

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE LA M. I. COMISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS Y MOVILIDAD DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA CELEBRÓ EL DÍA 18 DE SEPTIEMBRE DE 2019

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

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

GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS

D^a Carmen Herrarte Cajal
D. Víctor M. Serrano Entío

GRUPO MUNICIPAL PSOE

D. Alfonso Gómez Gámez
D. Horacio Royo Rospir

GRUPO MUNICIPAL ZeC

D. Alberto Cubero Serrano

GRUPO MUNICIPAL PODEMOS EQUO

D^a Amparo Bella Rando
D. Fernando Rivarés Esco

GRUPO MUNICIPAL VOX

D. Julio Calvo Iglesias
D^a Carmen Rouco Laliena

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

D^a Carmen Rouco Laliena, Concejala del Grupo Municipal de VOX, se incorpora a la sesión en el tratamiento del punto 4.1.2.

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

ORDEN DEL DÍA

1.- Aprobación, si procede, del Acta de la sesión ordinaria de fecha 24 de julio de 2019.

Se aprueba por unanimidad.

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

Sin asuntos.

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

La Comisión se da por enterada.

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

Sra. Presidenta: Aquí lo que quería solicitar a todos los grupos, si no tenéis inconveniente en que adelantemos las preguntas del Partido Socialista, del PSOE, porque, por un tema personal, el Portavoz luego tiene que salir. Entonces, creo que no habría inconveniente, ¿no? ¿Estáis todos...? Bueno, pues entonces

empezamos.

Sr. Secretario: Entonces, siguiendo el orden de las iniciativas del Grupo Municipal Socialista, la primera en tratar sería la interpelación número 3 (punto 4.1.3)

Ante la necesidad de tener que ausentarse el portavoz del Grupo Municipal Socialista, se altera el orden en el tratamiento de los puntos, pasando a tratarse en primer lugar las iniciativas (interpelaciones y preguntas) presentadas por dicho Grupo.

4.1 Interpelaciones

4.1.3 Interpelación presentada por el Grupo Municipal del Partido Socialista, relativa a que la Sra. Consejera informe sobre el plan de transición entre la actual empresa que presta los servicios y la nueva empresa propuesta como adjudicataria del contrato de Parques y Jardines. (178/19)

Sr. Gómez Gámez: Bueno, en primer lugar, agradecer a todos los miembros de la Comisión la deferencia, muchas gracias.

Muy rápidamente, Consejera, evidentemente, se trata de una contrata importante, compleja también en cuanto su ejecución, además, venimos de una situación con un cierto historial de conflictividad laboral y nos gustaría saber, a pesar de que, efectivamente, en los pliegos de condiciones del concurso se especificaba que se deberían de mantener las condiciones laborales de los trabajadores y demás, si esto realmente es previsible que ocurra así, y qué va a ocurrir en relación también con los nuevos vehículos que entren en servicio, los planes de seguridad, cuándo va a hacer efectiva esta sustitución físicamente, cuándo va a pasar a operar ya la nueva adjudicataria. Un poco, los mecanismos de control que se establecían para la gestión, para la condición de prestación y, bueno, qué se sabe de la nueva empresa, si se puede avanzar algo para poder también, de alguna manera, tener informados a los ciudadanos, no olvidemos que es una de las contratas económicamente más importantes y, desde el punto de vista del servicio que se presta, de las que tiene la ciudad.

Sra. Presidenta: Efectivamente, es un contrato importante que llevamos tiempo recibiendo este servicio en el ayuntamiento por reconocimiento de obligaciones, con lo cual, es prioridad del nuevo equipo de gobierno acelerar en la medida de lo posible el cumplimiento de los plazos para poder empezar a trabajar con la nueva adjudicataria en el menor plazo posible.

En cuanto al estado actual, estamos hablando de que fue adjudicada en Gobierno el 6 de septiembre, se adjudicó el contrato a la empresa Acciona Medio Ambiente y, a partir de ahí, se ha publicado en la plataforma esta información y se ha informado a todos los licitadores de quién ha sido el adjudicatario. A partir de aquí, se abre un plazo de 15 días para convocar a la empresa a la firma o interposición de recurso por si algunos de los otros licitadores quiere hacer un recurso ante el TACPA. Esto nos lleva al 2 de octubre, que sería la fecha en la que, si no hay recurso, podríamos estar prestándolo, o sea, dando un decalaje de tiempo hasta, más o menos, finales de octubre, para poder firmar el contrato.

Según marca la ley, se podría estar prestando el servicio al día siguiente, lo que sucede es que como sabéis, la contrata lo que va a hacer es una subrogación del personal, pues ahí hay un plazo de tiempo que da la ley de unos 20 días hábiles para poder hacer todos los trámites, dar de alta en la Seguridad Social a los empleados y esto nos llevaría a que, prácticamente, si todo va bien y no hay ningún recurso, a principios de diciembre podríamos estar trabajando con Acciona.

Si, por el contrario, hay un recurso, dentro del plazo que marcaría, que sería aproximadamente principios de octubre, se abriría entonces un expediente de tramitación y esto nos llevaría a que el TACPA puede estar resolviendo en dos o tres meses, con lo cual, nos iríamos a un plazo de que entre principios de febrero o principios de marzo podríamos estar teniendo el nuevo contrato.

Es posible que incluso aunque el TACPA resolviese negativamente, se volviese a hacer un recurso por ante la sala de lo contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Aragón, pero la verdad es que es improbable porque a la vista de lo que ha sucedido en las últimas resoluciones, es bastante improbable que el

tema procediese, con lo cual, podemos decir que podríamos estar trabajando ya con el nuevo contrato, en el mejor de los casos a principios de diciembre, y en el peor de los casos el marzo, a lo largo de marzo.

Quiero recordar también que el pliego es un pliego que ya estaba trabajado y preparado por el anterior equipo de gobierno, el señor Cubero lo conoce bien porque era el que estaba en ese momento, es un pliego que preparó el equipo de Zaragoza en Común. Nosotros aquí, la propuesta ya estaba para adjudicar, o sea, no hemos hecho ningún cambio. Y todas las mejoras sociales que contemplaba el pliego y que también ahí se quedaron reflejadas, nos encargaremos de que así sea, o sea que realmente puedan cumplirse y llevarse a la práctica. Pero no solamente las mejoras sociales, que por supuesto, sino también todas las mejoras técnicas que se han incorporado en el pliego porque, realmente, incluye mejoras importantes como, por ejemplo, un equipo de inspección permanente de poda que haría que hubiese evitado el actual plan extraordinario que hemos tenido que acometer. Muchas gracias.

Sr. Gómez Gámez: Muchas gracias, Consejera, por las explicaciones y esperamos y deseamos que, efectivamente, ese equipo de inspección ejerza su tarea con dedicación y evitemos situaciones indeseadas e indeseables.

Sra. Presidenta: Es el deseo de todos, además, quiero aprovechar para recordar que estamos pagando casi un 30% más por este servicio del ayuntamiento, igual que un gran número de contratos que actualmente están caducados y que realmente estamos trabajando y es prioridad del equipo de gobierno el poder llevar a la legalidad todos los contratos que actualmente no lo están, para poder conseguir un ahorro importante en las arcas municipales y poder trabajar dentro de la legalidad y, además, no por reconocimiento de obligaciones, sino con unas mejoras técnicas y presupuestarias importantes, con lo cual, en eso estamos trabajando. Muchas gracias.

4.1.4 Interpelación presentada por el Grupo Municipal del Partido Socialista, relativa a que la Sra. Consejera informe sobre su modelo de recogida selectiva de residuos orgánicos, a la vista de las diferencias observadas en las distintas pruebas piloto realizadas en diferentes barrios zaragozanos. (C-179/19)

Sr. Gómez Gámez: Bien, hemos tenido conocimiento y nos lo podrá usted corroborar, o en su caso corregir, el resultado, digamos, de las experiencias piloto que se han llevado a cabo en la ciudad ha sido bastante desigual, bastante desparejo en los distintos barrios. Mientras en la zona de Margen Izquierda, la zona de Actur, creo que se puede considerar que ha tenido un resultado satisfactorio con una elevada utilización, en la zona Centro y quizá como consecuencia de un distinto sistema de recogida de contenedores y, por lo tanto, un proceso también de eliminación de residuo orgánico distinto, el seguimiento y la aceptación ha sido bastante inferior.

Es evidente que no es lo mismo disponer de una llave de un contenedor para poder bajar los residuos orgánicos en cualquier momento, que tener que mantenerlos en tu vivienda durante 2-3 días hasta que llegaba el momento, efectivamente, previsto para retirarlos, para depositarlos y que fueran retirados por los servicios de limpieza.

La basura orgánica, evidentemente, sufre y sobre todo los meses de calor, una rápida descomposición con la generación de olores y molestias en casa y, desde luego, parece poco recomendable en aras a un deseable reciclaje de esa basura orgánica para la obtención posterior de compost o para cualquier otro uso que le dé de alguna manera, utilidad y valoración, lo que es evidente es que ello no puede ser en detrimento de la propia salubridad y las propias condiciones higiénico-sanitarias, también de confort, de la propia vivienda, ¿no? O sea, quiero decir con esto que, evidentemente, nos mostramos totalmente a favor de la recogida selectiva de residuos, pero es posible que en determinadas circunstancias, en determinados barrios haya que replantear o reestudiar el procedimiento para llevarlo a cabo, pero en cualquier caso, no queríamos, no deseábamos y estaremos atentos para que no se elimine de alguna manera este programa en base un poco o argumentando, como digo, el desigual o el deficiente cumplimiento de los objetivos en algún

distrito como el distrito Centro de la ciudad.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Bueno, pues les informo un poco del estado de situación. Efectivamente, el sistema de recogida de residuos está evolucionando y sufriendo una transformación, y es importante que vayamos aprendiendo y que vayamos implementando un sistema de recogida de residuos orgánicos en toda la ciudad, no solamente en las zonas test, pero es verdad que tenemos que estar aprendiendo.

Tenemos que aprender y este sistema es un sistema, a modo de test, que introdujo Zaragoza en Común, con dos metodologías diferentes. Por un lado en la zona Actur se ha introducido un quinto contenedor y, entonces, allí los ciudadanos tienen la llave, con lo cual es voluntario digamos de los vecinos más concienciados, los que realmente acceden a este sistema, con lo cual, aquí lo que se ha conseguido es un éxito en calidad, realmente la calidad es mejor porque hay un bajo volumen de impropios --de lo que no sería considerado orgánico--, pero la cantidad es muy baja, hay pocos vecinos que están utilizando este servicio.

En cambio, en la zona Centro, en la zona de Goya, es un sistema diferente donde la recogida de residuos es dentro de las viviendas, en días alternos. Y aquí el volumen es mayor, se ha conseguido que la cantidad sea mayor pero, realmente, la calidad de lo que se está reciclando es muy baja, porque estamos hablando de que casi la mitad de la cantidad de basura recogida que tendría que ser orgánica no lo es, son lo que se llaman impropios.

Con lo cual, estos sistemas no están funcionando convenientemente como ya en su día el Partido Popular insistía en que, además, es necesario reforzar con una campaña de concienciación ciudadana importante, porque es un cambio en los hábitos y, en ese sentido, hay que trabajar mejor en toda la parte de conseguir un cambio de hábitos.

Pero no vamos a pararnos aquí, nosotros ya en su momento cuando estábamos en la oposición y para poder llegar al objetivo que nos marca la Unión Europea de recogida selectiva, insistíamos en que una de las grandes mentiras o uno de los posibles planes que podíamos poner en marcha era la recogida a través de los grandes productores, que son pocos agentes, es decir, que con menos esfuerzo de concienciación y de recogida alcanzan el 30% del volumen de residuos orgánicos.

Con lo cual, vamos a mantener de momento las pruebas, las dos zonas que están atendidas para ir viendo cómo va creciendo la concienciación y va creciendo el volumen de recogida de residuos, pero en paralelo estamos trabajando activamente con grandes productores. Ahí estoy mencionando, por ejemplo, a lo que serían los mercados municipales, incluido también Mercazaragoza que es el principal productor de residuos orgánicos. Y otras empresas como pueden ser, empresas de supermercados, realmente aquellos agentes que tienen un volumen muy alto, ¿para qué? Para que con un mínimo esfuerzo podamos llegar al volumen que nos marca la Unión Europea y poder, incluso, sobrepasarlo. Con menos esfuerzo, conseguir mejores resultados, ese es el objetivo y esa es la mejora de la gestión que queremos introducir.

A partir de ahí, por supuesto que una vez que hayamos llegado a los grandes productores, vamos a seguir trabajando para llegar a toda la ciudadanía y eso es uno de los grandes cambios que tendremos que introducir en el siguiente pliego de recogida de residuos en el cual estamos trabajando y que luego creo que hay una pregunta sobre ese aspecto.

Sr. Gómez Gámez: Muchas gracias, Consejera.

(Abandona la sala el Sr. Serrano Entío)

4.2 Preguntas

4.2.1 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal del Partido Socialista, relativa a, ante la preocupante situación de la existencia de una colonia de ratas en el entorno de la Azucarera del Rabal, con el riesgo para la salud pública que eso conlleva, ¿qué medidas urgentes

tienen previsto adoptar para erradicar la misma y proceder a garantizar una mayor y mejor limpieza de los viales y los parques de la zona, cuyo deficiente estado es, sin duda, una de las causas de la proliferación de estos roedores? (C-107/19)

Sr. Gómez Gámez: Bien, en primer lugar, decir que, realmente, la actuación por parte del equipo de gobierno, una vez tenido conocimiento a través de los medios de comunicación y también de la denuncia, por decirlo así, de este grupo municipal, fue rápida, eficaz y es verdad que en los días inmediatos se procedió a un plan de choque contra esas colonias de ratas, suponemos que el resultado habrá sido eficaz porque han desaparecido de alguna manera las quejas vecinales, pero creemos, que esto, siendo importante actuar ante una medida sobrevenida de forma urgente, no es óbice para pensar que lo que hay que trabajar, evidentemente, es sobre la situación de origen y evitar la proliferación.

Mejor que extinguirlas, es impedir que lleguen a proliferar, sobre todo, en esas zonas de superficie porque es evidente que en los subsuelos y en las alcantarillas de la ciudad y las proximidades del río va a haber siempre colonias de roedores, es algo que va intrínseco en la naturaleza de la geografía de las ciudades, pero desde luego, el hecho de que transiten por superficie a cualquier hora del día y de la noche, supone, como ya decíamos, no solamente un problema de repulsión, sino puede suponer incluso un grave problema de salud pública, puesto que son animales que, en ocasiones, pueden llegar a ser agresivos, producir mordeduras y ser vectores de transmisión de enfermedades, algunas de ellas muy graves.

Entonces, lo que pediríamos al equipo de gobierno es que mantenga esa cautela, esa prevención y que, de alguna manera, se articule algún sistema que trabaje para erradicar en esos solares o esos contenedores de basura a los que tienen acceso y que, de alguna manera, motivan que salgan a buscar esa comida, ¿no?

Sra. Presidenta: Bueno, sí, respondiendo a la pregunta, es verdad que ratas, desgraciadamente, ha habido siempre, no es una cosa nueva que haya aparecido ahora en agosto. En ese sentido, tengo que poner de manifiesto que el Instituto Municipal de Salud Pública actúa en un plazo medio de 1'3 días desde que recibe el aviso por parte de los ciudadanos, lo cual creo que realmente es un nivel de servicio alto en ese sentido.

Entonces, es importante y de hecho, el Instituto Municipal de Salud Pública lleva recibiendo notificaciones y realizando actuaciones desde febrero. El sistema con el que trabajan es que, una vez que reciban la notificación en menos de un día y medio están procediendo a la desratización y cada 15 días van haciendo controles para ver si realmente siga habiendo colonia de ratas.

Entonces, lo que es importante también es que cuando los vecinos identifiquen que hay una colonia de ratas nueva sobre la que no se está tratando, pues se actúe y se comunique al Instituto Municipal de Salud Pública que es el que les va a poder ayudar. Me parece muy bien que, además, oye, todo el mundo tiene que hacer su trabajo también de oposición y si también se quiere comunicar en paralelo a los medios de comunicación, pues fenomenal, pero sobre todo va a ser el Instituto Municipal de Salud Pública el que les va a poder resolver el problema.

Dicho esto, quiero poner de manifiesto que, aparte de hacer un despliegue y ponernos en contacto directamente con la fuente para poder identificar, no solamente esas colonias, sino aprovechar para ver otras colonias en que hubiese habido ese problema porque por problemas con el cambio climático, además, no solamente en nuestra ciudad, sino que en todas las ciudades habiendo cada vez una mayor proliferación de los roedores.

Se está trabajando y se ha mejorado el procedimiento para poder atender mejor, no solamente los espacios municipales, que en esos sí que tenemos acceso y es fácil, sino el problema está sobre todo en los solares privados, abandonados, o incluso solares municipales o de otras instituciones que están abandonados. Entonces, a partir de ahí, se ha establecido un procedimiento para poder mejorar esa relación entre Urbanismo y el Instituto Municipal de Salud Pública para poder tener acceso directo a esos solares vacíos e incluso la comunicación a los dueños de los solares para que puedan proceder a la desratización, a través de avisos formales y si esos avisos formales no se llevan a la práctica, no se llevan a cabo, pues entonces proceder el ayuntamiento de oficio y, posteriormente, el dueño del solar pagaría lo que es el servicio.

Con lo cual, sí que se han introducido algunas mejoras en el procedimiento, además, se ha introducido una última mejora que es también para trabajar un poco con carácter preventivo, porque uno de los momentos en los que mayor proliferación de ratas hay, como ha sucedido este verano, es cuando hay alguna obra que afecta a tuberías o que se mueven terrenos, entonces, se va a trabajar para meter dentro de los propios contratos de las constructoras, que ya ellas se encarguen de hacer previamente esta desratización o control o supervisión antes de empezar a remover y de que las ratas empiecen a expandirse por la ciudad buscando nuevos acomodos.

Con lo cual, yo creo que con estas medidas podremos mejorar la situación de este problema que, efectivamente, es un problema importante para la salud pública de la ciudad. Me he pasado un poco del tiempo.

4.2.2 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal del Partido Socialista, relativa a, ante el anuncio de la paralización de todos los trabajos previos para el estudio de una línea de transportes Este-Oeste de alta capacidad, ¿qué alternativa maneja la señora Consejera para solventar las necesidades de movilidad y transporte en este eje? (C-108/19)

Sr. Gómez Gámez: Nos produjo un importante desasosiego, una gran inquietud la noticia, la manifestación pública por parte del equipo de gobierno de la paralización de los trabajos de los estudios de este eje de alta capacidad Este-Oeste que, de alguna manera, estaba diseñado a vincular, a permitir la movilidad tanto de los barrios de Miralbueno, Oliver, Valdefierro, Delicias, como de Torero, San José, Las Fuentes, y poder de alguna manera con esta actuación no solo conectarlos con el centro de la ciudad y entre sí los barrios, sino poder mejorar también la regeneración del paisaje urbano de estos barrios.

Nos produce, además, inquietud por tanto en cuanto creemos que es una decisión, la de esta paralización, que ha sido tomada de una forma unilateral, sin consulta, obviamente, ni consenso por lo tanto con el resto de los grupos. Creemos que la decisión es importante, es estratégica, es de calado, y condena, si se lleva a cabo y al final se decide optar por alguna solución que realmente no dé satisfacción a las necesidades de estos vecinos, a los habitantes de estos barrios, pues a ser un poco ciudadanos de segunda.

En este sentido, yo quiero de alguna manera volver a reiterar un llamamiento al equipo de gobierno para que, por parte del mismo, se convoque a la mayor brevedad a todos los grupos municipales, también a todos los equipos técnicos que hayan trabajado o que puedan trabajar, que tengan conocimiento, a los agentes que están trabajando con la movilidad, del tranvía de Zaragoza, los autobuses, para, efectivamente, decidir y tomar una posición sobre, en su caso, la continuidad de la línea del tranvía, de los estudios, o por lo menos que el equipo de gobierno pueda proponer alguna solución alternativa que, desde luego, dé solución en cuanto a sus capacidades y a sus posibilidades, solución de movilidad a todos estos habitantes y que, de alguna forma, garantice que todo el mundo tenga acceso a un transporte público de calidad en las mismas condiciones.

El éxito del eje Norte-Sur creo que es incuestionable, es cierto que tuvo una cierta oposición, incluso por una parte importante de la ciudad. En aquella época, en algunas encuestas que se elaboraban, prácticamente un 50% de los ciudadanos se manifestaban contrarios a la implantación de una línea de tranvía, creo que los resultados, a la vista de lo ocurrido estos años, son satisfactorios y pienso que, evidentemente, si ahora efectuáramos esta consulta, una inmensa mayoría de los ciudadanos se mostraría favorable a utilizar el tranvía porque en algo coincidimos todos es que es un transporte confortable y cómodo de alta capacidad, con buenas frecuencias. Lamentablemente hoy hemos tenido un problema con la catenaria que ha hecho interrumpir el tráfico entre Plaza España y Romareda pero, bueno, son cuestiones puntuales, y, en cualquier caso, nos gustaría que el gobierno nos explicara por qué motivo ha paralizado esta cuestión, más allá del viejo mantra de la herencia recibida y la escasez de fondos en las arcas municipales y la deuda y la auditoría, que de eso creo que ya hablaron ayer en la Comisión de Hacienda y Presidencia, pero creo que el Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza es una cuestión estratégica importante y, por tanto, debería ser consensuada entre todos los grupos, gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Bueno, estoy de acuerdo en que el Plan de Movilidad es algo estratégico para la ciudad y que tendremos que trabajar en ello en los próximos meses y, además, trabajaremos todos los miembros de la Comisión porque, efectivamente, es algo estratégico para la ciudad y tendremos que intentar ponernos de acuerdo. Pero dicho lo cual, sobre, concretamente, la línea dos del tranvía, y más allá, como dice, de la situación económica que, obviamente, ahora mismo es un proyecto que realmente es del todo inviable, o sea, en la línea uno por supuesto que es un éxito y que como usuaria y como usuarios que somos, pues es fantástico poderte mover en la línea Norte-Sur con el tranvía, pero es verdad que económicamente se ha endeudado a la ciudad para los próximos 30-40, 34 años concretamente, y, bueno, veremos también cómo es el desenlace en los próximos años por los gastos operativos que ahora mismo tiene y que la propia sociedad no es rentable. Pero ahora no nos ocupa ese tema. Pero sí que es algo que tenemos encima y tenemos ya que hacernos cargo de ese gasto, con lo cual, volver otra vez a crear una segunda hipoteca para los próximos 50 años sería del todo insostenible. Insostenible en una situación normal, pero del todo es terrible e imposible en la situación que nos encontramos actualmente, teniendo el ayuntamiento más endeudado de España, y de eso ya se habló ayer convenientemente.

Cuando he hablado con los Servicios para conocer y estudiar un poco más a fondo el proyecto, también hemos constatado y me han constatado que, realmente, el corredor Este-Oeste tiene una movilidad que podría ser mejorable pero está bien atendido a través de 16 líneas de autobús que pasan por lo que sería este corredor y que conectan con los distintos puntos de la ciudad.

Datos así un poco más concretos, podríamos decir que además el número de viajeros que utilizan estas líneas, estas 16 líneas, supera incluso los 25 millones de usuarios, que sería una cifra superior a la que podría tener incluso el tranvía, con lo cual, además la solución del tranvía no sería la mejor solución puesto que tendría que seguir estando reforzada con el transporte público actual.

Pero además, tenemos un ratio de viajeros que, en estas líneas, está lejos de los máximos, con lo cual todavía hay capacidad suficiente de estar bien atendidos con las líneas de autobuses actuales.

Es decir, que la línea de Este-Oeste de tranvía y este proyecto fantasía, ilusión, de la línea 2 del tranvía, de la cual llevamos cinco años estudiando o analizando, pero que no se ha hecho nada y tampoco se ha dado una solución, si hubiese habido un problema de movilidad Este-Oeste, imagino que tendríamos que haber propuesto una solución, pero realmente la solución de movilidad es que a nivel de problema de movilidad no existe.

Lo que sí que había es, pues ese proyecto 'ilusión' para poder hacer un plan urbanístico encubierto y poder mejorar esa línea de la ciudad, Pero es que igual, si se quieren mejorar las aceras o se quiere mejorar el paisaje urbanístico, pues se tendría que abordar desde el punto de vista de un plan urbanístico, pero no encubrirlo a través de la línea dos del tranvía, porque realmente ese problema no existe.

Pero, además, creo que los últimos años ha habido un cambio importante y es una movilidad, el tranvía, que era una solución estupenda y maravillosa y casi única igual hace 10 o 15 años, pero no es la movilidad del futuro, porque hay otras alternativas más flexibles de alta capacidad, sostenibles, que dan una misma solución de movilidad sin necesidad de acometer una inversión de 230 millones y de hipotecar la ciudad para los próximos años. Muchas gracias.

Sr. Gómez Gámez: Bien, señora Chueca, yo le diría que a veces los niveles de ocupación pueden ser bajos en este caso, como usted dice, o que no llegan a los topes máximos, puede ser también como consecuencia de una insatisfacción con el servicio que se presta y no necesariamente algo, digamos, que demuestra que ahí hay todavía capacidad y la invitaría a que circulara usted por transporte público, por alguno de estos barrios, en concreto el de Las Fuentes que mi compañero que, como sabe, es Presidente de la Junta de Distrito, lo conoce bien, y comprobará en sus propias carnes las carencias, las deficiencias y la posibilidad de mejora, que desde luego, se tiene en el tema de la comunicación.

Pero en cualquier caso, mire usted, de acuerdo, demos por bueno que podemos plantear estudios alternativos, no nos encerremos, ¿verdad?, en ideas prefijadas y en dogmas absolutos, pero para eso entiendo que se compromete usted a hablar, a reunirse con los grupos como con los agentes sociales, con los vecinos, con los expertos en movilidad para debatir sobre ese modelo, pero a la mayor brevedad porque claro, no podemos estar cuatro años un poco variando la perdiz. ¿Entiendo que desde el Gobierno, adquieren

ustedes ese compromiso, a convocar una mesa de la movilidad para hablar inmediatamente sobre ese eje Este-Oeste?

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez. Estamos trabajando de hecho, como les dije, en la realización de un nuevo Plan Director de transporte público donde estudiemos, porque el anterior únicamente contemplaba la posibilidad de la línea dos del tranvía, con lo cual, hemos empezado ya a trabajar, bueno, los Servicios de Movilidad han empezado ya a trabajar, conjuntamente con el Consorcio, para poder incluir a más agentes de la ciudad, y en esos procesos de trabajo hay que crear un grupo de trabajo que está actualmente ya empezando, para poder acometer en el menor plazo posible y como un aspecto prioritario este nuevo Plan Director. Y, por supuesto, lo he dicho además en varias ocasiones, que me parece que es un tema lo suficientemente estratégico e importante para la ciudad como para que la movilidad se trabaje de forma objetiva más allá de hacer un poco de ideologías y de política, y busquemos realmente la mejor solución de futuro para nuestra ciudad. Y para ello tendremos que contar con el consenso de los distintos agentes, por supuesto, para encontrar la mejor solución a la movilidad de la ciudad y las alternativas que podemos ofrecer.

Yo también quiero recalcar que, por supuesto que hay un compromiso de mejorar la movilidad Este-Oeste, no quiero decir y por eso no quiero que se malinterpreten mis palabras, que no sea mejorable la movilidad en el corredor Este-Oeste, que por supuesto que lo es.

Lo que también quiero destacar es que cuando me he puesto a trabajar con los equipos, insistiendo en cuál sería la mejor alternativa para este eje, tampoco queremos precipitarnos y dar una solución parche que no sea la definitiva, por eso queremos que forme parte del proyecto que vamos a hacer con una visión estratégica en el menor plazo posible, porque ya hay mucho trabajo hecho y vamos a trabajar a partir del PMUS, del estudio de campo que ya se ha hecho, y sí que me comprometo a que en esa primera fase podamos incluir la implementación de la solución al eje Este-Oeste, que sé que es uno de los que necesitan ser atendidos dentro de la ciudad.

4.2.11 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal del Partido Socialista, relativa a, a la vista de la limitada dotación de 240.000 euros para el “Plan Aceras”, cuál es el alcance previsto en número de intervenciones del citado Plan. (C-177/19)

Sr. Gómez Gámez: Vamos a retirar esta pregunta, la formularemos en la Comisión de Infraestructuras que parece ser el Área competente en esta cuestión y, por lo tanto, el lugar donde deberemos cuestionarla.

(Esta pregunta es retirada por el Grupo Municipal proponente).

4.2.12 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal del Partido Socialista, relativa a si tienen previsto adaptar la ordenanza reguladora de vehículos de movilidad personal a la previsible nueva normativa de la DGT, y qué medidas están tomando para evitar el aparcamiento de VMP en zonas no permitidas para ello. (C-180/19)

(Se trata conjuntamente el punto 4.2.5)

Sr. Gómez Gámez: Bien, volvemos sobre una cuestión que ya nos ocupó la anterior Comisión y que nos sigue ocupando y preocupando en esta y esperemos que en breve dejé de hacerlo, ¿no? y es un poco esta regulación, además, preocupante en cuanto a las noticias también sobre la interrupción de la ejecución de carriles bici, no olvidemos que los carriles bici no son solo carriles bici, sino que también carriles por los que transitan, deben de transitar de hecho los vehículos de movilidad personal, esto ya genera y aún seguirá generando más o no permitirá la continuidad de estos itinerarios, con la consecuencia consiguiente de tener que apearse de estos vehículos, circular a pie. Todo el mundo esto pues no lo cumple a rajatabla, genera los habituales y conocidos problemas de convivencia con algunos peatones y, por lo tanto, creemos que lejos de

abandonar la creación de carriles bici, lo que hay que hacer es cerrar ese mallado, conectar unos con otros como mínimo, porque lo que no puede ser es que un carril bici vaya de ningún lado a ninguna parte, tiene que tener una continuidad y hay múltiples ejemplos que, si quiere la Consejera, con mucho gusto le podemos detallar, sin irte muy lejos del propio centro de la ciudad, donde realmente acaban abruptamente los carriles y eso obliga tanto a las bicicletas como a los vehículos de movilidad personal o a circular por la calzada, o a circular por las aceras de forma indebida.

Nos preocupa también la propuesta que, de alguna manera, lanzó usted al aire respecto a la posibilidad de implantar los famosos carriles 30, y nos preocupa por muchas razones. Primero, porque esta medida que es cierto que se ha dotado en algunas grandes capitales como Madrid, donde se dispone de avenidas mucho más grandes con muchos más carriles de circulación, en algunos casos podría devenir en detrimento también de la circulación de turismos, pues porque desgraciadamente la anchura de nuestras avenidas no es la de otras ciudades.

Pero nos preocupa sobre todo por un problema de civismo y de civilización, es decir, ya tenemos calles pacificadas de carriles 30, de hecho, casi todas o todas las que son de un único carril de circulación, incluso el propio Paseo Independencia. Y pregunte usted, señora Chueca, que además me consta que es usuaria de la bicicleta, habrá sufrido en sus propias carnes la triste experiencia de circular con tu bicicleta por el Paseo Independencia, que es un carril 30, todo lo deprisa que las piernas de cada uno dan, que ninguno somos Indurain, y de vez en cuando, afortunadamente no es sistemático, pero siempre te encuentras a algún conductor que circula a 50 centímetros de tu rueda trasera, que te va pitando, que saca la cabeza por la ventanilla y que te va imprecando para que te apartes porque le molesta.

Entonces, yo honestamente le digo, no sé si me pillaría circular una bicicleta o un vehículo de movilidad personal por un carril 30 pacificado en una vía pública, porque están los cambios de carril, los cambios para girar a la derecha, las intersecciones, en fin, creo que de verdad no es desde luego en la ciudad de Zaragoza la mejor solución.

Yo creo que la mejor solución o una de las soluciones más inmediatas sería completar esa red de carriles bici, por la que deben y puedan circular estos vehículos de movilidad personal y estudiar, evidentemente, alternativas para aquellas zonas donde no haya carriles de tránsito para la construcción de nuevos carriles o adecuación de otras soluciones que no creo que deba de ser precisamente el carril 30 que, como digo, no se respeta.

Y nos sigue preocupando, y ya me he pasado de tiempo también mucho, que no se acaba de regular el tema del estacionamiento correcto y adecuado de estos vehículos y los seguimos viendo tirados por las aceras, en las paradas de autobús, en los jardines y obstaculizando el tránsito y molestando el deambular normal de los peatones.

Sra. Presidenta: Hay una pregunta de Podemos, la 4.2.5, que también afecta al tema de los vehículos de movilidad personal, lo digo porque, si les parece, la podríamos juntar y así...

Sra. Bella Rando: Sí, lo único que, claro, estamos tratando todas las iniciativas del PSOE, para poderse ir de la sala. Entonces, bueno, vamos a hacerlo así pero no me parece muy correcto todo esto.

Sra. Presidenta: No, pero usted puede hablar si quiere y hacer su introducción. Los temas que le preocupan los puede presentar igualmente y yo luego lo único que hago es que junto la respuesta y les respondo a los dos a la vez.

Sra. Bella Rando: Nuestra pregunta iba en relación también a cómo iba a ser la reorganización de los vehículos de movilidad personal, no solo el tema del patinete, y quiero señalar en primer lugar que, estando en la Semana Europea de Movilidad, que se ha iniciado el domingo, es relevante señalar que no se ha contado con ninguna de las entidades de movilidad de la ciudad de Zaragoza, sin embargo, en la publicidad que ustedes han ido haciendo esta semana de movilidad han utilizado fotografías propias de la Asociación AZUVEMP, de usuarios de vehículos eléctricos y de movilidad personal, sin contar, digamos, con su permiso y sin contar con todas las demás entidades que trabajan en estos temas.

Centrándome en el tema de los usuarios de movilidad personal, decir que es algo que se está incrementado, ya lo sabemos, día a día en nuestra ciudad y son miles de personas. Se ha confirmado que en

la actualidad hay más de 2000 personas que utilizan cada día de forma habitual el patinete eléctrico, protagonizando unos 1500 usos diarios de este transporte. Además, hay más de 500 personas que se desplazan diariamente.

En Podemos-Equo reivindicamos que la normativa sobre el uso del patinete, ya sacamos una nota de prensa este verano, debería de modificarse para facilitar el acceso de vehículos a barrios que ahora están aislados por falta de infraestructuras y de carriles bici. Hago notar que la paralización de la construcción de carriles bici puede afectar directamente a la movilidad en el uso de este tipo de transportes, que este Gobierno está limitando con la paralización de los carriles bici.

Los usuarios, además, reivindican la aplicación de algunas excepciones en determinadas vías pacificadas, como se ha dicho aquí, porque no está claro con la limitación de velocidad el propio uso de los patinetes, como por ejemplo ocurre en la Calle Delicias, donde no está claro.

En la actualidad, la ordenanza reduce la circulación de patinetes a las limitaciones de velocidad a 30 kilómetros, quizás habría que remodelar esto, y el acceso también a barrios como Venecia, Arcosur, Parque Goya, Almozara, Valdespartera. Ya sabemos que la regulación de la DGT se está anunciando continuamente que va a salir, pero bueno, llevamos 10 años sin que la DGT haya sacado una normativa estatal, por ejemplo, con el tema del uso de la bicicleta, o sea, que de algún modo, tendremos que regular sin esperar a ello.

Y también tener en cuenta todos los vehículos, además de los patinetes, como son los hoverboards, los patinetes eléctricos, los monopatines, ¿qué va a pasar con todo esto? Y la pregunta va en relación a cómo se va a reorganizar y si vamos a tener que esperar mucho para que esto se lleve a cabo.

Sra. Presidenta: Bueno, pues les cuento, intento resumir un poco todos los puntos que me preguntan. Realmente, la ordenanza actual que regula los vehículos de movilidad personal, la verdad es que tiene grandes carencias, de hecho, no se estudió suficientemente a fondo y actualmente tiene problemas importantes, sobre todo, en materia de seguridad. Al no haber limitación de velocidad, el no estar solicitando una iluminación obligatoria, tampoco indica que sea necesario un claxon o una señal acústica, no hay un sistema de frenado homologado, y tampoco hay una limitación de edad. Todos estos aspectos son carencias importantes que ponen en riesgo la seguridad y también el problema de los aparcamientos.

Dicho esto y estas carencias que tenemos en la ordenanza actual, que hubiese sido casi suficiente hacer una modificación de la ordenanza de bicicletas, también es verdad que estamos hablando de un sistema de movilidad totalmente nuevo sobre el que tanto los usuarios como las instituciones están aprendiendo y la prueba de ello es que la DGT todavía no tiene una regulación global, con lo cual, cada municipio va un poco sobre la marcha.

Pero como es un sistema de movilidad, que no solo es el presente, sino que va a ser el futuro, y que realmente aquí en nuestra ciudad, por ejemplo, en los tres últimos meses han andado 450.000 kilómetros entre las distintas empresas que tenemos de patinetes. Tenemos que conseguir realmente un sistema de convivencia entre los distintos medios de transporte, tenemos que conseguir un sistema de convivencia, sobre todo, pensando en el centro, que es el peatón, y a partir de ahí, utilizar los distintos medios, tanto las bicicletas, tanto los patinetes, como los usuarios de transporte público. Para ello, estamos ya trabajando con la DGT, estamos dentro de un grupo de trabajo junto con otras ciudades como Madrid, Barcelona, Valencia, que nos han convocado para poder hacer esa regulación conjunta y evitar que saquemos ordenanzas que puedan ir en contra, con lo cual, ya estamos en ese proceso de trabajo conjunto para que una vez que introduzcamos la regulación, pueda ser homogénea y estratégica.

Y a partir de ahí, trabajaremos en todos los aspectos conjuntamente, de hecho, incluso es posible que esa reunión se realice aquí Zaragoza como punto de encuentro, porque entre las distintas ciudades, es muy cómodo.

Pero más allá de eso, y mientras se regula y por aquello de que se puedan demorar los plazos, estamos trabajando conjuntamente con el Servicio de Movilidad y las empresas de patinetes para poder ampliar la red de aparcamientos en calzada, evitando así poder saturar con más aparcamientos sobre las aceras.

Y a partir de este aspecto, tenemos que trabajar en ver cómo podemos reforzar los carriles bici, si es necesario o no es necesario, o si hay otras alternativas que permiten esa convivencia como sería la

pacificación de los carriles de la derecha. Eso es lo que actualmente estamos estudiando y queremos que la solución sea la mejor para la ciudad para facilitar la convivencia entre los distintos medios de transporte.

Sr. Gómez Gámez: Rápidamente, para insistir en que, en nuestra humilde opinión, el sistema de carril 30, qué más quisiéramos nosotros que fuera efectivo porque resolvería muchos problemas de movilidad, pero una vieja duda sistémica sobre el cumplimiento de la normativa por parte del ser humano nos acomete siempre respecto a que esto pueda no ser, de alguna manera, asumido por todo el mundo, con el consiguiente riesgo para los usuarios.

Sra. Bella Rando: Sí, simplemente, señora Consejera señalar que si paralizan todos los carriles bici previstos, ¿me quiere decir por dónde van a circular los patinetes? ¿O es que pretende hacer un suicidio haciendo que compartan la calzada con los vehículos? Si no hay carriles, ¿para qué hacer aparcamientos? Y ¿para qué reunirse con las empresas en lugar de reunirse con las asociaciones y entidades de usuarios del patinete y de la movilidad personal?

Es decir, para qué queremos aparcamientos si no se sabe por dónde van a llegar, con la paralización de los carriles bici, es un contrasentido en este plan de uso del patinete.

Sra. Presidenta: Por partes, a ver, sobre el sistema de carril pacificado 30, efectivamente tiene sus riesgos, por eso es una medida que estamos estudiando, pero que seguramente no vendría sola, realmente tendría que venir acompañada, igual hay que poner algunos aspectos que ayuden a limitar la velocidad y que refuercen ese seguimiento. Pero, efectivamente, sería un aspecto que si encontramos la solución nos ayudaría a resolver esa red mallada para que todos los vehículos de movilidad personal, bicis y patinetes, puedan tener una mayor disposición a lo largo de toda la ciudad sin necesidad de restar espacio a otros sistemas de transporte, como son el transporte público o el transporte privado en vehículo, que también necesitan mantener su espacio y que, desgraciadamente, no tenemos las calzadas que tiene Madrid o Barcelona.

En cuanto a la paralización de los carriles bici, luego hay una pregunta sobre este aspecto, pero básicamente lo que nosotros queremos es estudiar realmente los aforos y quiero aprovechar para recordar que Zaragoza tiene actualmente el 133 kilómetros de carril bici, que es, después de Sevilla, la ciudad con mayor número de kilómetros de carril bici con la mejor red de toda España, estamos en segundo lugar. Con lo cual, no creo que sea un problema mayor cuando somos los mejores de España después de Sevilla, pero eso no significa que sea una paralización definitiva, sino que lo que significa es que, antes de empezar a cometer obras nuevas, lo que necesitaremos estudiar es cuáles son los aforos, cuáles son las necesidades y ver si existen otras alternativas que sean más fáciles o que faciliten la convivencia de los distintos sistemas de movilidad.

Por último, con respecto a las reuniones con empresas o asociaciones, decirle que por supuesto que nos estamos reuniendo con los distintos agentes, con el Servicio de Movilidad, los primeros. Y con las distintas asociaciones, todas las que nos lo han solicitado, concretamente ayer estuvimos con Zaragoza En Bici, entre otras, que nos dijo que a ellos les parecía que la propuesta de pacificar el carril de la derecha era una propuesta interesante que teníamos que estudiar y que, en principio, les parecía que estaba bien.

Con lo cual, estamos recogiendo las opiniones de todos los agentes, no solamente de unos u otros, para poder dar esa solución que la ciudad necesita, entendiendo que a veces no es del agrado de todo el mundo y que tenemos que pensar en que todos los vecinos, todos los usuarios somos intermodales, que hoy tienes una necesidad porque vas en un medio de transporte y mañana vas en el otro y que hay que tener también un poco de empatía a la hora de entender cómo es posible esa convivencia entre los distintos medios de transporte. Y en eso estamos trabajando, gracias.

(Abandona la sala el Sr. Gómez Gamez)

Se retoma el orden en el tratamiento de los puntos.

4.1. Interpelaciones

4.1.1 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a si van a reorganizar los autobuses urbanos para dar mejor servicio a la vecindad de Zaragoza. (C-134/19)

Sra. Bella Rando: Sí, en primer lugar, felicitarnos porque estamos en la Semana Europea de la Movilidad y tratamos de luchar contra la emergencia climática y la apuesta por una movilidad limpia y sostenible, pero lo cierto es que esto no concuerda con las actuaciones que está llevando este Gobierno. Evidentemente, como usted acaba de señalar, señora Consejera, todas somos intermodales pero resulta que en bici o en patinete no podemos ir a Valdespartera, no podemos ir a Torrero, porque faltan carriles bici. Pero no es el tema que nos ocupa.

En esta Semana Europea, que se ha iniciado el domingo, es cierto que se han eliminado algunos programas, que ya denunciemos este verano, como son, que desaparece una actividad dirigida a la movilidad en bicicleta por parte de mujeres para facilitar rutas más seguras.

Se les llena la boca también hablando de movilidad, pero lo cierto es que, tal y como denuncian algunas entidades sociales, como la Asociación de Vecinos de Las Fuentes, es una política de movilidad insostenible o más bien de inmovilidad.

La paralización de los estudios de la línea dos del tranvía, que usted dice que no es una movilidad del futuro cuando en toda Europa esta es precisamente la apuesta de movilidad de futuro, hay que decir que los estudios se iniciaron en 2015 y que para este 2020 podrían estar en ejecución y en marcha. Me referiré a ello más adelante, en el sentido, bueno, ahora mismo, porque uno de los efectos de la paralización de la línea dos del tranvía es que puede suponer la pérdida de importantes ayudas europeas para proyectos innovadores.

¿Qué me dice de la renuncia a la iniciativa "Linking Zaragoza", financiada con más de 700.000 euros por parte de la Unión Europea? Lo que puede condicionar el desarrollo, no solo de la línea del tranvía, sino echar por tierra la interconexión entre la futura línea del tranvía dos, Este-Oeste, de la cual ya hemos hablado ahora, la estación intermodal de Delicias, la accesibilidad a estaciones ferroviarias, la promoción del vehículo eléctrico, la mejora en la red ferroviaria de cercanías, todos estos proyectos que iban asociados dentro de la subvención "Linking". Ahora todo esto se queda en un cajón, la primera pregunta sería, ¿vamos a tener que pagar nosotros ese dinero si se devuelve esta subvención? ¿Qué va a pasar, pues, con esta pérdida de dinero?

Por otra parte, la eliminación de los carriles bici va asociada también a otra medida, que hay una pregunta que le haremos después, con el tema del incremento de la tarifa el bus, que va a cargar sobre los bolsillos de la ciudadanía de Zaragoza.

También ha hablado usted de que va a hacer un nuevo Plan Director y me gustaría recordarle que el nuevo Plan Director del transporte viene recogido en el PMUS que usted ha paralizado o que parece que descarta completamente cuando en este PMUS ha trabajado toda la ciudadanía asociativa de Zaragoza en este tema, y ahí es donde tiene ya el Plan Director, señora Consejera.

Pero refirámonos a algo que en esta Semana Europea de la Movilidad es primordial, como es el desarrollo de una red eficiente de transporte público.

Usted en medios de prensa ha anunciado estos días que quiere hacer una malla en forma de tela de araña con recorridos más cortos y radiales y circulares. Todo esto suena muy bonito, pero todas y todos sabemos que recorridos más cortos de autobús hace que se incrementen los transbordos y sabemos que los transbordos incrementan el tiempo de espera y, sobre todo, la accesibilidad para personas mayores y personas de movilidad reducida.

Cuando está planteando este plan, ¿está pensando en las personas mayores? ¿Está pensando en la gente? Aunque lo cierto es que como dice que hay que hacer muchos estudios, no cuenta con el PMUS, entonces todavía no tenemos un plan encima de la mesa, no sabemos cuándo lo tendremos y no sabemos cuánto se va a demorar en el tiempo porque son imprecisiones lo que usted dice.

Centrándonos en la reordenación de las líneas de bus, del tranvía, y me reservaré para la segunda intervención, sí que le quiero poner sobre la mesa reivindicaciones históricas que tienen las asociaciones de vecinos como es el poner más buses recorriendo la Ribera, modificar la ubicación de algunos intercambiadores, un problema endémico que es acondicionar las paradas en los barrios rurales porque no

existen ni marquesinas ni iluminación en ninguno de ellos, que se sorteen los atascos en Parque Venecia, que se extienda la línea 60 en Santa Isabel, la línea 41 de Rosales y Montecanal, alargarla hasta Valdespartera, porque Valdespartera no es posible que solo dependa del tranvía, y teniendo una buena flota de autobuses, como sabemos que la tenemos en las líneas Este-Oeste, lo cierto es que están saturadas y no recogen a todos los usuarios. Sería necesario más que acortarlas, incrementar la flota, porque no se pueden acortar líneas si se quiere aumentar la velocidad comercial.

Sra. Presidenta: Vaya finalizando, por favor.

Sra. Bella Rando: Finalizo y me reservo para la segunda parte.

Sra. Presidenta: Bueno, señora Bella, realmente su interpelación venía en relación a si vamos a reorganizar los autobuses urbanos, pero me ha hecho un repaso por toda la movilidad y ha tratado muchos aspectos que, además, se iban a tratar después, en otras preguntas. Intentaré contestarle, si le parece, a la pregunta sobre el tema de la red de autobuses urbanos, que era la interpelación y el tema en concreto, y lo que me dé tiempo del resto de algunos de los puntos que reflejaba.

Entonces, bueno, sí que estamos trabajando en esa remodelación de los autobuses urbanos, creemos que el nuevo sistema de movilidad, el autobús, acoge más de 90 millones de usos al año, es realmente el sistema utilizado por el 80% de los usuarios de transporte público y, además, creemos firmemente en que es flexible y cada vez más sostenible. Ayer mismo presentamos la introducción de 18 nuevos autobuses híbridos, que se suman a los 17 de julio, más los 4 primeros eléctricos, o sea que, poco a poco esta remodelación de la flota va a ser más sostenible. Con lo cual, digamos que el punto débil que tenía el sistema de transporte de autobús frente al tranvía, cada vez es menor, porque tiene la ventaja de la flexibilidad, que hoy la movilidad y las necesidades van por una calle, pero mañana pueden ir por otra o en unos años puede ir por otra y se puede acometer y se puede ajustar fácilmente.

Y, además, que podemos hacer con formatos de gran capacidad como buses articulados que han llegado recientemente, e híbridos y eléctricos, podemos realmente dotar a la ciudad de un sistema de transporte público sostenible, flexible y cómodo que dé servicio a toda la ciudad. Por lo tanto, sí que es importante trabajar en este nuevo Plan Director de transporte público.

¿Qué sucede con el PMUS? Pues que realmente el PMUS tiene una parte que siendo muy favorable, toda la parte previa que se trabajó, toda la parte de estudio de campo, de trabajo de campo, de análisis de la demanda, que obviamente es el punto de partida con el que vamos a trabajar, lo que sucede es que no se ha estudiado ninguna otra alternativa más que la línea dos del tranvía.

Entonces, todo el PMUS está hecho pensando que el único sistema de movilidad factible y viable en la ciudad es una línea dos. Y cuando se va a acometer una inversión del carácter de esta medida, cualquier inversión en cualquier ámbito, lo que se hace es estudiar las distintas alternativas.

Con lo cual, a mí me parece fenomenal que se estudie la línea dos del tranvía, pero también se tendría que haber estudiado cuál sería la solución con otros sistemas de movilidad, como pueden ser los autobuses, como podría ser el tranbús o como podría ser dejar la red actual y hacer un análisis completo.

Entonces, realmente vamos a partir de la parte que sea reaprovechable del trabajo que se ha hecho, pero considerando que hay otro escenario, porque, como le he dicho anteriormente, la línea dos del tranvía no es la única alternativa, hay otras alternativas a día de hoy, en el año 2020 ya, a las puertas del año 2020, que nos dan las mismas ventajas y nos limitan inconvenientes y evitan a la ciudad endeudarse e hipotecarse en los próximos años, ¿porqué no las vamos a considerar o estudiar?

Con relación al plan "Linking" de subvenciones que me comentaba, todavía no está dicho que se tenga que perder, eso es algo que se está valorando y es posible que no se tenga que devolver. Pero, por otro lado, si se ha recibido una subvención para un proyecto que no se acomete, pues es normal que si el proyecto no tiene lugar, pues tampoco tiene lugar la subvención, con lo cual ahí, todavía se está valorando porque es posible que no se tenga que devolver, eso aún no tenemos una respuesta definitiva, pero lo estamos estudiando.

Y, por último, decirle que, independientemente de que estemos trabajando en un Plan Director del transporte público estratégico, y que por supuesto que lo vamos a compartir y que quiero sacar adelante con el mayor consenso posible, que no sea solamente del equipo de gobierno, sino que realmente mi sueño o mi

ideal es que pueda ser consensuado por todos, aunque es posible que tengamos algunos puntos de vista diferentes, pero que sea algo estratégico para la ciudad y que dé una permanencia en los próximos 5 o 10 años que vamos a trabajar y estamos trabajando, de hecho ya, inminentemente, en pequeñas mejoras y pequeñas soluciones que se pueden poner en marcha como en nuevos carriles buses, por ejemplo, que presentaremos dentro de un mes.

Vamos a facilitar poder incrementar la velocidad comercial para que los usuarios del autobús puedan realmente estar cada vez más satisfechos con el servicio que estamos ofreciendo. Por un lado con la incorporación de los nuevos vehículos más sostenibles y que renuevan la flota, que son más cómodos y, por otro lado, además intentando mejorar la velocidad comercial para que así, realmente, sea más cómodo y más fiable el sistema de transporte público. Muchas gracias.

Sra. Bella Rando: Señora Consejera, sí que quiero decir es que la única alternativa es invertir, invertir en futuro, y ustedes eliminando con su fobia al tranvía, lo que están haciendo es perder dinero e inversiones que teníamos aseguradas para una movilidad más sostenible.

Con respecto a los fallos que tenemos en el sistema de autobuses, son evidentes las deficiencias y, además, las hemos estado escuchado este verano. Por un lado, la falta de mantenimiento de los autobuses, que están en un estado deplorable, y que, bueno, que se van a incrementar con los 17 que se incrementaron o con los cuatro eléctricos, con los cuales les gusta hacerse fotos a usted y al señor Azcón, pero quiero recordar que estos autobuses ya estaban preparados y previstos por el anterior Gobierno.

Las deficiencias son: un servicio de bus que no llega a barrios periféricos, como son los barrios del Sur; Miralbueno, Santa Isabel y barrios rurales y el incumplimiento de las frecuencias, incluidas todas las líneas Este-Oeste que están bien dotadas con una frecuencia de cinco minutos, pero que sabemos que cuando se solapan unos con otros, estas frecuencias saltan a 10 minutos, cosa que con el tranvía no sucedería.

Podemos-Equo defendemos hacer más y mejor invirtiendo, y no como ustedes plantean con todos los recortes que están planteando y con una ganga del 'todo a 100' con el mismo transporte público sin decir que van a invertir ni un duro más en ellos.

Mayor calidad en la puntualidad y en la priorización semafórica, mayor calidad con una plataforma única o exclusiva reservada para el bus, mayor calidad en condiciones de accesibilidad, que es lo que da el tranvía, y mayor calidad dando mayor capacidad.

Para todo ello, la reorganización del transporte público con el sistema de autobuses, necesita también inversión de dinero, cabría ver si esa inversión, echando cuentas, llegaría a eso que ustedes desprecian, que son las subvenciones europeas para poner en marcha la línea dos del tranvía o la pregunta es, ¿qué mejoras van a hacer? O, ¿en qué van a invertir? Porque si vamos a tener los mismos autobuses con el mismo estado en el que se encuentran sin mantenimiento, si no se amplía la flota y no se invierte, vamos a tener un transporte del 'Todo a 100' o una ganga. Es decir, recortes y utilización del transporte público sin mejoras de calidad para la ciudadanía y además, subiendo el precio.

Sra. Presidenta: A ver, señora Bella, no estamos diciendo que no vayamos a invertir, eso no es algo que haya dicho yo en ningún momento, lo que estamos haciendo es gestionar mejor, o sea, antes de acometer inversiones grandilocuentes que no podemos pagar ni la ciudad ni los zaragozanos nos podemos permitir ni querer subir los impuestos y volver otra vez a hipotecar la ciudad, queremos estudiar las mejores alternativas. Y gestionando mejor, primero, exprimir todo lo que se puede mejorar, todas las mejoras que se puedan hacer es gestionando mejor, y una vez que se ha gestionado óptimamente, por supuesto que se invertirá en lo que sea necesario y en lo que sea rentable y beneficioso para la ciudad.

De todas formas, todas las carencias y todo el servicio deficiente que me ha dicho estoy totalmente de acuerdo, o sea, los barrios periféricos, las frecuencias, hay muchas mejoras que se pueden hacer en el sistema de autobuses. Pero ¿por qué no lo han hecho cuando han estado ustedes en el Gobierno? Porque yo realmente acabo de llegar, llevo dos meses, he identificado todos los problemas que hay y, a partir de aquí, me he puesto a trabajar y a mejorarlo, y por eso, estamos trabajando, como le decía, para que en un mes podamos presentar los nuevos carriles bus que se pueden realizar y que están vigentes en el contrato actual pero que como únicamente han estado trabajando pensando en el proyecto de la línea dos del tranvía, al autobús, al sistema de autobús, lo ha tenido totalmente abandonado. Y como lo han tenido totalmente

abandonado, pues nos hemos encontrado con que hay una gran cantidad de mejoras que se pueden incorporar que no tienen coste, que simplemente es gestión, que no necesitan más dinero de los ciudadanos y que no se estaban aprovechando ni capitalizando, y ahí es donde nos hemos puesto a trabajar, en hacerlo lo más ágilmente posible para poder mejorar el servicio que se da a los barrios periféricos y, es verdad, que hay barrios que necesitan, por eso estamos hablando de que se necesita una reordenación de la distribución de la red de autobuses, y por eso también se necesita mejorar el tema de las frecuencias, para que no se dupliquen algunas líneas que están duplicadas, ese es el estudio que tenemos que hacer y por eso vamos fase a fase, empezando por lo que es, simplemente, mejorar la gestión, hacer cambios que no tienen un coste y que podamos implementar.

Y cuando ya hayamos llegado al tope de esas mejoras, pues, por supuesto, que se harán las inversiones que sean necesarias, porque si queremos renovar la red de autobuses para que sea una red eficiente, ecológica y sostenible, claro que necesitaremos nuevas inversiones en nuevos autobuses.

Y ya por último, para que quede, --perdón, que me excedo un poquito--, simplemente con el tema de la subvención, que comentaba anteriormente, decirle que esa subvención representa un 0'3% sobre el total del proyecto, es decir, es que si por no perder una subvención que simplemente representa un 0'3% del total de un proyecto vamos a acometer un proyecto y vamos a tener que hipotecarnos sobre el 99'97% de ese proyecto pues no tiene ningún sentido desde el punto de vista económico, con lo cual, no se preocupe tanto por la subvención del proyecto "Linking" que no es un tema importante. Gracias.

(Se incorpora a la sesión la Sra. Rouco Laliena)

4.1.2 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cuál es el coste real del plan extraordinario de poda anunciado en el mes de agosto. (C-138/19)

(Se trata conjuntamente el punto 4.2.10)

Sr. Cubero Serrano: Bueno, buenos días, yo antes de empezar con la pregunta en sí, quiero decirle, señora Presidenta, que tiene que controlar los tiempos, o sea, la señora Carmen Dueso empezó una muy buena dinámica y era ser rigurosa con los tiempos, yo traté de seguirla en la medida de mis posibilidades, pero usted empezó bien la primera Comisión, pero veo que volvemos a los ritmos que llevaba Jerónimo Blasco, bueno, que los segundos turnos de palabra empiezan ya en rojo, que aunque se haga la deferencia de adelantar preguntas, se permita también sobrepasar los tiempos en las preguntas que se adelantan. Creo que y esto es para todos, también, me incluyo, no por agotar los tiempos se tiene más razón y por hablar más se tiene más razón, ni vas a convencer al otro, de hecho, desgraciadamente, aquí casi nunca nos convencemos y venimos convencidos de casa. Y que el tiempo de intervención es un tiempo máximo, que no hay que agotarlo, que se puede terminar el tiempo en negro y se puede decir lo mismo y seguir teniendo la misma razón.

Dicho esto, con respecto a la pregunta, ¿cuál es el coste real del plan de poda? Usted anunció un coste en los medios de comunicación, creo recordar, unos 270.000 euros o algo así, mi pregunta es, ¿cuál es el coste real? Si tiene ese coste hasta cierto punto desglosado, me imagino que la empresa le habrá facilitado lo que va a ser inversión o compra de maquinaria o alquiler de maquinaria y lo que va a ser la mano de obra, de esos 270.000 euros, y si usted plantea que ese plan de poda va a seguir hasta que entre en vigor la nueva contrata.

Porque, claro, usted ha dado una cifra antes de que igual en marzo entraba en vigor la nueva contrata, lo que significa, bueno, que el plan de poda pues no duraría hasta diciembre sino que duraría hasta marzo y entiendo que eso incrementaría el coste, prácticamente lo duplicaría.

Sra. Presidenta: Sra. Bella.

Sra. Bella Rando: Sí, la pregunta es, ¿por qué se ha sacado este plan de poda? El Gobierno municipal anunció este plan especial unos días antes de adjudicar el nuevo contrato a la empresa Acciona, con un coste de 278.000 euros que permite talar, antes de que acabe el año, 2000 árboles que están en situación de

riesgo, quiero puntualizar también sobre este medio natural, y sobre los 13.500 árboles que están en peor situación y que, desde luego, hacen una ciudad más habitable. Pero nos sorprende esta decisión del plan especial y no podemos menos de pensar que es una ofrenda a FCC, porque resulta que este plan de poda se podría prolongar hasta 2020. Entonces, ¿quiere decir que se prolongará engordando las arcas de FCC a pesar de tener una empresa contratada para estos servicios, la actual contratista Acciona que, ya sea en octubre o ya sea en diciembre, prevé mejoras en la rutina de poda del arbolado y en esta futura contrata prevé un programa de gestión de riesgos con un equipo técnico de gestión específico, especialistas e inspectores para ello? Y, por tanto, incorporando equipos extras de poda y apeo, entendemos que es un despilfarro de dinero y no entendemos muy bien a qué se debe este ofrendar a FCC con un plan de poda cuando ya está la otra empresa dispuesta a asumir todo esto. Nada más.

Sra. Presidenta: Muy bien, pues les explico un poco. O sea, para nada nosotros, con la situación económica que tenemos y que nos hemos encontrado, lo que queremos aquí hacer es dispendios ni gastar más de la cuenta, cuando estamos mirando por todos lados cómo podemos optimizar el dinero disponible.

Pero dicho eso, sí que nos parece realmente importante y nos parece que nos encontramos en una situación de emergencia y de riesgo, que veníamos denunciando previamente, y para nosotros la seguridad de los ciudadanos realmente es lo que prima, por encima de cualquiera otro aspecto o incluso teniendo que sacar partidas de otros capítulos, pero es prioritario y hemos venido aquí a resolver los problemas de los ciudadanos y a los ciudadanos les preocupa, y con razón, el que tengamos actualmente 13.500 árboles en una categoría de “riesgo inminente”, esto significa que pueden caerse en cualquier momento. Tenemos una ciudad que sufre el cierzo y que afecta considerablemente a la caída de árboles y de ramas y, además, hemos visto que teníamos más de 1300 avisos acumulados sin poder atender. Que además, como los servicios no se estaban realizando más que la poda programada, no había una capacidad para poder atender y cada vez va engordando el número de avisos que nos están dando los ciudadanos.

Además de eso, tenemos un estudio, un requerimiento por parte de Salvamento de Protección Civil solicitándonos actuaciones preventivas, porque en el último año han tenido que intervenir en más de 590 servicios.

Con lo cual, siendo que es una situación de emergencia y de riesgo, vamos a poner los medios para minimizarlo, para que el día de mañana no tengamos una desgracia o, si la tuviésemos, al menos que nosotros hayamos intentado evitarlo dentro de la medida de nuestras posibilidades. Y por ello, nos ha parecido que era realmente importante acometer este plan de choque con la mayor urgencia posible. Este plan de choque está previsto, precisamente, porque la entrada en vigor de la nueva contrata en el mejor de los casos, como les decía anteriormente, no será hasta el 1 de diciembre, o en el peor de los casos nos podríamos ir hasta marzo, no podemos esperar a diciembre o a marzo, en el peor de los casos, a empezar a trabajar sobre este aspecto.

En lo que llevamos desde que hemos puesto en marcha el sistema, hemos conseguido, por primera vez, que las órdenes pendientes de trabajo sobre avisos que nos han dado los ciudadanos han pasado de 1300 a 860 avisos, por primera vez estamos reduciendo el número de avisos frente al ritmo anterior que iba creciendo.

Con lo cual, era importante poder dar una solución y empezar a trabajar, porque la última clasificación que se hizo de riesgo de los árboles, que están en A-B-C-D fue en 2016, ahora estamos hablando sobre los árboles que en 2016 fueron clasificados como “de riesgo inminente”, que son esos 13.512.

Pero es que hay árboles que fueron clasificados en el 2016 en la clase “C”, que puede que hayan evolucionado a peor y que hoy estén también en riesgo inminente. Con lo cual, es un trabajo importante que tenemos que hacer, de hecho los árboles que se cayeron la semana pasada con el cierzo que tuvimos, eran los árboles que estaban clasificados como “C”, o sea que con lo cual, no es una situación baladí el dejar ahí este aspecto y no primar la seguridad de los ciudadanos. Es un aspecto importante sobre el que nos tenemos que ocupar y que por eso, efectivamente, en el nuevo pliego habrá más recursos para ello, pero hasta que entre este nuevo pliego, tenemos que velar por la seguridad de los ciudadanos.

Dicho eso, y lejos de lo que suponen de que esto es una carta abierta para engordar las cuentas de FCC, que para nada está en nuestra intención, ni tenemos ningún tipo de intención de hacer eso, nosotros lo

que hemos analizado es cómo podemos optimizar y mejorar esa actuación sobre una situación de riesgo con el menor coste posible.

A partir de ahí, ¿cuál es el coste? 240.000 euros más IVA, redondeando. Ese es el coste que tenemos previsto.

Es un plan que tenemos previsto de aquí a diciembre coincidiendo con la entrada de Acciona, ya veremos cuál es el ritmo, cómo se ha podido trabajar, si realmente sigue habiendo todavía muchas intervenciones de riesgo o no. Si en diciembre se tuviese que aplazar la entrada de la nueva contrata, valoraríamos si es necesario ampliarlo o no, pero en principio es un plan que está pensado de agosto a diciembre. Eso implica un coste de unos 48.000 euros al mes adicionales sobre la factura que pagamos a FCC, por el servicio de mantenimiento de parques y jardines, lo cual representa, aproximadamente, un 3% sobre la factura.

Nos parece que pagar un 3% más en un servicio que se lleva pagando con unos extra-costes de casi el 30% durante un año y medio, pues sinceramente, velar por la seguridad de los ciudadanos es lo primero y el coste entre el exceso por el déficit de gestión que ha tenido el Gobierno anterior, que no ha sacado los pliegos a tiempo y que ha tenido que ir a reconocimiento de obligaciones ha supuesto un extra-coste del casi un 30% frente a poder incrementar un 3% la factura de los próximos seis meses y asegurar que estamos haciendo una campaña preventiva de un riesgo real. Creo que la relación coste-beneficio compensa con creces.

Sr. Cubero Serrano: Gracias. Bueno, ha supuesto un coste del 30% más si ustedes han pagado las facturas, porque no las han pagado, ¿verdad? Las facturas que han llegado de FCC-Parques y Jardines con un 30% de sobre coste las han pagado, ¿sí o no? Contésteme en la siguiente intervención que tiene.

Usted no ha dado ningún dato, ni cuánto es la mano de obra, ni cuánto son los materiales, lo único que nos ha informado es que se cayeron dos árboles la semana pasada, se lo agradezco, yo es que como no lo vi en ningún medio, le agradezco que diga que se han caído dos árboles. Claro, como ahora tiene ya un plan de poda FCC pues ya no hace falta contar que se cayeron dos árboles, como se siguen cayendo, como se ha caído siempre en esta ciudad.

Pero mire, el coste de su plan de poda habrá que verlo con la visión global, habrá que saber qué hacen los bomberos y qué no hacen los bomberos, porque tampoco lo ha contado qué es lo que hacen los bomberos y si los bomberos están para podar árboles más pequeños que usted y que yo, que los hemos visto todos en las calles apeando árboles más pequeños que usted y que yo, eso no sé si son los del riesgo, los de la poda ordinaria o cuáles son, pero tienen que ir las brigadas de FCC a señalizar, va el bombero a cortar un árbol de metro y medio y al día siguiente tienen que ir esas brigadas de poda a retirar todo el material de señalización. Bueno, pues quizás no sea la manera más rentable de hacer el trabajo.

Aparte, no sé si lo sabe usted, pero la empresa ha quitado las brigadas de poda ordinaria, las brigadas de poda ordinaria, que estamos pagando por contrato, las han mandado a hacer el plan de poda extraordinario, lo va a pagar usted dos veces, un 30% igual ya es un 31% si usted no controla las facturas, que espero que no haya pagado.

Pero mire, para este tema a usted no le ha hecho falta auditoría, ¿no? esto antes de la auditoría ya se estaba haciendo, hay gastos que se pueden hacer con auditoría y sin auditoría antes y después y otros gastos, pues bueno, políticas activas de empleo, presupuestos participativos, los carriles bici, eso se recortan porque la auditoría está como está.

Mire, a mí me preocupa una cuestión que usted ha dicho, el alargamiento de los plazos del contrato. Y vamos, usted habla de que el anterior Gobierno, pues mire, el anterior Gobierno desde el 1 de enero de 2018, que acabó el contrato, hasta mayo, publicó el pliego, salvo ocho recursos en el TACPA, recibió las ofertas, las corrigió, hizo la propuesta de adjudicación y no lo terminamos de adjudicar porque en funciones nos parecía mal.

Usted que solo tenía que certificar esa adjudicación, reunir el Gobierno y aprobarla, le va a costar ocho meses y sin ningún recurso. Hombre, si valoramos el trabajo que hizo el Gobierno anterior y el que ha hecho usted en ocho meses, ocho meses para adjudicar el contrato, no me quiero imaginar si su Gobierno tuviera que haber hecho el pliego, salvar ocho recursos, adjudicarlo y corregirlo, igual teníamos contrato de Parques Jardines en el 2030 y las certificaciones del 30%, eso sí que haría falta una auditoría.

Sra. Bella Rando: Sí, simplemente mostrar la preocupación, por un lado, en lo que consideramos que se está haciendo un favor a sus amigos o a los amigos de FCC, regalándoles el pago de unas facturas por un servicio que debería estar haciendo la empresa nueva adjudicataria Acciona.

Por otro lado, señalar que la tala de árboles se puede hacer en cualquier momento del año, pero no así la poda. Para la tala de árboles, también hay una preocupación que tenemos en Podemos-Equo y es si se van a reponer todos esos árboles, si se van a plantar bien para que no se los lleve el viento, qué se va a hacer.

Con respecto a la poda, decir que la poda no hay ningún problema en hacerla en diciembre, enero, febrero, justo antes de que llegue la primavera que es el tiempo que se tiene que hacer. Por qué, qué intereses ocultos esconde el hacer esta priorización ahora con un plan de emergencia de los árboles y no esperar a que lo realice la empresa adjudicataria y no intentar demorar un contrato que mejora las condiciones y la capacidad de afrontar todo el cuidado de todos los árboles y las especies verdes de nuestra ciudad. Nada más.

Sra. Presidenta: Bueno, le doy los datos desglosados que le interesan tanto al señor Cubero. Dentro de esos 240.000 euros, tenemos 100.000 euros que corresponden al estudio de inspección de todos los árboles de la categoría D, de los 13.500 que tienen que estar inspeccionados. ¿Para qué? Para poderlos priorizar y poder trabajar y actuar sobre las actuaciones que sean mínimamente indispensables, no vamos a talar árboles porque sí, o sea que realmente es un estudio que se tiene que hacer previamente para poder actuar.

A partir de ahí, el resto son gastos en los equipos, porque hay un equipo que tiene dos operarios con un camión cesta y hemos incorporado cuatro equipos nuevos. Entonces, a partir de aquí, ese es el detalle, como bien tenía en el expediente administrativo que podría haber consultado si tanto le interesaba.

Los bomberos han estado haciendo un trabajo excelente, han intervenido ya en más de 100 avisos, un trabajo voluntario dentro del tiempo que ellos pueden y cuando no están en otras obligaciones, que son sus funciones principales, ayudando sobre todo en el apeo de los árboles secos, con lo cual, ha habido un trabajo de coordinación excelente entre las brigadas de Parques y Jardines y el cuerpo de bomberos. ¿Por qué? Porque son los primeros que han pedido también esa intervención preventiva porque luego, si no, es a ellos a los que les toca ir cuando el árbol se ha caído o cuando hay una situación de riesgo en la ciudad, con lo cual es un trabajo para prevenir esa situación de riesgo.

Y con respecto a lo que me indicaba sobre mis amigos de FCC, le aseguro señora Bella, que yo acabo de conocer a los señores de FCC igual que he conocido a los señores de las distintas asociaciones, a los miembros del comité de empresa, y a todo el cuerpo de funcionarios con el que ahora estoy encantada de poder trabajar. No tengo ningún tipo de relación previa con ellos, entonces, no entiendo por qué insiste en decirme este aspecto.

La única razón por la que nosotros hemos puesto en marcha este plan de choque ahora, es porque no podemos seguir incrementando el número de avisos, no podemos seguir incrementando el riesgo para la ciudad de que venga mañana unas rachas de cierzo y se caigan más árboles como los que ya se están cayendo, que por cierto, señor Cubero, por si no lo ha visto en prensa, ha salido en prensa, quizá se le ha escapado, ¿vale? Pero se ha comunicado igual que se comunicaba previamente.

Eso lo que nos indica, es que, efectivamente, hay una situación de riesgo y nos hemos puesto manos a la obra porque hemos venido, ¿a qué?, a trabajar y a poner en el centro los problemas de los ciudadanos y a solucionárselos y esa es nuestra función. Muchas gracias.

4.1.5 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a por qué razón se ha paralizado la ejecución de los carriles bici que contaban con la ratificación de la ciudadanía vía presupuestos participativos y de los técnicos municipales, así como de dotación presupuestaria. (C-213/19)

Sr. Cubero Serrano: Bueno, la pregunta es clara, había cinco propuestas de carriles bici que contaban

con partida presupuestaria, que habían sido además decididos por los vecinos a través de los presupuestos participativos y que usted, bueno, pues no está ejecutando, no va a ejecutar. Antes en otra pregunta decía que se está planteando la reorganización de los carriles bici, porque luego decía que somos la ciudad con más carriles bici de España, a mí eso me ha sonado como ayer cuando la señora Plantagenet decía que va a reorganizar los cursos del IMEFEZ pero luego decía que era una *operación Monedero* de Zaragoza en Común, que me parece que no es una reorganización, que usted lo que va es para paralizar la ejecución de los carriles bici porque significa un modelo de movilidad que usted no comparte. ¿Es así o realmente se va a reorganizar y se ejecutarán más adelante?

Sra. Presidenta: Bueno, pues sobre el tema de los carriles bici, lo que no comparto es que se vayan realizando intervenciones en la ciudad y se vaya haciendo un gasto sin tener en cuenta las necesidades globales y estudiar previamente las necesidades, simplemente por la demanda de cuatro o cinco personas. O sea, lo que quiero decir es que aquí antes de condicionar, cambiar, poder dedicar una parte importante del presupuesto a una actuación u otra, hay que analizar realmente las necesidades y ver que realmente la intervención está justificada, por eso, sí que le vuelvo a decir que somos la segunda ciudad de España con mayor número de kilómetros de carriles bici, lo cual esta fenomenal y yo soy usuaria de los carriles bici, como usted y como gran parte de los vecinos, pero eso no significa que podamos seguir interviniendo sin hacer un estudio previo de los aforos y analizar realmente cuáles son las demandas. Porque por otro lado, si estamos quitando espacios a las aceras en algunos casos o a las calzadas, estamos quitando espacio a otras vías, entonces, tendremos que ver que realmente es la mejor solución, porque también se han hecho algunas intervenciones de carril bici, que luego no son suficientemente seguras, por la precipitación de las decisiones. Entonces, es importante analizar realmente cuáles son las necesidades y hemos decidido parar estos carriles bici porque necesito estar segura y para eso necesitamos hacer previamente el control de los aforos.

Además, dicho eso también, todavía no estaban realizados los estudios técnicos, o sea, no hay un proyecto todavía preparado e incluso se iba a sacar una colaboración a una consultora externa, por un coste de 50.000 euros, para hacer la redacción de los proyectos y la cartografía, con lo cual, antes de poder invertir más dinero en algo que creo que hoy en día es un problema que está bastante bien resuelto, teniendo todavía que completar y es verdad que hay algunos carriles bici en que faltan conexiones pero que se pueden abordar, pero oye, que es que se está dedicando más presupuesto a los carriles bici que a la renovación de las aceras que afectan al 100% de los ciudadanos y de los peatones. Entonces, ojo, vamos a estudiar la demanda real y vamos a ver cómo continuamos la red o si existen otras alternativas, como la que hemos estado hablando anteriormente, que dan una buena respuesta a la red de carriles de vehículos de movilidad personal sin tener que limitar espacios y que mejoran, además, la convivencia.

Porque no se trata de enfrentar a los de la bici con los del transporte público, con los del coche, o sea, que es que al final lo que tenemos que hacer es buscar la convivencia entre todos los medios de transporte de la mejor forma posible y eso es lo que quiero estar segura antes de hacer ninguna intervención. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Pero es que usted tiene un presupuesto aprobado con una partida presupuestaria, con unas directrices dadas, además, es la partida presupuestaria de las partidas presupuestarias que más apoyo ha tenido, más allá de 31 concejales, parte de los presupuestos participativos y parte de cientos y miles de vecinos de esta ciudad que han priorizado esas necesidades, y usted lo que tiene que hacer es o ejecutar el presupuesto o hacer un nuevo presupuesto si no le gusta y quiere priorizar otro modelo de movilidad. Pero lo que no puede hacer es dar órdenes a los Servicios de las cuestiones que no les gusta, que se paralicen, porque usted tiene una prioridad, usted no está mediando entre las distintas modalidades de transporte, ustedes se posiciona en una frente a todas las demás. Y eso yo creo que no es su labor, pero no hay más que ver sus últimas decisiones tomadas.

Ha paralizado la línea dos del tranvía, el PMUS duerme el sueño de los justos, un PMUS que fue elaborado con la participación ciudadana y con la posibilidad de participar los partidos políticos, el suyo también. Ha hecho prioridad semafórica la Plaza Aragón para vehículo privado. Está paralizando la ejecución de todos los carriles bici. Y no hay más que ver la programación que ha hecho usted para la Semana de la Movilidad, pero si el Día Sin Coches se ha hecho una feria de coches, que es el oxímoron absoluto, mientras todo el mundo está celebrando, todo el mundo porque es un día mundial, el Día Sin Coches, cerrando calles,

abriendo a los peatones, usted hace una feria de coches, con GM, con Volkswagen, con Renault, el Día Sin Coches. Bueno, toda una declaración de intenciones de cuál es su modelo de movilidad, entonces, no nos diga excusas baratas y plantee claramente cuál es su modelo, ábranos a los grupos políticos el debate, que es su obligación, ábralo a la sociedad, si tiene intención de abrir a la sociedad, aunque veo por su respeto a los presupuestos participativos que se la repampinfla lo que diga la sociedad y plantee directamente cuál es su modelo.

Su modelo es el vehículo privado, que pase por encima de todo el resto de modelos de movilidad, de la bicicleta, del tranvía, del transporte urbano, de los peatones, única y exclusivamente vehículos privados que echen bien humo.

Además, en un momento político en el que hasta las sentencias europeas están priorizando la eliminación de los coches, sobre todo del centro de las ciudades, con todo lo que ha sido el conflicto de Madrid Central, es que usted va en contra de todo el mundo.

Ya se lo digo, este domingo todo el mundo va a celebrar el Día Sin Coches y usted va a estar en una feria a ver si se venden más coches.

Sra. Presidenta: A ver, señor Cubero, lo primero decirle que, obviamente, puede que mi proyecto, mi visión de la movilidad no coincida con la suya, seguramente, y para eso realmente estamos un nuevo Gobierno porque tendremos que cambiar algunas de las cosas que han sucedido anteriormente.

Entonces, ¿cuál es la prioridad en mi modelo de movilidad? Los peatones. Los peatones son el centro de mi sistema y la prioridad del sistema de movilidad. Y después el transporte público colectivo, porque le digo un dato, y es que afecta al 80% de los ciudadanos y solamente el 3% utiliza los sistemas de movilidad personal que, por supuesto, que son ciudadanos que tienen que tener los mismos derechos y las mismas soluciones, pero vamos a poner también un poco las cosas cada una en su justa medida. Entonces, si no tuviésemos carriles bici, pues diría: "Oye, pues realmente es necesario hacer un despliegue", pero creo que siendo que tendremos que evolucionar y mejorar, estamos suficientemente dotados.

Dicho lo cual, aunque usted indica que había presupuesto y que había presupuesto, también tenía 14 millones de euros de insuficiencia presupuestaria en mi Área y de algún lado tendré que pagar el contrato de la limpieza, el contrato de parques y jardines, y todas esas obligaciones contractuales que tenemos adquiridas que ahora mismo no podemos pagar porque nos dejaron unos presupuestos que no estaban suficientemente dotados.

Con lo cual, todos aquellos proyectos que encima no va a dar tiempo a ejecutar y que no son imprescindibles que se ejecuten ahora mismo, pues se han tenido que posponer, además por una cuestión de que quiero ver realmente cuáles son las necesidades para más adelante.

Y dicho eso, o sea, no quiero que piense que para mí no es importante la bicicleta o que diga que yo definiendo el vehículo privado, si yo en ningún momento hablo del vehículo privado, puede ver todas mis intervenciones, estoy hablando siempre del peatón y del transporte público colectivo, sobre todo apostando por el autobús. Gracias.

4.2 Preguntas

4.2.3 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal de VOX, relativa a si cree necesaria la existencia duplicada de dos Juntas Arbitrales de Consumo, municipal y autonómica, y si no sería posible, e incluso recomendable, disolver la Junta municipal y traspasar sus competencias a la Junta autonómica, reforzando con el personal de la primera otros órganos municipales, como, por ejemplo, la Oficina de Información al Consumidor. (C-122/19)

Sr. Calvo Iglesias: Voy a tratar de seguir las recomendaciones del señor Cubero, como suelo, por cierto, que normalmente mis intervenciones acaban en negro y a ver si esta vez también soy capaz porque la cuestión es muy breve. Estamos ante otra competencia impropia, otra más de las muchas que está prestando el ayuntamiento, y no se trata de dismantelar ningún servicio público ni de dejar de prestarlo, simplemente es

la constatación de un hecho, creo que es innegable, y es que nos estamos solapando con otra administración, el hecho de que ya hay otra administración, con autoridad y competencia sobre el área metropolitana, sobre el término municipal de Zaragoza, que está ejerciendo exactamente las mismas funciones de arbitraje del consumo.

Yo, la verdad, es que, como saben, forma parte de nuestro programa electoral precisamente el evitar todos estos solapamientos y duplicidades que yo creo que están derivando en un gasto desorbitado para las arcas públicas, todas las administraciones o prácticamente todas las administraciones de este país son deficitarias, van acumulando déficits crecientes de año en año que van incrementando la deuda, no solo la deuda municipal, me refiero, sino la deuda de todas las administraciones del Estado. Y, posiblemente, gran parte de ella pudiera evitarse si hiciéramos un trabajo riguroso para estudiar todos estos solapamientos, duplicidades, órganos duplicados que están redundando la prestación de unos servicios públicos que podría prestar perfectamente solo una de ellas.

Bien, a la vista de la auditoría, ayer el Alcalde hablaba de que no quiere reducir la prestación de servicios públicos, anunció también que no va a subir los impuestos, aunque también nos dijo que no los va a bajar tanto como quisiera, sino que iba a aplicar lógicas distintas, lógicas distintas y, claro, alguien tendrá que hacer la caridad con el señor Alcalde de explicarle que las lógicas distintas no existen, alguien tendrá que hacer esa caridad de explicárselo; no existen. Y, a lo mejor, nos toca a nuestro partido explicárselo así.

Bien, este es un ejemplo más, no es un gasto enorme, ni descomunal el de esta Junta Arbitral de Consumo, apenas llega a los 100.000 euros o algo así, pero bueno, es un gasto que nos podríamos ahorrar, hay otra administración pública que lo está prestando, por lo tanto, no habría ningún inconveniente, no deberíamos tener ningún inconveniente, en simplemente prescindir de este servicio, reforzar otros que, posiblemente, pudieran requerir de mayor dotación de personas y ahorrarnos este dinero sin que este servicio público se viera absolutamente menoscabado en nada, en nada absolutamente. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Calvo. Bueno, con respecto a esta cuestión que me plantea, creo, sinceramente, que la labor de las juntas arbitrales de consumo es una labor que viene realizándose desde hace mucho tiempo, concretamente en Zaragoza desde 1987, y que da respuesta y facilita y soluciona cualquier incidente que puedan tener nuestros vecinos como consumidores que son. Todos los ciudadanos son consumidores, con lo cual, ayudar a acelerar la resolución de conflictos creo, sinceramente, que es una cuestión de servicio que podemos ayudar y colaborar para la prestación de los mismos, que venimos prestando además con un resultado satisfactorio y que minimiza los problemas de los ciudadanos.

Con lo cual, la propuesta que usted me hacía de unir la Oficina de Información al Consumidor con la Junta Arbitral de Consumo, creo que, por concepto, no sería la mejor solución, ya que juez y parte nunca deberían de estar unidos, uno informa y el otro resuelve. Con lo cual ahí creo que no sería una buena solución.

Dicho eso, creo que no hay una duplicidad de competencias, dado que es una competencia del Estado que delega directamente en el ayuntamiento, concretamente desde 1987. Y el Gobierno de Aragón tiene otras competencias, porque nosotros damos servicio a lo que es nuestro municipio y la Comunidad Autónoma al resto de municipios fuera de lo que es la ciudad de Zaragoza. Cuando hay algún conflicto que cae en cada una de las Oficinas, ellos están colaborando para podérselos reubicar donde sea necesario.

Además, es un servicio que estamos dando a los ciudadanos, que hay 1.034 empresas adheridas a lo largo de todos estos años, y que no vamos a dejar, de repente, de dotarles de este servicio que, a su vez, le recuerdo que no tiene un coste para la ciudad. No tiene un coste más allá de las dos personas que tenemos adjudicadas, que serían funcionarios, que mantendríamos en la administración porque, obviamente, no vamos a despedir, con lo cual no habría un ahorro de costes, pero que los gastos operativos que tienen estas juntas arbitrales de consumo son unos gastos de, aproximadamente, 15.000 euros al año y, a su vez, obtienen una subvención por parte del Gobierno estatal de otros 15.000 euros al año, por lo cual se netea, realmente ahí el único gasto son estas dos personas.

Por lo que, por el servicio que prestan a la ciudad, por el servicio que prestan a los ciudadanos y el coste que supone, que es prácticamente cero, si dejamos el coste de personal al margen, realmente creo que no se justifica el dejar de prestar un servicio, que llevamos una tradición de más de 35 años dando este

servicio en Zaragoza, que tanto es así que incluso se nos ha dado, a partir de noviembre de 2018, se ha considerado como entidad de resolución extrajudicial con carácter vinculante por parte de la Comisión Europea, reconociendo realmente que todo lo que se está arbitrando a través de las juntas arbitrales de consumo tienen un carácter vinculante. Con lo cual, creo que no se justificaría dejar de dar este servicio de las juntas arbitrales de consumo.

4.2.4 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a si va a incrementar el precio de los autobuses urbanos de Zaragoza. (C-135/19)

Sra. Bella Rando: Sí, gracias, la pregunta es si va a incrementar el precio del autobús en Zaragoza y la pregunta clave sería si está subida para hacer en relación al IPC anual o al IPC acumulado. Quiero recordar que tanto el alcalde en el último Pleno como usted misma, señora Consejera, anunciaron esta posible subida del autobús y quiero recordar que aprobamos en el Pleno del 26 de julio una moción que presentó ZeC, con una enmienda de Podemos-Equo, para no elevar el precio del autobús urbano y mantener e incrementar las bonificaciones para personas paradas, jubiladas, con carnet joven, menores de edad o perceptores del ingreso aragonés de inserción.

Y, ¡oh, sorpresa!, las enmiendas de la derecha decían que siempre y cuando los resultados de la auditoría lo permitieran, o no, el elevar el precio por encima del IPC.

Pues bien, ya tenemos esta auditoría, ya sabemos que esta auditoría pese a esta nube tóxica y esta fobia que tiene su partido, o Partido Popular y Ciudadanos, con respecto a la gestión de Gobiernos anteriores, pues ya sabemos, pese a lo que digan, que esta auditoría dice que se sanearon las cuentas en 270 millones de euros y resulta que la situación actual es mucho mejor que la de hace cuatro años.

Y no me quiero detener en las deudas computables que aquí, mi compañero el señor Fernando Rivarés, ya ha explicado sobradamente todo lo que significa tener un problema contable atribuyendo una deuda como la de 30 años del tranvía para crear esta nube tóxica del ayuntamiento endeudado.

Creo que esto solo sirve para justificar, no solo los recortes, sino además la subida del precio del autobús cargándolo sobre los bolsillos de las zaragozanas y de los zaragozanos.

Quiero recordar que todas las Corporaciones, excepto esta anterior, subían el precio del autobús, parecía ser su leitmotiv político para iniciar la legislatura. Pues bien, llevamos cuatro, casi cinco años, con el precio del autobús congelado y es una medida que, no solo es popular, sino que es una medida que piensa en el beneficio de la gente y, sobre todo, de gente de a pie como madres, familias monoparentales, personas que tienen dos o tres hijos, que una subida del autobús significaría un incremento considerable en la economía doméstica particular.

Por tanto, lo que le queremos preguntar es algo que sospechamos que es cómo están calculando esta subida, con el IPC anual o con el IPC del congelado de estos seis años acumulados, porque, claro, hay bastante diferencia.

Solamente quiero señalar y terminar que, para Podemos-Equo no existe justificación para subir la tarifa del billete, se contradice además con cuestiones que llevaban en el programa electoral, tanto PP, creo recordar, como Ciudadanos, y no hay justificación para subir el bus y, por ejemplo, no bajar el IBI como insistentemente se dijo ayer en otras Comisiones.

No podemos renunciar a invertir más para paliar las deficiencias como la falta de mantenimiento en los autobuses, la mejora de frecuencias, el dar mayor calidad con carriles exclusivos y todo ello tiene que redundar en el beneficio de la ciudadanía de Zaragoza a la cual no se le puede pedir que, encima, pague lo que no tiene que pagar que es la subida del autobús.

Esta es una política de derechas, creemos que no beneficia a la ciudad y por ello, me gustaría que aclarara si va a subir o no el precio del autobús.

Sra. Presidenta: Bueno, señora Bella, estamos estudiando realmente si es necesario hacer esta subida del precio del autobús. No está la decisión tomada, lo estamos estudiando, la auditoría es muy reciente, ha sido de esta misma semana, con lo cual, tenemos que reunirnos y tomar una decisión. Pero sí

que quiero darle algunos datos para ponernos un poco todos en el mismo contexto.

En 2003, la subvención del transporte público, por parte del ayuntamiento era de un 30%, eso significaba que el ciudadano usuario del transporte público pagaba un 70% del coste del servicio, ¿vale? Hasta ahí, fenomenal.

En los últimos años, se ha ido cambiando esta subvención y actualmente nos encontramos, porque obviamente los costes del transporte no se congelan, los costes del transporte siguen subiendo y por eso tenemos las famosas revisiones de precio con las contrata, etc., y van a seguir subiendo y así lo contemplan todos los contratos que tenemos en vigor y que marca, además, la Ley de contratación pública.

Actualmente, en 2019, tenemos una subvención del 50%, es decir, que la mitad la paga las arcas municipales y la otra mitad la paga el usuario.

Si no cambiamos esta medida y no actualizamos el IPC que, simplemente, es el coste de la vida, cómo va cambiando el coste de la vida, podremos encontrarnos con que en los próximos cuatro años el usuario estará pagando solamente el 40% del coste y al ayuntamiento le corresponderá subvencionar el 60%. Lo cual, creo que tampoco sería del todo justo.

Porque, al final, es insostenible, tenemos un agujero económico de 103 millones de euros para este año, tenemos el ayuntamiento más endeudado de España, no podemos permitirnos el seguir tomando este tipo de medidas populistas, que creo que tendremos que equilibrar entre lo que es una parte de subvención y por eso es un transporte público, y por eso hay una parte que está subvencionada por parte del ayuntamiento, pero tendremos que encontrar un equilibrio, y me parece que un 50-50, que es como nos encontramos actualmente, me parece razonable y justo. Dicho lo cual, es algo que tendremos que estudiar.

A partir de ahí, también le digo, por alusión a lo que decía, no es lo mismo el IBI que es un impuesto que pagan todos los ciudadanos, los más de 700.000 ciudadanos que tenemos en la ciudad y que tienen una propiedad, y lo que es una tarifa de bus, que ahí es algo que es un servicio, tú lo pagas porque estás utilizando el servicio, si usas más el servicio, pagas más, y, si no usas ese servicio, no lo pagas.

Con lo cual, creo que tenemos que intentar separar lo que son impuestos y lo que son tarifas bonificadas, muchas gracias.

Sra. Bella Rando: A ver, el autobús es un servicio público imprescindible y obligatorio y se tiene que beneficiar toda la gente que lo utiliza. Es cierto, como le he dicho en el ejemplo que, una familia con tres hijos, con cuatro viajes al día, multiplicados por toda la semana, un incremento del transporte es una barbaridad.

Sea el coste que pagamos, la tarifa el 40% o el 50% o el 60, quizás deberíamos apostar por que fuera verdaderamente gratuito como tal servicio público que es y de movilidad.

Creo que todo es comparable y, desde luego, lo que usted dice de congelar, quiero recordarle que los salarios sí que se congelan, entonces ya me dirá usted con salarios congelados cómo van a pagar muchos trabajadores y trabajadoras el transporte público que ustedes pretenden incrementar. Porque cuando dice que lo están pensando, querrá decir que está esa posibilidad a la vuelta de la esquina, por favor, explíqueme a las familias, a las niñas y los niños que cogen diariamente el transporte público, explíqueme cómo va a ser esa subida y por qué está aplicándoles subidas de este calibre en servicios públicos que deben de ser de primera necesidad mientras que a otras personas, el 1% de la población, no quieren subirles los impuestos.

Sr. Calvo Iglesias: ¿Tiene derecho a repreguntar y yo no?

Sra. Presidenta: Perdona, pero yo pensaba antes que no tenía nada más que añadir, no... Ha sido una confusión. Yo pensaba que había renunciado, o que no tenía nada más que decir.

Sr. Cubero Serrano: Réplica no tenía ninguno de los dos, otra cosa es que usted se la quiera dar. Tienen tres minutos para repartir en dos turnos.

Sra. Presidenta: Bueno, como bien dice, es un servicio público y por eso está subvencionado en un 50%, o sea que en ese sentido creo que realmente la ciudad de Zaragoza, el ayuntamiento de Zaragoza, hace una gran labor subvencionando el 50% del billete del autobús actualmente. Les recuerdo que hace unos pocos años, solamente se subvencionaba el 30%. Pero a la vez, también se ha hecho un análisis y un estudio del resto de ciudades españolas para ver un poco dónde estamos, y si de este tema estamos haciendo aquí bandera para ver realmente si tendría sentido o no actualizar el IPC.

Realmente, la ciudad de Zaragoza es la ciudad con el transporte público más barato de toda España, solamente he encontrado Bilbao el que tenga un precio medio, he cogido de referencia la tarifa multiviaje, que tenga un precio más barato. Todas las demás ciudades, Valladolid, Málaga, Sevilla, Valencia, Barcelona, Madrid, La Coruña, todas tienen un precio superior al de Zaragoza, con lo cual creo que no podemos hacer realmente un problema cuando no lo hay, ¿vale?

También le digo que, por otro lado, cuando se actualiza el IPC, o le actualizan a uno el salario con el IPC, no considera que le están subiendo el sueldo, simplemente que se está actualizando el coste de la vida, con lo cual, actualizar la tarifa en lo que corresponde al IPC no sería subir la tarifa, sino simplemente actualizarla con el coste de la vida.

Y por último, recordarle que estamos estudiando abonos y subvenciones, que gracias a la propuesta del Partido Popular hoy viajan gratis los niños y que, además, estamos trabajando en otras bonificaciones para familias numerosas y para jóvenes. Muchas gracias.

(Abandona la sala el Sr. Rivarés Esco)

4.2.5 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a cuál va a ser el plan de reorganización del patinete y los vehículos de movilidad personal en la ciudad de Zaragoza. (C-136/19)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.2.12)

4.2.6 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a en qué fecha estará funcionando la nueva contrata de parques y jardines de la zona I. (C-137/19)

Sr. Cubero Serrano: Bueno, aunque ya la ha contestado, usted ha dicho una horquilla de diciembre-marzo, vamos a decir marzo, porque va a haber un recurso de la empresa que actualmente presta el servicio y más con los incrementos que usted les hace del coste.

Usted póngase en el lado de FCC. Se me acaba el contrato en diciembre o en marzo, me cuesta recurrirlo nada con los servicios jurídicos que tengo y si voy hasta marzo me dan 40.000 euros más de poda y 300.000 más por las certificaciones que me firma la Consejera sin mirar. Pues hombre, va a recurrir. Fomento (FCC) va a recurrir.

Mi pregunta es, ¿a usted le parece normal que haya tardado ocho meses en adjudicar o en que empiece a funcionar un contrato que estaba ya adjudicado? ¿O le parecen rigurosas y ajustadas las declaraciones que ha hecho exigiendo responsabilidades al Gobierno por tardar un año y cuatro meses en elaborar un pliego, publicarlo, combatir ocho recursos en el TACPA de las empresas adjudicatarias, recibir las ofertas, corregirlas y formular la propuesta de adjudicación? ¿Le parece razonable su crítica?

Y dicho esto, cuando dure hasta marzo, si dura hasta marzo, ¿usted tenía intención de seguir implementando el plan de poda? ¿Y las certificaciones, las ha firmado o no las ha firmado? Es que se lo he preguntado antes y no me ha contestado y creo que es una cuestión, una decisión que no pasa desapercibida, es la tercera mayor factura que usted firma, espero que no firme un millón o un millón trescientos sin ni siquiera ser consciente que lo ha firmado.

Sra. Presidenta: Bueno, señor Cubero, para su tranquilidad, de momento no he firmado nada. ¿Por qué? Porque esta todo pendiente de ser revisado por los responsables del contrato.

Cuando los Servicios municipales y responsables de este contrato validen esos reconocimientos de obligaciones, por supuesto que tendremos que hacer frente a las obligaciones adquiridas y pagar un servicio que ha sido prestado a la ciudad de Zaragoza, pero si en ese servicio o en ese reconocimiento hay alguna diferencia, pues eso lo veremos en ese momento.

Lo que quiero decir es que no estoy haciendo política de esta cuestión, simplemente se está gestionando como se tiene que gestionar cualquiera es contrato o cualquier trabajo que se externaliza a un

tercero. Entonces, a partir de ahí, firmar cuando mis Servicios me digan que realmente el trabajo está bien hecho y que la facturación nos están pasando corresponde a los servicios prestados.

Y, sobre la cuestión del tiempo, pues realmente ojalá que pueda ser el 1 de diciembre y que no tengamos un mayor recurso, porque realmente trabajar con reconocimiento de obligaciones tiene un extra-coste importante para la ciudad, estamos hablando en torno a un 25-30% extra. Que además hemos dado el plan de poda porque era un tema de riesgo de seguridad como he explicado anteriormente, pues sí, pero es que esto solamente representa el 3%, entonces, por ahorrarnos un 3% más después de todo lo que ya viene usted desde principios de 2018 pagando con reconocimiento de obligaciones, no voy a poner en riesgo la seguridad de los ciudadanos. No tengo nada más que decir, gracias.

Sr. Cubero Serrano: Por partes, vigile bien las facturas, yo creo que es su obligación, aunque la primera Comisión dijo que usted no estaba para eso, vigílela, los Servicios técnicos las conocen y sabe que es 1 millón de euros la factura, que no se puede elevar de 1 millón de euros. Y si las controla, descubrirá que no se pueden elevar de 1 millón de euros, si quiere yo le puedo echar una mano, tengo memoria fotográfica y me acuerdo de esas facturas que todavía estaban por pagar, así que yo le puedo echar una mano y tiene buenos técnicos también en el Servicio que se acuerdan de esas facturas.

Con respecto al riesgo y seguridad, claro, a mí cuando escucho lo del plan de poda, siempre me genera una duda, porque era algo que siempre intentaba Fomento, y a nosotros Asesoría Jurídica, donde entonces estaba el señor García-Mercadal, que usted tiene de Coordinador, nos decía que en reconocimiento de obligación no se podía hacer eso. Siempre nos lo dijeron.

Yo entiendo que la justificación será el riesgo del arbolado, pero ya le estoy advirtiéndole que el arbolado que están podando no es un arbolado de riesgo, no es un arbolado de riesgo, yo he visto árboles de un metro y medio con un calibre más pequeño que mi muñeca, no sé para quién será riesgo si ese árbol se cae, pero ojo, que el árbol que están podando no es un árbol de riesgo.

Y si el árbol que están podando no es un árbol de riesgo, se cae la única justificación, ya cogida por los pelos, para poder hacer ese plan de poda, la única justificación jurídica, ya cogida por los pelos, se puede caer.

Y entonces, estamos hablando de otra cuestión, entonces estamos hablando de otra cuestión a la que ya la Asesoría Jurídica nos avisaba que se bordeaba la ilegalidad, el dar un servicio extra a una empresa que está en reconocimiento de obligación y no está justificado ni siquiera por riesgo. Entonces, vigile las certificaciones y vigile también lo que está podando la empresa, no vaya a ser que esté podando solo por tener más dinero, no creo, pero vigile no vaya a ser que esté podando solo por tener más dinero, porque los avisos de riesgo, o sea, los avisos de poda de los vecinos no suelen ser...

Sra. Presidenta: El tiempo, señor Cubero, hacía gala de respetar los tiempos, esta vez... No pasa nada. Bueno, yo, por supuesto que vigilaré las facturas, lo que pasa que confío bastante en los Servicios de Parques y Jardines y es su responsabilidad evitar que tengamos cualquier gasto extra que no se haya realizado, con lo cual, ellos son los primeros que van a estar interesados, igual que usted y que yo, en que no se pague de más y que el ayuntamiento no pague más.

Pero de todas formas, sí que le pediré que me explique exactamente este tema al que se ofrece y esta fijación que tiene sobre las facturas de Parques y Jardines.

Con respecto a lo que indica de que ha visto talar árboles que igual, pues igual eso solamente puede ser árboles que están siendo talados por los equipos de poda programada, porque la poda programada, que sí que está recogida en el contrato, sigue haciendo su trabajo, con lo cual, es posible que usted haya visto un equipo de los que está trabajando habitualmente porque los equipos actualmente extraordinarios están únicamente dedicados para todo lo que es la poda por avisos y, además, priorizado de más riesgo a menos, ¿vale? Con lo cual, estamos actuando sobre los de mayor riesgo, gracias.

4.2.7 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué plazos manejan desde el Área de Servicios Públicos y Movilidad para la elaboración de

la nueva ordenanza reguladora del servicio de taxi, y si tienen pensado fomentar la participación del colectivo de taxistas para su redacción y puesta en marcha. (C-141/19)

Sr. Cubero Serrano: Me ofrezco a decírselo y a reunirme con usted para contárselo, antes de contarlo a los medios de comunicación, me ofrezco a que me cite y se lo cuento, o cite a la gente que le llama para tener reuniones con usted, que también le podrá dar los datos.

Esta pregunta no tiene absolutamente ninguna intención, más que la de conocer. Por lo tanto, yo simplemente la voy a dar por formulada, ¿cuándo piensa elaborar la nueva ordenanza de regulación del taxi?

Sra. Presidenta: Muy bien, pues aquí le explico que hoy tenemos un borrador del nuevo reglamento municipal del servicio urbano de taxi en el que han trabajado, concretamente, los informes técnicos y jurídicos del Servicio municipal y también recogiendo la opinión del Parque de Tracción y, por supuesto, uniéndose con el proyecto de la Asociación de Taxis de Zaragoza. Durante septiembre ha habido varias reuniones de trabajo entre el personal del Área y también los representantes de la Asociación del Taxi y, en estas reuniones de trabajo, lo que se ha advertido es que había algunas contradicciones legales por parte del Gobierno de Aragón, que tienen que resolverse, como por ejemplo el tema de taxis adaptados.

Hay algunas cuestiones que se tienen que resolver porque la normativa del Gobierno de Aragón, de la DGA, dice que hay una obligación legal de mantener el maletero separado de los asientos traseros. Entonces, tendrán que hacer una adecuación, ya ha sido trasladado para que también la legislación de la DGA lo pueda solventar y adaptarse a las nuevas necesidades y, con ese fin, nuestro objetivo es poder tenerlo a finales de este año terminado.

De todas formas, eso dependerá también de la capacidad que tenga la DGA para resolverlo a tiempo, si la DGA se retrasase, si la DGA se nos retrasase, ahí sí que quizá tenemos de margen legal hasta abril de 2020 para poder tener esta ordenanza. Pero vamos, estamos trabajando colaborativamente con los taxis para poder sacarla adelante, los Servicios municipales con el colectivo del taxi, en el menor plazo posible. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: O sea, a finales abril del 2020 tendrá la ordenanza y abrirá el debate de los grupos políticos y, previamente, ya la habrá abierto al debate de los colectivos y entidades del taxi, ¿no?, ¿entiendo?

Sra. Presidenta: Sí, claro, ellos ya han presentado una propuesta en la que ellos ya están de acuerdo. Como ya de origen se está trabajando entre la propuesta del colectivo del taxi con la propuesta de los Servicios municipales, realmente no hay muchos puntos de conflicto actualmente identificados, con lo cual, creo que, salvo que venga algún conflicto nuevo que no se ha identificado hasta la fecha, el mayor freno lo está poniendo actualmente, pues eso, esa capacidad que pueda tener también la DGA para resolver y adaptar su normativa.

4.2.8 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cuál es el motivo por el que se han dejado de celebrar las reuniones tripartitas entre la empresa AUZSA, comité de empresa y Ayuntamiento. (C-149/19)

Sr. Cubero Serrano: Bueno, esta pregunta ha tenido el efecto que suele a veces tener las preguntas, que preguntas y entre que preguntas y se celebra la Comisión, se hace, cosa que me alegra, ¿no?, porque creo que se les ha citado ya a las reuniones tripartitas, los Servicios de Movilidad han citado ya a las reuniones tripartitas al comité de empresa y a servicios y ayuntamiento y a la empresa.

Mi duda es, bueno, ¿por qué ha estado durante todos estos meses sin celebrar reuniones tripartitas, cuando sabe que es un compromiso de este ayuntamiento que evitó salvar la huelga y tener un nuevo convenio colectivo de la empresa de autobús. Y si usted piensa mantener la periodicidad que se comprometieron, que es la periodicidad de un mes, de estas reuniones tripartitas entre el Servicio, empresa y comité.

Sra. Presidenta: Bueno, pues, la verdad es que si usted ha puesto la pregunta con la intención de que

convocásemos la reunión pues fenomenal, pero yo me había reunido ya con todo el comité de AUZSA, creo que fue la última semana de julio, pues un poco para poder entender y conocer. Yo llevo en mi cargo en el Área realmente desde principios de julio. Entonces, básicamente no ha pasado tiempo, realmente estoy entendiendo un poco y conociendo todas las necesidades.

Si llevaban tiempo sin convocarla, se lo tendría que preguntar yo a usted, que por qué no la convocó con más frecuencia anteriormente, porque yo realmente creo que he sido bastante ágil en reunirme con todos los agentes, tanto de la empresa, del comité, de las distintas contratas, y de distintas asociaciones que me han pedido reuniones.

Dicho lo cual, ellos me plantearon la necesidad de realizar y continuar con estas reuniones tripartitas, y a partir de ahí, pues, bueno, les he planteado un poco cuál va a ser el objetivo de estas reuniones, que no es otro que trabajar para identificar de forma constructiva mejoras en el servicio que afecten a los ciudadanos.

Entonces, vamos a convocar la primera, que va a tener lugar a principios de octubre, en la que yo sí que asistiré, a diferencia de usted, que convocaba las reuniones pero no asistía, asistiré personalmente, igual que me reuní personalmente con ellos, para ver realmente la idoneidad de estas reuniones. Para mí es una primera reunión, yo no me cierro a nada, yo escucho, veo, y a partir de ahí, vamos a ver si son productivas, si son constructivas y si realmente trabajan para el bien de los ciudadanos y se identifican soluciones a los problemas de los ciudadanos. Nosotros aquí hemos venido a gestionar los recursos de la ciudad y a mejorar los servicios de todos los ciudadanos y eso es lo que voy a hacer, no voy a hacer ni demagogia, ni política partidista, ni nada, entonces yo voy a plantear esta reunión y a trabajar constructivamente para todos.

Sr. Cubero Serrano: Permita, esto es un consejo con muy buena voluntad, como el de los tiempos. Yo no iría a esa reunión, yo no iría a esa reunión. Fíese de lo que le digan los técnicos municipales, el señor Rubio, la señora Díaz, tiene muy buenos técnicos municipales en Movilidad, el compromiso del que salimos de aquella huelga era que esas reuniones tripartitas eran Servicio de Movilidad, comité de empresa y empresa.

Es su decisión, pero yo no entraría como Consejera a esas reuniones porque muchas veces la presencia de una Consejera puede generar que aquello se mueva en otros términos que no son los términos en que debería moverse la resolución del conflicto y las cuestiones técnicas, porque al final ahí tienen que elaborar cuestiones técnicas como los cuadros de marchas, las líneas, yo, es un consejo que, se lo vuelvo a decir, con muy buena voluntad, hay otras cosas que no las hago con tan buena voluntad pero esto es lo digo con buena voluntad.

Dicho esto, las reuniones tripartitas se celebraron hasta el mes de mayo, de mayo hasta ahora no se habían celebrado y el compromiso es que se tenía que celebrar...No, yo le soy sincero, es verdad, otras cosas no las digo con buena intención, lo de la poda del arbolado lo he dicho con buena intención, esto lo digo con buena intención, señora Chueca.

Se celebraron hasta el mes de mayo, usted dejó de celebrar las de mayo hasta ahora, me parece muy bien que hagamos una pregunta y se convoque las reuniones. Mi pregunta es, ¿va a seguir con la periodicidad? Porque esas reuniones no consistían reuniones bilaterales comité-Consejera, consistían en reuniones trilaterales en las que se incluía también a la propia empresa, pero muy bien por convocarlas y, ya le digo, confíe en los técnicos de Movilidad en este sentido, que tiene muy buenos técnicos.

Sra. Presidenta: Efectivamente, y por eso quiero estar en esta primera reunión para ver realmente cuál es la idoneidad, no porque vayamos a resolver, porque no son para resolver conflictos, porque estas reuniones solamente tienen sentido para poder sumar las aportaciones que tienen que hacer los trabajadores que están viviendo en el día a día el servicio y que ven muchos aspectos que se pueden mejorar, con la empresa y con los Servicios para poder acelerar realmente esas soluciones o esas incidencias y poder hacer cambios que reviertan en la mejora del servicio.

Si estas reuniones tienen otro objetivo más allá de mejorar lo que es el servicio a los ciudadanos, pues me lo tendré que replantear, porque entonces no tiene sentido que estemos. Y la periodicidad yo creo que mensualmente es un poco excesiva, si se hace un buen trabajo de preparación, con hacerla trimestralmente sería suficiente.

4.2.9 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cuál ha sido la sanción económica impuesta finalmente al Real Zaragoza, por la infracción muy grave de vertidos ilegales en la Ciudad Deportiva, que detectó la inspección de la Unidad Verde hace unos meses. (C-152/19)

Sra. Presidenta: Esta pregunta no es de esta Área, yo la retiraría porque creo que va en otra Área.

Sr. Cubero Serrano: ¿Y en qué Área va?

Sra. Presidenta: Medio Ambiente.

Sr. Cubero Serrano: Bien, bien, no, lo preguntaremos a Medio Ambiente, espero que sea una cuestión de qué Comisión es, o sea que hay voluntad de contestarla, si se sanciona al Zaragoza, ¿no?

Sra. Presidenta: No, no, realmente, es que no... El tema de los vertidos ilegales, la inspección de la Unidad Verde no está dentro de nuestro Área, sino que está en Medio Ambiente.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, pero la sanción es una sanción por vertidos ilegales de la ordenanza de limpieza, quiero decir, de Servicios Públicos.

Sra. Presidenta: Es que aquí nosotros, según me informan, no tenemos competencia sancionadora. Es una competencia de la DGA, por eso la tengo como que no es nuestra.

Sr. Cubero Serrano: Vamos, que no van a sancionar al Real Zaragoza, ni a César Alierta, ni a Yarza, ni a las familias que... Le recuerdo que tienen una auditoría, tienen una auditoría que dice que estamos en una crisis económica, que el ayuntamiento está... Es que esto es un ingreso.

Sra. Presidenta: Ya, pero señor Cubero, de verdad, yo si quiere lo analizamos y le damos una respuesta por escrito, que no es ninguna intención, igual que usted me decía: "No, se lo digo con buena intención", yo también le digo con buena intención que esta pregunta no es de nuestro Área y, por lo tanto, tampoco le puedo dar más información porque lo desconozco.

Sr. Cubero Serrano: Muy bien.

4.2.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a por qué han sacado un plan especial de poda, sabiendo que la próxima adjudicataria incluye este servicio en sus nuevos pliegos. (C-176/19)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.2)

4.2.13 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal de VOX, relativa a si considera normal que un Ayuntamiento del volumen de personal del de Zaragoza, que asume un gran número de competencias impropias y que cuenta con una dilatada experiencia de conocimiento e identificación de los problemas que presenta la prestación de este servicio de limpieza y recogida de basuras, haya de recurrir a una asesoría externa para preparar la licitación de un servicio que viene contratándose y prestándose desde tiempo inmemorial. (C-187/19)

Sr. Calvo Iglesias: Perdón, mi despiste habitual, que digo que ya casi esta formulada en sus propios términos. Ya se puede imaginar, a mí lo que me sorprende es que, efectivamente, un servicio que se viene prestando desde tiempo inmemorial, haya de contratar una empresa externa que nos diga cómo tenemos que hacer los pliegos de prescripciones técnicas y administrativas.

Sí que he visto que existe una justificación de la insuficiencia de medios, del contrato para la elaboración del contrato de servicios para el asesoramiento en materia de contratación. Bien, me sorprende esa insuficiencia de medios, sinceramente se lo digo, me sorprende esa insuficiencia de medios y, además, una circunstancia y es que ahora mismo quienes mejor conocen la problemática de la limpieza diaria de

Zaragoza y la recogida de basuras, hay dos entidades que son los que más conocen el tema, que son el propio Ayuntamiento de Zaragoza y la propia empresa que está haciendo el servicio.

Es decir, cualquier asesoría técnica externa que deba meterse en harina para estudiar el asunto y decirnos cómo tenemos que hacer los pliegos de cláusulas técnicas y administrativas, evidentemente, va a tener que recabar datos, que esos datos van a proceder del Ayuntamiento y, si hacen bien su trabajo, a lo mejor incluso se dirige a la empresa que ahora mismo está prestando el servicio, que la empresa que está prestando el servicio, lógicamente, le suministrará datos, bueno, fiables pero posiblemente sesgados a su favor, entiendo. Es una eventualidad, es una conjetura que estoy haciendo, esto último.

En definitiva, difícilmente una asesoría externa va a poder suplir el conocimiento que ahora mismo tiene el Ayuntamiento y la empresa concesionaria, la actual empresa concesionaria, sobre la problemática de este servicio.

Es decir, no creo que mejore absolutamente en nada la redacción de los pliegos, que pudiera hacer el Ayuntamiento, puesto que toda la información se la va a tener que suministrar el Ayuntamiento y, a su vez, el Ayuntamiento luego tendrá que supervisar que, efectivamente, la redacción de los pliegos se ajusta a las necesidades reales del servicio. Por lo tanto, la verdad es que me sorprende que tengamos que recurrir a una licitación externa para esta cuestión, gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Calvo. Bueno, le doy un poco de información porque entiendo que le sorprenda, puede que yo en un primer momento también lo valorase incluso como usted, pero conociendo un poco más en detalle la profundidad y la complejidad del asunto, creo que está justificado.

Por un lado, decirle que una cosa es el personal del Ayuntamiento, que es verdad que hay un personal determinado, y otra cosa diferente es el personal del Área que tenemos en Servicios Públicos, porque en los últimos años es verdad que no ha evolucionado igual el servicio de todas las Áreas y me he encontrado con un Área de Servicios Públicos que maneja una gran cantidad de trabajos y de competencias, además, esenciales para la ciudad de Zaragoza, con unos Servicios y unos recursos bastante limitados para poder atender bien todas las obligaciones y todos los trabajos del día a día. De hecho, estamos viendo cómo mejoramos esa reorganización era poder llegar a todo y no dejar nada en el tintero.

Concretamente, en el Departamento, en el área de limpieza y de recogida de residuos, solamente contamos con dos ingenieros y el personal suficiente para poder atender la supervisión del contrato ordinario que tenemos en vigor y que, realmente, se están haciendo adecuadamente todas las labores del día a día, pero realmente el trabajo que conlleva la elaboración de unos pliegos tan complejos como son los del contrato de limpieza y recogida de residuos, realmente supondría un trabajo bastante complicado de hacer con los medios disponibles actualmente y el tiempo disponible.

Porque otra cosa sería que hubiesen empezado a trabajar hace dos años o hace un año, o se hubiese hecho un retro timing en base a los recursos disponibles, el tiempo que se necesita para llegar al tiempo. Pero yo lo que me he encontrado es que, concretamente aquí, en este contrato, tenemos uno de los mayores riesgos del Área y es que este contrato vence en mayo de 2020, con posibilidad de una prórroga de seis meses, pero es el contrato más elevado, después del de transporte público, del autobús, estamos hablando de un contrato de 650 millones de euros en 10 años. Es decir, 65 millones de euros al año. Si nosotros fuésemos tuviésemos que acabar yendo a reconocimiento de obligaciones y perder los precios pactados que tenemos actualmente en el contrato, realmente podría llegar a suponer un exceso de presupuesto al año de hasta 9 millones de euros, con lo cual, es prioridad absoluta dentro del Área y los Servicios lo saben y estamos trabajando insistentemente y muy de la mano, para poder llegar a tiempo con este contrato.

Para eso, es muy importante y por eso también veo necesario el incluir esta consultoría, por el coste de oportunidad, es la oportunidad que tenemos ahora de incluir las mejoras técnicas para los próximos 10 o 15 años.

Es decir, que ahora es el momento de introducir todas esas mejoras en recogida de residuos, en mejora de limpieza, con lo cual, el coste de oportunidad de no analizarlo en profundidad y tener una visión completa, no solamente de nuestra ciudad, sino de todas las mejores prácticas de otras ciudades del mundo sería muy elevado y el pago no compensaría el coste que tiene de la consultoría.

Sr. Calvo Iglesias: Es consciente de que esas mejoras que pretenden incorporar en el contrato va a

tener que ser el Ayuntamiento y van a tener que ser los propios técnicos del área afectada las que se lo van a tener que comunicar y le van a tener que cuantificar y que detallar a la asesoría que se contrate. Por lo tanto, la verdad es que mis dudas persisten y lo que sí que es cierto, a raíz de lo que ha dicho usted, es que muy posiblemente hace ya tiempo, hace ya meses que se debería estar trabajando en la elaboración de estos pliegos. Hace ya meses o incluso algún año. Gracias.

Sra. Presidenta: Efectivamente, hace ya tiempo que se tendría que estar trabajando. Pero no se preocupe, señor Calvo, porque además de la consultoría técnica que nos va a ayudar a introducir todas estas mejoras, tanto en temas técnicos como en negociación de los costes, hemos elaborado y porque tiene un carácter tan prioritario para el área este contrato, hemos creado un equipo de trabajo multidisciplinar formado por los propios funcionarios, que van a trabajar conjuntamente porque vamos a tener que trabajar en paralelo.

Entonces, este equipo multidisciplinar no solamente incluye a los Servicios de limpieza de mi Área, sino que también están los Servicios jurídicos y de la Oficina de contratación. Conjuntamente con la cátedra de contratación, que en paralelo está trabajando el Área de Hacienda, es prioridad del equipo de gobierno actual que podamos poner los medios necesarios para cumplir ese timing y poder llegar a tiempo y evitar recursos, prolongaciones y reconocimiento de obligaciones en este contrato que es tan relevante.

Para su tranquilidad, le digo que la asistencia técnica tiene un coste de 75.000 euros que, en proporción a la importancia del asunto que nos ocupa, creo que está justificado. Gracias.

(Abandona la sala el Sr. Cubero Serrano)

4.2.14 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a cuál es el plan diseñado en materia de movilidad para las Fiestas del Pilar y cómo afectará al Distrito Sur, sabiendo que el único gran espacio de ocio está ubicado en Valdespartera. (C-209/19)

Sra. Bella Rando: Sí, brevemente, señalar eso, que el único recinto que tiene asegurada su presencia en las Fiestas del Pilar es el Espacio Zity de Valdespartera, sus promotores ya ganaron el concurso el año pasado y volverán a montar este macro espacio que, dicen, contener o tener capacidad para 25.000 personas.

Lo cierto es que los servicios de accesibilidad con transporte público al recinto son el tranvía y nada más y ya sabemos que, incluso cada día, tiene saturación en horas punta. Por tanto la pregunta es, ¿cómo se van a reforzar los transportes públicos y qué medidas se van a tomar para paliar esta saturación, así como la seguridad? Y también, si habrá un refuerzo de servicios con unidades dobles de tranvía, del mismo modo que se han hecho en otros períodos como el tiempo de oposiciones de maestros o eventos deportivos en La Romareda.

Y finalmente, ¿qué medidas se van a tomar también en las posibles afecciones que haya también para la propia vecindad del barrio de Valdespartera? Nada más.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Bella. Concretamente con este aspecto de las Fiestas del Pilar llevo trabajando desde principios de agosto conjuntamente con los Servicios públicos de mi Área para mejorar, sobre todo, especialmente lo que es el Servicio de limpieza y el Servicio de movilidad, que soy consciente que tienen un gran recorrido de mejora.

Siendo que tenemos unas fiestas continuistas que van a ser en la línea del recinto de Valdespartera, donde se concentra, bueno, la mayor afluencia de personas. Se han estudiado todas las incidencias que tuvieron lugar el año pasado para poder resolverla con un refuerzo, no solamente en la parte de movilidad, sino también en la parte de seguridad, limpieza, adecuación.

Estamos trabajando conjuntamente con el concesionario del Espacio Zity para que acometa, a su coste además, algunas de las mejoras que son necesarias para garantizar la seguridad y la limpieza del recinto, e impedir o minimizar las molestias que los ciudadanos tengan. Por ejemplo, el acceso al Espacio Zity se va a ver modificado, va a estar más lejos de las primeras casas de los vecinos, para que así haya algo más de distancia, pero somos conscientes de que, al final, se concentran allí 14.000 jóvenes, más o menos entre 10.000 y 14.000 jóvenes, según el día y que, realmente, es difícil de manejar.

Concretamente, en la parte de movilidad, también hemos incluido una serie de refuerzos adicionales en las líneas de autobús diarias, tanto de día como de noche, y, además, hemos mejorado el sistema de encochamiento –cuando a la salida de un evento, se tiene que, de repente, abordar la llegada de cientos y miles de personas, más allá de la capacidad de los propios vehículos disponibles–, con lo cual, todo eso es lo que hemos estado trabajando para poderlo mejorar –luego le facilitaré un informe detallado, ¿vale?–.

Y también, a la vez, vamos a reforzar con una campaña de comunicación, incidiendo, incitando y recordando especialmente los jóvenes que, por favor, que intenten mantener el comportamiento lo más cívico posible, que al final es un poco...O sea, ponemos más medios y más refuerzos en la parte que podemos, tanto en limpieza como en movilidad, pero por otro lado también intentando que todos los ciudadanos sean también más cívicos y nos ayuden a mantener esa limpieza del espacio público y yo creo que estos son los aspectos más relevantes, pero vamos, tenemos conciencia de que es un tema importante y estamos trabajando en ello.

Sra. Bella Rando: Simplemente darle las gracias y decirle que sí, que recogeremos este informe porque también nos lo demandan las propias asociaciones de vecinos.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, concretamente con la de Valdespartera me reúno el lunes que viene porque sé que están también ellos un poco preocupados y para facilitarles esa información, muchas gracias.

4.2.15 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 dos 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