incluidas en las 119 medidas presentadas por el Partido Socialista como aportación al Plan de Reconstrucción de Zaragoza. Estas medidas no solamente redundarían en beneficio de los hosteleros, empresarios, autónomos, sino también de los trabajadores del sector, como bien ha comentado usted antes, unos 27.000, muchos de ellos hoy en ERTE y con serias posibilidades de poder perder su empleo, en algunos casos, si no actuamos con celeridad. Utebo ha sido una de las últimas ciudades —pueblo, ciudad— en sumarse a los muchos ayuntamientos que han ofrecido ayudas directas o indirectas para luchar contra las consecuencias económicas y sociales de la crisis sanitaria. Nosotros en Zaragoza seguimos esperando poder engrosar esta lista para no empobrecer más la ciudad.

Por todo lo queremos preguntarle cuáles son las medidas compensatorias que se van a adoptar para facilitar esta vuelta a la normalidad de los hosteleros más allá de aumentar la superficie del suelo para la colocación de las mesas con la distancia de seguridad reglamentaria y la de no abonar la tasa de ocupación pública durante el confinamiento motivado por el estado de alarma. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señora Becerril. Bueno, como le decía anteriormente, que hemos hablado sobre esta cuestión, para el sector la principal ayuda que podemos hacer como administración local es la que hemos realizado hasta la fecha, que es poderles permitir trabajar y que sus terrazas sean un instrumento real para la venta. La tasa —o la exención de la tasa— que se ha hecho hasta la fecha representa un 16 % sobre el total de la tasa anual y representa un pequeño porcentaje, ínfimo, de los beneficios que pueden obtener si realmente tienen más espacio y pueden vender más a sus clientes. Es por eso por lo que desde el Ayuntamiento nos pusimos a trabajar rápidamente para poder facilitar que las terrazas sean el principal instrumento de venta durante este desconfinamiento y durante el COVID, sin perjuicio de que desde el Departamento de Hacienda puedan estar estudiando otras bonificaciones, exenciones. Pero quiero recordarle, señora Becerril, que nosotros tenemos el Ayuntamiento más endeudado de España; tenemos una situación económica muy vulnerable; tenemos nuevos costes que atender, sobre todo costes sociales que hemos tenido que atender —y también del transporte urbano, como hemos hablado otras veces— que nos han abierto

agujeros económicos importantes y nuevos gastos imprevistos que no estaban reflejados en el Presupuesto. Y, por lo tanto, cuando nos hemos reunido con todo el sector y les hemos explicado cuál es la situación, porque obviamente también nos han venido a pedir si les podíamos ayudar, han sido todos ellos realmente muy comprensivos; entienden la situación económica del Ayuntamiento y nos han agradecido que precisamente sea a través de las propias terrazas, que les demos la caña para pescar. Realmente no les estamos dando el pescado o el pez; les estamos dando la caña para que ellos puedan tener una mayor facilidad y puedan realmente tener una mayor cifra de ventas, poder atender a más clientes y permitirles trabajar en las mejores condiciones para que puedan activar realmente la economía y puedan realmente volver otra vez a dar de alta a sus empleados y poder atender la nueva demanda posCOVID, que se ve que está siendo bastante alta y están bastante satisfechos con las medidas tomadas hasta la fecha. Muchas gracias.

Sra. Becerril Mur: Sí, señora presidenta. Nosotros también pensamos que se está hablando mucho con el sector y que, por supuesto, las terrazas han supuesto un balón de oxígeno para ellos, pero no me negaré que la aportación de liquidez, pues siempre es estupenda para poder ir mejorando cada día la situación que en este momento están padeciendo. Ya que somos una ciudad premiada, una ciudad valiente y ambiciosa, pues bueno, a ver si cumplimos también con la parte económica. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Becerril. De todas formas, comentarle que la tasa se liquida entre octubre y noviembre, con lo cual ahora mismo no les va a afectar en su liquidez y que seguiremos de la mano con ellos para facilitarles, como hemos venido haciendo hasta la fecha. Muchas gracias.

4.2.8 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuál ha sido el porcentaje de uso del transporte público (diferenciando tranvía y autobús) durante la semana que va desde el 11 al 17 de mayo, en relación con el último año, y cuál ha sido la evolución de ese indicador durante el periodo de Alarma. (C-1226/20)

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Gracias. Zaragoza ha pasado a la fase uno de la desescalada en el estado de alarma dictado mediante Real Decreto del Gobierno de España. Desde el 11 de mayo se incrementa la movilidad personal, la movilidad en grupos; podemos ir a comercios, a terrazas, a velatorios; acudimos a ver a la familia, a asistencia a más centros de trabajo, etcétera. Es decir, se produce un mayor número de movimiento de personas que irán caminando, en bici, en automóvil, en taxi y en transporte público, este último bastante castigado por ser un colectivo y generar miedo y desconfianza. Nos ha gustado mucho la medida de seguridad de instalar los dispensadores de gel. A nuestro juicio, creemos que puede aportar más confianza al usuario. También ayudaría una mejora en las frecuencias, como hemos solicitado todos los grupos políticos o casi todos los grupos políticos desde hace tiempo, y que el acceso al mismo con mascarilla, al ser de obligado cumplimiento, sea así, es decir, quien no porte la misma que sea sancionado, igual que aquel que sube y no paga el billete del autobús. Es decir, ser responsables con nosotros mismos y con los demás. En la fase cero sabemos, gracias a la información que usted nos ha proporcionado, que el descenso en número de viajeros tanto en el autobús como en el tranvía supuso un 90 % aproximadamente. ¿Ha habido incremento de usuarios en la primera semana de la fase 1, es decir, de la semana del 11 al 17 —o incluso hasta el día de ayer—? Y al hilo de lo anterior, ¿se pueden ver signos de una lenta, lentísima recuperación del servicio público? Gracias.

Sra. Presidenta: No hay de qué. Le comento, el servicio de transporte público no se recupera... Esa recuperación que dice usted lenta, lentísima, no es así; esa recuperación está siendo siempre más rápida y por delante de las necesidades de los usuarios en cuanto a demanda. Por eso ya el 11 de mayo se establecieron 50 nuevos refuerzos, que se sumaron a los que ya teníamos anteriormente y en total ahora mismo tenemos 132 autobuses de refuerzos, que se introducían seis líneas nuevas esta mañana en algunas líneas que se había detectado que podría ser necesario. Si bien estamos ofreciendo un servicio que es en días laborables, que es realmente cuando se está utilizando y cuando tiene un volumen más importante, del 80 %, es el servicio que estamos facilitando sobre lo que sería un servicio estándar antes del COVID, la demanda en la fase 1, o

sea la semana del 11 al 17, que usted me estaba preguntando, sigue siendo todavía por debajo del 20 % en el autobús, 14 % en el tranvía. Es decir, que estamos ofreciendo un servicio del 80 % y tenemos una demanda del 20 %. Tenemos ahí un gap del 60 % que nos da esa holgura para respetar los aforos y facilitar el transporte público sea seguro, no haya aglomeraciones y se pueda viajar en él.

Quiero aprovechar esta intervención para descartar el tema del miedo y la desconfianza en el transporte público, porque creo que desde el principio en Zaragoza hemos trabajado para que nuestro transporte público sea seguro; si no el más seguro, pues uno de los más seguros a nivel nacional. Por eso desinfectamos diariamente; por eso se vigila el uso obligatorio de mascarillas, hemos estado repartiendo mascarillas y seguimos repartiendo mascarillas en el transporte público para todos aquellos usuarios que no lleven mascarillas. El Ayuntamiento de Zaragoza ha repartido casi, creo recordar que estamos hablando en total, unos 800.000, entre 700.000 y 800.000 mascarillas a todos los ciudadanos, no solamente al transporte público, sino también en los parques, en las calles... Esta semana les han llegado a las personas mayores, incluso a sus buzones, mascarillas. O sea que estamos muy concienciados con el reparto de mascarillas y hemos facilitado a nuestros zaragozanos el uso de mascarillas. Y además, como usted bien dice, el gel hidroalcohólico, que hemos sido la primera gran ciudad que hemos introducido esta medida, precisamente porque así facilitamos que viajar en transporte público sea 100 % seguro. Y a continuación haremos una campaña de concienciación para que nadie se quede con la duda y nadie tenga miedo a volver al transporte público. Muchas gracias.

Sra. Becerril Mur: Solo un apunte. Yo cuando me refiero al miedo y a la desconfianza, no es porque no existan todas las medidas que usted nos ha contado ahora, sino porque es algo psicológico. La gente dice "no voy a estar en un sitio donde hay más gente o donde pueda ir a menos de dos metros de mí" o... Es psicológico, eso es lo que quería decirle. Por eso las campañas son muy importantes.

Sra. Presidenta: Por eso la campaña en la que estamos trabajando será importante, precisamente para trabajar con aquellas personas que puedan tener un poquito más de miedo o más dudas, para disiparlas. Muchas gracias.

4.2.9 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si han pensado la posibilidad de establecer convenios de colaboración con el sector del taxi, para que presten servicios al Ayuntamiento, y si tienen previsto permitir el establecimiento de una tarjeta-taxi que permita acceder a descuentos y beneficios en las tarifas, ya que durante la lucha contra el Covid19 los taxistas han sido un sector muy castigado debido a las restricciones de movilidad, y muy solidario con la sociedad, adaptando sus tarifas y servicios a las necesidades de los sectores esenciales. (C-1227/20)

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril

Sra. Becerril Mur: Gracias. Creemos que en el nuevo escenario urbanístico el taxi debe ser potenciado como servicio público por haber realizado un voluntariado ejemplar con la sociedad zaragozana durante la crisis sanitaria y, además, para hacer un menor uso del automóvil, del coche particular. Además de la baja demanda de la utilización de taxis, los taxistas se encuentran con la situación de que de su bolsillo está poniendo mamparas en los vehículos, desinfectan puertas, asientos, cinturones, datáfonos y taxímetros después de cada carrera. Estos son nuevas obligaciones y gastos para el sector de cualquier manera. Vienen solicitando desde hace tiempo que, en la medida de lo posible, aquellas necesidades de movilidad que tengan los trabajadores de los diversos departamentos del Ayuntamiento, en vez de utilizar los vehículos municipales, se derivar se derivarán al taxi, como ocurre en otras administraciones.

Del mismo modo, demandan realizar el servicio Buhobús a barrios rurales en los fines de semana y seguir prestando el servicio para mayores de 65 años, con una nueva propuesta presentada a Servicios Públicos para valorar su viabilidad y que supondría para el usuario abonar dos euros, el Ayuntamiento subvencionaría 5 y el resto del importe los soporta el taxista.

En cuanto a la tarjeta Lazo, también podría incentivarse con bonos. Si una misma persona utiliza, por ejemplo, 10 usos de taxi en el período establecido, que la siguiente carrera fuese gratis o bien que en los siguientes diez usos tenga un descuento del 10 % en cada uno de ellos. Todo lo anterior, por supuesto, tendría que ir acompañado de una campaña divulgativa por parte del Ayuntamiento, apoyando al sector del taxi como un medio de transporte seguro y como alternativa al vehículo privado. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Saben ustedes, porque así lo estuvimos debatiendo también en la Comisión de la semana pasada por el Futuro de Zaragoza, que estamos en contacto con el colectivo del taxi. Hemos estado también durante todo este período para poder también paliar la reducción de servicios que, consecuencia de la reducción de movilidad del COVID, ha sufrido directamente el colectivo y ver cómo podemos trabajar para facilitarles también esta nueva situación económica. En ese sentido, desde el punto de vista también de la movilidad de la ciudad, decirles que estamos a favor de facilitar la movilidad en taxi, que nos parece que es un servicio público, pero que además no todas las alternativas al vehículo privado van a pasar por la movilidad ciclista, porque hay colectivos que no pueden —personas mayores o personas con miedo que no pueden unirse— y nos parece que el taxi es movilidad compartida, que tiene un uso eficiente del espacio público y, por lo tanto, es importante animar a los zaragozanos a utilizar el taxi. Ya estuvimos hablando con ellos la semana pasada y seguiremos trabajando en darle forma para cambiar los convenios que teníamos establecidos actualmente, que estaban orientados sobre todo a unas inversiones que este año el colectivo no va a realizar; no van a hacer nuevas inversiones en cambio de vehículos ni para vehículos adaptados ni para vehículos eléctricos. El poder hacer un cambio que favorezca la movilidad, sobre todo en personas mayores de 65 años que puedan necesitar el taxi y que no pueden utilizar otros medios de movilidad alternativa al vehículo privado. Por eso aquí tenemos que terminar de cerrar estas negociaciones y estos acuerdos, pero creo que estábamos bastante alineados y que estamos trabajando en esa dirección. Hasta dónde pueda llegar el Ayuntamiento pues dependerá también de la disponibilidad presupuestaria, pero sí que estamos trabajando para poder facilitar este impulso al sector del taxi a partir de distintas propuestas que, en cuanto tengamos cerradas, compartiremos y que estaban dentro de las que usted estaba mencionando. Muchas gracias.

Sra. Becerril Mur: Gracias.

4.2.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cómo tienen previsto adaptar el servicio de autobús para personas con movilidad reducida (PMRS) a los nuevos requisitos de distancia social. (C-1228/20)

Sra. Presidenta: Señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Gracias. Sí, le hemos preguntado sobre esta casuística concreta porque consideramos que, durante esta crisis, los colectivos invisibilizados lo están aún más, y en el caso de las personas con movilidad reducida se verá mucho más. En la propia información que nos facilita el Gobierno, han indicado que la demanda de este tipo de servicios ha descendido de manera importante durante la pandemia, pasando de 10 a 3 el número de vehículos que prestan el servicio. Sabemos también que este servicio convive con Z-Taxi y que ha dotado a la movilidad de estos usuarios de una mayor flexibilidad, pero también entendemos que es un servicio fundamental que ayuda a muchos usuarios y a sus familias en sus desplazamientos. La nueva normalidad llegará más tarde o temprano para todos, y estos usuarios deberán volver a sus actividades habituales, a los centros sanitarios, a sus terapias o trabajos, a visitar a sus familiares. Y claro, en este tipo de transportes se debe respetar las recomendaciones de las autoridades sanitarias, máxime cuando sabemos que muchas de estas personas son grupos vulnerables. Le pedimos, como hemos hecho con el resto de transporte, que garanticen la distancia física en este tipo de vehículos, reforzando si fuera necesario en función de su demanda para cumplir con los ratios de ocupación de los mismos.

Y otra cosa: no es estrictamente sobre lo que le hemos preguntado, pero quisiéramos saber también si en los transportes públicos ordinarios se han seguido manteniendo la reserva de este tipo de plazas, si se tiene especial atención a los sistemas de seguridad, se sigue teniendo esa atención y fijación para sillas de ruedas y otros elementos de este tipo. Gracias.

Sra. Presidenta: Muy bien, muchas gracias. Pues, efectivamente, señora Becerril, como no podía ser de otra forma, igual que en el resto de las flotas de autobuses, se pone especial atención en las flotas reservadas para personas con movilidad reducida, cumpliendo con las nuevas normas de distanciamiento. Realmente la orden que nos indica es que tres plazas serían asignadas para una silla y tres asientos para su

acompañante. Estas distancias están marcadas, pero quiero indicarle que desde el Ayuntamiento tenemos un servicio, que es el servicio de taxi puerta a puerta...

Sra. Becerril Mur: Sí, lo he nombrado.

Sra. Presidenta: ...para personas con movilidad reducida, que en esta situación actual es precisamente mucho más útil y más cómodo. Si yo ya estaba planteando antes de esta situación el poder migrar y que cambiásemos de ofrecer este servicio casi integralmente a través de taxis. Por eso duplicamos el presupuesto respecto al presupuesto de años anteriores, para poder por un lado ayudar al colectivo del que hablábamos anteriormente, al colectivo del taxi, que le estamos dando trabajo; y por otro lado, porque beneficia a los ciudadanos que tienen movilidad reducida, porque es mucho más cómodo. Para ellos, ahora, con estas condiciones, es especialmente importante el de utilizar este servicio que tiene el Ayuntamiento, que está a su disposición y que perfectamente, además, hay partida presupuestaria para que se pueda utilizar con plenas garantías de seguridad, porque, lamentablemente, estos autobuses cada vez se estaban utilizando menos y se venían utilizando menos y muchas veces, pues apenas tenían un único uso, con lo cual creo que, si conseguimos traspasar esos usos al taxi, esos kilómetros que se quedaban de movilidad reducida se podrían utilizar para el resto de los vecinos en otro modo, que también serían muy útiles, y las asociaciones sí que estaban a favor de este cambio. Muchas gracias.

Sra. Becerril Mur: Gracias.

4.2.11 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a qué acciones prevén llevar a cabo para fomentar el uso de vehículos de movilidad individual, especialmente de bicicletas de pedaleo asistido. (C-1229/20)

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: A ver, existen más de mil millones de bicicletas en el mundo, más del doble que automóviles. A mí también es una cifra que me ha sorprendido muchísimo. Se producen cerca de 100 millones de bicis al año por 50 millones de coches. Está demostrado que la bicicleta es la reina absoluta de la movilidad sostenible, pero tenemos que usarla a diario y tratar de dejar más el coche en el garaje. La junta directiva de la Red de Ciudades por la Bicicleta, de la que el Ayuntamiento forma parte —y además activamente—, nos da una serie de pautas a adoptar para frenar el posible incremento del uso del coche tras la COVID-19. En este contexto, las bicicletas eléctricas son una opción de vehículo eco claramente ascendente: tienen beneficios impagables a la hora de desplazarse sin realizar un esfuerzo elevado para conseguirlo y además son silenciosas. Esta importancia de la bici eléctrica se nota de manera muy especial entre los mayores. Sé que al señor Rivarés tampoco le gusta mucho porque parece que estigmatizarlos las franjas de edades, pero bueno. Es una broma, pero es así. Sí se torna más especial entre unas franjas de edad que en otras. La sociedad occidental cada vez presenta más síntomas de una población envejecida y este segmento de la población también tiene necesidades en materia de movilidad, además de hacerlo por placer. El pedaleo asistido puede ser la manera perfecta de hacerles ganar en autonomía y en bienestar. Por ello, desde el Grupo Municipal Socialista preguntamos si se ha planteado esta alternativa implementando bicis eléctricas de alquiler. Gracias.

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril. Actualmente en nuestra ciudad, en Zaragoza, hay un sistema de bicicleta compartida con pedaleo asistido, que lo está prestando la empresa Electric R.G. Tiene una autorización por un año y medio, igual que la tenía Mobike, y finalizaba el 25 de marzo y también a su vez, por el mismo Real Decreto, tiene suspendidos los plazos, con lo cual sigue prestando este servicio hasta que se levante el estado de alarma y se vuelvan a restablecer los plazos. Tiene autorización, lo está haciendo de forma autorizada. Eso no quita que en esas nuevas licitaciones que estamos trabajando nos parece también importante introducir y ampliar la oferta de bicicletas con pedaleo asistido, porque es otra forma también muy sostenible de poder funcionar en la ciudad, con lo cual cuando tengamos la licitación sacaremos también una licitación para bicicletas asistidas.

Sra. Becerril Mur: Pues gracias, estupendo.

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

4.2.12.1.- Pregunta por circunstancias sobrevenidas formulada por el Grupo Municipal de Zaragoza en Común: ¿En base a qué criterios se han habilitado carriles con velocidad limitada a 30 km/h, en los que se invita a transitar tanto a bicicletas como VMP? En esta nueva actuación ¿Cuántos kilómetros ocupan los carriles bici y cuántos los carriles compartidos?

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Gracias. Bueno, es una pregunta sobrevenida o por falta de transparencia o malos modos, porque una vez más nos volvemos a enterar de medidas que ustedes toman mientras estamos reunidos en la Comisión por el Futuro de Zaragoza, que viene siendo algo habitual. Yo cuando venía hoy aquí, escuchaba en la radio al señor Serrano anunciando cuáles eran los acuerdos de la Comisión por el Futuro de Zaragoza, que es algo muy sorprendente; estamos todos ahí reunidos y ya parece que haya acuerdos.

Pues bueno, pues en este tema igual. En este tema es una nueva medida que no consultaron con los grupos, la limitación a 30. Yo creo que lo han hecho de manera improvisada; yo creo que aquí quiero creer que es falta de conocimiento de incluso de la propia ordenanza municipal, que regula los vehículos de movilidad personal. Incluso de las experiencias de otras ciudades; lo decía antes el señor Gómez Gámez: medidas como estas de limitación a 30 y compartir carril bicis y VMP no está teniendo mucho éxito. De hecho, lo que está teniendo es que son menos seguros, que baja la seguridad.

Pero, como le decía, usted está generando una inseguridad jurídica, porque la propia Ordenanza Municipal de Vehículos de Movilidad Personal lo que dice taxativamente es que se prohíbe el uso de los vehículos de movilidad personal por las calzadas. Entonces, aquí se está haciendo una medida un poco contradictoria con la propia ordenanza municipal. Además, ustedes nos los están calificando como carriles lentos; así lo están señalando en los informes que nos han pasado a las ocho y media, y así lo señalan las señales que se están poniendo en la vía pública, como carriles lentos. Y los carriles lentos ustedes saben que tienen unas condiciones muy concretas, y la condición que tienen es la obligatoriedad de las bicicletas de circular por los carriles lentos. Por lo tanto, las bicicletas tienen obligatoriedad de circular por los carriles lentos. Lo quiero decir porque, más que fomentar el uso de la bicicleta, quizás están restringiendo el uso de la bicicleta al obligarles a circular por estos carriles, habiendo otras opciones como pueden ser posibles carriles bici.

Yo lo que le pediría es que recapacitara, escuchara, porque desde el lunes hasta hoy yo creo que no ha faltado un colectivo ciclista en esta ciudad —y creo que también se lo han recordado— que no haya salido criticando esta medida: Pedalea, Bielas Salvajes... Infinidad de colectivos relacionados con los vehículos de movilidad personal o con las bicicletas han salido a criticar esta medida, en otras ciudades no está triunfando y la propia ordenanza y la regulación actual es contradictoria con lo que usted está planteando. Bueno, simplemente es una llamada, es un ruego.

Sra. Presidenta: No, no, yo le explico para que tengan también y dispongan de toda la información y por supuesto, abiertos a seguir estudiando y reconsiderando, porque esto no significa que esta medida empiece y acabe aquí. Esto es una medida más que, si la semana pasada no la compartimos, es porque todavía estábamos ultimando algunos detalles con el Servicio de Movilidad, con el que estamos trabajando todas las implicaciones de cambios en nuestra ciudad. Efectivamente, son medidas que se tienen que tomar de forma ágil y rápida y que intentamos, como decía, armonizar el espacio para que facilite la movilidad a todos los modos, intentando impulsar la movilidad sostenible y activa.

En total, en nuestra ciudad tenemos 657 kilómetros de calzadas. Ciclables tenemos 135 Km como carriles bici, carriles segregados donde solamente pueden funcionar las bicis y los VMP; y luego, por otro lado, tenemos hasta la fecha 302 kilómetros que son ciclables porque son ya carriles pacificados a 30 donde conviven las bicicletas con el resto de los vehículos. Lo que hemos hecho y se encargó también al Servicio de Movilidad es analizar las necesidades de toda la ciudad para que realmente fuese viable y posible que aquel que quisiese

desplazarse en bicicleta pudiese hacerlo por toda la ciudad sin que quedasen islas, como en algunos barrios venían demandando, que no tenían conexión. La fórmula para poder hacerlo de una forma ágil y rápida, que pudiese ser compatible con el resto de los modos, es precisamente reservando el carril rápido para los vehículos, para todos los vehículos excepto las bicicletas y los patinetes, y dejando el carril de la derecha —el carril lento, como usted dice— para todos los modos donde puedan convivir todos los modos y allí donde conviven todos los modos, tienen que ser a 30 kilómetros/hora. Eso nos permite —que es lo mismo que se está haciendo en 302 kilómetros ya en toda nuestra ciudad—, nos permite que tengamos el 80 % de las calles ciclables y el otro 20 % lo que se ha hecho es un estudio de esas calles en donde no se puede introducir esta medida, que esta medida solamente se realiza en aquellas calles que no tienen carril bici y que se necesitaría conectar; si no es posible implementar esta medida, lo que se está haciendo es buscar rutas alternativas que permiten conectar las distintas calles, pudiendo circular en bicicleta.

Si usted hace mención al tema de los patinetes, que podíamos haber decidido dejarlos fuera de esta medida los patinetes eléctricos y que, si supusiese un problema, pues los hubiésemos dejado fuera, pero desde el punto de vista de los técnicos, a la hora de estudiar si podían tener cabida también o no en esta solución, se vio que la ordenanza, igual que hay el punto 3.3, que prohíbe que puedan desplazarse los vehículos de movilidad personal por calzadas de más de un carril por sentido; también el punto 5 de este artículo 3 lo que dice es que quedan excluidos, a la hora de computar carriles, todos los carriles bus, taxi o carriles que tengan alguna restricción, a alguna tipología de usuarios en la vía. En el momento en el que los carriles rápidos se quedan como carriles restringidos y que no pueden ser utilizados por bicicletas y patinetes, no computan y, por lo tanto, estamos hablando de que el carril lento es un carril por el que sí podrían circular los vehículos de movilidad personal con la actual ordenanza.

A partir de ahí, cualquier duda, yo ya le digo; en este sentido, podríamos haber dejado los vehículos de movilidad personal fuera y, si eso puede suponer un problema, pues se dejan fuera y ya está, pero quiero decir que esto es un camino sobre el que estamos andando y que eso no significa que no vayamos a poder estudiar otros carriles, otras conexiones. Estamos trabajando en ello y seguiremos trabajando y escuchando también las distintas solicitudes que hemos recibido de las asociaciones, pero ahora mismo lo importante es hacer las cuestiones que pueden facilitar la movilidad ciclista en toda la ciudad de la forma más ágil y más rápida y con las disponibilidades presupuestarias que ahora mismo tenemos. Muchas gracias.

Sr. Cubero Serrano: Escuche, señora Chueca, escuche a las entidades a no ser que el Real Decreto se lo prohíba también, pero yo escucharía las entidades ciclistas, que algo de esto saben y escucharía también las experiencias de otras ciudades. Ya le digo, no sé, igual el Real Decreto del Gobierno de España se lo prohíbe.

Sra. Presidenta: No se preocupen porque estamos trabajando, escucharemos al resto de asociaciones y seguiremos trabajando.

4.2.12.2.- Pregunta por circunstancias sobrevenidas formulada por el Grupo Municipal de Podemos-Equo, en relación con los dispensadores de hidrogel en los buses urbanos:

Sr. Rivarés Esco: Presidenta, yo quería hacer oralmente una pregunta sobrevenida. Tiene que ver con los dispensadores de hidrogel en los buses. ¿Sí?

Sra. Presidenta: Sí, sí, sí, pregúnteme. Si lo sé contestar, se lo contesto.

Sr. Rivarés Esco: Sí, supongo que sí, porque además imagino que intuirá por dónde va la cosa, porque hemos hecho unas cuantas cuentas. Cuando fue presentada esta medida con el alcalde allí, en su afán de fotos, hablaban de 352 autobuses, 21 tranvías, cuatro dispensadores por unidad y tres en los buses. Hablaban de 437 dispensadores y de 400.000 euros de gasto, que además decían en la propia nota de prensa y el discurso del alcalde que no se podrían sostener sin ayuda del Gobierno de España.

Dicho eso, primera pregunta empezando por el final: si no se puede sostener sin el apoyo del Gobierno de España, ¿por qué no le piden a Avanza que financie la totalidad o una parte de este gasto, puesto que la

seguridad en época de COVID corresponde a la empresa sí o sí? Las peluquerías, las tiendas de ropa, las zapaterías, cualquier elemento autónomo, cualquier comercio, cualquier panadería se paga sus mascarillas, sus guantes y su gel. Mire, me corté el pelo ayer y me dieron mascarilla, guantes y gel. No me hizo falta porque llevaba las tres cosas, pero las daban y se las pagan. ¿Por qué les pagamos a Avanza lo que ellos deberían pagar, como una empresa privada que presta un servicio bajo contrata y que tiene que atender las exigencias sanitarias en época de COVID?

Y dos: ¿de dónde salen las cuentas? Porque ayer, en mi comunidad de vecinos y vecinas, que somos 35 unidades familiares, compramos hidrogel para compartirlo en la entrada y nos costó a 9€/litro. ¿Por qué les ha costado 15 euros a ustedes?

Y tres: ¿por qué hablan de toda esa cantidad de litros que van a hacer falta en los próximos semanas o meses, cuando en realidad los cálculos de ustedes mismos hablan de un consumo, según el uso del autobús que acaba de confirmarnos, que ni siquiera se acerca la mitad? ¿Por qué han comprado más del doble de necesario, cuando en el caso de que lo fuera podrían comprarlo en el momento que fuera necesario? Hablamos de dinero y de responsabilidad y obligaciones legales. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. A ver, esta es una medida que tiene como objeto, sobre todo, incrementar la seguridad de los viajeros; incrementar la confianza, que es fundamental para incrementar el número de usuarios; y que prácticamente, según las estimaciones, entre 4500 y 6000 usuarios más que, porque tienen esa confianza, se unen diariamente al transporte público —que igual, si no tuviesen esa confianza no se unirían—, ganando la confianza de entre 4500 y 6000 usuarios cada día, estaríamos pagando la propia medida.

Trabajamos con estimaciones, obviamente. Efectivamente, como usted dice, nosotros no tenemos una bola de cristal, no sabemos realmente ni cuántos viajeros vamos a tener a partir de la fase 2 —podemos estimar, pero no lo sabemos realmente— ni cuántos usuarios van a usarlo. Nosotros lo ponemos a disposición, pero si van a hacer uso un 50 % o un 100 %, que es la horquilla entre la que nos estamos moviendo; si se van a poner una vez o se van a poner dos, pues al final son estimaciones. Y luego lo que hemos hecho ha sido negociar con una empresa el volumen que pueda ofrecernos al mejor precio posible para que el coste sea el menor.

¿Por qué no se lo hemos pedido que lo financie Avanza, la SEM o Ágreda, que es la otra concesionaria? Pues porque en sus obligaciones contractuales esto no estaba incluido; la seguridad de los viajeros, de verdad se lo digo. No se preocupe, que lo vamos a estudiar, yo de verdad lo vamos a estudiar. Pero es que no le puedo pedir a una... O sea, una peluquería no tiene un contrato con nadie. O sea, consigo mismo, con la peluquera. Y, si quiere tener clientes, pues tiene que dar las condiciones de seguridad a sus clientes para que vengan.

Sr. Rivarés Esco: A ver, consejera. Una peluquería tiene la obligación de tenerlo y un autobús tiene la obligación de tenerlo legalmente, puesto que es un espacio público y el peluquero o la peluquera se lo paga, el frutero también, y Avanza también tiene que pagárselo. La interpretación no es más que una; la peluquería se lo paga porque es obligatorio, no porque quiera; el frutero no porque quiera, sino porque... El Rincón se lo paga porque debe pagárselo, porque es obligatorio; el autobús también. Tiene que pagarlo Avanza, además de que le insisto, 9 € el litro, no 15, que han pagado el doble de lo que vale. Mi comunidad de vecinos lo compró ayer por 9. Pero de cualquier manera, si existe una obligación legal —que es sí— para que cualquier espacio o servicio público tenga unas medidas mínimas de higiene colectiva, como son los dispensadores de gel, debe pagárselo ese servicio público, ese espacio. En este caso, Avanza.

Sra. Presidenta: Ya, señor Rivarés. No hay ninguna obligación legal que diga que el transporte público tiene que llevar hidrogel. Ojalá...

Sr. Rivarés Esco: ¿Y el peluquero sí?

Sra. Presidenta: No, pero es que en el transporte no lo está pidiendo al Gobierno de España. En el momento en el que el Gobierno de España ponga esa obligación, será obligatorio. Ahora mismo ha sido una obligación que nos hemos autoimpuesto nosotros desde el Consistorio, una decisión propia del Área, porque queremos dar esa seguridad y esa confianza a los ciudadanos. ¿Que implica un mayor coste para la ciudad? Sí, pero que es un coste que se paga en cuanto recuperemos la confianza de, ya le he dicho, entre 4500 y 6000 personas al día.

Sr. Rivarés Esco: Pues que los recupere Avanza. O sea, si el coste que ha supuesto se recupera con el mayor uso del autobús —que ojalá, porque además yo no he dejado de usarlo todavía—, pues que ese coste lo recupere Avanza. La obligatoriedad existe en cualquier espacio público. Podemos interpretar la ley como queramos. Ustedes han dicho que es su decisión; nosotras pensamos que es Avanza quien debe pagarlo y que lo recupere cuando recupere el mayor uso del bus en la venta de billetes.

Sra. Presidenta: Pero, señor Rivarés, pero si es que ese es el problema, que la venta de billetes nos impacta a nosotros. Si nosotros dejamos de tener usuarios, perdemos dinero; si ganamos usuarios, por eso, si ponemos gel la gente viene confiada y se suman más personas a usar el transporte público cada día, mejor para las cuentas también municipales

Sr. Rivarés Esco: Pero que nos parece muy bien el hidrogel, pero no quién lo pague, porque cuando Avanza recupere el 100 % del kilometraje en el servicio, el Ayuntamiento les pagará el 100 %, con lo cual van a ingresar más dinero. Nosotros como Ayuntamiento, en billetes; la empresa en kilómetros también lo va a recuperar. Acaba de contarnos hace unos minutos que estamos pagando el 80 % del servicio. En kilómetros pagamos menos. Cuando lo paguemos todo, lo recuperarán también ellos. Debe pagarlo la empresa. 400.000 euros.

Sra. Presidenta: Mire, señor Rivarés, de verdad. Los pliegos que vienen del año 2013 y son los que están encuadrando el marco legal.

Sr. Calvo Iglesias: Perdón, ¿esto es una pregunta o un debate? ¿Podemos intervenir todos?

Sr. Rivarés Esco: Bueno, ambas cosas y es muy interesante. Julio, no te pongas así.

Sra. Presidenta: Yo les compartiré el estudio con los datos para que ustedes estén tranquilos. Y además he de decir que la negociación que se ha hecho no se compra a 9 €, sino que se compra a 4,75 € el litro. Así podrán ver ustedes los cálculos.

Sr. Rivarés Esco: En la nota de prensa del Ayuntamiento dice 15. 15 euros el litro dice.

Sra. Presidenta: No.

4.3 Ruegos

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

Sra. Bella Rando: Un ruego. Consejera, un ruego final, por favor. Bueno, esta es la Comisión plenaria de Servicios Públicos y, evidentemente, es la comisión en donde tenemos que tratar todos los asuntos relativos a esta Comisión. Creo que tiene usted prevista ahora, a las doce y media, una rueda de prensa para informar sobre algunas novedades de gestión de su Área y queremos expresar y manifestar que no es de recibo que nos enteremos de la mayoría de las cosas solamente por la prensa y no nos parece ni elegante ni transparente. Por tanto, el ruego sería que, por favor, nos dijera cuáles son estos avances de gestión que quiere usted comunicar.

Sra. Presidenta: Señora Bella, no tendría ese detalle tan feo de salir de la Comisión y contar algo que no hubiese contado en el debate actual en el que estamos. El otro día en la Comisión del Futuro les avancé las medidas de movilidad peatonal que íbamos a implantar y luego las conté a posteriori en rueda de prensa.

Hoy les he contado cuál era la política de abonos de compensación del transporte público y es lo que voy a contar a continuación. No voy a contar ninguna otra novedad que no hayamos podido hablar ahora durante este tiempo. Gracias y que tengan buena semana.

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

Vº. Bº.
LA PRESIDENTA,

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN,

Fdo.: Luis-Javier Subías González

Fdo.: Natalia Chueca Muñoz