

# ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE LA M. I. COMISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS Y MOVILIDAD DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA CELEBRÓ EL DÍA 17 DE FEBRERO DE 2021

## ASISTENTES:

### GRUPO MUNICIPAL PP

D<sup>a</sup> Natalia Chueca Muñoz (Presidenta)  
D. Alfonso Mendoza Trell (Vicepresidente)

### GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS

D<sup>a</sup> Carmen Herrarte Cajal

### GRUPO MUNICIPAL PSOE

D<sup>a</sup> Ana Becerril Mur  
D. Alfonso Gómez Gámez

### GRUPO MUNICIPAL ZeC

D. Alberto Cubero Serrano

### GRUPO MUNICIPAL PODEMOS EQUO

D<sup>a</sup> Amparo Bella Rando  
D. Fernando Rivarés Esco

### GRUPO MUNICIPAL VOX

D<sup>a</sup> Carmen Rouco Laliena

En el Salón del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, siendo las nueve horas y ocho minutos del día diecisiete de febrero de dos mil veintiuno, 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.

D. Alfonso Mendoza Trell, concejal del Grupo Municipal Popular, se incorpora en el punto 4.1.7 y D<sup>a</sup> Amparo Bella Rando, Concejala del Grupo Municipal de Podemos-Equo, asiste a partir del punto 4.2.9.

Asisten, asimismo, D. Luis García-Mercadal y García-Loygorri, Coordinador General del Área de Servicios Públicos y Movilidad, D. José Ignacio Notivoli Mur, Interventor General (a través de videoconferencia), y D. Luis-Javier Subías González, Jefe del Servicio de Asuntos Generales, que actúa como Secretario de la Comisión, asistido por la administrativa de dicho Servicio, D<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> José Alcaine Grau, con el fin de tratar el siguiente

## ORDEN DEL DÍA

### 1.- Aprobación, si procede, del Acta de la sesión ordinaria de fecha 20 de enero de 2021.

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.** (El acceso se hará mediante tarjeta electrónica: Aplicaciones Corporativas-Inicio-Administración Electrónica-Libros de Acuerdos y Resoluciones-Acuerdos y Resoluciones, poner fechas, Área de Servicios Públicos y Movilidad, y cualquier Servicio)

La Comisión se da por enterada.

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

#### 4.1 Interpelaciones

Se altera el orden en el tratamiento de los puntos, pasando a tratarse las iniciativas planteadas por el Sr. Gómez Gámez, al tener que ausentarse.

**4.1.4 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que la Sra. Consejera informe sobre si ha tenido la posibilidad de valorar y analizar los informes técnicos y**

**jurídicos en lo relacionado a la ampliación de la participación en el Capital de la SEM de los tranvías, así como las alegaciones presentadas por la sociedad. (C-2626/21)**

**Sra. Presidenta:** Sí, señor Gómez Gámez, tiene la palabra.

**Sr. Gómez Gámez:** Pues buenos días. Lo primero, mostrar mi profundo agradecimiento al resto de compañeros de la Comisión y también a la mesa de la presidencia por permitirme intervenir antes y, por lo tanto, declarar mi agradecimiento. Reitero, muchas gracias.

Señora consejera, vamos a ver, estuvo en nuestro poder el informe que elaboraron a instancias de este Ayuntamiento el señor Gimeno Feliu y el señor Gerardo García, catedráticos de la Universidad de Zaragoza, respecto de la posición suscitada en cuanto a la reclamación a la SEM de una menor aportación por cuanto se reflejaba en aquella sentencia en su momento una menor inversión de 9 millones que ellos, tras el correspondiente cálculo matemático, decían que correspondía una menor aportación de la subvención de capital de este Ayuntamiento de 12.093.000 euros. El Ayuntamiento, en aquel momento, una de las cosas que proponía era hacer esa aportación como una ampliación de capital, lo que obligaba, lógicamente, al resto de socios a tener que participar por una razón muy sencilla: porque el Ayuntamiento tiene circunscrito el máximo de participación en la sociedad al 20 %, lo que quiere decir que, si no hubieran acudido el resto de socios, evidentemente, esa participación por dilución del resto se habría aumentado y hubiéramos incumplido la normativa que todos firmamos.

Bien, a ese respecto se le daba en la resolución que se envió a los tranvías de Zaragoza, a la SEM, se les daba un plazo para hacer alegaciones. Curiosamente —vamos, nos consta porque tenemos aquí el informe que presentaron estas alegaciones el último día hábil—, y en estas alegaciones, desde luego, extensas y que hacen una referencia a un aún más extenso informe todavía de Moore Stephens, lo que cuestionan, en primer lugar, es la consideración de que eso fuera, efectivamente, una subvención de capital vinculada a las inversiones realmente efectuadas, por cuanto ellos manifiestan que eso era un hito dentro del plan económico financiero, que, independientemente de que se liquidara antes o después, estaba pensado y diseñado para otra cuestión y que, por lo tanto, niegan la mayor. Hacen algunas cuestiones referentes a la impropiedad formal o administrativa de la resolución adoptada por el Gobierno y ya manifiestan su oposición, en cualquier caso, tanto a la liquidación que se les traslada sobre la menor inversión y, por lo tanto, la menor necesidad o la devolución de esos 12 millones. También sobre la ampliación de capital, que no han acordado nada en su caso los socios, y que, si no se obtiene la unanimidad de todos, impediría, efectivamente, proceder a esa fórmula. Y ponen en evidencia algunas contradicciones entre un propio informe del señor García, elaborado en 2017 o 2018 —ahora hablo de memoria— y este último, de noviembre de 2020, si no recuerdo mal, por cuanto —y citan ellos textualmente, me limito a nombrar lo que ellos argumentan— algunos párrafos son “absolutamente contrapuestos”. Hacen también una referencia que, efectivamente, la cuestión del riesgo y ventura la asumen, pero que la propia pandemia se considera por los propios firmantes del informe como una “circunstancia excepcional” y, por lo tanto, susceptible de ser reintegrada de alguna manera para restablecer ese equilibrio patrimonial. Bien, como la cuestión es muy técnica y lo mejor para esto es —que seguro que usted ya lo ha hecho— leerse tanto las alegaciones como el resto de los informes, lo dejaré aquí, pero sí que tendría la duda o si usted es tan amable de decirnos, como le requerimos en el encabezado, si ha tenido tiempo de hacer una valoración sobre estas alegaciones y el resto de los informes y cuál es un poco la posición en estos momentos del Gobierno respecto a esta cuestión. Es decir, si da por buenas las alegaciones, si no las da, si está en estudio... Cuéntenos usted alguna cosa porque entendemos que el tema es de gran importancia para la ciudad no solamente por las cuantías —que también—, sino, sobre todo, por el servicio que está afectado en estos momentos.

**Sra. Presidenta:** Muchas gracias, señor Gómez Gámez. Efectivamente, han llegado de momento lo que son las alegaciones jurídicas, que están en estudio, pero estamos pendientes de recibir las alegaciones económicas, con lo cual creo que habrá que esperar a ver realmente toda la documentación para tomar conclusiones y para poder proceder a interpretar dichas alegaciones. En cualquier caso, el derecho tiene muchas interpretaciones y una cosa es la visión que puedan tener los informes jurídicos que también el Ayuntamiento presentó y que, de hecho, fueron los que provocaron el inicio de ese expediente, así como el informe de Moore Stephens, que se encargó por el anterior Gobierno en 2018 y que realmente atiende a una

visión objetiva de la situación. A partir de ahí, si la SEM plantea unas alegaciones y está en desacuerdo, pues creo que es nuestra obligación iniciar el expediente de reequilibrio, estudiarlo a fondo y, en caso de que no estemos de acuerdo, pues que sean los tribunales los que terminen de decidir realmente si fue un déficit de aportación de capital y, por lo tanto, un reequilibrio que tienen que restablecer los socios privados de la SEM al Ayuntamiento de Zaragoza; y otra cuestión diferente será si ese reequilibrio y esos 12 millones tienen que ser ampliación de capital o simplemente es un dinero que los socios privados de TRAZA deben al Ayuntamiento de Zaragoza y que el Ayuntamiento de Zaragoza puede embolsar. Por nuestra parte, la propuesta del Gobierno es, precisamente, creo que es un planteamiento de gran generosidad institucional porque no queremos esos 12 millones sin más para reembolsarlos a las cuentas municipales, sino precisamente para reforzar el servicio público y las cuentas de la SEM, que —como todos ustedes saben— son bastante delicadas y que realmente ya en 2018, consecuencia de ese estudio que se hizo en su momento, tuvo que hacerse una reducción de capital. Con lo cual, creo que lo más conveniente sería introducir ese dinero como capital para reforzar y para reducir esa financiación ajena que ahora mismo tiene, que genera un exceso de intereses y de gastos financieros. Pero bueno, eso creo que es posterior.

Nosotros aquí lo que quiero decir es que las alegaciones se están estudiando. Hay que establecer y analizar todos los puntos de vista y que parece ser que falta todavía una documentación económica que aportar, la estudiaremos y nuestra obligación es iniciar ese reequilibrio, ese expediente y estudiar a fondo esta cuestión, no dejar pasar, cuando hemos sabido a través de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Aragón la existencia y el reconocimiento de esta menor aportación por nueve millones —que a precio de hoy son 12 millones—. Con lo cual, lo que no podemos hacer es, por un lado, requerir incluso nuestra sentencia al Gobierno de Aragón en la subvención que tenía que haber aportado, deducir ya esa cantidad porque damos por hecho que esa cantidad es justo requerirle de menos porque se ha aportado de menos y no requerírsela a quien no lo ha aportado, con lo cual yo creo que estamos en nuestra obligación, defendiendo los intereses municipales en por lo menos llegar al fondo de esta cuestión. Gracias.

**Sr. Gómez Gámez:** Absolutamente de acuerdo, consejera, con que nuestra obligación, la suya y la nuestra, es defender los intereses municipales. A partir de aquí, sí me gustaría que me explicara muy brevemente si es cierto, como dice la SEM, que no existía un expediente administrativo como tal y, de hecho, requieren en las alegaciones la presentación del mismo. Me gustaría que me aclarase si eso es cierto.

Por otro lado, ayer se hablaba precisamente —creo que fue ayer— en la Comisión de Hacienda —y hoy ya creo que se han hecho públicas las cifras— sobre el déficit generado por los menores ingresos en el transporte público, que se ha cifrado en el entorno de los 23-24 millones de euros. Y oía yo alguna intervención —del señor Cubero en concreto— diciendo que, si sobre ese incremento de siete millones, ya hay cinco previstos para satisfacer precisamente ese déficit proveniente del año anterior, que con los dos que quedan y con la caída de usos prevista por la propia sociedad, que se anunció también de un veintitantos por ciento en los usos, que la cantidad sería insuficiente para atender la cifra real de este año. Ya sé que es un tema que se trató de la Comisión de Hacienda, pero como es un tema de transporte público y, por lo tanto, nos afecta muy directamente, querría también aprovechar para que nos aclarara usted este concepto en esta Comisión, si es posible. Muchas gracias.

**Sra. Presidenta:** No le he entendido muy bien, realmente qué quiere que le aclare porque creo que los números... O sea, luego hablaremos de esta cuestión, creo que hay una interpelación precisamente para hablar también de la situación económica del transporte público en su conjunto, de lo devengado, de lo presupuestado. Con lo cual, si le parece, en mi respuesta me remito a esa próxima interpelación. Y sobre este asunto, simplemente volver otra vez a reiterar que, ante la sentencia del Tribunal Superior de Justicia Aragón, creo que estamos en nuestra obligación legal de analizar la cuestión, defender los intereses municipales; y si esos 12 millones —o 9 millones— que se aportaron de más en su momento corresponden y son de derecho del Ayuntamiento de Zaragoza, pues reclamarlos. Si además nuestra propuesta es que podamos mejorar las cuentas de la SEM y de la sociedad, obviamente, exige un esfuerzo también por parte de los socios privados, pero bueno, yo creo que esa es la cuestión. O sea, que aquí las cuentas que en su día plantearon para sacar adelante este proyecto, como bien saben, estaba prevista una demanda inalcanzable. O sea, ya no es la crisis de la demanda del COVID —que, por supuesto, ha agravado el problema que ya tenía—, sino que para

sacar adelante este proyecto hicieron una demanda que crecía exponencialmente y, por lo tanto, unas cuentas difíciles de sostener. Y todos saben que el agujero realmente es importante, con lo cual será como en cualquier inversión, cuando hay un déficit, pues a los socios corresponde hacer una mayor aportación de lo que estaba inicialmente previsto y es nuestra misión llegar al fondo del asunto, no ponernos de lado y mirar para otro lado, sino profundizar. Si al final el juez determina que no es verdad y que no tenemos derecho a ese reequilibrio, pues bueno, pues no lo tendremos, nos quedaremos como estamos ahora y ya está, no habremos perdido nada. Pero por lo menos, si al final el juez decide que tiene que ser así, pues restableceremos la situación y el interés municipal. Gracias.

#### **4.2.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que den cuenta de los planes en relación a posibles soluciones de movilidad de alta capacidad en el Eje Este-Oeste. (C-2629/21)**

**Sra. Presidenta:** Sí, señor Gómez.

**Sr. Gómez Gámez:** Sí, bueno, sobre este tema ya hemos preguntado en varias ocasiones. Va un poco también en relación con la siguiente pregunta de la reorganización de las líneas de autobús. Sabe que tenemos un especial interés desde esta bancada y desde este grupo —y creo que también el resto de los grupos de la izquierda— en que se habilite una solución de transporte de alta capacidad en el eje este/oeste. Nos parece de justicia; encaja, además, con aquel borrador que usted presentó en el Consejo de Ciudad en febrero ya de 2020 —cuánto ha llovido desde entonces— donde, efectivamente, se trazaba una cruz, por decirlo así, en los dos ejes y a partir de ahí, una serie de soluciones complementarias, circulares o de ramificación. Lo cierto es que no tenemos noticia de qué movimientos se están haciendo a este respecto, si se sigue trabajando, si hay alguna solución prevista, si ese autobús gigantesco que se presentó el otro día tiene algo que ver con este gesto y en qué puede esto verse vinculado con la reforma también de la Avenida de Navarra.

**Sra. Presidenta:** Gracias, señor Gómez. Bueno, realmente, como ustedes saben, nosotros llegamos al Gobierno y empezamos a estudiar algo que no se había estudiado nunca, que es poder analizar la demanda actual del transporte público en su conjunto, no analizar un eje, como se hizo en su día cuando se realizaron las obras del tranvía, que se analizó únicamente el eje del tranvía; o en el estudio posterior que se hizo de la línea 2, que se analizó solamente un eje. Lo que se está realizando, se empezó a realizar y se ha continuado realizando, es realmente el Plan Director de Transporte Público, que nos analiza todas las demandas de transporte público y las necesidades que hay en su conjunto en la ciudad porque el transporte público es sistémico, es decir, que los cambios que puedan afectar a un eje pueden tener consecuencias en el resto y, por lo tanto, es necesario mirarlo en su conjunto. Como les he explicado alguna vez, estamos haciendo el análisis con los datos previos al COVID porque a partir de marzo de 2020 cayó drásticamente la demanda y el escenario que tenemos actualmente no es representativo del futuro de la movilidad de la ciudad. Por lo tanto, desde el departamento, el equipo de Movilidad está trabajando y sigue trabajando en los distintos modelos, pero no existe en estos momentos ni la urgencia ni la posibilidad de adoptar conclusiones hasta que no se repose la movilidad posCOVID y veamos cómo el COVID ha afectado realmente a las necesidades de movilidad de la ciudad. Es un cambio estratégico que no se hace cada dos o tres años, sino que se hace cada muchos años y ustedes lo saben y, por lo tanto, es mejor, una vez que abordemos esta situación, que sea cuando realmente conviene.

El autobús que ustedes han visto, el Alstom, no es un autobús que tenga que ver con el eje este-oeste, ni estamos analizando algo parcial, sino que simplemente vamos probando distintas tecnologías para poder conocer la oferta que existe en el mercado. Gracias.

**4.2.11 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a, ante la próxima redacción del pliego de transporte público, y de manera previa a la licitación del mismo, si tienen previsto plantear, a modo de prueba piloto, la reorganización de algunas líneas o trayectos de bus. (C-2630/21)**

**Sr. Gómez Gámez:** Sí, consejera, como usted bien ha puesto de relieve en la anterior pregunta, precisamente estas cuestiones, tanto el eje este/oeste con esta reorganización tiene mucho que ver. Entonces yo entiendo su argumentación de que, efectivamente, hay que vincular unas cosas con otras. Pero no olvide usted que estamos ante una situación excepcional, precisamente motivada por esta pandemia. Han sido reiteradas las solicitudes, las quejas que les hemos hecho sobre el tema de la ocupación, de los aforos de los medios de transporte público. En este sentido, una reorganización anterior o previa a esa reorganización definitiva, una vez se estudie el eje este/oeste, nos parece imprescindible. ¿Por qué? Porque posiblemente —digo, esto es lo que habrá que estudiar— se pudieran mejorar frecuencias en algunas líneas con más usos y, por lo tanto, disminuir esos aforos. Yo creo que si esperamos, desde luego, a tener terminado el diseño de la línea del eje este/oeste, va a ser tarde. Es decir, no nos va a cumplir las expectativas o las necesidades que ahora tenemos de mejorar las frecuencias, las líneas, las comunicaciones entre distintos puntos y demás. Yo creo, desde este grupo creemos que sería muy positivo que no lo dejaran ustedes para la reordenación definitiva, sino que lo hicieran ya. Por eso hablamos de pruebas piloto; no digo que le demos la vuelta como un calcetín al transporte, pero que sí que estudiemos. Por ejemplo, la lanzadera que se puso en su momento en el centro para reforzar el tranvía no tiene apenas uso; la lanzadera que hay en Valdespartera al tranvía y en Arcosur tampoco tiene apenas uso. Los propios vecinos nos plantean soluciones alternativas que podrían mejorar, en este caso prolongar, por ejemplo, la lanzadera hasta el Miguel Servet, de tal manera que hubiera gente que no tuviera que bajar para coger el tranvía, sino que aprovechara el autobús. En fin, seguramente con la participación de las entidades vecinales y de los distritos se podría conocer mucho mejor la realidad de las demandas que hay ahora mismo, en este momento, ya, y posiblemente modificar de alguna manera lo que ya se está haciendo para, independientemente de que la reorganización definitiva y completa sea posteriormente, como usted bien decía, podamos ahora mismo dar soluciones de urgencia o de emergencia a la situación actual que estamos viviendo. Por eso digo que ambas preguntas están realmente muy relacionadas. Y sí que volvemos a instarle a que, por favor, que reconsidere usted esa posibilidad de hacer una reorganización previa con algunas de las líneas que tienen mayor problemática.

**Sra. Presidenta:** Sí, señor Gómez, es que son dos cuestiones distintas, la estratégica y la táctica. Efectivamente, la estratégica lleva su curso y se siguen haciendo los modelos y tenemos que, cuando acaben de evaluar los distintos modelos, ver realmente cuáles son las necesidades de cambios en la red, cuántos cambios son necesarios, si realmente esa red este/oeste es necesaria o no es necesaria, y qué otros corredores necesitan también de un soporte o incluso qué jerarquización de las propias líneas, como en su día les expliqué, y eso es una cuestión estratégica.

Y otra cuestión es la cuestión táctica que usted me está diciendo, que creo que por nuestra parte, dentro de las posibilidades existentes y dada la situación económica también en la que nos encontramos con el transporte público, se han ido haciendo ajustes y refuerzos. Y, de hecho, más de 13 líneas de autobús tienen refuerzos en sus frecuencias precisamente para no tener problemas de aforo, que es la cuestión táctica que usted me está diciendo. Efectivamente, aquí se juntan dos cuestiones. Una, el cumplimiento de la legalidad y de la seguridad, que eso es lo más importante, y ahí es donde estamos viendo desde el primer día que no hemos escatimado en recursos para poder mejorar esa distancia entre las personas, esa seguridad dentro del transporte público. Y no tenemos problemas de aforos en lo que es la red de transporte, o sea, de bus urbano; donde quizá hay más dificultad para poder —porque es menos flexible— es el tranvía para poder incrementar esa capacidad, como usted sabe, y por eso se puso la lanzadera; que, por otro lado, la verdad es que no ha tenido la demanda ni ha producido que los viajeros se traspasen para evitar esa concentración en el tranvía, pero bueno. Pero claro, a la vez lo que le quiero decir es que eso usted me lo están mezclando, el tema del cumplimiento de la legalidad y de los aforos, con demandas históricas de los vecinos de “ya que estamos, pues aproveche para acercarme la línea por aquí”. Y hay varias peticiones y soy consciente de ellas, de líneas que querían muchos vecinos, pues demandas históricas que no vienen del último año y



medio, vienen de atrás, para mejorar su conexión. Y esas son a las que no podemos dar respuesta ahora con pilotos o con soluciones parciales porque estarán abordadas dentro de lo que es la solución integral, porque no son cuestiones puntuales. Y porque además esas sí que implican un incremento importante en el número de kilómetros de la red a lo largo del año, no es una solución puntual durante el COVID, durante estos dos o tres meses y que es flexible, o un refuerzo. Esos compromisos que yo misma antes del COVID estaba estudiando y estaba implantando, claro, la situación económica ha cambiado totalmente. En estos momentos, con una caída que tuvimos el año pasado de más del 40 % —y seguimos—, el agujero económico que tenemos en las cuentas municipales del transporte público impide que atendamos esas demandas, que ojalá pudiese atenderlas en el corto plazo, pero que ahora mismo la situación económica lo complica excesivamente. No sé si le he contestado a su pregunta o quiere hacer réplica.

**Sr. Gómez Gámez:** Bueno, me doy por contestado. Es cierto que, por ejemplo, la prolongación de la 21, que el otro día los vecinos de Oliver y Valdefierro nos estaban comentando; llevarla a Miralbueno y posteriormente, por qué no, a través de Casablanca hasta la línea del tranvía también son demandas que entiendo que, efectivamente, exceden de lo meramente coyuntural de la pandemia. Pero insisto, seguramente algún ajuste se podía hacer en colaboración con la propia sociedad que presta el servicio, el contrato de transporte, porque hay líneas donde los niveles de saturación y de insatisfacción y de queja de los clientes es muy alta. Muchas gracias de nuevo al resto de grupos por su generosidad.

**Sra. Presidenta:** Gracias, señor Gómez Gámez. Soy consciente de ello y ya le digo que mi intención es solucionarlo y que todas esas necesidades van a verse satisfechas tan pronto salgamos de la actual situación y en el plan general que se está estudiando. Gracias.

(Abandona la sala el Sr. Gómez Gámez)

Se retoma el orden en el tratamiento de los puntos.

**4.1.1 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si la Sra. Consejera puede explicar por qué motivo la partida de “Servicio Público de Transporte” de 2020 solamente se ha suplementado en 18 millones de euros, si el Gobierno afirmó que el agujero provocado por la caída de usuarios en 2020 había sido de 23 millones de euros. (C-2561/21)**

**Sra. Presidenta:** Sí, señor Cubero.

**Sr. Cubero Serrano:** Gracias, presidenta. Buenos días a todas. Bueno, ayer hicimos esta misma pregunta en la Comisión de Hacienda y la señora Navarro nos aclaró el error o la sospecha que Zaragoza en Común teníamos. Ustedes sacaron una nota de prensa el 7 de enero, una fecha con la suficiente holgura de poder tener un dato riguroso, en el que decían que el agujero del transporte urbano en el año 2020 para el Consistorio de Zaragoza había sido de 22-23 millones de euros. Nosotros en la comisión que tuvimos extraordinaria de presupuestos le preguntamos a usted —no nos contestó—por qué, si el agujero era de 22 o 23 millones de euros, solo habíamos suplementado 18 millones de euros en el año 2020, que nos faltaban otros, mínimo, 5 millones de euros para cubrir ese agujero. Lo que ayer nos dijo la señora Navarro es lo que sospechábamos Zaragoza en Común, y es que ustedes no dijeron la verdad en aquella nota de prensa del 7 de enero, que el agujero del transporte urbano para el Consistorio de Zaragoza no es de 22 o 23 millones de euros, sino que es en torno a 16'5 millones. Mi pregunta es por qué dijeron aquello el 7 de enero, si fue un error o fue una mentira intencionada. Porque ahora vemos como, ante las demandas vecinales para ampliación de líneas u otras demandas relativas al COVID —o al no COVID—, la excusa que ustedes están dando es que el agujero es muy grande. Bueno, pues el agujero no era tan grande como ustedes mismos decían en sus notas oficiales; no eran 22-23 millones de euros, sino que eran 16'5 millones de euros. ¿Puede decirnos por qué dijeron eso si fue un error o fue una mentira intencionada con otros objetivos?

**Sra. Presidenta:** No, señor Cubero, no mentimos con otros objetivos. Nosotros, cuando hablamos del agujero económico, estamos hablando del agujero económico que representa para la ciudad de Zaragoza. Cuando estamos pidiendo dinero al Gobierno de España, estamos pidiendo el dinero de la caída de usuarios y de viajeros de toda la ciudad de Zaragoza. Y en esa caída de ingresos por la pérdida de usuarios se está hablando de 24 millones de euros; es decir, se han perdido 53 millones de usos durante el 2020 y eso se traduce en 24 millones de euros. Además, quiero insistirle también en que hay distintos conceptos que yo no sé si usted esos los tiene claros. Una cosa es lo que se ha devengado y otra cosa es lo que se ha pagado o se va a pagar, que es lo que está en el presupuesto. Entonces, por un lado, esa pérdida de viajeros constatada, irreal, durante el año 2020 se traduce en una pérdida de ingresos en el transporte público de 24 millones de euros, los últimos cálculos; que siempre hemos estado hablando este año entre 22 y 23, al final 24 millones de euros. De estos 24 millones de euros, al Ayuntamiento de Zaragoza le corresponden más de 15 millones de euros durante 2020, y a las concesionarias, tanto a la SEM como a Avanza, le corresponden otros nueve millones de euros, ¿vale? Pero ustedes también llevan todo el tiempo diciendo que si Avanza gana dinero, que si el otro no pierde... O sea, es que el desconocimiento a veces hace que se hable prematuramente. Entonces una cosa es la pérdida efectiva y otra cosa es lo que se refleja en el presupuesto porque en el presupuesto de 2020, las dos últimas certificaciones de noviembre y diciembre de 2020, que tienen un gran déficit, no se han pagado en ese ejercicio, sino que han pasado a 2021. Son doce certificaciones, pero coge noviembre y diciembre de 2019, que no tenían ninguna desviación. Por eso la correlación entre lo que realmente es la pérdida y lo que se ha perdido y que vamos a tener que pagar o bien en 2020 o bien en 2021, cuando toque. En base a las certificaciones, son 24 millones, de los cuales más de 15 corresponden al Ayuntamiento y nueve a las concesionarias; y por otro lado, lo que corresponde a los pagos, que tocará en 2021. Y a la vez, ese déficit y esa pérdida de viajeros sigue generando cada día que pasa nuevas pérdidas. Lo digo porque no es algo estático, porque acabó 2020, pero hemos empezado 2021 y seguimos con esa pérdida. Entonces esa es la situación y la cuestión. No sé si con eso le he aclarado sus dudas.

**Sr. Cubero Serrano:** Sí, sí, claro, claro que me las ha aclarado, pero yo le leo la nota de prensa que sacó el Ayuntamiento de Zaragoza. Literal, página web Zaragoza.es: "Esta disminución drástica en el número de usuarios se traduce, asimismo, en un importante agujero económico para el Consistorio, que se cifra entre 22 y 23 millones de euros". El Consistorio no es la SEM ni el Consistorio es Avanza, el Consistorio es el Ayuntamiento de Zaragoza y ustedes estaban diciendo que el Ayuntamiento de Zaragoza tenía que poner 23 millones de euros para el transporte urbano y resulta que ha tenido que poner solo 16. Y de 16 a 23 pues van 7 millones de euros con los que la ciudad de Zaragoza puede hacer muchas cosas y me temo que ustedes en este tema, como en muchos otros, están apuntando las cifras de la situación dramática y económica de este Ayuntamiento para no hacer pues algunas de las cuestiones que hablaba antes el compañero del Partido Socialista: prolongación de líneas que piden en los barrios, a lo que usted ha contestado que no se puede hacer porque el agujero del transporte es muy grande. Bueno, pues el agujero del transporte no es lo que ustedes estaban diciendo, es casi como un 35 % menos de lo que ustedes dicen. Y, por lo tanto, hay dinero, mucho dinero para atender demandas de los barrios y para mejorar el transporte público de nuestra ciudad.

**Sra. Presidenta:** No, no creo que esté en lo cierto. Es verdad que esta nota es confusa y esa nota, la redacción no es la correcta y eso lo reconozco, pero es verdad que en estos 15 millones de euros, que ya son constatados y pagados, no están incluidos los reequilibrios que tanto la SEM como Avanza hacen al Ayuntamiento. Lo digo porque la cuestión del exceso de gasto no se queda ahí. Una cosa es lo que hemos cerrado hasta ahora, pero, por otro lado, hay solicitudes de reequilibrios concesionales con motivo del COVID que las empresas no están dispuestas a quedarse con esos agujeros de 9 millones, y esa es la siguiente discusión. Y luego, por otro lado, le recuerdo que quedan todavía por pagar ajustes de inversiones, que hemos tenido que pagar este año 6'7 millones, que quedan 6'7 de su presupuesto de 2018, que no lo tenían dotado y que lo tuvimos que poner y el año pasado pudimos pagarlo; y que quedan todavía por pagar los ajustes de inversiones de 2019 y de 2020. O sea, que el agujero del transporte público no es ninguna invención, es una realidad, y que la cifra va ajustándose y va variando a lo largo del tiempo y a medida que va pasando, igual que en el año 2021 pues realmente veremos cuál es la situación en la que finaliza. Gracias.

**4.1.2 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si la Sra. Consejera puede explicar qué estimación de usuarios han realizado para 2021, que la partida de “Servicio Público de Transporte” únicamente se haya incrementado en 7 millones de euros. (C-2562/21)**

**Sra. Presidenta:** Sí, señor Cubero.

**Sr. Cubero Serrano:** La nota no es confusa, señora Chueca, la nota es mentira porque es una nota oficial. Hombre, confundir el Consistorio con la SEM para 8 millones de euros es una confusión algo más que ortográfica, ¿eh? Es mentira. Y no solo es mentira la nota de prensa, es mentira esto que ustedes han repetido en comisiones, en plenos, en ruedas de prensa y en entrevistas en los medios de comunicación, la misma cifra, 22-23 millones de euros de agujero que el Ayuntamiento de Zaragoza tiene que asumir en el transporte urbano. Y es mentira. Y una mentira y un error te puede pasar una vez, pero cuando el mismo error te pasa diez veces para justificarlo todo, no es un error, es una excusa, una mentira que usan de excusa, igual que es una mentira que Zaragoza es la ciudad más endeudada de todas las ciudades de España, igual que es mentira que no se podía usar el remanente para hacer ayudas directas, igual que es mentira que las partidas estaban infradotadas, igual que es mentira tantas y tantas cosas, como las facturas en los cajones, que ustedes han lanzado siempre para justificar sus recortes y sus políticas de no garantizar unos servicios de calidad en los barrios, en este caso, en el transporte urbano.

Dicho esto, y con la experiencia que tenemos de las mentiras que ustedes han dicho de que había 23 millones de agujero y al final han resultado que eran 16, pero que además era tan evidente, señora Chueca, que es que ustedes solo suplementaron la partida del transporte urbano en 18 millones. ¿Cómo va a ser el agujero de 23 si solo lo suplementan en 18 millones? Pues, evidentemente, claro que no era de 23. Pero bueno, siendo conscientes de que ustedes han mentido este año 2020 sobre el agujero del transporte, me gustaría saber, y esa es la siguiente pregunta, si ustedes consideran que ese aumento de 7 millones de euros que han hecho en la partida del transporte va a ser suficiente, si es acorde al agujero previsible en el transporte urbano en este año 2021. Porque usted lo ha dicho, este agujero ha sido grande y va a continuar siendo; lo ha dicho el señor Gómez Gámez, va a continuar siendo. Y es verdad, va a continuar siendo. Seguramente esperemos, tocamos madera de que no volvamos a vivir lo que vivimos en la primavera del año pasado, de las enormes restricciones que hubo, pero es evidente que sigue habiendo restricciones, que los usuarios hasta que recuperen la confianza en el transporte público de Zaragoza va a costar, pero que, aun así, tenemos restricciones a determinadas horas que suponen un uso muchísimo menor de viajeros. Si considera que estos 7 millones se ajustan al agujero que va a haber realmente en el transporte urbano.

**Sra. Presidenta:** Antes de seguir, quiero insistirle en que el Ayuntamiento no ha mentido, nosotros no hemos mentido. O sea, nosotros lo que estamos hablando en todo momento es de la pérdida de viajeros y del agujero económico que tiene el transporte público para la ciudad de Zaragoza. Por otro lado, usted me está diciendo “pero ¿cómo va a ser 23 millones cuando han suplementado con 18?”. Y se lo he explicado, usted confunde lo que es devengado y un déficit generado con lo que está en presupuesto y es pagado. Es verdad que es difícil de casarlo porque normalmente en un presupuesto se debería reflejar la realidad de lo devengado, no el cashflow de lo pagado, pero aquí es así. Con lo cual, usted no está teniendo en cuenta la diferencia de las certificaciones de noviembre y diciembre, que tienen un agujero económico y que no están reflejadas en el presupuesto de 2020, sino en el de 2021. Entonces nosotros hemos estimado una caída del 30 % de los usuarios respecto a 2019 y tenemos un presupuesto de casi 58 millones de euros. Es decir, que entre el pago que tenemos pendiente del fondo de transporte público, que va a llegar para 2020, más el nuevo fondo que se está abriendo para la caída derivada del COVID de 2021 y los siete millones que hemos presupuestado de más —casi 8 millones que hemos presupuestado— es suficiente para poder hacer frente a las previsiones. Otra cosa es que la caída del transporte pueda ir evolucionando y sea mayor o sea menor; es una estimación con lo que estamos trabajando y sobre ello tendremos que ajustarnos. Cuando empezamos el presupuesto 2020 teníamos un presupuesto inicial de 50'5 millones y hemos terminado pagando 62'3 millones. Es decir, que ante una situación imprevista y que no estaba reflejada en el presupuesto, obviamente, hemos tenido que ajustar y, obviamente, hemos tenido que ser flexibles para dotar las necesidades que tenía en ese momento el transporte público. No quiero que se preocupe porque en ningún



momento vamos a dejar de dotar y vamos a pagar las certificaciones del transporte público porque es un servicio esencial para la ciudadanía y que en todo momento vamos a ir haciendo frente a medida que vayamos teniendo mayor certeza de cuáles son los números reales de usuarios, los ingresos y despejando las distintas incógnitas que ahora mismo, al principio del presupuesto, tenemos en estos momentos.

**Sr. Cubero Serrano:** Varias dudas. Ayer la señora Navarro nos dijo que los 16'5 millones de agujero del año pasado, cinco de esos 16,5 se van a pagar con el presupuesto de este año, con esos siete millones más. No sé si usted confirma esta cifra y, por lo tanto, si se confirma lo que ayer dijo la señora Navarro, solo nos quedarían dos millones de euros más de presupuesto para cubrir el déficit de este año. Usted añade a esto los fondos que van a venir de España, el Gobierno de España otra vez nos va a salvar. Afortunadamente, el Gobierno de España otra vez nos va a salvar. Pero nos salve mucho o poco el Gobierno de España, lo que habría que ver es cuánto es el agujero previsto para este 2021. ¿Qué estimación hace el Ayuntamiento de cuál va a ser el agujero este año 2021? Ustedes habrán tenido que hacer una estimación para hacer un presupuesto y para contar con el dinero estatal. ¿Cuál cree usted que va a ser la estimación de pérdida de usuarios y, por lo tanto, económica para el Consistorio? Como ustedes decían en la nota de prensa, “la ciudad”, “el Consistorio”, aunque usted cuando habla de ciudad, me sorprende que incluya a la SEM y a AUZSA y a... Bueno, Avanza si algo tiene poca relación es con la ciudad de Zaragoza. Pero bueno, para el Consistorio, que es realmente la ciudad de Zaragoza, ¿cuánto va a ser el agujero económico y cuánta va a ser, en definitiva, la pérdida de viajeros que ustedes estiman? ¿Y cuánto va a asumir el Ayuntamiento de Zaragoza y cuánto va a venir de los fondos de España?

**Sra. Presidenta:** Señor Cubero, usted da las gracias a que nos salva el Gobierno de España. Pues mire, todavía estamos esperando a que llegue un euro del Gobierno de España, porque anunciar, anunciar, sí parece que va a llegar, anunciado, pero de momento estamos a mitad de febrero de 2021 y hasta la fecha, todas las certificaciones y todos los pagos que se han tenido que hacer para el transporte público los ha hecho el Consistorio con dinero municipal. Con lo cual, ojalá nos llegue el dinero de España, pero de momento el dinero de España hasta la fecha no ha llegado. Dicho lo cual, no, hombre, claro, es que han anunciado en los Presupuestos Generales del Estado, es verdad que en los Presupuestos Generales del Estado han hecho una aportación y hay un fondo de 275 millones, pero la tramitación todavía no ha empezado. Así como el Gobierno de España ha corrido para dotar a las comunidades autónomas y a otras instituciones... Porque mire, voy a aprovechar y les voy a contar una cosa. El Gobierno de España —sí, para que vean cómo trabaja el Gobierno de España—, el Gobierno de España ha dotado precisamente a dos socios suyos, a Barcelona con 40 millones de euros más para el transporte y a Valencia con 20 millones de euros más para el transporte. O sea, que ambos dos tienen uno, 149 y otro, 138. Y al resto de los ayuntamientos de España no nos ha dotado con ningún euro más. Ha anunciado un fondo de transporte, pero la semana pasada ya estuve reunida con ellos, con el Ministerio, para exigirles que proceda ya a la ejecución de ese fondo de transporte porque de momento no ha llegado absolutamente nada. Con lo cual, el agujero que se va a abrir en las cuentas municipales, pues, por supuesto, confiamos en que el fondo de transporte de 2020 llegue y con el nuevo de 2021 sean más ágiles en la tramitación y nos ayude a ajustarlo, pero ahora mismo no le voy a dar la cifra exacta de las cuentas porque realmente hay muchas variables que pueden influir en esas cuentas. Lo que sí que le puedo decir es que las previsiones que tenemos para el presupuesto de este año estamos hablando de casi 58 millones de euros y que suponen que realmente podamos hacer frente a los pagos que tenemos previstos para este año 2021, según las previsiones actuales y las ayudas que el Gobierno de España se ha comprometido a dotar a los ayuntamientos. Gracias.

**4.1.3 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué valoración le merece a la Sra. Consejera el estudio realizado por el Instituto de Salud Global de Barcelona en el que estima que Zaragoza podría evitar 225 muertes al año si redujera su nivel de contaminación hasta los límites que recomienda la OMS, y si ha considerado impulsar un acuerdo**

**amplio con todos los Grupos para llevar a cabo medidas de movilidad sostenible para la reducción de los niveles de contaminación del aire. (C-2596/21)**

**Sr. Cubero Serrano:** Bueno, creo que podría haber dado alguna cifra. En la estimación de caída de viajeros, ustedes están hablando de un 30 % de estimación de caída de viajeros. Es fácil traducirlo eso a cifra económica de caída de ingresos. Usted no ha querido decir la cifra, pero es fácil hacer la cifra de estimación económica de un 30 % de caída de viajeros. Dicho esto, usted vuelve a poner a generar dudas sobre la financiación del Gobierno de España. Si usted tantas dudas tiene, ¿por qué lo ha reflejado en el presupuesto? Quiero decir, porque usted no ha reflejado todo el déficit de viajeros que usted prevé a expensas —y lo ha dicho usted misma— de que vaya a llegar el dinero de España. Si usted tiene tantas dudas de que va a llegar el dinero de España, ponga el dinero usted, ponga todo el dinero de usted. Pero, como sabe que va a llegar el dinero de España... Pero ustedes, como siempre, a Dios rogando y con el mazo dando, recibiendo dinero y encima poniendo en duda de que lo está recibiendo.

Pero bueno, a la pregunta en cuestión. Entiendo que conocerá —usted y todos, además, salió publicado en la prensa local— la noticia del informe que hizo el Instituto de Salud Global de Barcelona; un informe que, como decimos en la pregunta, certifica algo que es cuando menos impactante, que se podría estimar en 225 vidas al año que se podrían salvar simplemente cumpliendo con las recomendaciones que hace la Organización Mundial de la Salud en cuanto a la contaminación en la ciudad de Zaragoza. Habla de la ciudad de Zaragoza, 225 vidas que se podrían salvar al año en la ciudad de Zaragoza, que son provocadas por la contaminación que tenemos como ciudad. Aquí creo que toca —en esta situación de emergencia climática— que el conjunto de fuerzas políticas de este Ayuntamiento lleguemos a un gran acuerdo para poder llevar a la práctica los criterios que maneja la Organización Mundial de la Salud. No estamos hablando de nada que sea ajeno a todos nosotros. Nosotros consideramos —Zaragoza en Común— que ya disponemos de algunas herramientas muy potentes para hacer cumplir con los criterios de la OMS y poder salvar a estas 225 vidas al año en nuestra ciudad, desde la ECAZ 3.0, de la Estrategia de Cambio Climático, Calidad del Aire y salud; al Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Precisamente, si le preguntamos a usted es porque una gran parte de esa contaminación viene desde la movilidad, desde cierto tipo de movilidad de vehículos privados y contaminantes. Mi duda es si usted está dispuesta, si considera —entiendo que sí— un problema de salud pública que podría ahorrar la muerte de 225 personas en nuestra ciudad; y vista la gravedad de este asunto, creo que usted debería de impulsar un gran acuerdo político de todas las fuerzas para llevar adelante esto. ¿Está dispuesta o no está dispuesta? ¿Y qué valoración hace de ese informe?

**Sra. Presidenta:** Gracias, señor Cubero. Por acabar con lo que me planteaba anteriormente, quiero recordarle que el Gobierno en el presupuesto de 2021 hemos sido muy cautos. Solamente hemos reflejado las ayudas del fondo de transporte que están aprobadas en los Presupuestos Generales del Estado ya. Es decir, lo que corresponde al año 2020. Todo lo que corresponde a las ayudas de 2021, que no están todavía aprobadas en los Presupuestos Generales del Estado por supuesto que no las hemos incluido porque no nos fiamos ni un pelo. Entonces no me diga que estoy haciendo previsiones y que tal porque solamente prevemos lo que realmente está aprobado, que esperemos que, si ha sido aprobado en el Congreso de los Diputados, el Gobierno de España tenga a bien cumplirlo. Todo lo que solamente es de conversaciones y de reuniones pues por supuesto que no lo hemos reflejado. Por eso, son tantas variables que pueden afectar y luego, si le doy una cifra, no va a saber si es devengado o si es pagado y me va a liar, que prefiero no darle la cifra exacta porque puede variar.

En relación al estudio y a la pregunta que usted me planteaba, lo primero que quiero decirle es que les gusta mucho hacer demagogia con este asunto, con el asunto de la calidad del aire. Yo quiero pedirle que, por favor, que no sea alarmista, que no use las técnicas populistas de Trump, que engañaba a toda la población diciendo datos erróneos. Nosotros estamos hablando, a través de la Agencia de Medio Ambiente, sabe usted que son los únicos que pueden medir la calidad del aire con estaciones homologadas y que en Zaragoza la única estación homologada es la que hay en la estación del Paseo Renovales. Nos indican unos datos que son muy inferiores a los que marca actualmente la ley. Lo digo porque hay ya una regulación y que Zaragoza está muy por debajo de esos límites que marca la ley. Otra cosa es unos límites ideales, que yo no digo —y es verdad que yo no digo— que todo sea mejorable, obviamente. O sea, si nosotros miramos aquí y

en este cuadro les puedo enseñar realmente la evolución de las partículas contaminantes que usted me menciona en ese informe, el valor límite promedio legal está en 25. La evolución que tiene Zaragoza en la única estación que está homologada es de 9'8. Incluso el límite legal que usted me indica el de la OMS está en 10, con lo cual estamos pegaditos a ese dato, al dato de la OMS. A pesar de que nuestra obligación es cumplir con el límite que marca la ley, si lo cambian los límites legales, cambiaremos realmente esa exigencia.

Pero, dicho lo cual, el informe que usted me plantea, ¿que qué opinión me merece? Pues yo me fío de los estudios que realizan la Agencia de Medio Ambiente, que ya sabe usted que hace un estudio de calidad del aire, donde pone de manifiesto que la calidad del aire de Zaragoza es buena, está muy por debajo de los límites legales y no tenemos un problema de contaminación. Usted me plantea un estudio en el que se compara Zaragoza, hay un ranking de distintas ciudades. Y claro, ¿cuál es el problema? Que estas partículas de PM 2.5, que son a las que ustedes se agarran, que podrían ser muertes evitables, tienen muchísimo que ver con el aire que viene del Sahara, y así también lo dicen los informes de la Agencia Medioambiental. Y claro, las ciudades que no tienen este problema son las ciudades que están en el Círculo Polar Ártico. Entonces, claro, yo lo que no puedo hacer es trasladar la ciudad de Zaragoza al Círculo Polar Ártico para evitar unos aires que puedan venir del Sahara, que tienen estas partículas que son contaminantes. Cuando usted se va al mismo estudio que usted me plantea, donde estamos hablando del nitrógeno de oxígeno, aquí los muertos evitables en Zaragoza son cero. El mismo estudio, el que ustedes me plantean. Entonces yo lo que le diría, señor Cubero, es, por favor, no haga demagogia ni sea alarmista. Y, por otro lado, por supuesto que todo es mejorable y que es nuestra obligación tomar medidas para mejorar la calidad del aire y en eso estamos. Gracias.

**Sr. Cubero Serrano:** Pues nada, chispún. La calidad del aire es buena, no hay un problema ambiental ni hay una crisis ecológica. Ya está, y el problema soy yo, que soy un alarmista como Trump. Bueno, Trump precisamente alarmista con el cambio climático no era mucho; era precisamente lo contrario. La que aquí se ha parecido mucho a Trump es usted, se ha parecido mucho a Trump con su negacionismo climático que acaba de hacer ahora mismo, diciendo que la calidad del aire es buena, que el informe del Instituto de Salud Global de Barcelona no vale para nada y que no hay nada que hacer y que estamos maravillosamente. Estamos pegaditos, pegaditos a lo que recomienda la OMS, pegaditos. Bueno, señora Chueca, yo creo que usted, su negacionismo climático —el suyo y el del Gobierno, que no es una cosa exclusivamente suya—, y no solo es un negacionismo, es un negacionismo activo: han recortado todo lo que tiene que ver con políticas ambientales; en su caso, con los carriles bici; no hace ningún fomento de la movilidad sostenible ambientalmente. Usted, vamos, que es una firme no solo defensora, sino militante del negacionismo climático en cuanto a las políticas de movilidad. Yo nada más que decir. Una lástima que Zaragoza, que tenemos además herramientas, ya lo he dicho: el ECAZ 3.0, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para avanzar en este asunto, para buscar un gran acuerdo, usted se sume a las tesis de Trump, a las tesis de Vox del negacionismo climático. Una lástima, quizás podría tener un poco más de rigor en este tema, como en el otro también. Ya podría tener un poco más de rigor.

**Sra. Presidenta:** Mire, señor Cubero, cuando le comparo con Trump le comparo porque Trump engañaba a la gente. Y yo creo que usted con este alarmismo, lo que está intentando es crear un miedo que se puede evitar. A diferencia de lo que usted hacía, nosotros no hablamos; nosotros actuamos porque ustedes hablaron mucho, pero hicieron muy poco. Le voy a dar cuatro datos de las diferencias de políticas que hicieron durante su Gobierno y que estamos haciendo nosotros ahora. Porque nosotros, en lugar de estar generando miedo a la población, lo que estamos intentando es tomar medidas, como le decía anteriormente, para mejor seguir mejorando esa calidad del aire, pero lo que no vamos a hacer es alarmar a todo el mundo diciendo que aquí se están generando muertes por la calidad del aire porque simplemente no es verdad. Entonces, ¿ustedes qué buses pusieron? Hicieron una modificación del contrato ¿y qué introdujeron? Buses híbridos y no se plantearon ni siquiera poder introducir autobuses eléctricos. Si tan preocupados estaban, hombre, haber introducido autobuses eléctricos. Pero luego, en sus contratos, en los pocos que hicieron durante su Gobierno, ¿qué pusieron sobre las flotas de los servicios públicos y los servicios municipales? La conveniencia de que fuesen sostenibles. Nosotros en todos nuestros contratos —y lo puede ver en el que ya hemos sacado de zonas verdes y lo podrá ver en el de limpieza— hacemos obligatoriamente que todas las

flotas municipales y flotas de Servicios Públicos sean eléctricas, emisiones cero y solamente cuando no haya tendrán que ser eco. Con la gestión de las zonas verdes le voy a dar otro dato. ¿Ustedes qué hicieron? Nada; es decir, cortaron todo tipo de plantaciones, cortaron todo tipo de gestión del arbolado. ¿Nosotros qué estamos haciendo? Gestionar el arbolado, que es el principal factor de absorción de CO<sub>2</sub>, que eso es lo que influye realmente en mejorar la calidad del aire de los zaragozanos, con lo cual estamos comprometiéndonos para que no quede ni un solo alcorque sin un árbol. Estamos hablando de unas plantaciones de 7000 alcorques en nuestro mandato. Y ya por no hablar de las masas forestales; nos hemos comprometido y vamos a generar un Bosque de los zaragozanos donde a medio plazo queremos plantar 700.000 árboles. ¿Y ustedes qué hicieron, tanto que hablaban y tan preocupados que estaban por el cambio climático? Pues no hicieron ni una sola plantación, ni siquiera con los escolares, que cortaron las históricas plantaciones que se hacían con los escolares en la ciudad de Zaragoza y durante su mandato no hubo ni una sola plantación.

Entonces, por favor, señor Cubero, nosotros somos más de hacer que de decir y de contar. Entonces claro que estamos preocupados por la calidad del aire, y claro que queremos posicionar a Zaragoza como una ciudad referente en sostenibilidad y en eso estamos, pero sin alarmar ni poner en pánico a la población con esta cuestión. Y le recuerdo que como pacto hicimos un Pacto por el Futuro de Zaragoza, donde se tomaban muchas medidas y donde ya se hablaba de muchas medidas que influyan en la sostenibilidad de la ciudad y mejora de la calidad del aire. Y muchas de ellas, y que fueron aprobadas, son nuestra guía de trabajo con la que estamos trabajando, con lo cual creo que ahí están suficientemente representados los pactos de todos los grupos. Gracias.

**4.1.4 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que la Sra. Consejera informe sobre si ha tenido la posibilidad de valorar y analizar los informes técnicos y jurídicos en lo relacionado a la ampliación de la participación en el Capital de la SEM de los tranvías, así como las alegaciones presentadas por la sociedad. (C-2626/21)**

*(Punto ya tratado de forma anticipada al comienzo del apartado 4.1)*

**4.1.5 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuándo tienen previsto retirar los restos de ramas cortadas y caídas del arbolado de los parques y los montes de la Ciudad, tras la tormenta Filomena, y si tienen previsto iniciar tratamientos de poda o conservación para evitar daños irreversibles en las masas forestales de la Ciudad. (C-2627/21)**

**Sra. Presidenta:** Señora Becerril.

**Sra. Becerril Mur:** Hola, buenos días. Gracias, presidenta. A ver, la nevada Filomena y posterior ventolera Hortensia —unos nombres de novela total— causó múltiples incidencias en la ciudad, entre ellas la caída de la nieve sobre las ramas, aportando más peso al árbol y desprendiéndose muchas ramas y otras quedaron muy caídas, tipo sauce. Yo a ver, en esta intervención, tal vez los datos que yo presente en este momento se hayan quedado algo desfasados porque han pasado varios días desde la preparación de esta interpelación. Si no estoy en lo cierto, me corrija. En la ciudad hay peligro de desprendimiento de ramas en varios barrios que no han sido podados todavía, y eso nos causa temor ante el riesgo de que algunas de ellas pudieran caer provocando accidentes. Algunos de estos árboles son altísimos y, como le he dicho antes, las ramas cuelgan como los sauces. De lo que podaron, sigue siendo visible un importante acopio de ramas y troncos en las aceras que esperan ser recogidas. Esto también causa perjuicios a los vecinos, que se quejan en algunos barrios de que algunas de estas ramas están a medio metro de su portal, otras se meten en la calzada, lo que lleva aparejado peligro para los viandantes y también para los vehículos.

En cuanto a los parques, ocurre algo parecido: acopio de ramas, estropeando un poquito el césped en algunos de estos puntos y demás. También hay incidencias en los barrios rurales porque su masa forestal y sus entornos naturales producen una mayor proliferación arbórea que se confunde con la natural, provocando que entornos que deberían ser parques o zonas verdes sobre las que se actúe se mezclen con zonas

salvajes, causando males mayores como los incendios cuando suben las temperaturas. La estética y el paisaje de una ciudad también dice mucho de quiénes somos; es un motivo más para retirar las ramas y podar el resto de los árboles para replantar un nuevo modelo —sé que está en ello— y mejorar el aire que respiramos, efectivamente. Quiero valorar, antes de finalizar, el esfuerzo del personal de Parques y Jardines; sé que atendieron con mucha rapidez alrededor de 700 afecciones en el arbolado durante la borrasca, además de la policía y de los bomberos. Gracias.

**Sra. Presidenta:** Muchas gracias, señora Becerril. Bueno, pues realmente, efectivamente, Filomena generó un gran desastre medioambiental. En Zaragoza, solamente en Zaragoza tuvimos casi 2300 incidencias —concretamente, 2274—, 2115 en ramas y 159 en árboles. Para ello se realizó, en coordinación con los equipos de emergencia, un gran trabajo para poder intervenir principalmente dando prioridad a todo aquello que afectaba a la seguridad; y se han reforzado equipos, están trabajando doblando turnos incluso todas las tardes para poder acelerar la recogida de todos estos restos, pero todavía quedan en la ciudad de Zaragoza lo que son urbanos, 111 actuaciones de poda y 27 de apeo, sin contar todo el trabajo que hay en los montes de Torrero, que estamos hablando de 300 hectáreas y 200.000 árboles, que realmente el patrimonio verde es increíble y me consta —porque lo frecuento— que realmente todavía queda mucho trabajo que realizar. Ahí es más difícil intervenir porque muchas veces los propios vehículos no tienen acceso, pero se están haciendo grandes avances y esperamos que en el menor tiempo posible se pueda acabar.

Sí que quiero poner de manifiesto y volver otra vez a recalcar que, si no llega a ser por el trabajo que se ha hecho durante el último año con los trabajos de poda extraordinaria, estos datos de incidencias que ahora estábamos hablando, en torno a 2300, hubiesen podido multiplicarse por cuatro y, por lo tanto, los daños en el patrimonio verde de nuestra ciudad hubiesen sido realmente catastróficos.

Y por otro lado, quiero aprovechar la pregunta que usted me plantea para contarles una novedad, y es que... Bueno, una novedad, o al menos de esa desgracia que ha sido toda esta poda forzosa a raíz de Filomena, lo que sí que estamos haciendo es que todo ese material vegetal va a ser residuo orgánico que va a volver a los parques y a los jardines de nuestra ciudad. En ese sentido, a partir de esta primavera, todos los restos orgánicos y vegetales que ya llevamos acumulando desde que empezamos los trabajos de poda extraordinaria el año pasado, junto con la materia orgánica que se está recogiendo a los grandes productores, a Mercazaragoza y a la zona Actur, que es de buena calidad, estamos hablando de que en total tenemos acumuladas 7254 toneladas de residuos orgánicos que han ido haciendo todo el proceso para llegar a ser compost y que ahora en primavera, por primera vez en nuestra ciudad vamos a poder utilizar para la regeneración de los suelos y de las zonas verdes y toda la planta, un ejemplo ya práctico y de implementación real de lo que llamamos economía circular. Y toda esta materia verde que ahora estamos reforzando y que estamos recogiendo se está cortando, se está triturando y va a iniciar todo el proceso de compostaje, con lo cual nos va a permitir incrementar la cantidad de compost que vamos a poder poner en uso en la ciudad. Esto, aparte de tener esta gestión grandes beneficios medioambientales, tiene muchos beneficios sobre la calidad; es un compost orgánico que tiene mejor calidad en la retención de agua, en la retención de nutrientes y que da un mejor resultado en la gestión del verde de la ciudad. Pero es que, además de estar reciclando, estamos poniendo un material orgánico, estamos reduciendo la utilización de otros compost nuevos y, por lo tanto, estamos realmente realizando el círculo de las tres R.

Y aprovecho también la intervención para agradecer el esfuerzo de todos los zaragozanos que ya tienen introducido este hábito de reciclar, el esfuerzo de los grandes productores y de todas las instituciones y Mercazaragoza, que se han unido a el proyecto de grandes productores y, cómo no, al CTRUZ, el centro de tratamiento de residuos, que está trabajando para mejorar la calidad del compost y para realizar todas estas pruebas y que por fin podamos en la ciudad de Zaragoza reutilizar la materia orgánica de nuestra en la mejora de nuestras zonas verdes. Así que eso le cuento. Muchas gracias, señora Becerril.

**Sra. Becerril Mur:** Bueno, muy brevemente decirle que le agradezco la información, que me gusta, ya que en Zaragoza se cebó en el arbolado porque estaba muy debilitado, evidentemente. Me gusta también la idea de que un residuo se convierta en un recurso. Gracias.



**4.1.6 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique qué intenciones inmediatas tiene el Gobierno de Zaragoza con el Plan de la Estepa Aragonesa, y en qué modo va a poner este espacio medioambiental para uso y disfrute de la ciudadanía. (C-2634/21)**

**Sra. Presidenta:** Hola, señor Rivarés. Buenos días.

**Sr. Rivarés Esco:** Gracias, consejera. La interpelarnos porque es mera curiosidad, además de, por supuesto, un interés ambiental extremo. Me alegro de lo que acaba de contar de la compostación de la materia vegetal; luego hablaremos un poco más de eso. Pero esta interpelación es para saber cuáles son sus planes para la protección del entorno del municipio de Zaragoza, que se incluyó ya en el año 2014 en el Plan Especial de la Estepa. Suelos que son no urbanizables en el Plan general y que, por lo tanto, se deben preservar por haber sido incluidos en ese plan; plan que ya existe, que debe ordenarse —los suelos, digo—, y tener sus usos regulados y deben tener una planificación ambiental para que se puedan disfrutar, para que se puedan conocer y para que se puedan proteger. Porque no hemos visto nada acerca del plan de la estepa, ni en sus intenciones en estas comisiones ni desgraciadamente en el presupuesto municipal, que como borrador ha presentado el Gobierno. ¿Han hecho algún estudio al respecto? ¿Tienen previsto algún estudio al respecto? Solo como ejemplos: en la zona sur de Zaragoza, aquí he anotado algunos cuantos valores ambientales con instrumentos para su protección. Por ejemplo, es LIC (lugar de interés comunitario) las Planas y las estepas de la margen derecha del Ebro; es zona especial de protección para las aves las estepas de Belchite, el Planerón, la Lomaza, río Huerva y las Planas. Todas no son estrictamente término municipal zaragozano, pero sí compartido; por ejemplo, Torrero y Cuarte, que tienen montes de utilidad pública, esa es su catalogación. O tenemos vías pecuarias; dos en las cañadas reales, hay cuatro veredas, hay una colada. Hay 10 hábitats de interés comunitario distintos y entre ellos tres que son prioritarios y hay muchas especies de flora y fauna catalogadas de carácter estepario y mediterráneo. O, para acabar, un humedal singular en la Salada de Mediana, etc.

Todos estos son como ejemplos para ver la importancia que mucha gente puede que no la vea porque estéticamente no es un paisaje verde suizo, pero es un paisaje ecológicamente muy importante, desde el punto de vista ambiental muy interesante y desde el punto de vista de la belleza también porque además está lleno de flora y de fauna y de aves —aunque no todas sean muy visibles— y en Podemos lo que creemos es que hay mucho trabajo por hacer para —como decía antes— proteger y poner en valor todo esto con políticas medioambientales reales, que generen además empleo y futuro en ambos sentidos. La Unión Europea ya ha reconocido estos valores ambientales, considerados únicos en muchos casos; además nos recomiendan cómo este tipo de espacio mediterráneo estepario debe ser protegido: hay ayudas, hay fondos y hay proyectos europeos para poner en valor y proteger la fauna y la flora de todo su entorno.

Y la pregunta, por lo tanto, es: en el Plan de Infraestructura Verde de Zaragoza se incluyeron muchas propuestas para conservar y para recuperar entornos sensibles como la estepa. Le recuerdo que en ese asunto, además, utilizamos algunos proyectos LIFE Zaragoza Natural en la Unión Europea, que luego se perdieron. En ese plan se diseña cómo integrar territorios fluviales —tenemos cuatro en Zaragoza—, cómo integrar bosques isla y cómo integrar barrancos en la estepa con el entorno urbano, con la única y fundamental ambición de mejorar la calidad de vida de la gente para que podamos disfrutarlos. Supongo que sabe de lo que estoy hablando. No dudo de su capacidad; de lo que estoy dudando es del interés. ¿Qué interés, qué planes y qué futuro tienen preparado para el Plan de la Estepa Aragonesa? Porque está todo preparado solo para que se ponga en marcha. ¿Cuándo va a ser eso? Cuando no oímos nunca hablar de ello y cuando en presupuestos no hemos visto específicamente ningún euro al respecto. Gracias, consejera.

**Sra. Presidenta:** Muchas gracias, señor Rivarés. La verdad es que cuando vi esta pregunta me sorprendió, y más cuando luego profundicé en las cuestiones porque, como usted bien ha dicho, es un plan que empezó en 2014, que se empezó a tramitar y que en 2016 había que contestar unas alegaciones y se quedaron sin contestar, desde el año 2016. Entonces es un plan que no está acabado, pero porque creo que estaban ustedes en el Gobierno cuando dejaron de contestar estas alegaciones en el año 2016. Yo no sé si usted sabe —no me lo ha mencionado— que realmente hay un nuevo decreto del 25 de enero de este año, de 2021, por parte del Gobierno de Aragón, que diluye un poco el objetivo con el que el plan se hizo en un

primer momento y que realmente superpone el objetivo del plan original municipal de la estepa con el plan general que ahora está planteando este nuevo decreto. En estos momentos, lo que está haciendo el Servicio y lo que tiene que hacer es estudiar esto que, como ve, es muy reciente, estamos hablando de menos de un mes, y que tendremos que ver realmente cómo afecta a nuestro plan y si tiene sentido continuarlo como estaba planteado o se tiene que modificar. Me consta que están estudiándolo y de momento nadie dice que no estemos trabajando con el plan de Infraestructuras Verdes, lo que pasa es que a un ritmo que, bueno, pues tampoco le voy a decir que el mismo que tenían desde el año 2016, pero que ahora mismo tenemos menos de un mes que hemos recibido este nuevo Decreto y que habrá que estudiar qué implicaciones tiene. Y no puedo tomar ninguna decisión, si esa es la pregunta, hasta que no sepamos cómo nos puede afectar ese nuevo decreto del Gobierno de Aragón. Entonces no tengo absolutamente respuesta para su pregunta.

**Sr. Rivarés Esco:** Gracias, consejera. Pero mire, yo muchas veces asiento con la cabeza y usted veo que me mira fijamente. A veces lo intuyo y a veces me pongo las gafas y la veo perfectamente, que hace así con la cabeza cuando acusa a algunas personas de casi todos los grupos de demagogia. La oposición también puede acusar al Gobierno muchas veces de demagogia y es una cosa que me molesta profundamente en lo personal. No puedo soportar la demagogia política porque el salario que nos pagan a las concejalas y concejales es para trabajar por el bien común. Ahora mismo le digo esto, concejal, porque usted ha utilizado la demagogia contra mí y de muy malas maneras. Bueno, contra mí o en general. Algo que ha dicho no es verdad: el Plan de la Estepa está terminado. Si había que contestar alegaciones, eso no significa jurídicamente —y tiene un coordinador que es un experto jurista y además un señor muy sabio— no significa que el plan no esté terminado. Primera mentira, el plan está terminado y usted no ha hecho ni caso del Plan de Protección de la Estepa. Dos: ¿esas alegaciones que no se contestaron las ha contestado usted? No, no las ha contestado usted; con lo cual, segunda demagogia, no puede acusar a nadie de no responder no sé qué alegaciones cuando 22 meses después que usted lleva siendo consejera de Servicios Públicos no las ha contestado. Tres: claro que me conozco, por supuesto, como ecologista y como concejal y como militante de Podemos, a quien represento, el decreto del Gobierno de Aragón. Claro que sí, lo hicieron unos compañeros míos y unas compañeras mías. Y ese plan no diluye las intenciones básicas que tenía el Plan de la Estepa de Zaragoza; las matiza, pero las matiza en beneficio de Zaragoza y las matiza justamente para insistir en la importancia y la urgencia de regular y poner en marcha el Plan de la Estepa de la ciudad que usted, 22 meses después no ha hecho. No es su prioridad, no nos moriremos de hambre por esto, es verdad que no es la primera ni la segunda, pero ambientalmente, turísticamente, culturalmente y desde el punto de vista de la salud y del esparcimiento de los vecinos y vecinas de la ciudad sí es muy importante.

Y yo le preguntaba como Podemos qué planes tiene y cuándo va a ser. Y usted ha vuelto a hacer demagógicamente de retrovisor para decir una cosa que ni siquiera es verdad. Insistimos con la interpelación. ¿Cuáles son sus planes y sus fechas después de que por fin, desde julio de 2020. Septiembre, octubre, noviembre, diciembre, enero y febrero. ¿Cuento bien seis? ¿Sé contar? Seis meses, que se lo lean y lo pongan en marcha y colijan qué dice ese decreto del Gobierno de Aragón para modificar, si es que hay que modificar algo, ese Plan de la Estepa y lo pongan en marcha. Interpelo: ¿cuándo? ¿Cómo? ¿Con qué dinero? ¿En qué fechas? Porque en el presupuesto usted no ha puesto ni un euro en este asunto. Y, aunque sea un asunto medioambiental, ustedes como Gobierno decidieron que el Plan de la Estepa, como el de la Infraestructura Verde, fuera a este Área. El Gobierno es libre para hacer eso como quiera; yo no digo ni que me parezca bien ni que me parezca mal, pero póngalo en marcha. No haga demagogia ni retrovisor ni diga cosas que no son ciertas y conteste, por favor, si puede: ¿Cuándo? ¿Cómo? ¿Por cuánto dinero? ¿Y cuánto le importa? Porque es que me ha dado la sensación de que, cuando estaba hablando de los ejemplos de catalogación ambiental y de qué espacios ambientales de secano o de semisecano o esteparios tenemos regulados y cómo todo eso forma parte del plan y cómo todo eso hay que ponerlo en marcha para proteger, hacer caminos, señalizaciones y vincularlo a la educación escolar, no sabía de qué le estaba hablando. Porque si lleva seis meses sin leerse el decreto del Gobierno de Aragón y no sabe que el Plan Estepario lleva terminado desde 2019, terminado, ¿en estos 22 meses no se lo ha leído? Gracias, consejera.

**Sra. Presidenta:** Gracias, señor Rivarés. El decreto es del mes pasado, 25 de enero de 2021, no hace ni siquiera un mes. El decreto del Gobierno de Aragón.

**Sr. Rivarés Esco:** La información es previa, que llegó a todas las administraciones porque me llegó a mí también, consejera.

**Sra. Presidenta:** Yo le voy a decir, señor Rivarés, que desde el 18 de diciembre de 2014, que se inició el trámite de este plan, hasta mayo de 2019, que ustedes dejaron el Gobierno, cuatro años y medio para dejar el plan de la estepa finalizado, pero además aprobado. Porque ahora mismo puede estar el plan escrito, efectivamente, como usted dice, pero no está aprobado. Entonces no sé por qué, si tanto les interesaba el Plan de la Estepa, que ahora quiere que sea la prioridad número uno de mi Área, no cogieron ustedes y lo acabaron en 2016 y lo dejaron aprobado. Entonces ese plan ahora mismo no está aprobado.

Y, como le he dicho antes, pues mire, ese plan pues se estudiará cómo está afectando el decreto del Gobierno de Aragón y se valorará qué implicaciones tiene para ver cuándo se actualiza. En mis prioridades presupuestarias, efectivamente, no está el Plan de la Estepa, están otros planes, como ustedes saben. Entonces no estaba tampoco en mi programa de Gobierno y tendrá el trámite que tenga que tener, pero ni más ni menos de la importancia y la prioridad que le pudo dar usted, señor Rivarés, cuando estuvo en el Gobierno. Para nosotros lo que sí que es prioritario es el Bosque de los zaragozanos y toda la gestión del Área que estaba sin contratos, lo que es más esencial y básico. Por ejemplo, tener un contrato de mantenimiento de zonas verdes y estar en la legalidad, tener un contrato para toda la parte administrativa de gestión de todo el territorio municipal y los montes municipales, que también estaban sin gestionar. Y como tantos otros contratos y tantas otras cuestiones esenciales para la gestión de las infraestructuras verdes de la ciudad y de los servicios públicos y la movilidad de la ciudad que no estaban bien gestionadas o que no tenían contrato. Y eso es lo que para mí es prioritario. Entonces, si además tenemos tiempo de poder impulsar el Plan de la Estepa, pues lo impulsaremos, pero no es la prioridad número uno de mi Área, eso es así. Gracias.

**Sr. Rivarés Esco:** Gracias, consejera. Ya veo que ha corregido porque ha reconocido que no es una prioridad —lo ha dicho tres veces— y ha ido matizando sus propias palabras porque sabe que en todo lo que le he dicho, educadamente, tengo razón. ¿Sabe cómo se soluciona un plan que ya está terminado? Trayéndolo a aprobar. Hágalo y ya está.

**Sra. Presidenta:** Señor Rivarés, que no tiene turno.

**Sr. Rivarés Esco:** Ah, perdón, perdón.

(Se incorpora a la sesión el Sr. Mendoza Trell)

**4.1.7 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique por qué no se está atendiendo el mantenimiento de los contenedores de residuos de Valdespartera que llevan meses sin reparar, y por qué se ha reducido la partida de gestión de residuos en este barrio de 1.500.000 € a 600.000 €. (C-2635/21)**

**Sra. Presidenta:** Sí, señor Rivarés.

**Sr. Rivarés Esco:** Gracias, consejera. En realidad, este es un asunto que tiene que ver con el mantenimiento de un proyecto que se generó cuando se crea el barrio Valdespartera, que por vez primera tiene contenedores de residuos soterrados, igual separados que el resto —papel, plástico, y lo que se llama erróneamente orgánico porque el orgánico sigue sin separar— de modo soterrado. Y eso tenía un proyecto de mantenimiento que en los últimos tiempos esa gestión llegaba a costar millón y medio de euros. En Valdespartera, que se llegó a llamar Ecociudad —de hecho, así nace la sociedad que se llama con ese nombre— porque pretendía ser un barrio ecológico; y una de las características estéticas, urbanísticas y ambientales era que los contenedores fueran soterrados porque estéticamente, urbanísticamente y ambientalmente es un poco guarrada algunos de los contenedores que tenemos en la calle, fundamentalmente por el mal uso que algunos vecinos y vecinas, algunos, hacen de ellos —no acuso al

Gobierno, consejera, que le estoy viendo la cara— por el uso que algunos vecinos hacen de ello en el uso de las horas, etcétera, y por la capacidad, pero también por la gestión. Y resulta que en Valdespartera hay unos cuantos de esos contenedores soterrados estropeados, que ha denunciado —tengo aquí la denuncia—la Asociación Vecinal de Valdespartera, que han denunciado a la Junta de Distrito, que se ha discutido sin soluciones por parte de la presidenta en la Junta de Distrito Barrios del Sur y que ahora, como consecuencia directa, tienen que, como están estropeados y los vecinos y vecinas tienen que llevar sus residuos al contenedor soterrado y no caben, quedan al lado. El lunes —ayer, martes, el lunes— se recogieron todos los residuos que estaban esparcidos por la calle desde el jueves anterior en los cuatro o cinco contenedores que me fui a ver el lunes pasado para esta pregunta.

Así que: Uno, ¿por qué no se mantienen? Dos: ¿por qué no se reparan? Tres: ¿por qué se comete la barbaridad de volver al pasado y sustituir los contenedores soterrados por algunos visibles con ruedas como los de otros distritos? Y cuatro: ¿por qué si se calculaba en millón y medio el mantenimiento de esa gestión en el presupuesto aparecen 600.000? Son preguntas que igual usted tiene la solución, me lo cuenta y yo me doy por contento. Gracias.

**Sra. Presidenta:** Gracias, señor Rivarés. Pues mire, la realidad es que esta cuestión de los contenedores soterrados de Valdespartera es un ejemplo más de la pésima gestión histórica que ha tenido este Ayuntamiento. Por un lado, se generó un servicio, pero no se dimensionó ni se dotó suficientemente para el posterior mantenimiento. Y, efectivamente, los contenedores soterrados están mejor que los que están exentos, pero es verdad que tienen unos costes altísimos de mantenimiento y que, sin ese mantenimiento, pues tienden a estropearse.

¿Qué sucedió? Y le voy a contar brevemente la historia de estos contenedores. Que en 2003 se implantó este sistema de recogida neumática en una UTE entre Ecociudad y la empresa que lleva el mantenimiento, que es Envac-Entrecanales, cuando se hicieron todos los proyectos constructivos del nuevo barrio. En 2006 se hizo una encomienda de gestión ya directamente a Ecociudad y se fue ampliando año tras año, hasta que en 2016 se trasladó al área de Limpieza y Gestión de Residuos, pero sin una partida presupuestaria para su mantenimiento. Este servicio se ha ido prestando con la empresa Envac-Entrecanales con la dotación presupuestaria que tenían, pero está actualmente en licitación y están trabajando en los pliegos técnicos para la nueva licitación de este mantenimiento de los contenedores soterrados. Se ha ido realizando su mantenimiento con los escasos recursos que había y se ha seguido prestando el servicio, cuando no se podía a través del funcionamiento de los buzones soterrados por un déficit presupuestario, pues a través de lo que son contenedores normales. Cuando tengamos los pliegos de la limpieza —que, como sabe, es la prioridad principal los que afectan a toda la ciudad— finalizados, el Servicio tendrá que finalizar estos pliegos para lo que es la parte de los contenedores soterrados de Valdespartera y esperamos que a lo largo de este año puedan salir a licitación también. La diferencia de dotación presupuestaria me dijeron que venía, sobre todo, principalmente del análisis que han hecho a lo largo de... Como han ido avanzando en el estudio técnico para la licitación de los nuevos pliegos, han visto que estaba sobredimensionada la petición inicial que tenían de años anteriores de 1'5 millones y que con 600.000 euros era suficiente, con lo cual, ese es el único motivo que puedo darle a esta cuestión. Gracias.

**Sr. Rivarés Esco:** Gracias, consejera. Pero entonces saco alguna conclusión y nuevas preguntas. Una: entonces llevamos meses —y lo que nos queda— de asumir un doble gasto; es decir, estamos pagando dos veces por dos sistemas de recogida y el resultado es que eso encarece económicamente para la ciudad el coste del no mantenimiento de los contenedores de Valdespartera y además, es que ofrece un peor resultado. Tengo aquí las fotos. O sea, las fotos —las que hago yo con mi propio móvil, se las puedo enseñar públicamente...—, las fotos son demenciales. Las fotos lo has hecho en las calles Desayuno con diamantes, en Un americano en París, en La Lista de Schindler, en la calle Manhattan, entre Puentes de Madison e Isla del Tesoro. Las he hecho en la calle Maquinista de la General, las hemos hecho en Todo sobre mi madre, las hemos hecho en Belle Epoque y las hemos hecho en Paseo de los Olvidados. Y es un poco repugnante en algunos casos, porque ya digo que el lunes se recogieron las basuras acumuladas desde el jueves —jueves, viernes, sábado, domingo, lunes—. Tengo las fotos, no sé en los demás; en estos tres que les digo así fue. Y entonces ahora mismo estamos pagando dos veces por dos sistemas distintos de recogida con un mucho

peor resultado. Y la pregunta que surge es: ¿hasta que entonces no haya una nueva licitación, cuyos pliegos todavía no están hechos, no se van a reparar todos —que son muchos— los contenedores soterrados de Valdespartera? ¿Y va a ser así hasta que tengamos pliegos nuevos, concurso y luego licitación, o sea, casi un año? Igual he entendido mal. O sea, hasta que haya licitación nueva, no habrá reparación.

**Sra. Presidenta:** Gracias, señor Rivarés. Mire, no sé si usted no se ha dado cuenta de la fecha en la que ese contrato pasó al área de Gestión de Residuos y Limpieza de la ciudad, que entonces dependía de su Gobierno y, concretamente, del señor Cubero como consejero de Servicios Públicos. Si en el año 2016, cuando la cuestión y el contrato de los contenedores de residuos de Valdespartera llegaron al Área de Servicios Públicos, se hubiesen empezado a licitar y se hubiesen elaborado los pliegos, este problema no existiría. El problema es que, una vez más, no se licitó ningún pliego. Entonces tenían una dotación en el presupuesto de un millón y medio, pero no se ha hecho ningún trabajo. Entonces, ¿qué sucede? Pues que ahora, cuando ha llegado y nosotros estamos licitando y estamos trabajando en todos los pliegos, pues, efectivamente, hay un contrato mayor, que es el contrato de la ciudad en su conjunto, que es prioritario sobre el contrato de Valdespartera; siendo muy importante este contrato de los contenedores soterrados, pero no se puede comparar con un servicio que afecta a toda la ciudad. El error es que no se hizo en el año 2016, 2017, 2018, 2019... Concretamente, cuatro años de Gobierno de Zaragoza en Común y Podemos.

Entonces ya lo siento. Vamos a mirar cómo podemos incrementar la recogida para que sea más frecuente y para evitar esos problemas y se van a seguir arreglando con los recursos disponibles, pero es que me hacen ustedes a mí un efecto rebote de su déficit de gestión. Es que de verdad se lo digo; yo, cuanto más trabajo, más me encuentro que no sé qué hicieron ustedes en los cuatro años de Gobierno. Es que con todas las cuestiones igual. Antes hemos visto el Plan de la Estepa, se dejaron sin contestar las alegaciones al 2016; ahora vemos esta cuestión de los contenedores soterrados, que llegaron al Área en 2016 y han estado más de cinco años sin licitarse. Claro, se ha juntado con el otro contrato, pues ahora los Servicios no dan abasto y priorizan el que es más importante para la ciudad. Entonces vamos a ver cómo lo podemos solucionar porque me preocupa mucho que los vecinos no tengan esta situación que puede ser hasta de insalubridad, pero por favor, es que todo esto viene de la herencia del pasado; ya lo siento que siempre estamos con la misma historia, pero es que es la realidad.

**Sr. Rivarés Esco:** Oiga, consejera, pero no tenga tanto morro. Lleva 22 meses gobernando.

**Sra. Presidenta:** No tiene turno, señor Rivarés.

**Sr. Rivarés Esco:** Usted está diciendo “hasta que no haya un nuevo pliego, nueva licitación y adjudicación —que eso es un año—, no cambiará la cosa”. Y yo le pregunto: ¿se van o no se van a reparar los contenedores soterrados? Y me dice que si se puede sí, y si no, no.

**Sra. Presidenta:** No tiene turno, señor Rivarés. Y ya hemos hablado de la cuestión. Y ya le dicho que vamos a estudiar incrementar la frecuencia, pero que los pliegos se tienen que licitar.

**Sr. Rivarés Esco:** Consejera, que ha quedado grabado. Acaba de afirmar que durante un año no se van a reparar los contenedores soterrados, que no tiene nada que ver con la fecha de licitación del pliego, que son dos cosas distintas. O sea, ¿qué les dice a los vecinos de Valdespartera? Que no los va a arreglar.

**Sra. Presidenta:** Señor Rivarés, no tiene turno.

**Sr. Rivarés Esco:** Claro, porque no le interesa.

**Sra. Presidenta:** Y yo lo que le digo a Valdespartera es que esa misma situación le podían preguntar a ustedes que por qué no licitaron los pliegos en 2016, 2017, 2018, 2019.

**Sr. Rivarés Esco:** Reparación de los contenedores soterrados. 22 meses. Están reduciendo los inspectores, están reduciendo los servicios y no están reparando.

**Sra. Presidenta:** Porque no tenía dotación presupuestaria, que es que llegó sin dotación presupuestaria hasta que no tenga nuevo contrato.



**Sr. Rivarés Esco:** Pero que una cosa son los pliegos y la adjudicación y otra cosa es la reparación, consejera. Que repare los contenedores, que es una marranada como un piano. Que es diferente a la adjudicación de la gestión.

**Sra. Presidenta:** Seguimos, por favor.

## 4.2 Preguntas

**4.2.1 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa al estado en el que se encuentra la demanda de renovación de los vehículos de la “Unidad Verde”. (C-2560/20)**

**Sra. Presidenta:** Señora Becerril.

**Sra. Becerril Mur:** Gracias, consejera. El pasado año 2020 el PSOE preguntó a la señora Cavero, concejala entonces de Medio Ambiente, sobre la adquisición de vehículos para la Unidad Verde debido a una emergencia total que estaban sufriendo. Nos contestó que el gasto de la renovación de la flota estaba recogido en una partida de 50.000 euros, aunque nosotros no vimos nada concreto en ella. Hoy estas previsiones no se han cumplido en absoluto; es más, su situación sigue siendo lamentable.

Un poco de historia. Esta Unidad debería tener cuatro vehículos, pero actualmente solo tienen tres porque uno se murió en el 2020 tras las últimas inundaciones y no pudieron repararlo. De los tres que quedan, uno supera con creces los 400.000 kilómetros y los otros dos tienen alrededor de 350.000. A día 9 de febrero, cuarenta días del año 2021, entre los tres coches han ido diez veces al taller para que les efectúen reparaciones; es decir, que cada cuatro días un coche estaba en el taller. Pero esto no es un hecho casual porque solo un coche en 2020 visitó 23 veces el taller, a pesar de la pandemia y del confinamiento domiciliario que tuvimos. A ello hay que sumarle que los coches son Nissan Terrano, un coche que no se fabrica y tampoco hay piezas de recambio, así que cuando el coche va al taller y hay que cambiar alguna pieza, al no fabricarse, van a chatarreros con el aumento de tiempo en la reparación que eso conlleva. Nos consta que usted, consejera, en el mes de junio habló con los trabajadores y les dijo que estaba en vías de solución la compra de dos vehículos y que antes de acabar el año 2020 los tendrían. A día de hoy no se ha renovado absolutamente nada, pero además, habría que renovar un tercero en el 2021 y el cuarto en el 2022 porque esta Unidad tiene siete trabajadores en turno de mañana y cuatro en turno de tarde. Por lo tanto, en turno de mañana son tres parejas para salir a patrullar. Si en la situación actual con tres coches uno se estropea como está pasando —y a los datos me remito, a los que le he dado—, hay una pareja que no puede salir ninguna mañana. No creemos que sea la mejor manera de gestionar los recursos, además de la precariedad que eso conlleva. Por eso me gustaría que me respondiera a cómo está esta situación.

**Sra. Presidenta:** Gracias, señora Becerril. Pues esta situación, que entiendo también que estos vehículos sabe usted que llevan muchos años detrás de estos vehículos, que es nueva la reclamación de estos vehículos.

**Sra. Becerril Mur:** Sí, supongo.

**Sra. Presidenta:** Se lo digo por volver a poner las cosas en su sitio, que no está de más para que sepamos que es una reclamación también que viene de años atrás. Entonces actualmente hay una dotación en el presupuesto de 2021 de 125.000 euros. Hay un contrato técnico ya redactado en dos lotes para dos furgonetas y dos pick-ups, todos ellos eléctricos o híbridos en su defecto, si no pudiesen ser eléctricos, porque no hay la tecnología suficiente; con el pliego administrativo ya preparado y a la espera de que el presupuesto se apruebe. En cuanto el presupuesto se apruebe, se procederá a la licitación, con lo cual el compromiso de mi compañera, la señora Cavero, está totalmente cumplido y alineado y hemos dado solución

a un problema histórico que tenía la Unidad Verde en cuanto a las necesidades de sus vehículos. Muchas gracias.

**Sra. Becerril Mur:** Simplemente añadir que, aunque esta petición sea histórica, lo que estaba claro es que ellos no podían seguir en estas circunstancias porque no podían hacer su trabajo ya en este momento y además también estaban poniendo en juego su propia seguridad. Entonces, pues nada, me alegro muchísimo y gracias.

**Sra. Presidenta:** Efectivamente, señora Becerril, por eso le hemos dado solución, una vez más, a algo que no se había solucionado en los años anteriores y que hemos visto que realmente era importante por la seguridad de los trabajadores. Lo que quiero decir y vuelvo otra vez a plantearlo es la cantidad de cuestiones del pasado que están bloqueadas, paralizadas o sin atender y que, obviamente, el ritmo de trabajo ya le digo que no puede ser mayor. O , que es que los medios y los recursos que tenemos dan hasta donde dan, entonces hay que ir priorizando y solventando una cuestión detrás de otra. Muchas gracias.

#### **4.2.2 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si la Sra. Consejera puede informar en qué partida presupuestaria específica se encuentra el proyecto Zaragoza Urban Mobility (ZUM), quiénes son y qué aportación hace cada uno de los participantes del proyecto, y qué cronograma de implantación se está manejando. (C-2580/21)**

**Sra. Presidenta:** Buenos días, señora Rouco. Tiene la palabra.

**Sra. Rouco Laliena:** Buenos días. Gracias. En la página web del Ayuntamiento salía la información con respecto a la prueba piloto de la que estamos hablando y entonces ahí ponía que estaba impulsado por el Ayuntamiento de Zaragoza y Avanza y desarrollado por Meep, y que “la iniciativa supone un esfuerzo conjunto de las entidades públicas y privadas”. Y de ahí la pregunta, si nos puede decir en qué partida presupuestaria está y quiénes son y qué aportación hace cada uno de los participantes del proyecto. Y en su caso, si después de la prueba piloto, que es de tres meses, si hay en un plazo de implantación. Gracias.

**Sra. Presidenta:** Gracias. Sí, este proyecto es un proyecto muy interesante para la ciudad de Zaragoza porque nos permite realmente volver a ser pioneros en una cuestión en movilidad, y también, y se lo digo también así al señor Cubero, porque herramientas como esta herramienta van a ser la principal fórmula para avanzar hacia una movilidad sostenible y mejorar la calidad del aire, que usted antes me preguntaba en su interpelación anterior.

Concretamente ZUM ahora mismo es un piloto que le hemos encargado a Avanza y a Meep, que es la empresa, es una startup española, que hagan unas pruebas por un período de tres meses y que va a ser a costa de Avanza y de Meep —no va a costar dinero para el Ayuntamiento de Zaragoza—, donde lo que vamos a hacer es conocer cuál es el comportamiento y las necesidades de los usuarios. Van a tener 300 personas acceso, están teniendo ya acceso a la aplicación, pueden probarla y para conocer en tiempo real cuáles son los movimientos de los ciudadanos y las necesidades de movilidad en transporte público y movilidad compartida. Este proyecto sale en este piloto integrado por cinco medios, o sea, realmente en una única aplicación se puede pagar el transporte público tanto en autobús como en tranvía; de ahí también el que han facilitado esta integración, pero también el taxi, también las motos y también las bicis, a modo de ejemplo. De momento, para un piloto se ha considerado que con esto era suficiente para poder aprender.

Y en paralelo se está haciendo desde el Servicio de Movilidad una consulta pública al mercado para conocer otras tecnologías, otras herramientas, de forma que se terminen de elaborar los pliegos que van a salir a licitación este año para realmente poder tener una aplicación propia de la ciudad de Zaragoza que permita a los usuarios y a todos los zaragozanos utilizar la movilidad como servicio, de tal forma que va a contribuir mucho a mejorar la sostenibilidad de nuestra movilidad porque resulta tan sencillo y tan cómodo desplazarse sin vehículo privado que realmente sales de casa y fácilmente puedes tener distintas soluciones, en función de distintos criterios te da la solución: que quiero velocidad, que quiero lo más económico posible, que quiero lo más sostenible posible, que quiero lo más activo posible porque quiero andar... Te da las

distintas rutas y las distintas combinaciones y sin salirte de la propia aplicación, lo reservas. Si necesitas utilizar una moto, si necesitas utilizar un taxi, se reserva directamente en la aplicación y se paga. Y esa es la novedad, que no hay ahora mismo ninguna aplicación en España que llegue a los tres pasos; o sea, planificación, reserva y pago. Y tenemos aquí, en este piloto, la primera a nivel nacional y esperamos que a final de año podamos tener ya no un piloto, sino realmente la definitiva para que los zaragozanos puedan beneficiarse de esta cuestión.

**Sra. Rouco Laliena:** Señora Chueca, en la modernización, digitalización y avance en tecnologías y su implantación siempre tendrán el apoyo del Grupo Municipal Vox, se lo aseguro. Ha dicho que no había aportación del Ayuntamiento en esta prueba piloto y que después habría unos pliegos. ¿En qué partida presupuestaria específica se encontraría? ¿Y si sabe de qué partida estamos hablando? Si lo sabe.

**Sra. Presidenta:** Sí, si lo tengo aquí delante. Hay por un lado una partida, que es la 22707, con un pequeño gasto, simplemente por abrir la partida, de 5.000 euros, que es "Mantenimiento de aplicaciones digitales y movilidad". Y la partida importante, que son 100.000 euros, que esa sí que es una inversión y está en Capítulo VI, que son "Aplicaciones digitales" con un plurianual. La dotación de este año es de 100.000 euros y dependerá de la velocidad a la que podamos agilizar la licitación para que sea suficiente. Gracias.

#### **4.2.3 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si la Sra. Consejera es consciente de la situación económica de los taxistas con caídas en la facturación de más del 50 % desde el inicio de la pandemia, y por qué motivo no ha incluido en el presupuesto una partida de ayudas directas a este sector. (C-2597/21)**

**Sra. Presidenta:** Sí, señor Cubero.

**Sr. Cubero Serrano:** La doy por formulada.

**Sra. Presidenta:** Bueno, pues en el presupuesto tenemos, como usted sabe, 1.190.000 euros en ayudas para el sector del taxi; concretamente, le puedo decir: tenemos por un lado el convenio de taxi accesible, que este año 2021 va a tener una dotación de 930.000 euros, un incremento muy importante respecto a los años anteriores; y que, por otro lado, estamos tramitando en paralelo una reducción de los autobuses de movilidad reducida para poder ir transfiriendo gradualmente, año a año, cada vez mayores servicios en movilidad accesible gracias a los taxistas. Por otro lado, para acompañar este servicio y que puedan seguir prestando este servicio, estamos haciendo una dotación de 80.000 euros para subvenciones y ayudas directas para la renovación de las flotas. Y además, estamos dotando con 100.000 euros más para la renovación de las flotas eléctricas y sostenibles y 80.000 euros más para la modernización del taxi. Esta cantidad de 1.190.000 euros son ayudas directas que se han planteado desde el área de Movilidad al sector y que, además, se suman a las que desde el Área de Hacienda ya se han realizado con ahorros en el pago de impuestos que se han planteado durante este año 2021. Muchas gracias.

**Sr. Cubero Serrano:** Señora Chueca, yo ¿cómo quiere que se lo diga? O sea, le estoy preguntando por ayudas directas al sector del taxi y usted otra vez nos vuelve a salir con *manzanas traigo*. Sí, vuelve a salir con *manzanas traigo*.

Ayudas directas al sector del taxi, ¿cuántas va a hacer usted? Usted no me diga que va a dar subvenciones para que renueven los vehículos, para que los vehículos sean adaptables, para que sean más modernos, para que sean eléctricos... Que da igual cómo sea el taxi, que es que no se puede trabajar, que no hay clientes, que la hostelería está cerrada, que hay un toque de queda, que te da igual cómo tengas el taxi: accesible, eléctrico, moderno o que vuele. El problema es que no pueden trabajar los taxistas y el problema es que tienen que seguir pagando sus gastos, sus licencias, su coche, su cuota de autónomos, sus gastos siguen igual y no pueden trabajar. No se trata de dar subvenciones; que está muy bien, que ya lo hacíamos nosotros y anteriores Gobiernos para que los taxis sean adaptables, eléctricos y todo lo modernos que haga falta, pero el problema es que no pueden trabajar. Y necesitan la ayuda de las administraciones; la suya

también, la del Ayuntamiento de Zaragoza, y lo que necesitan son ayudas directas. 1.000, 2.000, 3.000 euros para poder salir a flote mientras dure esta situación. Lo que no puede hacer este Ayuntamiento es reducir —sin que le obligue la ley— la deuda municipal en 37 millones de euros y, por otro lado, dejar tirados a los taxistas de la ciudad de Zaragoza. Con esos 37 millones de euros que ustedes —sin que les obligue la ley— se están planteando reducir la deuda el año que viene se podían dar ayudas directas al sector del taxi, al de la cultura, al de la hostelería, al del comercio que les ayudara a salir a flote. Y no. Le hablamos de ayudas directas y usted me cuenta que va a dar una subvención —que va a seguir dando una subvención— para modernizar los coches y para hacerlos accesibles. Si el problema es que no tienen clientes, ni con problemas de accesibilidad ni con problemas de modernidad. No hay clientes y eso solo se soluciona con ayudas directas al sector. Pero ya veo que vuelve a hablar de *manzanas traigo* y que no tiene ninguna voluntad de dar esas ayudas directas al sector del taxi.

**Sra. Presidenta:** Gracias, señor Cubero, pero yo creo que de este tema ya hablaron ayer en la Comisión de Hacienda ampliamente. Y yo mi pregunta más bien se la traslado a usted: ¿qué ayudas directas le ha dado el Gobierno de España al sector del taxi? ¿Qué ayudas directas le ha dado el Gobierno de Aragón al sector del taxi? ¿Les ha permitido no pagar, por ejemplo, la cuota de autónomos? Que lo tenía muy fácil, aliviándoles del pago de sus impuestos. ¿Les ha facilitado el acceso a los ICO, que ni eso, que han tenido realmente grandes dificultades? O sea, yo creo que ustedes están aquí reiteradamente con este tema, con la hostelería, con las ayudas directas, pero es que realmente nosotros tenemos una administración con un presupuesto que es mínimo. Que es que no hemos recibido, como le decía anteriormente, ni un euro de otras administraciones mayores, que sí que los han recibido. Entonces, por favor, no volvamos con la misma historia, que nos piden ustedes más que los propios del sector. Que desde los distintos sectores han entendido perfectamente el esfuerzo que está haciendo el Ayuntamiento de Zaragoza, las condonaciones de impuestos que se han realizado y el compromiso que tenemos, que tanto la consejera de Hacienda como el alcalde lo ha transmitido reiteradamente, en que, en cuanto nos lleguen más ayudas directas del Gobierno de España, nosotros facilitaremos y seremos los primeros que podremos canalizar y ayudaremos a canalizar y que llegue rápido a todo el sector, pero ahora mismo no podemos a pesar de que el esfuerzo que ya se está haciendo en el Área de Economía en el presupuesto de este año 2021 crece un 26 % y crecen las ayudas a todos los sectores y más no podemos hacer. Gracias.

#### **4.2.4 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a la situación en la que se encuentra el expediente abierto a las empresas de alquiler de patinetes iniciado en el mes de diciembre. (C-2598/21)**

**Sr. Cubero Serrano:** La doy por formulada.

**Sra. Presidenta:** Bueno, pues señor Cubero, el 21 de enero de 2021 nos pidieron ampliar el plazo por la complejidad del procedimiento y se les autorizó y llegaron el 8 de febrero de 2021 las alegaciones para el trámite de audiencia, por lo cual ahora mismo está la Oficina Jurídica estudiando estas alegaciones para poder resolver en los próximos días adoptaremos las medidas oportunas cuando se haya finalizado este estudio. Gracias.

**Sr. Cubero Serrano:** Bueno, no entendemos tanta demora para un expediente de sanción. Ya digo que estaremos vigilantes el expediente para que no se caduque. Espero que no se le caduque a usted este expediente de sanción y en marzo volveremos a preguntar.

#### **4.2.5 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a la situación en la que se encuentran los conflictos laborales del bus y tranvía y qué papel ha desempeñado la Sra. Consejera en este último mes para contribuir a su resolución. (C-2599/21)**

**Sra. Presidenta:** Señor Cubero.

**Sr. Cubero Serrano:** La doy por formulada.

**Sra. Presidenta:** Muy rápido, muy bien. Fenomenal. Bueno, pues como sabe usted, más que conflictos laborales, a mí me gustaría llamarlo la negociación del convenio colectivo. Lo digo porque realmente estamos hablando de una negociación del convenio colectivo; no estamos hablando de despidos, de ERE, de reestructuraciones, por ejemplo, como cuando se eliminó la línea de los autobuses. O sea, estamos hablando de algo que se produce periódicamente cada tres o cuatro años y que empresa y empleados tienen que ponerse de acuerdo en actualizar las condiciones que rigen en su convenio. Bueno, tengo una reunión próximamente con ellos y hasta la fecha he estado al corriente y he estado en contacto con ambas partes. Y son ellos, tanto la empresa como los trabajadores, los que están negociando y los que tienen que llegar a un acuerdo o una situación de equilibrio entre las peticiones que hace una parte y lo que puede ofrecer la otra parte. Les he pedido que, por favor, entiendan que estamos en una situación excepcional y en un contexto muy complicado, y que realmente es necesario que sean responsables y empaticen con la situación actual para que esta vez quizá en este convenio puedan llegar a un acuerdo con generosidad de altura de miras por ambas partes. Gracias.

**Sr. Cubero Serrano:** Vamos, que no ha hecho nada, quiere decir, tampoco... Me esperaba algo más de esta pregunta. A mí lo que ya me ha matado es que no es un conflicto laboral, señora Chueca. Bueno, si una huelga, sea por un convenio o por un expediente de regulación de empleo, no es un conflicto laboral, yo ya no lo sé lo que es un conflicto laboral. Lo que tenemos es un conflicto laboral, que no se ha materializado todavía en unos paros; sí en otro tipo de movilizaciones, como han sido concentraciones, pero estamos a las puertas de una huelga. Vamos a llamarlo huelga, eso sí que es innegable si se producen los paros y usted sigue diciendo pues lo mismo. Entiendo que no ha hecho nada, que no se ha puesto en contacto ni ha intentado sentar a las partes ni hace una valoración siquiera de las reclamaciones y las plataformas de cada una de las partes. Pero bueno, yo, como le dije en su día y se lo dije también en privado, yo no voy a hacer de esto una guerra porque creo que es un problema muy serio para la ciudad de Zaragoza y muy serio, sobre todo, para la gente que gobierna. Yo no voy a hacer lo que ustedes hicieron, téngalo claro, y creo que en mi respuesta tampoco lo estoy haciendo. Yo solo le digo que se tiene que implicar y que tiene que resolverlo como se resolvió la última vez y no como se ha resuelto siempre en la historia de la ciudad de Zaragoza. Y eso su coordinador también sabe cómo se ha resuelto siempre en la historia de la ciudad de Zaragoza. Resuélvalo como se resolvió la última vez y no como siempre se ha resuelto en la historia de Zaragoza.

**Sra. Presidenta:** Gracias, señor Cubero. Pues usted ya tuvo seis meses de huelga, la huelga más larga de la historia, y al final ya sabe cómo se resolvió, con lo cual yo le agradezco su responsabilidad y aprovecho también para pedirle al resto de grupos municipales que tengan la misma responsabilidad que en esta ocasión está demostrando el señor Cubero porque, efectivamente, es un problema muy serio para la ciudad, pero, sobre todo, si siempre una huelga del transporte público es un problema serio para la ciudad, en estos momentos, con una pandemia y una crisis sanitaria como la que tenemos, creo que el problema es mucho mayor. Y, por lo tanto, agradezco la responsabilidad de los grupos políticos y la altura de miras de todos. Gracias.

**4.2.6 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a explicar la evolución de las partidas de limpieza pública y de recogida de residuos, haciendo especial hincapié en el impacto de la revisión de precios, de la amortización de los vehículos y de posibles servicios “extraordinarios” presupuestados no incluidos en el contrato. (C-2600/21)**

**Sra. Presidenta:** Sí, señor Cubero.

**Sr. Cubero Serrano:** La doy por formulada.

**Sra. Presidenta:** Bueno, pues a ver, yo entiendo que la duda a que usted le genera, quiero entender de esta pregunta, que me pareció que en la Comisión de los Presupuestos ya le generaba alguna duda, es



que no ve en el presupuesto el impacto del ahorro de las amortizaciones que tiene el contrato. ¿Es así? Entonces, bueno, como ustedes saben, este contrato de limpieza es un contrato que ha tenido y ha sufrido grandes variaciones en los últimos 13 años.

Para hacer un poco memoria y para plantearles a todos y ponerles en contexto, es un contrato que acabó el 30 de mayo, que en este momento tenemos una prórroga y que a las certificaciones mensuales, que se producen por los servicios todos los años, hay que ampliarles también algunas cláusulas que tenían en los contratos, que eran las propias revisiones de precios. ¿Qué sucede? Que las certificaciones que se han realizado hasta el año 2020, como no se habían realizado las revisiones de precios de los años anteriores, estaban hechas con precios de 2008. Hemos procedido a ir regularizando esas revisiones de precios que marca el contrato y, por lo tanto, en los precios de 2020 las certificaciones —creo recordar que— hasta junio son con precios de 2017, hasta agosto; y en diciembre ya con precios de 2018. Con lo cual, la diferencia y lo que resta las amortizaciones que se dejan de pagar, que es un ahorro en torno a 500.000 euros a partir de junio de cada certificación mensual, a su vez, se van compensando con creces en lo que tiene que ver con la actualización de certificar, no con precios de 2008, sino con precios de 2017 y 2018, como sucede con las mensualidades de este último año. No sé si con esto le he contestado a su pregunta.

**Sr. Cubero Serrano:** Entonces todo el incremento es debido a la revisión de precios, ¿no? Exclusivamente.

**Sra. Presidenta:** Efectivamente, hay revisiones de precios, prácticamente es la totalidad. Y si usted lo que quiere plantear o quiere saber es qué gastos ha habido por servicios extraordinarios, que también ha habido algunos pequeños gastos de servicios extraordinarios de limpieza, efectivamente, durante 2020, con motivo de la pandemia, hemos tenido algunos gastos extraordinarios como la desinfección del servicio BiZi, ya que la concesionaria de BiZi no podía realizarlo; la ayuda y desinfección de los juegos infantiles durante los meses más duros de pandemia y cuando era obligatorio, de 71.000 euros; la desinfección de las entradas de colegios, institutos y refuerzos en los hospitales, por otros 70.000 euros; y las labores de desinfección y limpieza en los barrios de Zaragoza que hemos hecho, con 63 jornadas de trabajo, por 48.000 euros. Pero estas cantidades, que pueden sumar 250.000 euros, nos representan mínimamente sobre lo que ha sido el total de la partida de limpieza del año, que han sido 100 millones de euros, contando las revisiones de precios.

**Sr. Cubero Serrano:** ¿Y esos gastos extraordinarios usted considera que van a continuar en el 2021? Porque ha hecho referencia a 2020, lo de la limpieza de los colegios, los hospitales, el servicio BiZi... ¿Todo eso continuará en el 2021?

**Sra. Presidenta:** Hay algunas cuestiones que no. El servicio BiZi no se está desinfectando, los juegos infantiles ya no se están desinfectando y la desinfección de los barrios y de los colegios que se está realizando se ha reducido la periodicidad para incluirlos dentro de los recursos habituales. Con lo cual, actualmente no tenemos gastos extraordinarios.

**Sr. Cubero Serrano:** Solo revisión de precios, pues. Vale, muy bien.

**Sra. Presidenta:** De momento. Eso no quita para que a partir de mañana pueda cambiar. O sea, lo que quiero decir es que es a fecha de hoy. No se ha tomado ninguna decisión más.

(Abandona la sala el Sr. Cubero Serrano)

**4.2.7 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si el próximo contrato de limpieza va a tener algún servicio de limpieza integral de los diferentes distritos y barrios rurales, semejante a las antiguas Brigadas Especiales de Limpieza. (C-2609/21)**

**Sra. Presidenta:** Sí, señora Rouco.

**Sra. Rouco Laliena:** Gracias, consejera. Bueno, pues ya sabe que antes estaban las antiguas brigadas especiales de limpieza, que daban dos vueltas al año a todos los barrios y hacían un servicio integral

y que se eliminó con los recortes del Partido Socialista. Queríamos saber si va a haber algún servicio así, integral, que recorra los barrios, un personal con maquinaria y personal a mano... Porque usted hizo referencia en la última comisión de que sí iba a haber algo parecido y entiendo que a lo mejor no es esta denominación, pero puede ser otra, aunque sí con un servicio integral. Gracias.

**Sra. Presidenta:** Gracias, señora Rouco. Le agradezco la pregunta porque es verdad que estamos ultimando los pliegos técnicos de limpieza y, efectivamente, es un contrato que nos preocupa especialmente y en el que hemos estudiado en profundidad las necesidades de la ciudad, las demandas de los vecinos y las preocupaciones de los vecinos. Y, efectivamente, esos servicios, que ayudan a que la ciudad esté más limpia y a que todos podamos vivir con una mejor calidad de vida, fueron recortados en 2012 para evitar el gasto que eso podía suponer, unido a una dotación inferior a lo que la ciudad necesita. Por darle alguna cifra o algún dato, en el año 2012-2013 se certificaron en limpieza en torno a 38-39 millones de euros, una cifra considerablemente muy inferior a las necesidades de la ciudad. Poco a poco hemos ido recuperando, pero siempre dentro de las limitaciones de un contrato que ya estaba licitado y que estaba definido por el Partido Socialista. Sí que vamos a incluir ese servicio, vamos a incluir ese refuerzo, pero no solamente eso, sino que vamos a incluir nuevos servicios que nos van a ayudar a mejorar la ciudad de Zaragoza, la limpieza de todos los barrios. Concretamente, el servicio de limpiezas integrales a los barrios tendrá lugar dos veces al año en cada uno de los barrios y nos permite una limpieza a fondo, en profundidad, que los vecinos agradecen considerablemente. Pero además, también le puedo decir que se van a mejorar los servicios de verano, que también fueron recortados por el Partido Socialista y que se han dimensionado suficientemente los recursos que la ciudad necesita para ajustarnos a las necesidades de la ciudad. Gracias.

**Sra. Rouco Laliena:** Gracias, señora Chueca. No sabe lo que me alegro de que hayan recuperado este servicio porque si en algo no se debería haber recortado nunca, es en el servicio de limpieza, servicio esencial de los zaragozanos. Tener las calles limpias, así como las riberas del Ebro, que ellos mismos trajeron una moción, pues es esencial. Dos vueltas al año a todos los barrios es lo que había antes y nos alegramos de que se recupere. Muchas gracias.

**Sra. Presidenta:** Muchas gracias, señora Rouco, y eso también me permite poner en valor una diferencia importante de cómo gestionar en una crisis económica porque es verdad que en el 2012 estos recortes tuvieron una motivación por una crisis económica, pero también actualmente estamos en una crisis económica; según los datos que todos manejamos, la mayor caída del Producto Interior Bruto desde la Guerra Civil y la forma de abordarlo del Gobierno actual de Zaragoza del Partido Popular y de Ciudadanos no es recortando en los servicios esenciales y en los servicios públicos de la ciudad, sino precisamente reforzando esos servicios, que a su vez generan también empleo y economía. En este caso, en la nueva licitación no se van a ver infradotados a pesar de que estemos en una situación económica, sino que se van a ver reforzados los servicios de limpieza, igual que han sido reforzados los servicios de parques y jardines, porque creemos que son los que influyen en la calidad de vida de los ciudadanos y en el bienestar, y es la razón de ser principal de las competencias municipales. Gracias.

**4.2.8 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a qué medidas va a tomar la Sra. Consejera para que el Salario Mínimo Interprofesional que aplica AVANZA, para tener la tarjeta gratuita del servicio de transporte urbano a los pensionistas, se actualice al correspondiente al año 2021. (C-2619/21)**

**Sra. Presidenta:** Señora Rouco.

**Sra. Rouco Laliena:** Gracias, consejera. Bueno, pues esta pregunta es del sentir de muchos pensionistas que han venido a vernos y nos han puesto de manifiesto una realidad. Como usted ya habrá tenido tiempo de mirarla y cotejarla, verá que pone "condiciones determinadas por el Excelentísimo Ayuntamiento de Zaragoza" y entonces nos estamos yendo a una condición, que es el salario mínimo interprofesional del 2018. Estas personas han visto aumentado el salario mínimo interprofesional de 735

euros al mes a 950; por lo tanto, ahora llega la renovación de la tarjeta y se están quedando fuera. Yo no sé si es un despiste o cuál es la realidad de esta situación, pero sí que sería necesario revisarla para que nuestros pensionistas, precisamente los que han estado toda la vida con sus tributos manteniendo la ciudad, pues ahora no se vean fuera con esta pequeña actualización del salario mínimo interprofesional.

**Sra. Presidenta:** Sí, efectivamente, soy consciente de esta situación. Es una subvención que no es de Avanza, sino que la tramita Avanza, pero que realmente es del Ayuntamiento de Zaragoza. Actualmente el Ayuntamiento de Zaragoza, en concepto de subvenciones para pensionistas, aborda un importe de 12 millones de euros y el salario mínimo interprofesional de 2018 se tomó como referencia, pero no es de obligado cumplimiento la actualización, sino que es una cifra de referencia. Tenemos pendiente la actualización y la revisión de las subvenciones del transporte público para hacerlas más justas y, por supuesto, la de los pensionistas, que nos preocupan especialmente, pero en este año 2020 usted lo ha visto: el Ayuntamiento ha perdido 15 millones; la ciudad de Zaragoza, 24 millones y estimamos que para 2021 estemos hablando de una pérdida de 16 millones de euros. Es un momento complicado para hablar de más subvenciones, aunque somos conscientes de que es una actualización pendiente que tenemos que hacer, pero estábamos esperando a recuperar el equilibrio, recuperar y ver si llega la subvención del transporte público por parte del Gobierno de España para poder actualizar esa subvención que tenemos ahora mismo.

**Sra. Rouco Laliena:** Señora Chueca, me va a permitir decir que precisamente nuestros pensionistas, los que están con sus tributos contribuyendo al avance de la ciudad, se vean ahora fuera de esto me parece que no es una buena respuesta. Se me ocurren muchas partidas de donde redirigir esta aportación para los pensionistas —pensionistas y los menores de 60 años con invalidez absoluta para el trabajo—. Le aseguro que se me ocurren en este momento muchísimas partidas. Pero que ahora un pensionista y con la que está cayendo tenga como referencia el salario mínimo interprofesional, que son 200 euros menos al año, señora Chueca, de verdad que le aseguro que debería ser uno de los temas prioritarios en esta situación, que nuestros pensionistas encima no se vean fuera, porque si estaban dentro, que se vean fuera ahora... Claro, si le suben 200 euros y empezamos a subir los impuestos, pues es que no les sale a cuenta, para eso que lo hubieran dejado como estaba. Sabe usted, señora Chueca, que precisamente nuestros pensionistas son los que más están utilizando ahora el autobús —ahora y antes— porque son los que más les cuesta. Es que nos estamos refiriendo a 75 años, 80, 85... Les supone mucho, mucho la Tarjeta Bus. Mire, yo le voy a hacer como referencia. En Sevilla la tienen gratuita si es menos de 1.500 euros al mes; en Valencia aportan 20 euros al año, es decir, 1'5 euros al mes —sí, señora, se lo puedo pasar—; y en Madrid es gratuita. Entonces, por favor, me gustaría que esta fuera una prioridad, nuestros pensionistas. Cualquier otro colectivo, este el primero. Por favor, señora Chueca, ténganlo en cuenta y que sea para este año, cuanto antes, mejor. Esta es la reivindicación del partido de Vox.

**Sra. Presidenta:** Bueno, ya le he dicho, señora Rouco, que tenemos pendiente la actualización de las tarifas y que ahora mismo lo que no hemos hecho ha sido modificarlas. Nosotros hemos mantenido el concepto para la subvención. Quiero recordarles también que esta subvención afecta a todos los pensionistas que tienen ese salario inferior a 1'5 veces el salario mínimo interprofesional y que no se ha actualizado, que se ha mantenido el mismo y que está pendiente, pero también quiero que usted entienda que estamos en una situación en donde el transporte público es complicado. Ya le digo que para nosotros es igual de importante que para usted; lo tenemos entre nuestras prioridades, pero no solamente esta subvención, sino el conjunto de subvenciones que hay en el transporte público. Lo que pasa es que es verdad que es un proyecto que ahora mismo no estaba entre los primeros. Pero no se preocupe, que lo estudiaremos y le daremos más importancia.

**Sra. Rouco Laliena:** Mire, señora Chueca, es que me parece tremendo que se suba y que se esté dejando fuera a nuestros pensionistas, que se suba el salario mínimo y queden fuera.

(Se incorpora a la sesión la Sra. Bella Rando)

#### **4.2.9 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si podrían informar sobre cuál es el número de usuarios de Bicicletas y VMP que están haciendo uso de los ciclo carriles 30. (C-2628/21)**

**Sra. Becerril Mur:** Sí, muchas gracias, consejera. Bueno, antes de empezar. Después de lo mal que lo hemos hecho los socialistas, lo mal que hemos gestionado los entes públicos, fatal, vamos, y cualquier cosa que digamos es fatal, llega una pregunta que por lo menos no nos discutirán que hemos hecho unos carriles bastante largos, ¿verdad? 135 kilómetros de carril bici. Bien.

Como ya sabe, el Grupo Socialista está a favor de los carriles bici segregados porque nos parece que aportan más seguridad y no se entorpece el tráfico, porque a veces son más un obstáculo para los autobuses y vehículos con motor. A nuestro juicio, esto no es movilidad sostenible. Entendemos que es el medio más barato, ya que no tiene coste alguno para la administración, pero no entendemos que esta decisión política sea la que esperan los ciudadanos; ellos esperan tener una ciudad, como hemos hablado muchas veces aquí, más humana, más amable, más transitable. Traemos esta pregunta porque llevamos diciendo desde el principio de la pandemia que esta pacificación no creíamos que fuera a tener el éxito esperado. Los ciclistas ya podían circular por cualquier vía, excepto la del bus; a 50, sí, pero podían circular. Tampoco es lo mismo en una calzada de tres carriles, donde creemos que sí que hay muchísima peligrosidad, que, por supuesto, una calle donde van uno detrás de otro. Ahí es obligado, es evidente. Seguimos pensando que no es pacificadora en ese tipo de vías donde hay tres o cuatro carriles, ni eficiente porque crea más problemas y riesgos. El último, por cierto, en un carril bici donde tiene su parada el autobús en paralelo. También este tipo de carriles son inseguros; aunque la sociedad nos vamos acostumbrando, se va acostumbrando a ver más vehículos de movilidad personal, más bicicletas en la calle, pues a veces nos olvidamos de que ha cambiado un poco la movilidad en Zaragoza y no lo tenemos tan en cuenta y nos podemos despistar, provocando accidentes. Es fácil que alguien baje de un autobús y se encuentre con un carril bici; la señora, el señor, quien sea, no mira y el ciclista se lo lleva por delante. Es un poco complicado y creo que esos carriles habría que revisarlos porque son peligrosos. De cualquier manera, y para terminar, le preguntamos y solicitamos la información sobre el número aproximado de usuarios de bicis y vehículos de movilidad personal que estén haciendo uso de los carriles 30. Y, si ha aumentado su uso, ¿en qué proporción?

**Sra. Presidenta:** Gracias. Muchas gracias, señora Becerril. La verdad es que me ha sorprendido en su exposición porque usted misma me ha puesto de manifiesto que la construcción de los carriles bici es peligrosa y que a veces está usted en una parada y puede llegar la bicicleta, ¿verdad?

**Sra. Becerril Mur:** Sí, es que si algo está mal da igual quien lo haya hecho, hay que modificarlo.

**Sra. Presidenta:** No, no, efectivamente. Hicimos una auditoría el año pasado que ponía de manifiesto, efectivamente, que muchos de los carriles bici que tiene esta ciudad son peligrosos y necesitarían revisarse y señalizarse mejor y es una de las cuestiones que tenemos que pendientes de abordar, efectivamente. Los carriles bici de la ciudad de Zaragoza hay puntos donde son peligrosos. Y efectivamente, ustedes hicieron una gran red de carriles bici, 135 kilómetros, que creo que es un nivel suficientemente aceptable para la ciudad y que tenemos que ir complementando con otras fórmulas, como es el caso de los ciclocarriles. Los ciclocarriles nos parece que es una fórmula que ayuda a convivir los distintos modos de transporte y a que todos nos vayamos acostumbrando a la llegada de estas nuevas fórmulas de micromovilidad.

Y cuando vemos los datos, que usted me preguntaba por los datos, la verdad es que me han sorprendido muy favorablemente porque podemos clasificar los ciclocarriles en tres categorías. Tenemos la categoría A, que son los que tienen un porcentaje de usuarios de bicicletas y patinetes en torno a entre el 20 y el 8 %, es decir, del total de los vehículos; tenemos ciclo carriles que pueden estar entre un 20 y un 8 % y tenemos cuatro de esta categoría. Luego tenemos los B, que estamos hablando de que tienen un porcentaje de usuarios entre el 8 % y el 4'5%; tenemos cinco. Y los C que tienen un porcentaje de uso muy bajo, inferior al 4'5 %, que tenemos cuatro, con lo cual prácticamente tenemos el mismo número en una u otra categoría. Y eso es lo que nos dice es que realmente depende mucho de las zonas y de las necesidades de los vecinos, que van más en este tipo de vehículos o menos en unas calles o en otras. Porque a la misma solución, es decir, carriles pacificadores de convivencia del vehículo privado con vehículos de movilidad personal, los

índices de uso varían desde un 20 % hasta un 2 %. Eso a mí me parece que es una buena noticia, ya que nos está indicando que tienen una aceptación importante en la ciudad y que en aquellas zonas donde hay un número importante de ciclistas o de usuarios del patinete, los ciclocarriles les están dando muy buen servicio. Gracias.

**Sra. Becerril Mur:** Bien, independientemente de que ya le he dicho que las cosas, si hay algo mal, hay que solucionarlo se haya hecho cuando se haya hecho y lo hiciera quien lo hiciera. Por supuesto, los puntos peligrosos hay que solucionarlos. En cuanto a la red, sí, nos parece muy bien, 135 kilómetros, pero bueno, cada vez usted sabe que se extiende más este modo de movilidad. Y no es que lo diga yo, lo vemos, hay bastante más gente ahora de lo que veíamos antes por los carriles. Entonces, cuanto más segura sea la ciudad, evidentemente, creo que a todos nos va a ir mucho mejor y nos evitaremos desagradables accidentes que no tendrían por qué pasar. Y eso es todo. Gracias.

**Sra. Presidenta:** Pues fenomenal, efectivamente, si estamos en esa tesitura. Precisamente los ciclocarriles, que llegan a tener un 20 % de usuarios de bicis y patinetes nos están indicando que realmente tienen muy buena aceptación por parte de los usuarios que lo necesitan. Recientemente, la semana pasada estuvo aquí el director general de la DGT, Pere Navarro, que nos reconfirmó la estrategia que estamos planteando y la iniciativa de complementar la red de carriles bici que la ciudad tiene con nuevos ciclocarriles que ayudan a que la movilidad ciclista conquiste la calzada porque es verdad que, ante ese crecimiento que va a tener no solamente ahora, sino que vamos —esperamos que siga teniendo— una vez superada también el COVID en la nueva movilidad posCOVID, pues realmente los carriles bici muchas veces, cuando hay un alto tráfico, se hacen muy incómodos y peligrosos, como usted bien decía, señora Becerril. Y es que a veces son excesivamente estrechos, con lo cual el pasar a poder utilizar la calzada permite que no haya choques entre ellos y que realmente se pueda circular con mayor seguridad. Y así nos lo ha reconocido tanto Pere Navarro, el director de la DGT como otros ayuntamientos de España que quieren implementar esta medida viendo el éxito y la acogida que ha tenido en la ciudad de Zaragoza.

Y por último, decirle que el planteamiento que seguimos teniendo es estudiar la mejor opción y la mejor solución en cada una de las circunstancias. Eso no significa que no se vaya a seguir haciendo carriles bici; donde sea necesario y nos parezca que es la intervención más segura y necesaria —y para eso los técnicos del Servicio de Movilidad tienen que ir evaluando—, se tomará esa decisión; y donde tenga que ser a través de ciclocarriles, se tomará esa decisión. Con lo cual en esa cuestión creo que es un planteamiento técnico y que tenemos que favorecer e impulsar la movilidad sostenible en la ciudad. Gracias.

#### **4.2.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que den cuenta de los planes en relación a posibles soluciones de movilidad de alta capacidad en el Eje Este-Oeste. (C-2629/21)**

*(Punto ya tratado de forma anticipada al comienzo del apartado 4.1)*

#### **4.2.11 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a, ante la próxima redacción del pliego de transporte público, y de manera previa a la licitación del mismo, si tienen previsto plantear, a modo de prueba piloto, la reorganización de algunas líneas o trayectos de bus. (C-2630/21)**

*(Punto ya tratado de forma anticipada al comienzo del apartado 4.1)*

#### **4.2.12 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a la situación en la que se encuentra la licitación del Kiosko de la plaza de San Pedro Nolasco, y cuáles**



**son sus afecciones para el kiosco de prensa que se halla ubicado en la plaza desde hace más de 30 años, y por qué. (C-2636/21)**

**Sra. Presidenta:** Sí, señora Bella. Bienvenida.

**Sra. Bella Rando:** Gracias. Muy buenos días a todas y a todos. Esta es una historia de barrio, pero no de 'Cuéntame cómo pasó' porque es de ahora y está pasando en Zaragoza. Aquí está Pilar Soriano, de media edad, 30 años de profesión en el kiosco de prensa de la Plaza San Pedro Nolasco, y son tantas y tantas las personas que han recibido los buenos días con las noticias impresas en papel o las revistas de contenidos antes de ir al trabajo, a la compra o simplemente paseando, que la propia Pilar podría escribir la mejor novela costumbrista que describiera la Zaragoza de los últimos treinta años. Y sin embargo, ahora, en quince días va a tener que entregar las llaves y quedarse sin trabajo, en el paro. Y la plaza San Pedro Nolasco, un lugar emblemático, no porque sea patrimonio reconocido, sino porque es el corazón que palpita en el centro de la plaza y que construye barrio, comunidad y ciudad, se quedará sin su kiosco de prensa. Efectivamente, se ha abierto una licitación para adjudicar el bar kiosco y Pilar y el kiosco de prensa desaparecen; la mandan al paro y la sustituyen por unos baños públicos, como si no hubiera baños en toda la plaza San Pedro Nolasco, como si no hubiera baños en los ochos cafés y bares que hay en toda la plaza.

Aquí la cuestión y la pregunta es ¿qué modelo urbanístico se está defendiendo por parte de este Gobierno y cuál es el modelo económico? ¿Es el de defensa del pequeño comercio de autónomos y de generación de empleo? Pues en este caso y en otros muchos, no. Con la política de este Gobierno de derechas, el modelo de gestión humanista de las ciudades, como diría la grande Jane Jacobs, se va a pique. ¿Por qué? Uno: porque va en contra de los ocho pequeños bares y comercios que hay en la plaza que hacen barrio y ciudad, porque el Ayuntamiento les pone competencia y precisamente no de un pequeño comercio, sino de esta licitación de una gran empresa, les pone competencia en lugar de darles la posibilidad de que extiendan sus terrazas en ese mismo lugar; porque van en contra del empleo local, enviando a una persona a la calle; y porque va en contra del incentivo a los pequeños autónomos. ¿Qué daño hace este kiosco? ¿Por qué mandar a una persona al paro? ¿Qué es lo que está ocurriendo? Escuchen este audio de un programa de radio: *"-Bueno, ¿qué está pasando ahí? Porque creo que tienes detrás un kiosco bar y la cosa es que se va, digamos, a unificar y donde estás tú ahora mismo se quiere convertir en el baño de ese bar de atrás, ¿no?"* *"-Sí, yo estoy justo pegada al lado. Somos dos cosas diferentes, pero han decidido que lo van a unificar todo en un mismo proyecto, vamos. Y aquí van a hacer un baño para el otro kiosco y para uso público, dicen, pero bueno, van a hacer ahora un baño. Yo ya no tengo la opción de licitar, o sea, yo me quedo en la calle".* *"-Ya, a pesar de tu voluntad, porque tú querías seguir, es tu medio de vida".* *"-Sí, claro, yo llevo más de 30 años aquí. Entonces mi idea era pujar por el kiosco y seguir trabajando aquí, pero no me dan esa opción. Yo esa no la tengo ya".* *"-Ya. ¿El Ayuntamiento se ha puesto en contacto contigo...?"*. Gracias, ya está.

**Sra. Presidenta:** Gracias por la pregunta y fenomenal que me la traiga la Comisión porque así me permite poder explicarlo porque yo creo que no tiene toda la información y hay ahí malos entendidos. Vamos a hacer un poco de historia.

Estos kioscos fueron adjudicados en 1979 y caducados en 2017, vuelvo otra vez, abro paréntesis: otra herencia de la gestión de los años atrás que, como todo, pues todo caducado y todo sin hacer. No sé a qué se dedicaron mientras gobernaron, pero bueno. De momento nosotros lo que hemos empezado a hacer es toda la renovación de más de 30 kioscos que tiene el Ayuntamiento en toda la ciudad y que están muchos de ellos cerrados, muchos de ellos en precario y que, obviamente, se tienen que regularizar. Se están adjudicando, hay una licitación y se están adjudicando al que gana la licitación. Entonces a partir de ahí es libre competencia en base a unos pliegos. De momento llevamos adjudicados 14 kioscos y quedan pendientes tres licitaciones más.

En el lote que ha salido actualmente, que tiene que ver con la plaza San Pedro Nolasco, lo que se ha decidido precisamente es que hay dos kioscos: hay un kiosco de prensa y hay un kiosco de hostelería, hay un bar. Entonces, lo primero, niego una de las afirmaciones que usted me decía, y es que no venimos a hacer competencia a los bares que están en la plaza; si es que hay un kiosco ya, hay un bar, hay un kiosco municipal que ya tiene la función de hostelería y que va a competir pues igual que compiten los demás. Se va

a renovar. Lo que no puede ser —y eso también aprovecho para decirlo— es caer en la ilegalidad. O sea, si hay una licitación que concede unos plazos y esos plazos caducan, hay que volver otra vez a dar la oportunidad a todas las empresas y empresarios y gente que quiera venir a participar y que gane el mejor. En esa cuestión lo que no podemos hacer es no licitarlo porque entonces estaríamos beneficiando a unos frente a otros. Entonces, a la hora de determinar el modelo urbanístico, se decidió que era más cómodo precisamente para la plaza y por la carencia que había de aseos públicos, el poder juntar esos dos kioscos. Y en la próxima licitación, que es la que sale ahora, en el próximo mes, salen precisamente los kioscos de prensa. Entonces van a salir trece licitaciones, creo que son trece kioscos de prensa; diez de ellos van a ser exclusivamente de prensa y se va a dar también la opción de que puedan realizar otras actividades. También les digo, porque ocho están vacíos, entonces hay actualmente ocho kioscos en la ciudad que están vacíos, entonces, para que salga la licitación, vamos a pedir que sean de prensa, pero que también puedan realizar otra actividad, de tal forma que haya interés por los mismos. Y precisamente como ahí en esa plaza se ha quitado el kiosco de prensa, se va a trasladar uno de los que hay en el Coso a la plaza para poder tener y mantener el servicio de prensa en la plaza San Pedro Nolasco.

**Sra. Bella Rando:** ¿A la misma plaza?

**Sra. Presidenta:** Sí, sí, a la misma plaza. Son dos cosas distintas. Una cosa es la persona que se presentará a la licitación, y la propia señora lo decía, que ella quería presentarse a la licitación en el audio que nos ha puesto. Y fenomenal que se presente, seguro que tiene muchas posibilidades de ganarlo porque hay poca demanda de kioscos de prensa. O sea, realmente ahora mismo no hay muchas. Y otra cosa es que será una licitación y que pueda tener competencia, pero es que eso son cosas que pasan y que marca la ley. Eso no lo marco yo, señora Bella. Yo creo que la propia señora lo entendía.

**Sra. Bella Rando:** Sí, pero bueno, que destruyen un empleo y eliminan el kiosco.

**Sra. Presidenta:** Bueno, señora Bella, el tema no es que se destruya un empleo porque le voy a dar dos datos. En las 14 adjudicaciones que llevamos realizadas hasta la fecha, la semana pasada y la que se hizo hace unos meses, el canon que va a recibir el Ayuntamiento de Zaragoza supera los 400.000 euros, que vienen a las arcas municipales de los distintos licitadores que, por su déficit de gestión o el déficit de gestión de los Gobiernos anteriores, no estaban viniendo.

Pero es que además, vale, eso es una cuestión que dice usted “Bueno, ¿me puede interesar?”. Pues sí, hombre, al final estamos aquí para gestionar el patrimonio municipal y para que luego los ciudadanos tengan que pagar menos impuestos porque somos capaces de utilizar eficientemente los recursos municipales. Pero es que además, en los 14 kioscos estamos generando —ya solamente en esos 14 que ya han sido adjudicados— 100 puestos de trabajo. Entonces, claro que se generarán puestos de trabajo con las nuevas adjudicaciones que se realicen. Otra cosa es que igual de una persona distinta. Y yo en este sentido, ojalá, de verdad le digo, que vamos a tener un kiosco en la plaza San Pedro Nolasco, que se presente la señora que usted nos mencionaba, que no la conozco personalmente y que, de verdad, le deseo toda la suerte y que ojalá gane. Vamos, no podría quedarme más satisfecha y más contenta con esa licitación. Gracias.

#### **4.2.13 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cómo creen que afectará en la prestación de servicio del bus los paros parciales convocados a partir del 20 de febrero. (C-2638/21)**

**Sra. Presidenta:** Sí, señora Becerril.

**Sra. Becerril Mur:** Creo que esta pregunta ha sido formulada muy parecida por Zaragoza en Común. Ha contestado y me ha quedado muy clara la posición y la situación actual, con lo cual no va más.

**Sra. Presidenta:** Muchas gracias. Seguimos.

**Sr. Secretario:** Pues en principio, en el orden del día no hay ningún tema más.

**Sra. Presidenta:** Pues muchas gracias. Gracias a todos.

#### **4.2.14 Otras preguntas, en caso de circunstancias sobrevenidas, si procede.**

No se producen.

#### **4.3 Ruegos**

No se producen.

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

**EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN,**

**Vº. Bº.**

**LA PRESIDENTA,**

Fdo.: Luis-Javier Subías González

**Fdo.: Natalia Chueca Muñoz**