

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE LA M. I. COMISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS Y MOVILIDAD DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA CELEBRÓ EL DÍA 21 DE MAYO DE 2021

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

D^a Natalia Chueca Muñoz (Presidenta)

D. Alfonso Mendoza Trell (Vicepresidente)

GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS

D. Javier Rodrigo Lorente

D^a Carmen Herrate Cajal

GRUPO MUNICIPAL PSOE

D^a Ana Becerril Mur

D. Alfonso Gómez Gámez

GRUPO MUNICIPAL ZeC

D. Alberto Cubero Serrano

GRUPO MUNICIPAL PODEMOS EQUO

D. 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 quince minutos del día veintiuno de mayo de dos mil veintiuno, se reúne la M. I. Comisión de Servicios Públicos y Movilidad del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, con la asistencia de las personas al margen reseñadas.

D. Javier Rodrigo Lorente, Concejal del Grupo Municipal de Ciudadanos, asiste en sustitución de D^a Carmen Herrate Cajal hasta el punto 4.1.2. Asimismo, D^o Cristina García Torres, Concejala del Grupo Municipal de Ciudadanos, asiste en los puntos 4.1.3 a 4.1.6. D^a Carmen Herrate Cajal, Concejala del Grupo Municipal de Ciudadanos, se incorpora en el punto 4.1.7.

Asisten, asimismo, D. Luis Garcia-Mercadal y García-Loygorri, Coordinador General del Área de Servicios Públicos y Movilidad, D. José Ignacio Notivoli Mur, Interventor General (a través de videoconferencia), y D. Luis-Javier Subías González, Jefe del Servicio de Asuntos Generales, que actúa como Secretario de la

Comisión, asistido por la auxiliar administrativa de dicho Servicio, D^a M.^a Reyes Calvo Arruga, con el fin de tratar el siguiente

ORDEN DEL DÍA

Votación sobre ratificación de declaración de urgencia.

Antes de iniciar el tratamiento de los puntos del orden del día, procede someter a votación la ratificación de la declaración de urgencia, según anexo repartido, relativo a “Resolver las alegaciones, someter a debate y votación los votos particulares presentados por los Grupos políticos Municipales y elevar al Pleno la propuesta resultante de “Aprobar el proyecto normativo de modificación de la Ordenanza municipal reguladora de la instalación de terrazas de veladores, según el texto obrante en el expediente”. (Expte.: 554.842/20).

Sr. Rivarés Esco: Perdón, querría intervenir un segundo, consejera.

Sra. Presidenta: Sí, por favor, tiene la palabra

Sr. Rivarés Esco: Nos quedamos solos en Podemos votando a favor de la urgencia. Bueno, yo asumo esa responsabilidad como portavoz del grupo, lo que pasa es que es verdad que la argumentación para votar en contra de la urgencia tiene mucho sentido. Es decir, primero porque el reglamento establece que son 48 horas el plazo mínimo por el cual los grupos tenemos que tener un expediente. Y segundo, porque el expediente, aunque no era ni nuevo ni muy novedoso ni de improviso, porque llevamos con esto un mes, hemos tenido reuniones previas, los hemos negociado, hemos hablado de los grupos con la consejera, la consejera nos ha reunido, etcétera, pues era un número de folios bastante considerable. Y más allá de mi situación particular, creo que no es lo más lógico del mundo, ni lo más reflexivo, ni lo más democrático tener que estudiarse un expediente previo a la Comisión la tarde de antes cuando es nuevo. Entonces sí que digo públicamente que no está bien que el expediente llegara ayer a la una y media a los grupos municipales.

Y digo que votamos a favor de la urgencia porque creemos que esta ordenanza tendría que intentar salir por unanimidad o, por lo menos, sin votos en contra; que la hemos trabajado bastante y si hoy la mayoría de los votos particulares de los grupos se incluyen en el documento final, tendrá una buena salida. Y, sobre todo, porque estamos a 21 de mayo y cuanto antes entre a regir la ordenanza, más fácil se lo pondremos a los vecinos y vecinas con derecho al descanso y a los hosteleros y los trabajadores para el desempeño de su función en un año tan malo como este. Pero quede constancia de que no son las maneras, pero mantengo mi voto a favor de la urgencia.

Sra. Presidenta: Yo en esto también les digo que el 3 de mayo tuvimos una reunión donde les anticipé la planificación y la rapidez con la que teníamos que trabajar juntos. Les pedí también que anticipasen los votos particulares y es verdad que hay algunos grupos que lo han hecho muy ágil, pero ha habido otros que si no hemos podido tener el expediente antes, ha sido porque han agotado los plazos sin tener en cuenta la solicitud de colaboración que se les pidió. Con lo cual, yo también aquí entiendo que estaban todos avisados desde el mismo 3 de mayo y les pediría que reconsiderasen la votación para, efectivamente, poder tener la ordenanza tramitada durante este mes. Si no, tendremos que hacer una Comisión extraordinaria y otro Pleno extraordinario.

Se somete a votación la declaración de urgencia, aprobándose dicha ratificación por 16 votos a favor, emitidos por los representantes de los Grupos Municipales de PP (8), Ciudadanos (6) y Podemos-Equo (2) y 15 votos en contra de los Grupo Municipales de PSOE (19), ZeC (3) y Vox (2). Queda ratificada la declaración de urgencia y, por lo tanto, se incorpora como punto 2.1 en el Orden del Día la modificación de la Ordenanza Reguladora de Veladores

1.- Aprobación, si procede, del Acta de la sesión ordinaria de fecha 21 de abril de 2021.

Se aprueba por unanimidad.

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

2.1.- Resolver las alegaciones, someter a debate y votación los votos particulares presentados por los Grupos políticos Municipales y elevar al Pleno la propuesta resultante de “Aprobar el proyecto normativo de modificación de la Ordenanza municipal reguladora de la instalación de terrazas de veladores, según el texto obrante en el expediente”. (Expte.: 554.842/20)

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Buenos días a todos. Pues gracias a Podemos por haber votado a favor de la urgencia y poder agilizar los trámites, tal y como habíamos hablado desde principio de mes con todos los grupos. Y a pesar de esta sorpresa en cuanto a la tramitación —que no me esperaba, sinceramente— sí que quiero agradecer a todos ustedes, a todos los grupos, a todos los Servicios y a todas las asociaciones el espíritu colaborativo y constructivo con el que se ha estado trabajando esta ordenanza durante muchos meses y también más activamente durante el último mes y las últimas semanas. Quiero también agradecer todas las alegaciones recibidas, que nos han ayudado a hacer una ordenanza más completa en la que puedan convivir las necesidades a veces opuestas que tiene, por un lado, el sector de la hostelería, un sector formado por autónomos, microempresas mayoritariamente, que quiere trabajar y ampliar las oportunidades de negocio y que da trabajo a más de 20.000 personas y que gracias a las terrazas han podido sobrevivir durante este tiempo y se han convertido en los auténticos salvavidas del sector; pero también los intereses y las necesidades de los vecinos, que quieren disfrutar, por un lado, de espacios al aire libre, seguros y de ocio, pero también poder descansar y poder andar por la calle con suficiente espacio. Por eso digo que esta ordenanza ha llevado realmente tiempo y escuchar a todos los grupos de interés. Por eso creo que se ha hecho un gran esfuerzo y ejercicio de responsabilidad y de generosidad por todas las partes y el espíritu de la ordenanza precisamente es ese, el de buscar una convivencia pacífica de todos.

Por un lado, quiero recordar algunos de los puntos críticos que ya estaban en el proyecto que, como saben, ha sido sometido a consulta pública; desde hace meses está a disposición de todo el mundo. Estamos ante la cesión de espacio público con licencias temporales de un año y se está haciendo un esfuerzo también en esta ordenanza, en este proyecto, para simplificar los trámites para renovar las licencias de las terrazas,

que en aquellas en las que no hay cambio de circunstancias se podrán renovar directamente por una mera declaración responsable y así como ampliar el plazo de solicitudes, con lo cual es una ventaja también para la agilización de todos los trámites.

Esta ordenanza, además, en general, su espíritu es incrementar la cesión de espacio público y, por lo tanto, es una ordenanza más generosa con el espacio público que la anterior de 2012, pero por ello precisamente es por lo que es necesario ser más exigente en el cumplimiento de las normas y más dura en las sanciones con aquellos que no las cumplan, sin penalizar a todo el sector, solamente a aquellos que son incumplidores y que pueden estar afectando la imagen de todo el conjunto para evitar esta cuestión.

Las terrazas otra novedad que incorporan es que se van a conceder por metros cuadrados, a diferencia de lo que sucedía anteriormente; es decir, ahora va a ser por el espacio ocupado y no por las unidades de veladores. Dentro del espacio concedido hay cierta libertad para elegir los elementos que se dispongan y que los hosteleros puedan elegir los elementos que puedan disponer, cumpliendo siempre con los criterios estéticos que exigimos en el anexo de tal forma que, dado que se ocupa un mayor espacio público en la calle, también se va a ser más exigente con las condiciones estéticas, de forma que influya favorablemente en la imagen de nuestra ciudad. Las mismas instrucciones que se han ido facilitando durante estos meses anteriores; los criterios estéticos no han cambiado para que aquellas personas que hayan hecho una intervención, hayan hecho una inversión en este tiempo, pues realmente sea un dinero aprovechado y que sea útil, por eso se trabajó así desde el principio. Este perímetro va a estar enmarcado en el suelo y se va a tener que poner un plano de forma disponible, un plano avisado en un lugar visible de la terraza para facilitar el control de policía y de todos los agentes. Es importante también que en la ordenanza se resalta que en las terrazas tienen que estar las personas sentadas para precisamente facilitar el tránsito en la calle y evitar que haya molestias a los peatones.

En la ordenanza se definen tres tipos de terrazas con criterios estéticos obligatorios: las terrazas normales; las terrazas protegidas, que permiten aprovechar este espacio durante todo el año más tiempo, siempre y cuando no sean ancladas al suelo y los elementos sean móviles; y por otro lado, están las integradas, que necesitan una licencia urbanística. En todas ellas, además, se permite el uso de calefactores, siempre con criterios medioambientales, de tal forma que se puedan utilizar por los usuarios durante todo el año. También se regula la posibilidad de colocar las terrazas en calzada como ampliación de los tres tipos de terraza anteriores, limitando a un máximo para evitar la saturación de estas terrazas y evitar entorpecer excesivamente las plazas de aparcamiento por polígono. Una novedad que se introduce en esta terraza, fruto de ese trabajo y esa colaboración que se ha hecho con las distintas asociaciones, es que por primera vez esta ordenanza también va a permitir y regular las terrazas de establecimientos en centros comerciales y en hoteles, que hasta ahora en la ordenanza anterior no estaban recogidos y esto ha sido una aportación, por ejemplo, de Horeca. La accesibilidad es otro elemento crítico en el que vamos a estar muy vigilantes e incluso vamos a trabajar conjuntamente con ONCE y con el Servicio de Acción Social, con la Consejería de Acción Social, para que a través de la Oficina de Accesibilidad podamos cumplir con la legalidad vigente en cada momento y adecuar la ciudad a las nuevas necesidades, buscando alternativas y caminos peatonales accesibles en las zonas en las que, por la propia disposición de las calles, resulta más complicado. También se van a respetar siempre las plazas de aparcamiento de personas con discapacidad delante de su casa frente a una plataforma.

Un aspecto crítico en la negociación de la ordenanza y elaboración de la ordenanza es el control del ruido. El derecho al descanso es un derecho fundamental que tenemos que preservar y compatibilizar con la actividad en la calle; por eso acortaremos el horario, aceptando los votos de casi todos los grupos, que es muy razonable, de lunes a jueves que se pueda hacer un horario más reducido y, por lo tanto, compatibilizar mejor con el descanso, precisamente ahora que hay más espacio utilizado en la calle y, por lo tanto, va a haber más molestias en la calle simplemente por la mayor ocupación de espacio. Los sonómetros homologados también se van a pedir en aquellas terrazas grandes para facilitar el control y el conocimiento por parte de los hosteleros y de los clientes cuando se están superando estos límites indicados por las normativas sectoriales, de forma que facilite la convivencia entre todas las partes.

Por último, el control y las sanciones también van a ser más exhaustivos. Es decir, como decía al principio, la filosofía de la ordenanza es ser más generosos con el espacio y con la actividad, pero a la vez ser también más exigentes con los que no cumplan, incluso pudiendo revocar las licencias sin derecho a

indemnización en los supuestos en los que no se cumplan las condiciones de la ordenanza que estamos hoy tramitando. Esto es lo más relevante del proyecto actual.

Quiero reiterar mi agradecimiento, ya que creo que es difícil encontrar una ordenanza como esta con una norma que satisfaga a todas las partes, pero creo que esta vez la generosidad y la empatía de todas las partes, así como la responsabilidad también en el cumplimiento de la misma, nos va a poder permitir tener una ordenanza con terrazas bonitas y agradables que, por un lado, den servicio a los zaragozanos y a los turistas, que demandan ocio y disfrute en espacios públicos y al aire libre; por otro lado, van a poder dar trabajo a un sector basado mayoritariamente en autónomos o autoempleo, que lo ha pasado muy mal y que realmente tiene unas condiciones en las que las terrazas les permiten incrementar esta actividad ahora y también después, una vez pasada la pandemia. Y por último, también garantizar el respeto y el descanso de los vecinos que viven cerca de una terraza. Con lo cual procedemos, si quieren, a los turnos para poder intervenir y luego les podré contestar. Muchas gracias. Vamos a repartir ahora un resumen de los votos particulares para luego en las votaciones para que sea más sencillo para todos llevar el control.

Sr. Calvo Iglesias: A ver. Básicamente solicitamos en nuestra enmienda n.º 1 que se sitúen los tres tipos de terrazas por mayor claridad expositiva. En el voto particular n.º 2 hemos solicitado que la supresión de plazas de aparcamiento no supere el tercio de las plazas de estacionamiento en cada polígono. Aquí sí que hemos sido muy exigentes, ya lo sabe la consejera, en el sentido de que, además, nos parecen muy razonables las observaciones que ha hecho el Servicio de Movilidad en atención a las graves incidencias que tiene, a las graves afecciones que tiene sobre el tráfico la colocación de las terrazas en calzada. Por lo tanto, la propuesta original de que se pudiera limitar hasta el 50 % de las plazas de aparcamiento o reducir hasta el 50 % nos parece un exceso y, por lo tanto, lo hemos reducido a un tercio de las plazas de aparcamiento. En el tema de los calefactores, la colocación de calefactores, que habla de calefactores eléctricos o de pellets, hemos pedido que se sustituya por otras alternativas energéticas de origen biológico tan eficaces como los pellets y más limpias, como serían el alcohol, el biodiesel o el biogás. Respecto a los horarios, hemos propuesto de domingo a jueves ambos inclusive hasta las 12 de la noche y los viernes, sábados y vísperas de festivos hasta las 2 de la madrugada. Respecto a la posibilidad de solicitar los permisos para la instalación de terrazas solamente en un tiempo determinado, en un plazo determinado del año, hemos pedido que se amplíe esta solicitud a cualquier época del año en atención a las decisiones particulares que puedan tener los titulares de los establecimientos. Y estas son en esencia nuestras propuestas.

Sra. Presidenta: El siguiente grupo. Tiene la palabra, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. En Podemos —lo digo porque a mí me gustan muy poco las políticas de siglas— saben que Podemos aquí hemos votado sí, no y abstención a las cosas que nos parecían bien o mal al margen de quién lo presentara en la mayoría de los casos. Lo digo porque Podemos va a votar que sí a esta ordenanza con varias advertencias previas. Una: obviamente, no es perfecta; no creo tampoco que fuera perfecta la que hubiera hecho Podemos porque en este caso se trataba de establecer una ordenanza hipercomplicadísima que hiciera compatibles los derechos de los trabajadores y trabajadoras y propietarios de hostelería en una cultura como la nuestra y en una ciudad con el clima como el nuestro, compatible con el intocable derecho al descanso y al silencio de vecinos y vecinas, pero también dentro de una cultura como la nuestra.

Dicho esto, siendo que nos parece imperfecta la ordenanza que hoy se trae a aprobación, vamos a apoyarla porque, pase lo que pase a la hora de votar, sí nos parece que es el resultado del trabajo colectivo de esta ordenanza. Porque es verdad que lo hemos hablado en Comisión, es verdad que hemos tenido un mes largo para trabajarla, es verdad que la reunión que Podemos pidió con los grupos municipales para que de modo conjunto y sin cámaras y sin ningún tipo de secreto pudiéramos trabajar los grupos las opiniones perfectas para corregirlas o no, se produjo. Y, además, se produjo en el momento adecuado para eso. Y, además, porque de los votos particulares que Podemos presenta, no todos porque nos duele mucho el de los calefactores, pero los más importantes, que eran los horarios, reducir al máximo a las 12 de la noche o a las 00:00 el cierre de las terrazas en días laborales se ha aceptado. También hemos visto que se ha entendido —aunque parcialmente— nuestra posición de salvaguardar espacio en las plazas. Lo dijimos en la comisión aquí muchas veces: las plazas no pueden ser de uso exclusivo de las terrazas y hay que salvaguardar por norma un espacio físico sin terrazas para que niños y niñas jueguen y den la tabarra con la pelota y nos den

mal, porque para eso son niños y niñas y para eso son las plazas. Y eso hay que salvaguardarlo haya o no haya elementos de juego. Y eso, aunque de modo parcial, también aparece en la ordenanza, en el borrador que traemos hoy. Nos duele bastante que no se adelante con los rigores que exige la normativa europea, la emergencia climática y la obiedad y evidencia sobre las reacciones y los usos de energías contaminantes a la hora de no exigir en octubre de 2022 que se cambien todos los calefactores eliminando los de butano y gas para que pasen a ser de energías sostenibles o, cuando menos, eléctricas, porque la razón era bastante obvia: hay un invierno de por medio, llegará el siguiente verano o la primavera, se eliminarán los calefactores de la calle y cuando vuelvan a ponerse para octubre-noviembre del 2022 —a veces hasta noviembre ni siquiera hacen falta—, ya ha habido tiempo suficiente y capacidad económica suficiente con el cambio de ciclo económico para que los calefactores sean cambiados. Esto no se acepta; nos duele que no se acepte, lo hemos valorado, pero no creemos que sea una razón fundamental para parar una vez más la ordenanza y para que una vez más sigamos con una ordenanza bastante poco adecuada a la realidad.

Sabemos que habrá quejas por parte del sector y sabremos que habrá quejas por parte de vecinos y vecinas, organizados o no, que seguirán sufriendo los rigores de los ruidos y del silencio. También recordemos en este sentido, consejera, que sigue pendiente desde hace más de año y medio el borrador que el Gobierno anterior dejó pendiente de la ordenanza del ruido y que había que enmendar, etcétera, y trabajar, y que es fundamental, imprescindible, que se apruebe cuanto antes para que sea coherente en la forma, en el contenido y en el tiempo con esta ordenanza porque la ordenanza del ruido tendrá que ser coherente con esto y a ver si vamos a aprobar ahora una ordenanza de veladores que la siguiente ordenanza del ruido nos haga cambiar, que es bastante posible.

Dicho esto, vamos a votar que sí, obviamente, a todos los votos particulares que no han sido incluidos de Podemos; vamos a votar que sí a los votos particulares de Zaragoza en Común; vamos a votar que sí al voto particular del PSOE, que nos parece una idea muy interesante —lo digo abiertamente aunque no sea nuestra, una idea muy interesante— porque se trata de hacer bastante más modificable de modo cotidiano esta ordenanza y analizar y saber qué problemas pueden surgir y solucionarlos de modo colectivo porque a veces una cosa que falla mucho en esta ciudad y en este Ayuntamiento y en este Gobierno es la falta de diálogo con todos los sectores y no solo con los sectores más cómodos; y vamos a abstenernos en los votos particulares de Vox, en algunos casos es que ni los entendemos y en otros porque vemos que están algunos de ellos asumidos en el borrador de la ordenanza y, aunque coincidimos en el horario —que seguramente será el único que votemos a favor— es que, como ya está asumido, no nos va a hacer falta votar nuevamente al respecto.

Y para terminar, yo creo que hay que ser un poco responsables. Seguramente el año que viene habrá que volver a analizar cómo ha sido el verano y el invierno y el otoño con las terrazas y los veladores en esta ciudad y a lo mejor plantearse modificaciones de la ordenanza, asumiendo que esta ordenanza, que no es perfecta, tiene que echar a andar ya cuanto antes para ver cómo funciona en un año aciago para el sector y en una necesidad imperante que los vecinos y vecinas tenemos de que los bares que tenemos debajo de nuestra casa sean una fuente de placer y de trabajo y no una fuente de incordio y de ruido y de molestias. Por eso entendemos que es muy urgente aprobar esta ordenanza imperfecta pero mejorable y también creemos que es muy importante que de aquí a un año, si el Gobierno no trae una propuesta de modificación, la traerá Podemos para hacer un trabajo colectivo de los grupos municipales y el sector —acabo ya— de análisis para ver qué cambios tenemos que hacer y nos seguirá pareciendo muy importante que crezca un poco más de lo que se asume por parte del Gobierno el espacio de las plazas que se reserva sin terrazas para que niños y niñas puedan jugar con libertad. Entendamos nuestra cultura; la inmensa mayoría de las vacaciones de la inmensa mayoría de la población zaragozana son las piscinas municipales y las terrazas y es verdad que los que sufrimos un bar cerca de casa estamos hasta las narices del ruido, pero es verdad que este que está hasta las narices del ruido se va a bares lejos de su casa y eso le pasa a la mayoría de la población. Lo digo por evitar hipocresías, discursos banales o discursos que tienen que ver más con las siglas que con el interés que se nos exige a los concejales y concejalas de intentar llegar a acuerdos y analizar concretamente las necesidades de la ciudad y darle respuesta. Gracias.

Sra. Presidenta: Siguiente, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Gracias, consejera. Buenos días a todas. Yo entiendo que hay doble turno, ¿no? Que ahora es un turno de cinco minutos y después de tres, ¿no, señor secretario? Vale, lo digo porque en teoría ahora hay que exponer tus votos particulares y después yo daré opinión de los votos particulares del resto de grupos. Esta cosa, que es una cosa mínima, de procedimiento, de aclaración, hubiera estado bien que lo hubiéramos aclarado antes, señora consejera, y aquí viene el tema del voto en contra de Zaragoza en Común a la urgencia de este expediente.

O sea, lo lógico es que hubiéramos tenido una reunión una vez presentados los votos particulares todos los grupos para hablar y negociar sobre los votos particulares y para organizar el debate, algo tan sencillo como saber si va a haber dos turnos de 5 y de 3, que no tenga que ser el tercer interviniente el que lo venga a plantear en el debate. Por eso nosotros hemos votado en contra, porque esta ordenanza prisa, prisa, no es que haya mucha. Quiero decir, estamos hablando de un sector que ya está regulado, que ya tiene su ordenanza; esto no es como el tema de cuando surgió el fenómeno de los patinetes, que había que regular rápidamente un vacío legal que había. Y segundo, es un tema que llevamos un tiempo lo suficientemente amplio como para poder haber respetado mínimamente las 48 horas que marca el reglamento orgánico para estudiar un expediente con nada menos que decenas de votos particulares, no solo de los grupos, sino también alegaciones de las entidades. Y que, además, convocamos la reunión de esta Comisión el viernes, que suele ser el miércoles, para precisamente poder tener tiempo a analizar esto. Y, sin embargo, el expediente nos llegó ayer a la una y media del mediodía. El lunes, la señora Herrarte nos mandó el Plan Local de Comercio a las doce y media y dijimos "Buah, qué barbaridad". Usted una hora menos, a la una y media. Yo creo que va a llegar el día en el que nos lo van a mandar después de aprobarlo el expediente y esto no son formas. Yo recuerdo que cuando empezó la pandemia, se dijo: "Es que la pandemia nos impide hacer las cosas en tiempo y forma". Bueno, es que ya estamos tornando a la normalidad y creo que esta comisión se podía haber celebrado el martes, el miércoles o el jueves y hacer un Pleno extraordinario si tan necesario es para aprobar esta ordenanza, pero tendría que haber habido una mínima negociación con los grupos políticos, que no la ha habido.

Dicho esto, nuestros votos particulares van en la línea de defender el uso del espacio público frente al negocio de la terraza, que yo entiendo que también tiene derecho a hacer negocio la terraza, pero que también tienen derecho todas y todos los ciudadanos —también los que van a la terraza— al disfrute del espacio público. En esa línea nosotros hemos presentado seis votos particulares. Uno en el que planteamos que la ocupación de las plazas se rebaje del 65 % que planteaba usted al 45 %, que las terrazas solo puedan ocupar el 45 % del espacio de las plazas y que la mayoría de ese espacio, el 55 %, sea para el uso y disfrute de los vecinos. Creo que es más que suficiente un 45 % de ocupación de las plazas para terrazas. En este sentido, también presentamos una transacción que a nosotros nos resulta muy importante, sobre todo, porque se refiere a un sector muy concreto, que son las personas invidentes. Y es que las terrazas, ese 1'80 m de terrazas comience a contar desde la fachada. Sabemos y nosotros hemos hablado con las asociaciones del sector que las personas invidentes utilizan las fachadas precisamente para poder guiarse. Si estamos prohibiendo el aparcamiento de motos en las fachadas precisamente por esto, creo que la ordenanza tiene que regular que las terrazas no deban empezar en las fachadas para facilitar el tránsito de las personas invidentes.

En este sentido también, en el sentido del espacio público, nosotros hemos presentado otro voto particular que tiene que ver con el horario, que más que quizá con el espacio público, tiene que ver con el ruido y las molestias a los vecinos. Y planteamos la rebaja de una hora la apertura de las terrazas por la noche; durante la semana, rebajar de 1 a 12 de la noche y los fines de semana rebajar de 2 de la madrugada a 1 de la noche. Es evidente que es más que tiempo suficiente y que los vecinos y vecinas tienen que descansar no solo entre semana, también los fines de semana, porque eso de que la gente trabaja de lunes a viernes en este mercado laboral yo creo que está ya más que olvidado. Hemos presentado también votos particulares por la sostenibilidad ambiental, que tienen que ver con los calefactores para que los calefactores única y exclusivamente estén en terrazas cerradas. No puede ser que estemos dando subvenciones para la eficiencia energética de los edificios y que después estemos permitiendo calefactores al aire libre, que es un desaprovechamiento absoluto energético que, ojo, no solo contaminan los de gas, también contamina el biodiésel y también se contamina en origen en la producción de la energía. Por lo tanto, esta medida, que se está implantando ya en toda Europa, consideramos que también tenemos que dar el salto en Zaragoza y

comenzar a aplicarla. Y también hemos presentado un voto particular para que no se puedan permitir las mesas de pie, los conocidos también como toneles porque, no nos engañemos, hay calles muy estrechas en esta ciudad. —estoy hablando, por ejemplo, del Casco Viejo— donde si tú pones un tonel la gente se pone alrededor del tonel y al final lo que acaba produciéndose es que no se respeta el 1'8 m de distancia y, además, que luego sabemos que se fomenta el consumo de tabaco. Y también en este sentido, último voto particular es para eliminar la publicidad en las terrazas, que estos soportes de terrazas no acaben siendo soportes de publicidad y que la invasión del espacio público no solo es en metros cuadrados, también en publicidad, en ocasiones agresiva.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Cubero. Tiene la palabra la señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Hola, buenos días. Gracias, señora consejera. A ver, no creemos que exista realmente un vacío legal para votar de urgencia esta ordenanza cuando no se ha respetado el tiempo de las 48 horas para debatirla desde la recepción del informe de los votos particulares. Dicho esto, el contenido de esta ordenanza ha generado mucho interés entre los vecinos y asociaciones. Es evidente que es un tema que preocupa mucho dada la cantidad de alegaciones que se han presentado, algunas de ellas con posiciones enfrentadas. La pandemia ha generado una serie de cambios en las preferencias y costumbres de la ciudadanía, destacando entre ellos la necesidad de disfrutar de espacios al aire libre, lo que ha tenido como consecuencia el incremento en el número de terrazas que ocupan el suelo de uso público. Estos cambios en la configuración de la ciudad son susceptibles de originar distorsiones o conflictos que deberán ser analizados según vayan surgiendo. Aún estamos en período de restricciones; falta volver a la normalidad absoluta y será entonces cuando podamos decidir si el texto se adapta o no, entre ellos, el ruido puesto que, como dice el señor Rivarés, aún no se ha desarrollado la ordenanza. Por ello el Grupo Municipal Socialista propone la creación de una comisión de seguimiento encargada de detectar, debatir y proponer soluciones a los conflictos que pudieran ir apareciendo. Ese es nuestro voto particular. Sin más.

Sra. Presidenta: Gracias. Bueno, ahora es mi turno. Agradezco a todos sus aportaciones. Creo que en realidad los votos particulares que nos han ido llegando son muy razonables y coinciden mayoritariamente con las alegaciones que hemos recibido de todos los vecinos. Efectivamente, no es una ordenanza perfecta porque precisamente regula dos objetivos contradictorios y enfrentados, pero creo que esa es un poco la virtud de este trabajo que se ha hecho, colaborativo, constructivo y en el que tanto las asociaciones de vecinos como las asociaciones de la hostelería han aportado sus necesidades y sus conocimientos y, por supuesto, todos los grupos también. En ese sentido, se ha intentado recopilar lo que era razonable, ajustándonos siempre a la legalidad y al interés común y los beneficios conjuntos.

Por comentar un poco los votos particulares, empezando por Vox, por ejemplo, que ha sido el primero, creo que todos los votos son aceptados. Me parece muy razonable y agradezco también incluso el voto de la reducción del espacio concedido a las plataformas para equilibrar los estacionamientos, reduciéndolos a un tercio. Por otro lado, creo también que el tema de los calefactores enriquece la posibilidad de introducir otras energías renovables como biocombustibles, con lo cual, también se aceptará y también se agradece. Y en el caso del horario les planteo una transaccional que coincide en las aportaciones que han hecho todos los grupos en el horario laborable de lunes a jueves, reducirlo a las 12 y en el fin de semana, uniendo todas las alegaciones que nos han venido de todos los vecinos y el voto particular también que nos ha llegado por parte de Zaragoza en Común, reducirlo a la 1:30; y en el caso de los barrios rurales, a las 2:30. En este caso estaríamos únicamente reduciendo media hora para el fin de semana y una hora en los días laborables. Creo que es muy razonable y, sobre todo, leyendo también todas las inquietudes que nos han llegado a través de las alegaciones de los vecinos en el sentido de que, al haber más espacio en la calle, nos piden, por favor, mayor reducción para compatibilizar el horario y el descanso. Y creo, por otro lado, que no afecta a la rentabilidad de los establecimientos, ya que tienen más horas para poder, ya que empezamos un poquito antes por la mañana, para poder explotar las terrazas, el espacio público concedido, sus licencias y a la vez, como tienen más espacio, ya que en esta ordenanza se les está dando no solamente su fachada como hasta ahora, sino las colindantes si tienen autorización y, además, la posibilidad de tener plataformas en muchos casos, pues creo que realmente compensa el mayor espacio con un poquito menos de tiempo, así que les solicito que me voten esa transaccional a su voto particular para que la podamos votar a favor. Y luego, en el último punto, el del período de solicitud, no es posible por un tema de organización interna de los Servicios,

pero tampoco tiene ningún problema porque si hay un cambio de titular o hay un nuevo establecimiento no es necesario acogerse a ese período de los dos últimos meses del año. Con lo cual, a efectos prácticos, realmente no sería una molestia.

En el caso de Podemos y de sus votos particulares, efectivamente, le solicito que me acepte la transaccional para el tema de las plazas, la ubicación en las plazas, en las que les recuerdo que como máximo pasaríamos de un 65 % a un 60 % para dar más espacio libre, pero que en todo caso es el límite máximo y que, como refleja la propia ordenanza, son los técnicos municipales los que pueden regular hasta ese tope máximo y pueden decidir dejarlo reducido. Por lo cual, también habría que votar ese voto particular y esa transacción. Y en el caso del otro voto particular, que también tendríamos que hablar, es la anchura máxima para poder ubicar en calzada. Ustedes me piden que no sea 1'50, sino que se respete el 1'80. Lo que les solicitamos o lo que les estimamos es que se puedan retranquear esos 30 centímetros dentro de la plataforma para que se puedan conceder las plataformas a partir de una acera de 1'50. Con el tema del horario, la aceptaría haciéndole esa transaccional que acabo de explicar para el caso de Vox, ya que coinciden en la solicitud que me hacen ambos dos.

En el caso de Zaragoza en Común coincide la explicación que les decía con las plazas; creo que limitamos al 60 %, se acepta parcialmente y lo que se solicita es que sea el límite máximo, con lo cual, los Servicios van a ser los que nos puedan limitar, en todo caso, en las plazas que hay mucho tránsito, pero hay otras plazas que no tienen tránsito, que entre que no haya nada o que puedan realizarse terrazas, pues puede tener todo el sentido. Y en relación a la accesibilidad, desde la propia ordenanza —y se ha estado mirando legalmente en todos los aspectos— realmente se garantiza que se va a cumplir con la legalidad en todo momento, como no podía ser de otra forma en cuanto a la ley de accesibilidad. Desde el punto de vista de cómo queda la redacción, aquí en una ordenanza lo que estamos regulando es la concesión del espacio público y ese espacio público va a ser 1'8 metros de anchura, que es lo que marca la ley y se ajustará en todo momento a la normativa. El no dejar reflejado explícitamente más definición nos permite precisamente que la propia ordenanza pueda adaptarse a nuevos reglamentos. Por ejemplo, actualmente hay un proyecto de orden ministerial para un documento técnico que está precisamente en el Ministerio sobre accesibilidad y no discriminación en el acceso y utilización de espacios públicos urbanizados. Será este proyecto el que regule y, por lo tanto, nuestra ordenanza se tendrá que acoger en todo momento a esa regulación. Es más, como este tema es un tema fundamental para el equipo de Gobierno, se ha trabajado con ONCE y a través del Servicio de Acción Social para hacer un grupo de trabajo, precisamente para buscar facilitar toda la acomodación que sea necesaria de la ciudad y, sobre todo, de las zonas con terrazas y veladores en aquellos espacios de la ciudad consolidada, para que se puedan adaptar a buscar siempre itinerarios peatonales accesibles y alternativas, tal y como marca la ley. Y luego, con relación a los calefactores, el no permitirlos al aire libre, pues realmente va un poco en contra del sentido. Yo entiendo su punto, pero realmente en una ciudad además, como Zaragoza, precisamente el uso de poder utilizar las terrazas durante todo el año tiene sentido con los calefactores y el poder utilizar estos calefactores, por eso precisamente medioambientalmente se cuida tanto y se es tan exigente e incluso se han introducido otro tipo de biocombustibles.

Y por último, agradecer al PSOE que esté tan de acuerdo con nuestra ordenanza y con todo el trabajo que se ha venido haciendo, ya que no ha hecho ninguna aportación ni ninguna modificación o propuesta a la misma y, en ese sentido, aceptaremos esa comisión que plantean porque nos parece que es muy razonable el poder darle seguimiento y ver si realmente conviven los distintos intereses o ir solucionando los desencuentros que ahí se tengan. Muchas gracias. Señor Calvo tiene la palabra.

Sr. Calvo Iglesias: Bien, efectivamente, tal como han señalado las personas que me han precedido en el uso de la palabra, urgencia, urgencia no había por aprobar esta ordenanza. Hay ya una ordenanza que está regulando la colocación de terrazas y veladores; por lo tanto, ahora mismo no se iba a producir ningún vacío legal si tardábamos unos días más o incluso un mes en aprobarla definitivamente porque, como digo, ya están reguladas por la ordenanza vigente. Bien, hay un punto que me parece particularmente interesante y es el voto particular que ha presentado el Partido Socialista en el sentido de constituir una comisión de seguimiento por una razón fundamental: porque mucho me temo que esta ordenanza, el desarrollo de esta ordenanza, lo vamos a tener que ir analizando con cuidado para ver cuáles son los efectos y las consecuencias que tiene.

Miren, hay varias cuestiones. En primer lugar, el tema de la recogida del mobiliario de las terrazas. Usted propone que las terrazas amplíen su horario —o lo reduzcan, dependiendo de la propuesta que se haya presentado— a la 1:30 de la madrugada. Claro, hay que tener en cuenta que hay un plazo o un tiempo en el cual los propietarios de los establecimientos deben recoger su mobiliario. A nosotros nos parecería razonable que se cerrara, efectivamente, a la 1:30, como usted propone, pero que se diera un plazo de media hora más o un cuarto de hora más para recoger las mesas, las sillas y el conjunto de las terrazas. Otro tema bastante controvertido que puede dar lugar a, efectivamente, que haya que revisar son las afecciones al tráfico, tal como le he señalado antes, fundamentalmente al tema de los aparcamientos. Miren, en Madrid ya hay discrepancias en el equipo de Gobierno. Almeida (PP) está señalando que, efectivamente, las terrazas colocadas en calzada tenían un carácter temporal, como inicialmente se propuso por usted y aceptamos todos, que fueran a tener un carácter temporal. Es cierto que el sector ha hecho unas inversiones y ahora nos sorprenden con que, efectivamente, puede ser un elemento que quede ya con carácter definitivo, pero habrá que analizarlo, habrá que ver cuáles son las consecuencias. A lo mejor las reducciones en el número de plazas de aparcamiento y en zonas de carga y descarga es excesivo y provoca al final más afecciones y más molestias a los vecinos que el beneficio que pueda obtener determinado sector por ocuparlos. Es decir, que este es un tema que, ya digo, que si en Madrid ha suscitado controversia, no lo sé si no la suscitará también aquí en Zaragoza y tendremos que revisarlo.

Y por último, hay una cuestión también que a nosotros nos parece un poco conflictiva y es el hecho —o un poco discriminatoria— y es el hecho de que se habiliten dos horarios de cierre distintos, dependiendo de si se trata de la zona urbana o de los barrios rurales. No lo sé hasta qué punto los vecinos de los barrios rurales tienen menos derecho al descanso que el que puedan tener los vecinos de la zona urbana. La verdad es que nos hubiera gustado, como insisto, el haber podido analizar con mucho más detenimiento los votos particulares y las distintas propuestas que usted ha incorporado a esta ordenanza y es por eso por lo que hemos votado en contra anteriormente porque, desde luego, el que nos pasen 550 folios, un documento con 550 páginas a las 13:30 de ayer, por mucho que lo hubiéramos hablado y debatido, pero la verdad es que nos hubiera gustado el poder hacer una reflexión un poco más meditada o más calmada que no esta toma de decisiones apresuradas a las que nos vemos obligados ahora. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Calvo. Tiene la palabra, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Bueno, obviamente, imprescindible, imprescindible, vital, vital que fuera hoy, obviamente, no hay nada que sea vital, vital para hoy excepto una operación quirúrgica de urgencia. Pocas cosas más se me ocurren, pero no somos médicos o médicas en la UCI, somos concejales y concejalas. Es un asunto de responsabilidad porque la ordenanza en vigor —obviamente, no hay ningún vacío legal— es vieja, es muy vieja y no atiende en algunos extremos muy importantes a la realidad y a las exigencias cotidianas. Se podría haber cambiado hace años. No se cambió, se cambia ahora.

Lo que estamos diciendo es que, por ejemplo —por eso Podemos va a reiterar la posición en sus votos particulares y la posición final—, estamos diciendo que se incluyen los sonómetros que, además, algunos del oficio sabemos cómo funcionan; por lo tanto, que son direccionales; por lo tanto, que no capturan ruidos, por ejemplo, del tráfico cercano o de paseantes que vayan hablando y que no estén sentados en plazas; es decir, que el ruido que miden es el ruido más o menos real de la plaza; eso significa que un sonómetro sea direccional. Dos: que el día 3 de mayo, como dije antes, hubo una reunión de todos los grupos municipales donde la mayoría expresamos dudas y propuestas; las que expresó Podemos se han visto reflejadas casi todas —algunas dolorosamente no— en este borrador y que, además, este grupo al menos, como se ha preocupado de mantener discusiones al respecto, ha hablado con casi todos los grupos incluido el Gobierno, y por eso hoy puede decir, el Grupo Municipal de Podemos, que ha negociado con otros grupos y con el Gobierno muchas de las propuestas que aquí hoy se vienen a discutir en forma de voto particular o como párrafo redactado en el borrador, incluido ayer a las 13:30 con el Gobierno.

Por eso digo que la responsabilidad de un concejal de Podemos significa haberse reunido con casi una docena de entidades de vecinos y vecinas organizados, no organizados, del ruido, de la hostelería, incluso de entidades de accesibilidad para analizar esta ordenanza y la conclusión final es que no es perfecta, pero mejora lo que hay y que de aquí a un año la tendremos que revisar. Por eso anuncio que nos parece muy importante el voto particular del PSOE, que, obviamente —repito—, vamos a votar y que si el Gobierno

no trae de aquí a un año, habiendo pasado un verano y un otoño, una revisión de la ordenanza con un análisis previo con todo el mundo implicado, será una propuesta que haga Podemos e imagino que más grupos también la harán.

Tres, se ha aceptado el voto particular que Podemos ha propuesto y, además, ya lo hizo en aquella reunión del día 3 de mayo para que el horario de cierre nocturno en días laborables sea las 12 de la noche, no más allá. Y eso es un avance porque hasta ahora podían estar mucho más tarde en los días de labor y ahora lo limitamos a las 12 de la noche; insuficiente para algunos vecinos, demasiado corto para muchos hosteleros, el punto medio seguramente posible para integrar en esta ordenanza. La propuesta de Podemos sobre accesibilidad para que hubiera un pasillo de seguridad —así es como lo llamábamos— al menos de 1'80 m que exige la ley está planteado. Por lo tanto, Podemos se siente reconocida en esa precisión. Sobre el derecho al descanso, porque cuando hablamos de una ordenanza de veladores y terrazas, estamos hablando no solamente de cómo regular el uso de las terrazas, sino cómo hacer compatible el sacrosanto e intocable derecho al silencio y al descanso de los vecinos. El cambio de horario es un avance, pero también es un avance la restricción del espacio que se puede cubrir en las plazas. Para Podemos no es demasiado, pedíamos más, pero si se mantiene intocable el 40 % del espacio de las plazas para que no pueda haber terrazas, sino para que se respete el uso público de vecinos y vecinas —fundamentalmente niños y niñas, no nos engañemos, que hasta ahora algunas plazas no podían jugar por las terrazas— también es un avance.

Hemos hecho un voto particular sobre la cuestión estética y la publicidad de los establecimientos. ¿Se recoge al 100 %? No, pero se recoge en buena medida y como la abstención no nos parece comprensible porque es "te gusta o no te gusta, la aceptas como suficiente o la rechazas como insuficiente", por eso digo que la vamos a votar a favor.

También en la ordenanza pedíamos que se reconociera algo muy importante como los horarios y las condiciones de carga y descarga del material que imprescindiblemente necesitan los bares y cafés para trabajar con y sin terraza porque el horario de carga y descarga no tiene que ver con las terrazas. Tiene que ver con la existencia de un local de hostelería. ¿Lo tenemos claro esto? El horario de carga y descarga no tiene que ver con que un local tenga terraza o no la tenga; tiene que ver con que tiene que cargar y descargar el material. Y esto fue una discusión solventada cuando hablamos de la DUM (distribución urbana de mercancías) en el ámbito del comercio la semana pasada justamente, y con terrazas y sin terrazas el problema no se solventa en esta ordenanza, se solventa en las políticas de movilidad y de comercio.

Y para acabar, insisto en lo del año. Si de aquí a un año no hacemos una valoración sobre cómo fue el verano y el otoño, no económicamente, sino socialmente para vecinos y vecinas y descanso y para el sector de hostelería y sus trabajadores, habremos fracasado. Por eso insisto, consejera, que si se aplica de verdad el voto particular del PSOE, estupendo; pero si no, pediremos de aquí a un año exactamente una revisión. Yo creo que esto queda claro. O sea, es que estamos confundiendo algunos términos, los de la publicidad por ejemplo, y los de la carga y descarga son asuntos de movilidad y de comercio y que ocurrirán haya o no haya una terraza. ¿Eso lo entendemos? Gracias.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Gracias, presidenta. Bueno, nosotros también vamos a apoyar el voto particular que hace el Grupo Socialista. Todos consideramos que es importante que esto se revise dentro de un año y eso nos tiene que hacer pensar de la eventualidad de esta ordenanza. Y aquí viene una opinión general de cuál ha sido el craso error. Y es que en un momento muy concreto donde la hostelería lo está pasando mal, mi sensación es que usted a través de esta ordenanza ha intentado favorecer al sector, cosa que no me parece mal dicho así, y por eso todos estamos pensando que dentro de un año, cuando todo esto pase, esto habrá que revisarlo. Pero el problema es que esta ordenanza lo lógico es que dure 20, 30, 40 años; a ser posible, toda la vida aunque sabemos que es imposible. Y tratar de regular una cuestión coyuntural en una ordenanza que tiene que ser estructural es el problema que nos está llevando a que dentro de un año haya que cambiarlo. Y para nosotros la forma de ayudar a la hostelería no es a través de una ordenanza de terrazas y veladores, sino a través de las ayudas directas. ¿Por qué? Porque hay una gran parte de hostelería que no tiene terrazas y veladores y que esta medida hasta cierto punto no le va a afectar y que, por lo tanto, quizás esta no sea la mejor manera de ayudar al sector. Dicho esto, es una ordenanza que va en la línea de favorecer el uso de terrazas y veladores y ahí nosotros tenemos una opinión clara de que somos partidarios

del disfrute y el uso del espacio público por todos los vecinos en condiciones de igualdad frente a la del negocio, que, ojo, también entendemos que tiene que estar.

Dicho esto, ¿cuáles son nuestros votos particulares? De seis votos particulares, hay cuatro usted que no acepta y dos que acepta parcialmente; hombre, mal “gol average”, entenderá, para mi grupo y, sobre todo, cuando hay algunos que no acepta pues porque no quiere. O sea, el 1'8 m para los invidentes desde la pared cuando usted me dice que ya están otras normativas, pues bueno, ¿qué problema hay en que se redunde en las normativas? Porque la realidad es que hoy no se cumple, ahí fuera la realidad es que no se cumple. Por lo tanto, creo que sería perfectamente asumible. Y cuando dice que otros los asume parcialmente, hombre, yo le diría que muy poco parcialmente porque cuando le decimos que el espacio público se rebaje del 65 al 45 % el que puede estar ocupado por terrazas y usted no dice que no, del 65 al 60 %, pues se estima muy poco parcialmente. Como para decir que de seis, cuatro no y las otras muy poco parcialmente, pues entenderá que nuestro voto no será favorable a esta ordenanza.

Decir que vamos a apoyar los votos del grupo Podemos Equo, aunque nos vamos a abstener en el tema de los calefactores porque consideramos que no es lo suficientemente ambicioso para la emergencia climática que estamos viviendo; votaremos a favor del voto particular del Partido Socialista, como ya hemos dicho; votaremos, evidentemente, a favor todos los de Zaragoza en Común y nos abstendremos en los del Grupo Municipal de Vox.

Y nuestro voto tengo que decirle que será un voto contrario a esta ordenanza. Votaremos no y votaremos no a esta ordenanza desde el Grupo Municipal de Zaragoza en Común porque consideramos que no es lo suficientemente ambiciosa en la defensa del derecho al descanso de los vecinos y vecinas de Zaragoza frente al uso privativo de las terrazas. Y votaremos que no porque consideramos que no respeta el uso del espacio público de las plazas para los vecinos y vecinas, que se tendría que rebajar a un 45 % y no a un 60% el uso para terrazas de las plazas de nuestra ciudad. Y consideramos que no respeta tampoco los derechos de las personas invidentes cuando no se regula la posibilidad de que las terrazas no ocupen la pared para que esas personas se puedan guiar. Y, evidentemente, también votaremos en contra porque es una ordenanza que no está en la línea del desarrollo sostenible. Para ustedes el desarrollo sostenible es un pin que ponerse en la solapa, pero a la hora de la verdad, de tomar las medidas, los calefactores que malgastan el 90 % de la energía en el ambiente no se está limitando en esta ordenanza y, por lo tanto, nuestro voto, el voto del Grupo Municipal de Zaragoza en Común, será un no a esta ordenanza de veladores.

Sra. Presidenta: Gracias. Señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí, gracias, señora consejera. A ver. Nosotros no hemos presentado más alegaciones no porque nos parezca perfecto el texto ni todo lo contrario, sino porque creemos que va a generar controversia en el tiempo, precisamente por lo que he expuesto anteriormente. No hemos vuelto todavía a la normalidad; no entendemos tampoco la diferenciación de horarios entre barrios rurales y barrios urbanos; tampoco entendemos que, sin haber desarrollado la ordenanza del ruido, podamos decidir sobre esta ordenanza de veladores que produce precisamente tanto ruido. Y tampoco sabemos qué va a pasar con las plataformas que se han instalado como terrazas en la calzada. Entonces, como hay muchísimo melón abierto, por así decirlo, nosotros hemos presentado solamente este voto particular, que es la comisión de seguimiento para poder debatir y dar soluciones a lo que se vaya a ir generando porque lo que está claro es que se generará controversia. Nosotros nos vamos a abstenernos en todo, es decir, abstención a todos los votos particulares de todos los grupos municipales y también la abstención a la ordenanza, por coherencia con todo lo que he dicho anteriormente. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Becerril. Pasamos a la votación.

Se somete en primer lugar a votación la propuesta de resolución de las alegaciones presentadas en el periodo de información pública, con el resultado de 14 votos a favor de la propuesta, emitidos por los representantes de los Grupos Municipales de PP (8) y Ciudadanos (6), y 17 abstenciones de los Grupos Municipales de PSOE (10), ZeC (3), Podemos-Equo (2) y Vox (2). Queda aprobada la propuesta de resolución de alegaciones.

A continuación se realiza votación de los votos particulares presentados, una vez admitidos por el Grupo de Podemos-Equo, los votos transaccionales que afectan y, por tanto quedan transaccionados, a los votos particulares números 3, 4 y 8 por dicho Grupo Municipal presentados. Así pues se realiza, en primer lugar, la votación de los 8 votos particulares del Grupo Municipal de Podemos, numerados del 1 al 8, con las transacciones aceptadas.

Los votos particulares números 1, 2 y 6 del Grupo Municipal de Podemos-Equo quedan rechazados por 5 votos a favor, emitidos por los representantes de los Grupos Municipales de ZeC (3) y Podemos-Equo (2), 14 votos en contra de los Grupos Municipales de PP (8) y Ciudadanos (6), y 12 abstenciones de los Grupos Municipales de PSOE (10) y Vox (2). **Rechazados.**

Los votos particulares números 3 (transaccionado) y 8 (transaccionado) del Grupo Municipal de Podemos-Equo se aprueban por 16 votos a favor, emitidos por los representantes de los Grupos Municipales de PP (8), Ciudadanos (6) y Podemos-Equo (2), y 15 abstenciones de los Grupos Municipales de PSOE (10), ZeC (3) y Vox (2). **Se aceptan.**

Los votos particulares números 4 (transaccionado) y 5 del Grupo Municipal de Podemos-Equo se aprueban por 19 votos a favor, emitidos por los representantes de los Grupos Municipales de PP (8), Ciudadanos (6), ZeC (3) y Podemos-Equo (2), y 12 abstenciones de los Grupos Municipales de PSOE (10) y Vox (2). **Se aceptan.**

El voto particular numero 7 del Grupo Municipal de Podemos-Equo, queda rechazado por 2 votos a favor, del Grupo Municipal de Podemos-Equo, 14 votos en contra de los Grupos Municipales de PP (8) y Ciudadanos (6) y 15 abstenciones de los Grupos Municipales de PSOE (10), ZeC (3) y Vox (2). **Rechazado.**

A continuación se someten a votación los 6 votos particulares presentados por el Grupo Municipal de Zaragoza en Común, que tienen asignados los números 9, 10, 11, 12, 13 y 14, con el resultado de 5 votos a favor, emitidos por los representantes de los Grupos Municipales de ZeC (3) y Podemos-Equo (2), 14 votos en contra de los Grupos Municipales de PP (8) y Ciudadanos (6) y 12 abstenciones de los Grupos Municipales de PSOE (10) y Vox (2). **Quedan rechazados.**

Se procede a la votación de los 5 votos particulares presentados por el Grupo Municipal de Vox, que tienen asignados los números 15, 16, 17, 18 y 19.

Los votos particulares números 15, 16 y 17, quedan aprobados por 16 votos a favor, emitidos por los representantes de los Grupos Municipales de PP (8), Ciudadanos (6) y Vox (2), y 15 abstenciones de los Grupos Municipales de PSOE (10), ZeC (3) y Podemos-Equo (2). **Se aceptan.**

Los votos particulares numeros 18 y 19 quedan rechazados por 2 votos a favor, del Grupo Municipal de Vox, 14 votos en contra de los Grupos Municipales de PP (8) y Ciudadanos (6), y 15 abstenciones de los Grupos Municipales de PSOE (10), ZeC (3) y Podemos-Equo (2). **Quedan rechazados.**

Se realiza, finalmente, votación del voto particular numero 20, presentado por el Grupo Municipal Socialista, que es aprobado por unanimidad. **Se acepta.**

A continuación, se realiza votación sobre la propuesta de aprobación de la modificación de la Ordenanza municipal reguladora de la instalación de terrazas de veladores, una vez incorporados las alegaciones y votos particulares aprobados, con el resultado de 16 votos a favor, emitidos por los representantes de los Grupos Municipales de PP (8), Ciudadanos (6) y Podemos-Equo (2); 3 votos en contra del Grupo Municipal de ZeC(3) y 12 abstenciones de los Grupos Municipales de PSOE (10) y Vox (2). Queda dictaminado favorablemente.

3.- Dar cuenta de los decretos y resoluciones de los órganos de gobierno: Disponibles en la intranet municipal. (El acceso se hará mediante tarjeta electrónica: Aplicaciones Corporativas-Inicio-Administración

La Comisión se da por enterada.

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

4.1 Interpelaciones

4.1.1 Interpelación presentada por el Grupo Municipal VOX, relativa a que por parte de la Sra. Consejera se informe de manera pormenorizada sobre el ritmo de renovación de la flota de autobuses, la repercusión de la sustitución de unidades convencionales por unidades eléctricas, sobre los costes de explotación del servicio, y sobre los estudios realizados de la autonomía de los vehículos y su repercusión, si fuera el caso, en la reordenación de líneas. (C-3051/21)

Sra. Presidenta: Señor Calvo, tiene usted la palabra.

Sr. Calvo Iglesias: Sí, de acuerdo, muchas gracias. Bueno, simplemente quería apuntar respecto a la votación que ha tenido lugar antes que, evidentemente, estas no son formas de hacer las cosas. Yo creo que el tema es suficientemente importante, la aprobación de una ordenanza, como para que los grupos municipales hubiéramos podido contar con más tiempo para pensar sosegadamente el sentido del voto y todos y cada uno de los puntos que hemos analizado y que ya digo que algunos de ellos serán objeto de proposición normativa en el plazo más breve posible porque, evidentemente, no nos satisface cómo ha quedado aprobado en la ordenanza. Y si no se revisan ahora mediante las proposiciones normativas, pues evidentemente, como consecuencia de esa comisión de seguimiento y en el plazo de un año, habrá que someter a consideración —a reconsideración— algunas de las cosas que hoy se han aprobado.

Respecto al tema de la flota de autobuses, de la renovación de los autobuses por autobuses eléctricos, mire, esta es una de las cuestiones... No estamos en contra en absoluto, ya sabe; estamos, por supuesto, a favor de todas las medidas anticontaminantes que se puedan adoptar en la ciudad de Zaragoza, no le quepa ninguna duda al respecto, pero es una cuestión a lo mejor de oportunidad de coste y, sobre todo, de transparencia y de explicaciones al resto de los grupos. Miren, nos enteramos de esto, como de tantas otras cosas, nos enteramos a través de la prensa, con cifras y datos que, bueno, los conocemos a través de la prensa y sobre los cuales les vamos a pedir alguna precisión más. Primero nos preocupan algunas cuestiones. No sé —o no sabemos— si este es el momento más oportuno para asumir este tipo de gastos, teniendo en cuenta la crisis en la que nos encontramos. Si sabiendo como sabemos que la contribución de Zaragoza a la contaminación global, de la cual estamos hablando de los emisión de gases de efecto invernadero, pues, evidentemente, no sé si la contribución de Zaragoza es relevante o no. Bien, en cualquier caso, vuelvo a insistir en que estamos a favor de todas las medidas anticontaminantes que puedan adoptarse, pero es una cuestión de oportunidad, de si es el momento oportuno ahora, con la crisis que estamos sufriendo.

Y hay dos temas que nos preocupan. Primero, el tema de la autonomía de los vehículos; si, efectivamente, con los puntos de carga nocturna que se vayan a instalar en las cocheras será suficiente o, por el contrario, habrá que poner más puntos de recarga. Aquí habla de que están haciendo pruebas con varios modelos de autobuses y me gustaría que nos informaran de cuáles han sido los resultados, si, efectivamente, los autobuses con las baterías que puedan disponer tienen autonomía suficiente como para estar todo el día funcionando en Zaragoza y no tienen que hacer paradas a mitad de trayecto o a mitad de la jornada para volver a recargar. Ese es un tema importante porque puede condicionar mucho la autonomía del servicio, la colocación de puntos de recarga en otros puntos de las líneas, etcétera, etcétera. Y en su caso, como digo, también la reordenación de las líneas porque a lo mejor no es ni conveniente que determinadas líneas tengan un trayecto excesivamente largo precisamente por estos problemas que pudieran surgir si un autobús se quedara sin carga a mitad de trayecto. Pero hay otro tema sobre el que me gustaría hacer hincapié. Aquí se habla de que hay un coste adicional en la compra de estos 68 autobuses que se van a adquirir en los próximos años, un coste adicional sobre los autobuses convencionales de 12 millones de euros más. Es decir, si ahora se compraran 68 autobuses convencionales, nos ahorraríamos 12 millones respecto a la compra de autobuses eléctricos. Pero es que, además, hay que invertir otros 12 millones en los puntos de

recarga y en toda la instalación eléctrica que haya que hacer. Me imagino que, si se adquieren más autobuses eléctricos, la inversión de puntos de carga será mayor todavía. En total son 24 millones y en algún sitio de la prensa —que esto son estudios que habrán hecho ustedes y que nosotros desconocemos— dice que por cada autobús se va a conseguir un ahorro en el consumo y en el mantenimiento de 210.000 euros. Claro, estos 24 millones de euros, divididos entre los 68 autobuses que ahora se adquieren, nos da un sobreprecio de 350.000 euros, que es superior a ese ahorro previsto de 210.000 en toda la vida útil de los vehículos, lo cual quiere decir que el coste de funcionamiento de los autobuses eléctricos, en definitiva, tiene un sobrecoste de 140.000 euros en toda la vida útil de los autobuses. Esto es lo que a nosotros nos sale con las cifras que ustedes han dado a la prensa y que se han publicado. Evidentemente, con un sobrecoste en el funcionamiento y en el mantenimiento de los autobuses eléctricos de 140.000 euros, pues de alguna manera habrá que repercutirlo en el coste del billete o en la factura del servicio y esto es lo que nos gustaría que nos aclarara a usted, todas estas cuestiones que le acabo de plantear: la autonomía, los estudios realizados, cuáles son los más eficaces o eficientes y en qué medida van a repercutir en el coste del servicio o del billete —en su caso, del billete— el sobrecoste que supone la adquisición de este tipo de vehículos. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Calvo. Bueno, pues en relación a la decisión del equipo de Gobierno de sustituir las flotas que quedan en... Lo que es el ritmo de renovación no se altera; el ritmo de renovación es el que viene marcado por la vida útil de los autobuses y por lo que llevamos ya marcado y, además, está en contrato. Actualmente la única decisión que hemos tomado ha sido que, en lugar de proceder a la compra de flotas híbridas, como estaba en la última modificación de contrato que hizo el Gobierno de Zaragoza en Común en 2017, lo que nosotros hemos planteado es que era el momento, después de más de un año probando autobuses eléctricos que tenemos actualmente en nuestras flotas y viendo que realmente hay un compromiso de nuestra ciudad por el medio ambiente, el poder dar un paso adelante y comprar autobuses eléctricos apoyando la estrategia que tenemos de que Zaragoza sea una ciudad carbono neutral lo antes posible, antes de lo que marca la Unión Europea y ser un ejemplo para el resto de las ciudades europeas.

El momento es verdad que exige un esfuerzo económico porque estamos hablando de que la inversión total de las flotas van a ser unos 46 millones de euros, unos 12 más de lo que hubiese sido con híbridos si hubiésemos procedido a realizar la compra que estaba pactada y que estaba marcada y que debemos acometer por contrato, pero luego, por otro lado, hay una inversión en infraestructura que máximo —ese es el tope máximo porque todavía se está negociando y podría reducirse— está estipulada en torno a los 12 millones. Nos parece que es una inversión que, aparte de que luego tenga su compensación en los costes de explotación, en estos momentos es más oportuna que nunca ya que, si no hubiésemos variado nuestra decisión de elegir autobuses eléctricos e iniciar esta modificación del contrato y hubiésemos procedido a encargar los autobuses híbridos como mandaba el plan establecido, en estos momentos en los que vamos a tener y hay un programa precisamente de fondos europeos para ayudar a la transformación de las ciudades, hubiésemos recibido cero euros. En estos momentos, cuando salga la próxima convocatoria, nuestro proyecto por supuesto que lo vamos a presentar y tiene muy, muy altas probabilidades de poder recibir estas ayudas, con lo cual el momento nos parecía oportuno desde el punto de vista medioambiental y es verdad que hace dos o tres años la energía eléctrica no estaba madura, pero también nos parece oportuno dado que ha habido este momento en el que los programas de transformación de las ciudades que está poniendo en marcha la Unión Europea van precisamente en esta línea, tanto para la electrificación de las ciudades de las flotas particulares como, por supuesto, las de transporte público. Tiene una ventaja y es que vamos a ahorrar 1600 toneladas de CO₂ por la vida útil de cada uno de los vehículos, lo cual repercute en unas 620.000 toneladas en toda la flota durante su vida útil. En ese sentido, el programa lo que vamos a hacer son 68 nuevos autobuses eléctricos; los que no vamos a sustituir son el turístico y el de para personas con movilidad reducida, ya que no son los que actualmente hayan llegado al límite de sus vidas útiles y, por lo tanto, se pueden aprovechar.

Le voy a dar unos datos sobre el coste de explotación. El coste de la energía y el consumo medio de estos vehículos eléctricos para los de 12 metros, —le recuerdo que estamos hablando de comprar, en 2021, 37 unidades de 12 metros de longitud y, en 2022, 14 unidades de 12 metros y 17 de 18 metros de longitud, los articulados, ¿vale?—, entonces lo que es el consumo medio de vehículo convencional, estamos hablando de 115'13 kW por cada 100 kilómetros; y los que son articulados, 161 kW por cada 100 kilómetros. Cada

vehículo realiza más o menos de media unos 650.000 kilómetros a lo largo de sus 16 años de vida útil; el coste de electricidad de estos 68 vehículos es de siete millones. Si eso lo comparamos con el coste de la energía y del combustible, en el caso de que hubiesen sido híbridos, estaríamos hablando de 29 millones. Por lo tanto, hay una reducción de gasto en energía que ya estamos hablando de 22 millones a lo largo de la vida útil, compensaría la inversión adicional que se está realizando. Pero no solamente eso, sino que, además, la Ley de Economía Sostenible estipula también una cuantificación de todo lo que es el ahorro de emisiones de CO₂ y de dióxido de carbono y de gases contaminantes y lo cuantifica por unos beneficios indirectos que tiene también en la economía, ascendiendo la cuantificación a 2.800.000 euros. Pero, además, estos costes de mantenimiento a la larga serán inferiores, dado que estos vehículos tienen un 30 % menos de piezas y, por lo tanto, en el nuevo contrato se podrá repercutir este ahorro. Le contestaré en el siguiente turno de respuesta.

Sr. Calvo Iglesias: Sí, la verdad es que hay poco que poco que replicar a lo que nos ha dado, salvo una cuestión, y es que todo esto son datos que ustedes manejan, que ustedes conocen, en los cuales han basado la decisión que han adoptado y son datos, como digo, que ustedes manejan y que nosotros, el resto de los grupos municipales, desconocemos. Y yo le rogaría, señora Chueca, que estos datos, que estos informes que ustedes manejan y que han determinado su decisión de compra nos los hicieran llegar al resto de los grupos para que tuviéramos conocimiento y pudiéramos, digamos, emitir una opinión con conocimiento de causa. Simplemente eso, no hay mucho más que decir. Evidentemente, de los datos que aparecen en la prensa —que la prensa sí que tiene, o los periodistas, sí que tienen la fortuna de conocer con anterioridad a los grupos municipales— pues se extraen estas conclusiones que a lo mejor son erróneas, simplemente porque la prensa no los refleja en su integralidad o no refleja todos los datos, pero se extraen estas consecuencias que yo le he dicho. Es decir, que con el ahorro que dicen que se va a obtener a lo largo de la vida útil de los autobuses y el sobrecoste que ahora suponen, pues, evidentemente, ese ahorro no existe porque el ahorro en combustible y en mantenimiento es menor que el sobrecoste que supone la compra de los vehículos —más caros que los convencionales— y el sobrecoste que suponen todas las instalaciones que hay que acometer para su puesta en marcha.

Queda pendiente algún dato, y es que le he pedido también de si, efectivamente, nos pueden garantizar que estos autobuses tienen una autonomía que les permita funcionar durante todo el día circulando por la ciudad de Zaragoza sin que se agote la carga a mitad de jornada, pongamos por caso, sin que se agote la carga con todas las consecuencias que ello traería de que, efectivamente, tendría que ir una unidad móvil a recargar de urgencia en el sitio en el que esto ocurriera. Que a lo mejor, si tenemos muchos y su autonomía no es suficiente, pues a lo mejor tenemos que dotarnos también de una flota auxiliar de unidades de carga que deban estar recorriendo la ciudad y recargando autobuses. En fin, este de la autonomía también nos parece que debería ser un dato que usted nos aportara, nos explicará ahora o bien en el informe o en los informes que ustedes que ustedes manejan y que yo le rogaría que nos hiciera llegar no solo a nuestro grupo, sino, evidentemente, al resto de los grupos para tener una opinión fundamentada en datos objetivos que solo ustedes conocen. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Calvo. Yo creo que también ustedes deben confiar en que, efectivamente, el equipo de Gobierno y los técnicos municipales están haciendo su trabajo y, efectivamente, en cuanto el expediente esté finalizado, pues estará a disposición de todos ustedes, como no podía ser de otra forma. Llevamos trabajando en esta cuestión desde noviembre precisamente porque los técnicos han tenido que recabar toda la información y es un análisis muy pormenorizado y muy detallado para poder tomar la mejor decisión que, efectivamente, va a ser para mejorar el servicio de nuestra ciudad, para hacerla más sostenible y para optimizar los impuestos de todos los zaragozanos. La autonomía, efectivamente, si no cumpliera con las necesidades que marcan nuestras necesidades de flotas, pues sería imposible tomar ya ni siquiera esta decisión; por eso llevamos más de un año trabajando con autobuses eléctricos, explotándolos y viendo realmente cómo es la operación. Se exige que la autonomía mínima para los 12 metros —los autobuses de 12 metros— va a ser de 230 kilómetros de autonomía y de los de 18 metros, 210 kilómetros de autonomía. Estamos en un momento de transformación tecnológica importante y el tiempo avanza favorablemente. Es decir, que esta autonomía que tienen los autobuses que se incorporen este año a nuestras flotas, pues seguramente se verá superada y mejorada por las que vengan en los años consecutivos. Como sabe, el plan de renovación de flotas evoluciona cada año. La idea no es que esta

renovación de la tecnología afecte a las tarifas, sino que realmente podamos tener la oportunidad de recibir los fondos europeos, pero es que, además, nos va a permitir un ahorro y una eficiencia en el medio y largo plazo porque los costes de los combustibles, del diésel, que es lo que llevan los híbridos, va a tender a ir al alza cuando el coste de la energía cada vez va a ir a la baja, aparte del beneficio medioambiental; y, como le decía, porque los costes de mantenimiento van a ser menores en el tiempo. Con lo cual, todo el trabajo que están haciendo los técnicos creo que es para felicitarles porque vamos a conseguir pues ir por delante del resto de ciudades, solamente con ciudades punteras como Madrid, que ya también tiene un compromiso para renovar todas las flotas y todas las flotas sean eléctricas. Van a ponernos en una situación ejemplar desde el punto de vista económico, medioambiental y de servicio para los usuarios del transporte público, que al final, si tenemos un mejor transporte público de mayor calidad, pues realmente será la mejor forma de que podamos movernos y que incrementen los usos y la demanda. Muchas gracias.

(Abandona la sala el Sr. Calvo Iglesias)

4.1.2 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a si la Sra. Consejera puede explicar en qué posición quedan los barrios rurales en la configuración de la próxima línea 700. (C-3071/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Esto es un viejo conocido, entre usted y yo al menos. Es una propuesta que viene de la legislatura anterior —eso es importante recordarlo—; quedaba pendiente, puesto que quien realmente diseña estas líneas es el Consorcio Aragonés del Transporte, fundamentalmente compuesto por la DGA y el Ayuntamiento, además de muchos otros municipios y donde usted, como consejera de Movilidad, creo que es la vicepresidenta del Consorcio, ¿verdad? Bueno, cuando hablamos de los barrios rurales, obviamente, podía ser en singular porque hablamos fundamentalmente de Casetas. Ya se ha presentado a la Asamblea del Consorcio de Transportes la reordenación de lo que se llama mapa concesional de autobuses, que está terminando de diseñar el Gobierno de la comunidad y este nuevo diseño afecta a varios barrios rurales, que son los que el Ayuntamiento, el Gobierno y los grupos de la oposición tenemos que defender. Este matiz es muy importante: los que el Gobierno y los grupos de la oposición tenemos que defender.

Y lo que queremos saber es cómo se está gestionando este diseño desde el Ayuntamiento. ¿Qué aportaciones han hecho? ¿Cómo se va a seguir peleando y qué demandas de los vecinos y vecinas se han incorporado? Y en concreto, si se han recogido las necesidades de la población de Casetas para esta línea en el 700, que une PLAZA, Casetas, Garrapinillos y Utebo. ¿Por qué? Porque no es justo que esta línea se convierta en un autobús interurbano para Utebo, que es lo que al final está pareciendo que es, porque a lo mejor no ha hecho bien su trabajo el Ayuntamiento. No es justo que sea una línea interurbana para Utebo-Zaragoza, con cinco paradas en Utebo —que se sepa hasta hoy— y con una parada —que se sepa hasta hoy, si hay más novedades, ya las contará— en Casetas. El Ayuntamiento de Zaragoza tiene que defender a su barrio, a Casetas; sin perjudicar a nadie, pero a Casetas, más allá de lo que diga la alcaldía de Utebo, que es otro municipio. A Casetas porque ya se sabe que es fundamental para trabajadoras y trabajadores de PLAZA que viven en esa zona de la ciudad que haya paradas en Casetas y no solamente en Utebo además de en Garrapinillos y en PLAZA. Esto seguramente sería cumplir el objetivo de facilitar el transporte rápido, seguro, económico, sostenible al trabajo de mucha gente que trabaja en PLAZA —sabe cómo funciona ahora ese tipo de conexiones en ese barrio— y, por consiguiente, cambiaría el esfuerzo económico de mucha gente.

Y lo más importante, si no se cambia el recorrido tal y como ahora está definido —y que según hasta ayer tiene Podemos esta información—, el recorrido va a ser de una hora. En la propuesta inicial que se defendía desde Podemos y Casetas y de este Ayuntamiento, el recorrido duraba 25 minutos; ahora, con una parada en Casetas y cinco en Utebo, va a durar una hora, aunque haya nueve convoyes en día de labor y cinco en días de festivos, una hora. La gente nuestra, nuestros compañeros y compañeras de Podemos en Casetas, nuestra vocal ya ha presentado la semana pasada una iniciativa en la Junta Vecinal para que el Ayuntamiento interceda en este asunto porque insisto por tercera vez: el Ayuntamiento debe defender los

intereses de vecinos y vecinas de su ciudad; sin perjudicar a nadie, pero en este caso ha ganado Utebo, hemos perdido una oportunidad histórica —hasta ahora si no se remedia— en esta línea 700 con Casetas que llevamos mucho tiempo reivindicando. Y entendemos que, si Utebo necesita un transporte interurbano para facilitar el transporte de su gente con fines comerciales o de uso general, es Utebo quien tendrá que financiarlo y negociarlo con el Consorcio, pero el Ayuntamiento de Zaragoza tiene que trabajar para que la línea 700 sea una línea útil para el barrio de Casetas y PLAZA. Y usted es la vicepresidenta; por lo tanto, díganos que no va a salir el diseño tal como hasta ayer está planteado y que se van a respetar los intereses de este barrio rural porque si no, será —para acabar— otra vez diferencias de trato entre barrios urbanos y varios rurales, y menos mal que en Casetas ya dejamos cerrado gratuitamente para 40 años el suelo para el Museo Internacional del Ferrocarril, aunque no venga a cuento para esta Comisión. Y no sé si Urbanismo ha vuelto a abandonar la Harinera, pero ¿se da cuenta como hemos vuelto abandonar otra vez a los barrios rurales, cediendo al interés de Utebo y no defendiendo el interés de Casetas en un convoy con una parada cada hora en lugar de cada 25 minutos con tres o cuatro paradas? Si hay algún cambio, pues nos lo anunciará. Gracias, consejera.

Sra. Presidenta: Pues gracias, señor Rivarés, por esta interpelación porque realmente, como usted bien dice, es una línea gestionada por el Consorcio de un corredor del área metropolitana perteneciente al Gobierno de Aragón y que está recogido en el mapa concesional que sale a licitación, que realmente se definió y se aprobó en la legislatura anterior; no hay cambio, simplemente se han recogido algunas alegaciones que había habido en el proceso de alegaciones, pero no ha habido cambios en esta legislatura. Con lo cual, señor Rivarés, usted gobernaba en la legislatura anterior, que fue cuando realmente se definió y se aprobó toda esta línea y cuando se sometió a todo lo que fueron el proceso de participación y de alegaciones. En estos momentos la previsión que hay es un tiempo de recorrido de 45 minutos con salidas cada dos horas. Desconozco el detalle de las paradas de Utebo o de Casetas que usted me estaba mencionando. De hecho, desconocía que hubiese este problema, con lo cual, lo que voy a hacer va a ser interesarme, preguntar por el problema y ver cuál es la solución porque, aprovechando también para recordarles y para informarles de que una de las situaciones que hemos tenido históricamente en esta Casa Consistorial es que hemos estado financiando el transporte a Utebo por un acuerdo de PSOE desde hace años, que decidió regalarlo y estoy en conversaciones negociando para que esto se restituya y que Utebo se haga cargo de sus costes y el Ayuntamiento de Zaragoza, de los de Casetas, pero que no paguemos nosotros lo de otros ayuntamientos. Pero esta cuestión la desconozco, con lo cual voy a ver qué podemos hacer por nuestra parte porque, como le insisto, el mapa concesional ya se aprobó y se definió en la legislatura anterior.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Pero una cosa es haber aprobado en la legislatura anterior el mapa concesional y otra es el diseño de cada línea que incluye ese mapa concesional. Y sí, es una fortuna —alegrémonos todas— de que en ese mapa concesional se incluyera la línea 700. Ahí todo guay, o sea, gracias a la legislatura anterior. Y ahora es el tiempo de diseñar cada una de las líneas. Por eso el problema es... y si Podemos lo sabe, lo puede saber cualquiera. Mire, yo represento a Podemos, a nadie más que a Podemos y hago lo que en mi partido se decide de modo democrático. Y como concejal cumplo con mi obligación de defender a cada vecino y vecina y a cada barrio, incluidos los rurales, por lo tanto, incluido Casetas. Y si Podemos sabe desde ayer —o desde hace varios días, pero ayer consultamos por si había novedades— que la línea inicial iba a durar 25 minutos por convoy y que iba a tener varias paradas en Casetas y que ahora mismo el diseño está en que va a tener una parada en Casetas y cada convoy va a durar una hora, eso ha convertido la ansiada línea 700 que unía Utebo, PLAZA, Garrapinillos y Casetas en un autobús interurbano Utebo-Zaragoza, que nos hace un pequeño favor; y no va de eso, va de que sea una línea común que atienda a las necesidades de Casetas, de PLAZA y de los trabajadores y trabajadoras de esa zona, las de PLAZA digo. Y eso ha terminado y eso no es de la legislatura anterior, es de ahora porque lo que se aprobó fue el mapa: así, así, esta y esta línea. Y ahora diseñemos cada línea y la vicepresidenta del Consorcio es usted, consejera.

Por lo tanto, en calidad de vicepresidenta del Consorcio y en calidad de consejera de Movilidad de Zaragoza, defienda el interés de Casetas. Tiene que asegurarse y nos tendrá a su lado, ¿eh? De verdad, ya lo sabe. Hoy lo hemos vuelto a demostrar, al lado de Zaragoza y del interés de Zaragoza. Tengamos que

conseguir que Casetas tenga al menos tres paradas y que el convoy dure 25 minutos, no una hora porque entonces, aunque haya 9, ¿qué eficiencia tiene 7 de esos 9 convoyes? ¿Una hora de viaje, Casetas-Zaragoza, una hora de viaje parando en PLAZA? Que no tiene sentido, que es una vez más un favor que se le hace al Ayuntamiento de Utebo, me parece muy bien, pero que se busquen la vida con su dinero y el de la DGA porque aquí esta línea tiene que ser PLAZA-Garrapinillos-Casetas-Utebo-Zaragoza. Si no, no servirá. Y ese es su trabajo. Yo le ayudo, pero es su trabajo. Y por cierto, la bronca de Utebo y el dinero que le regalamos desde los años '80, esa negociación, consejera, la ha heredado de una negociación que dejé yo en el 2019. Por repartir responsabilidades, culpas y beneficios. Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, pues señor Rivarés, no la cerró y aquí hasta que no se cierra no se...

Sr. Rivarés Esco: Bueno, ya, pero no parte de cero.

Sra. Presidenta: No lo sé. Yo la verdad es que no me lo hayan dicho, pero bueno, oye, me alegro de que defendiese los intereses en 2019. Efectivamente, con el tema del Consorcio y estas líneas, pues el Ayuntamiento de Zaragoza tiene que defender los intereses de nuestro municipio y de nuestros barrios rurales y así lo vamos a hacer. La actual línea, el actual itinerario sí que recoge PLAZA y desde PLAZA va a la residencia de Los Álamos-Casetas-Utebo-Garrapinillos-PLAZA, ¿vale? Este es el recorrido actual, pero vamos a ver el detalle del número de paradas, porque en estos momentos lo desconozco, y el tiempo de duración, si hay fórmulas para poder optimizarlo. Por supuesto que nosotros estamos aquí defendiendo los intereses del Ayuntamiento, de Casetas y de todas las personas que viven en Casetas, como no podía ser de otra forma. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Perdón, ¿sabe cuándo se va a resolver? ¿Cuándo podría ser la fecha aproximadamente?

Sra. Presidenta: No, pero vamos a preguntar y se lo digo después.

(Se incorpora a la sesión la Sra. García Torres y abandona la sala el Sr. Rodrigo Lorente)

4.1.3 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique cuál es el criterio que se ha seguido para la tala de árboles en la ciudad en 2020 y en 2021, cuántos ejemplares se han talado y qué medidas se van a tomar para evitar que árboles valiosos y sanos desaparezcan en muchos barrios y parques de la Ciudad. (C-3072/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Si quiere, aquí hacemos el debate político en interés de la ciudad —insisto— y de los árboles, que son vecinos de la ciudad; entendamos esa idea, los árboles son vecinos de la ciudad que hacen un fantástico favor imprescindible a los vecinos y vecinas humanos de la ciudad de lucha contra el cambio climático, de embellecimiento de la ciudad y de conversión de Zaragoza en la ciudad más amable. Dicho esto, si quiere hacemos el debate político en esos términos y por escrito, si quiere, nos pasa el número exacto, aunque nos diga ahora el genérico, por favor, en voz alta. Porque está bien que se planteen eso que llaman Bosque de los Zaragozanos, que yo creo que es una arboleda por ahora y que está un poco sin definir y que sabe que el día de la presentación Podemos acudió —no como otros— y que, además, en principio le dijimos que estábamos dispuestos a apoyarlo y a enriquecer ese proyecto que tiene a medias con ECODES, con la Fundación Ecología y Desarrollo, pero es una flagrante e insultante contradicción a la vez andar podando sin talento, que decía mi abuela, sin medida, hala, así árboles en la ciudad. Y se han talado árboles sanos, árboles históricos, árboles centenarios en las plazas y en los parques; en muchos casos, sin ninguna explicación sincera. Le pongo como ejemplo hasta como en el Parque del Conocimiento o en la margen izquierda se han talado árboles que salían de la misma raíz sin darse cuenta de que estaban matando dos en uno y eran árboles de sombra que tenían más de cien años. Y queremos saber cuántos se han talado, dónde se han talado y por qué se ha talado cada uno de esos porque, como sabe, las entidades ecologistas, muchas vecinales y Podemos le han puesto foto, datos y fechas a un montón; un

montón no son docenas, son muchos más que docenas. Árboles sanos, antiguos y valiosos que han desaparecido por mor de la sierra. Eso queremos saber. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Yo le puedo decir que realmente no hay ningún apeo de arbolado que esté fuera de los criterios marcados de la Ordenanza Municipal de Protección del arbolado urbano. En relación a esta pregunta que usted me plantea, simplemente y viendo las series también de apeos que se han realizado en la ciudad en los últimos años, he de decirle que no es el año que más apeos se han realizado. Estamos hablando de que en 2020 se apearon 1987 árboles y le puedo dar cifras. Por ejemplo, en 2015 se apearon 2883 árboles. Estamos hablando de casi 1000 árboles más cuando gobernaban PSOE y Podemos. Pero, si seguimos viendo la serie, en 2018 fueron 3020; en 2019, 2307; en 2017, 1856. O sea, yo lo que creo aquí es que realmente, viendo las cifras y viendo la serie de los últimos años, no es precisamente el año en el que más apeos ha habido y todos se han hecho respecto a los criterios que marca la Ordenanza Municipal de Protección del Arbolado.

Como usted sabe, nuestro trabajo y nuestro compromiso con el cuidado del medio ambiente y concretamente el cuidado del arbolado, tanto en las plantaciones de todos los alcorques vacíos que tenía la ciudad como en el futuro Bosque de los Zaragozanos, es incuestionable. Con lo cual, yo creo que esta pregunta o esta inquietud que usted plantea está más que respondida y puede ver que dentro de los criterios que tienen que tener sus informes técnicos y tienen que estar valoradas en todo momento, las cifras no nos dicen que estemos en unas cifras muy diferentes, incluso estamos por debajo de varios años atrás. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: ¿Cuántos ha dicho el 2021, perdón, y 2020?

Sra. Presidenta: Sí, en 2020, 1987. En el primer trimestre de 2021, 368.

Sr. Rivarés Esco: Gracias. Que es que no lo había anotado. Gracias, consejera. Bien, pero mire, el asunto no es tanto cuántos árboles se talar, que es un dato importante, sino cuáles, dónde y por qué, porque no es igual talar 100 árboles enfermos o que suponen realmente un peligro para los viandantes o el tráfico o las ventanas cercanas, como talar 50 sanos. Porque es peor talar 50 sanos que 100 árboles que de verdad había que talar por seguridad. Este es el debate; no exactamente cuántos, sino cuáles, dónde y por qué. Porque en el Actur —que sepamos—, en el Actur, en el Parque del Conocimiento y en la margen izquierda que no es Actur se han talado árboles sanos que no tenían ningún peligro —y que, además, eran árboles valiosos y destacados en la ciudad— porque sí y no sabemos por qué y se ha incumplido la ordenanza, como se ha incumplido la ordenanza de protección del arbolado en la plaza Salamero. Y luego me cuentan lo que quieren del parking, pero se ha incumplido la ordenanza en la plaza Salamero y se ha incumplido la ordenanza en muchos más sitios. Entonces no es tanto la cantidad —que es un dato muy importante realmente—, sino cuáles y por qué.

Mire, no es igual comer tres veces al día una tortilla con sal que comer dos veces al día frutas, verduras y legumbres, ¿a que no? ¿A que es mejor comer frutas, legumbres y verduras una vez al día que comer tres veces tortilla con sal? Pues esto es lo mismo. ¿Que se han cortado más o menos árboles? Si está mal, lo corrigen; y si no está mal, dígame cuáles se han cortado y por qué. Porque, insisto, se ha violado la ordenanza del arbolado y se han cortado árboles sanos y valiosos; más o menos que otros años, pero lo importante es la característica, la ubicación y las condiciones del árbol, y se han talado delante de mis ojos y hay foto de mis botas con serrín en el Twitter y broncas con los serradores que cumplían órdenes porque estaban talando árboles centenarios valiosos, que no suponían ningún peligro. Es así; y si quiere, luego en privado le hago la lista, con foto.

Sra. Presidenta: Yo no puedo más que respetar el criterio de los técnicos, que saben su obligación y que, por supuesto, están altamente comprometidos con los criterios medioambientales y con los criterios marcados en la ordenanza municipal. Yo le puedo recordar cuáles son las tipologías de apeo: únicamente cuando hay autorización de proyectos, aprobación de proyectos de obras y se tienen que llevar con total protección del arbolado; o cuando son ejemplares concretos, que tiene que ser por afección de obras particulares y previamente tienen que tener una licencia con previa indemnización de daños, afección de árboles particulares que debe ser valorado técnicamente por nuestros técnicos del Servicio; y cuando son apeo de árboles por daños o riesgos, con lo cual, en ese caso es una obligación legal y una responsabilidad de las autoridades locales. Por eso, en ese sentido, creo sinceramente que los árboles sanos, obviamente, no

se tienen por qué talar y no van a desaparecer de barrios salvo que tengan alguna cuestión reflejada en los puntos anteriores y, por lo tanto, conforme a la ordenanza municipal. Si no, estaríamos en una ilegalidad y eso, obviamente, no estaría permitido ni lo vamos a consentir y, de hecho, somos estrictamente cuidadosos. Ha habido recientemente cuestiones que se han planteado para mejorar una plaza, para mejorar un espacio de juegos infantiles, árboles que incluso están dañados por dentro, no sanos, sino árboles que puedan tener algún daño por dentro que se han extremado los cuidados, la poda para maximizar como si fuesen cuidados intensivos de los árboles antes que el talarlos, precisamente. Con lo cual, en ese sentido, le reitero nuestro compromiso y el compromiso de los Servicios técnicos por cuidar de cada uno de los árboles sanos que tenemos en nuestra ciudad. Gracias.

4.1.4 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a, en relación con los cambios en el suministro de agua derivados de las obras del hospital privado, a partir de qué fecha comenzaron las afecciones, en qué fecha está previsto que terminen totalmente, qué análisis de calidad del agua se han realizado y qué información pública se ha ofrecido a la ciudadanía. (C-3094/21)

Sr. Cubero Serrano: Por formulada.

Sra. Presidenta: Bueno, pues realmente, como ustedes sabrán, ha habido recientemente unos cortes y han sido anunciados por el Área de Infraestructuras, nuestra Oficina del Ciclo Integral del Agua, que hubo afecciones a partir del 15 de abril, concretamente del 15 de abril al 4 de mayo, evitando la entrada del agua de Yesa, que fue a partir del 4 cuando volvió otra vez a reanudarse. Durante este período se cogió todo el agua del Canal y desde el Instituto Municipal de Salud Pública se vinieron realizando los controles y las analíticas para poder asegurar que, a pesar de que hubiese cierta afección en el olor y el posible cambio de sabor, era agua apta para el consumo. En todo momento, de las 2069 determinaciones analíticas que se realizaron, tanto para el programa de control como para el programa de control del grifo, en todo momento las determinaciones vinieron a concluir que el agua era apta para el consumo. La información se distribuyó desde el Área de Infraestructuras, que ha sido quien ha realizado estos cortes y ha motivado este cambio de agua temporal —estamos hablando en realidad de 20 días— para poder hacer el enlace con la tubería en las obras que estaban realizando y se ha informado a través de las redes sociales. Pero, sobre todo, ha habido una gran coordinación entre los distintos Servicios para garantizar que la calidad del agua seguía siendo apta para el consumo en todo momento. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Gracias, consejera. Yo creo que estas explicaciones que hoy nos da ante la pregunta de Zaragoza en Común deberían haberse dado de una manera más clara y más unánime a la ciudad de Zaragoza. El agua es uno de los principales patrimonios de esta ciudad y de este mundo. Sin agua no podemos vivir; podremos vivir sin bancos, podremos vivir sin centros comerciales, podemos vivir sin coches, pero no podemos vivir sin agua. Y en el anterior mandato —y no solo de Zaragoza en Común, sino en otros mandatos— se hizo un gran trabajo con unos importantes esfuerzos para trasladar a la ciudadanía la importancia del agua, el valor del agua y la calidad del agua que sale de nuestros grifos. Recuerdo las campañas que se hicieron desde el anterior Gobierno con el agua en los establecimientos de hostelería, con el 'Bebe del grifo' porque la calidad del agua de Zaragoza es muy buena. Frente a eso, nosotros nos hemos encontrado como en este Gobierno no se han hecho esas campañas, incluso se ha fomentado, en algunos casos hemos visto en reuniones las botellitas de plástico del agua; frente al agua del grifo, las botellitas de plástico que ya digo ambientalmente son un desastre para la ciudad y para el planeta. Se dice que los microplásticos nos hacen consumir lo que es una tarjeta de crédito al día por persona de plástico porque al final esos microplásticos de las botellas van a parar a los cuerpos de las personas. Y que ese gran trabajo que se hizo por fomentar el consumo de agua del grifo y la calidad del grifo, yo tengo la sensación de que esto ha echado por tierra parte de ese trabajo; la sensación que ha tenido la ciudad de Zaragoza durante casi tres semanas de que el agua del grifo no era un agua de calidad porque ese olor lo que lleva a la conclusión es que el agua no está bien, que el agua no es de calidad.

Yo creo que este Ayuntamiento tenía que haber hecho una potente campaña informativa para explicar lo que usted ha explicado ahora, que esto es algo coyuntural debido al hospital privado. No voy a entrar en disquisiciones de lo que yo opino del hospital privado, que ya lo saben, pero la sensación es que este Ayuntamiento ha hecho campañas —precisamente en esos días, además, usted— con que en Zaragoza reciclamos el 50 %; campañas que —ya le digo— tienen más de autobombo que luego de realidad porque el reciclaje en origen o en destino... Y lo que tendría que haber hecho es una campaña informativa a los vecinos y vecinas de Zaragoza, que había una gran preocupación social de que el agua no estaba siendo de calidad.

Sra. Presidenta: Bueno, yo creo que esta cuestión quizá también se podía haber trasladado a la Comisión de Infraestructuras porque realmente es allí donde se trabaja el corte del agua y las infraestructuras del agua. Yo no puedo estar más de acuerdo con usted en que el agua de nuestra ciudad es un agua excelente y que se puede beber y que se bebe; de hecho, doy fe de ello, y también le digo que como precisamente consumo agua del grifo, es verdad que ha habido cierto cambio, pero tampoco ha sido para tanto como para tirar por tierra la costumbre de beber agua del grifo y de todo lo que consiguieron con la campaña que hicieron cuando estuvieron en su Gobierno. Con lo cual, pues la próxima vez que sea necesario hacer este cambio, nosotros intentaremos anticipar y dar más información, pero realmente, en todo caso, lo que sí que todos los zaragozanos y ustedes tienen que tener claro es que hacemos nuestro trabajo y que, obviamente, la información sería en el caso de que no se pudiese consumir, pero si no se dice nada, es porque realmente el agua es apta para el consumo, que es lo normal y que es nuestro compromiso con la ciudadanía, como no puede ser de otra forma. Solamente cuando no lo cumpliésemos tendría sentido que realmente alertásemos de este cambio. Pero no se preocupe, que en cuestiones futuras estaremos más atentos a la comunicación. Gracias.

4.1.5 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a por qué motivo han prohibido circular con bicicleta y patinete en el tramo de Echegaray con el puente de Piedra, en lugar de conectar el carril bici. (C-3095/21)

(Se trata conjuntamente el punto 4.2.4)

Sra. Presidenta: Interviene el señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Yo la doy por formulada. Quiero decir, es evidente lo que ha pasado en el carril bici de Echegaray, ¿no? Me gustaría saber cuáles son las razones técnicas para impedir la circulación de bicicletas.

Sra. Presidenta: Y señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Sí, es que es posible que fuera una ocurrencia de alguien o a lo mejor es que están pensando en suprimir bicicletas y patines realmente en un tramo del Paseo de Echegaray que está pegado al Puente de Piedra. Que de cualquier modo hay que recalcar —yo por eso intervengo ahora— que es la segunda vía ciclista más usada de la ciudad; según datos del propio Ayuntamiento de la ciudad, es la segunda vía ciclista más usada, unos 3000 usos diarios de bicicleta y de patines. Lo que pasa es que el carril bici —que ya digo que tiene algunas deficiencias de origen procedentes de su diseño original, pero que eso no ha impedido que sea el segundo más usado y sea muy popular— perderá su sentido si se interrumpe porque no sirve un carril bici al que se le bloquea un tramo. Precisamente la utilidad de los carriles bici es que sean continuos, que no se interrumpan. Si eso no se cumple y hay esta ocurrencia o esta decisión que técnicamente no llegamos a entender y mucho menos políticamente, pues queríamos saber por qué se toma y, según la respuesta que tenga, proponer una solución porque no entendemos por qué se ha hecho. Gracias.

Sra. Presidenta: Pues ha sido una decisión puramente técnica y una salvedad y una aclaración muy importante: es que no estamos prohibiendo nada nuevo, lo único que se está haciendo es comunicar una prohibición que, evidentemente, no se estaba respetando y se estaba saltando y generando una situación de inseguridad. No les engaño si les digo que yo misma me enteré por los medios de comunicación cuando saltó esa alarma de que había algunos ciclistas que se sentían ofendidos por que se hubiese puesto ese cartel. Yo

me interesé; de hecho, solicité un informe que aquí tengo y, efectivamente, creo que los argumentos de los técnicos son realmente contundentes y tiene todo el sentido del mundo. Es un espacio en el que ha habido accidentes y en el que ustedes mismos hicieron ese carril bici cuando gobernaban, Podemos y Zaragoza en Común, y ustedes mismos hicieron esa interrupción dentro del paso peatonal porque no podía darse continuidad al carril bici. Efectivamente, en cualquier calle peatonal, en cualquier acera, las bicicletas no pueden funcionar, no pueden circular, por lo que este no es uno diferente. A la vista de que simplemente la interrupción del carril bici no hace que los ciclistas y los conductores de VMP bajen de sus vehículos ese tramo y lo realicen a pie, pues se han estudiado distintas soluciones. La de darle continuidad no es posible; si no, lo hubiesen hecho ustedes cuando hicieron el carril bici y no lo hicieron. Y realmente está generando graves problemas. Hay un problema de visibilidad por los pedestales a la altura de las estatuas de los leones y, ante el crecimiento de ciclistas y crecimiento del uso de ese carril bici que, efectivamente, es uno de los más saturados y de los más utilizados —eso no lo ponemos en duda—, pues se genera un problema físico para evitar atropellos y para evitar cuestiones que puedan afectar a la seguridad, por lo que se consideró oportuno por parte de los técnicos recordar que en ese tramo es inviable el poder circular montado en la bicicleta y en el patinete porque es de prioridad peatonal y que, como máximo, además, estaba la velocidad limitada a 10 km/h. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, ustedes toman una decisión técnica, pero con un cariz político y es que al final el medio de transporte que se ve afectado es el de la bicicleta y el vehículo de movilidad personal. Es cierto que hay un problema de seguridad. Usted ha nombrado algunos de los problemas que hay de visibilidad; no nos vamos a cargar a los leones, eso está claro. Hay otro problema y es que la incorporación es muy complicada —y yo lo entiendo— para taxis, pero, sobre todo, para autobuses la incorporación a Echegaray y Caballero es muy complicada y se fuerza el ámbar, pero cuando pasan bicis, VMP y peatón también se fuerza el ámbar por parte de los autobuses. Pero al final lo que ocurre es que las bicicletas y los patinetes son los afectados de la medida, cosa que no soluciona el problema. De hecho, los accidentes que ha habido precisamente no han sido con bicicletas y con VMP, han sido con peatones los que ha habido ahí, en ese cruce de Echegaray.

Hay una solución lógica, yo se la propongo; y hay otra que usted me dirá más drástica, pero que sería más definitiva. La solución lógica es un semáforo en el Puente de Piedra para que los autobuses tengan la seguridad de incorporarse que no sea con ámbar, para que no tengan que forzar la seguridad, y un semáforo que se ponga en verde para cruzar peatones, bicicletas y vehículos de movilidad personal. Esa es una solución concreta, pero yo le voy a dar la mía preferida, la definitiva, y es que el Puente de Piedra tendría que ser peatonal. Y el principal problema de conexión entre la margen izquierda y la zona centro o Don Jaime, la conexión autobús tendría que darse en el mismo sentido de la ida, a través del Puente de Hierro y el Puente de Piedra ser 100 % peatonal. Nos quitaríamos todos los problemas y al final serían 3-4 minutos de frecuencia los autobuses que vienen a la margen izquierda. Pero, si no quiere dar esa solución definitiva, ambiental y estéticamente mejor, creo que la solución es poner un semáforo porque el problema que usted dice que va a solucionar no lo ha solucionado, ya le digo. De hecho, los grandes accidentes que ha habido ahí y los principales riesgos son también de personas, no solo de bicicletas y vehículos de movilidad personal. Por lo tanto, o ponemos un semáforo o hacemos definitivo el Puente de Piedra peatonal porque al final lo que ocurre es que para un tramo tan estrecho y tan corto la gente no suele bajarse de la bici, no lo va a hacer, y al final los problemas se van a generar igual.

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Se va a parecer en cuanto a las soluciones, pero yo quiero recalcar algún dato más. Es que para Podemos es muy importante que cuando hablemos de cuestiones concretas, junto —ni por encima ni por debajo, junto— a nuestros principios ideológicos y nuestros puntos de vista, estén datos; datos incuestionables, datos científicos, datos reales. Antes le di uno: el segundo carril más usado, aproximadamente 3000 usos diarios en ese carril. Otro dato: no ha construido ningún carril bici de verdad en dos años de gobierno el Gobierno Azcón-Fernández; el Gobierno Azcón, ni un solo carril bici en dos años. ¿Significa esto, además, que esta es una pista de por qué ustedes siguen teniéndole manía a la existencia del carril bici, aunque luego llamen carril bici a las vías 30, a esa peligrosísima manía de mandar a la gente en bici a la derecha de algunas calles, amenazadas por los autobuses y por coches que van a una

velocidad inadecuada, o incluso aunque vayan a 30? Le recuerdo que en las enmiendas al Presupuesto 2021 Podemos propuso crear como mínimo cinco carriles en este año: Pablo Picasso, Pablo Gargallo, Cesáreo Alierta, Paseo Pamplona y Duquesa Villahermosa, 810.000 euros habíamos calculado. No pasó ni una, ni una pasó. Es que ni un carril bici quisieron hacer y, que además, creo recordar que al finales del año 2020 usted, señora Chueca, propuso o anunció que iba a construir dos, digamos, modestos tramos en Gómez Laguna y en Alonso V, pero no hemos sabido nada de eso, no sé si por la pandemia o qué. Y hace unos días quiero recordar que anunció —tampoco sin concretar, no dijo cómo ni de qué manera— otros carriles bici diferentes. Tampoco sabemos nada de ese. Y este que tenemos nos lo cargamos. El último dato: lo que hace realmente eficiente un carril bici es la continuidad. Si un carril bici tiene interrupciones, no es un carril bici, no funciona y no es seguro.

Y lo que le proponemos como solución técnica —coincidimos en este caso con el señor Cubero— es el semáforo; pero pongan un semáforo, abramos el debate de verdad, ese que se periclitó en los '90 porque se prohibió que se hiciera el debate, abramos el debate del futuro del Puente de Piedra. Porque sabemos cuántos peros pone mucha gente en la margen izquierda, pero abramos el debate, porque entre el no y el sí hay tantas posibilidades que si queremos —solo si queremos, no como hace un rato— podremos llegar a acuerdos. Pero es el Gobierno —porque si no, lo haremos otros— quien tiene que abrir el debate de cuál es el futuro del Puente de Piedra. Pero ese cartel quítelo, por favor, o asegúrenos que no haber multas a quien necesite la continuidad de ese carril bici porque entonces se ha cargado el carril bici entero; aunque se diga que solo son 45 metros de tramo, se lo ha cargado porque si no es continuo, no sirve. Gracias y gracias por la generosidad del tiempo, perdón.

Sra. Presidenta: Señor Cubero y señor Rivarés, o sea, yo lo único que les puedo decir es que esa interrupción del carril bici la hicieron ustedes. El hacer que ese trayecto... bueno, ustedes, me refiero a su Gobierno, cuando ustedes gobernaban hicieron ese carril bici. El interrumpirlo para darle prioridad peatonal ya marca que por ahí no pueden circular las bicicletas, que en ese tramo que dejaron discontinuo tienen que ceder el paso a los peatones. No, no es algo que nosotros hayamos hecho. Le reitero que nosotros lo único que hemos hecho o lo único que han hecho los técnicos durante nuestro Gobierno ha sido informar de que está prohibido en ese espacio el poder circular. Les enviaré el informe, pero en relación a la... Ya les digo yo que los técnicos han estado estudiando todas las soluciones y en relación a la instalación del semáforo para peatones, también, pero también lo desaconsejan porque dicen que han considerado que esa opción es más perjudicial que beneficiosa, ya que sería confusa para los peatones y genera una situación de ambigüedad. Con lo cual, la mejor situación no son los semáforos. Y por otro lado, para aquellos que tengan que ir con cierta velocidad y que no quieran bajarse de este tramo, tienen la posibilidad, por supuesto, de circular por el cicocarril que hay en Echegaray y Caballero, que no tiene ningún tipo de interrupción. Yo creo que es importante que relativicemos lo que ha sucedido porque básicamente lo único que ha sucedido es recordarles a los ciclistas que hay unas normas y que hay que cumplirlas. No se trata de ir en contra de nadie ni de culpabilizar a nadie, pero tenemos que convivir los distintos modos de transporte y para ello tenemos que respetar las normas. Tenemos que respetar las normas los peatones a la hora de cruzar por los semáforos y por las zonas que están habilitadas; tenemos que respetar las normas los conductores y ¿por qué no tienen que respetar las normas las bicicletas y los patinetes? Que, por mucho que sean un medio sostenible, tienen la misma obligación que respetar las normas que todos los demás modos de transporte. Por otro lado, recordarles que seguimos trabajando, que ya les dije hace unos días en el Pleno a raíz de una moción que planteó Zaragoza en Común, efectivamente, se está trabajando en diseñar nuevos carriles bici y por parte del actual Gobierno no hay una discriminación hacia el carril bici o hacia los ciclistas, como ustedes intentan hacer ver; lo que se le da, la importancia relativa que tienen cada proyecto en la ciudad y en lo que respecta a la movilidad y, efectivamente, se está trabajando para planificar nuevos carriles bici en Pirineos, en Picasso, en Gómez Laguna y en la conexión con Tenor Fleta, que suman seis kilómetros que se añadirán a la red de carriles bici de la ciudad. Con lo cual no vean fantasmas donde no los hay, porque, efectivamente, tenemos que facilitar y ese es el objetivo, la convivencia entre todos los modos de transporte. Gracias.

Se adelanta el tratamiento del punto 4.1.9, al tener que ausentarse el Sr. Cubero Serrano.

4.1.9 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si se van a reforzar las líneas de autobús que conectan con los barrios rurales, y más específicamente si se va a reforzar la línea 28 para evitar la masificación de vehículos privados en la Peña del Cuervo, de cara al buen tiempo. (C-3151/21)

Sr. Cubero Serrano: Bueno, esta es una pregunta que formulamos a raíz de una información que nos traslada la alcaldesa de Peñafior, la compañera Mamen López, sobre la saturación que hay de la línea 28 y la saturación que hay también de vehículo privado para acceder a la Peña del Cuervo. Lo que nos traslada es que esta línea 28 en tramos de 12:00 a 15:00 y de 20:00 a 22:30 es prácticamente imposible cogerla por la saturación que hay de acceder a la Peña del Cuervo, y eso lleva a que muchos opten por el vehículo privado, que también provoca una saturación del espacio por el vehículo privado en el entorno de la Peña del Cuervo.

La pregunta es qué soluciones está planteando el Ayuntamiento de Zaragoza ante este fenómeno, que es una costumbre que hay de acudir a la Peña del Cuervo y más ahora que empieza el verano. Las propuestas son lógicas. Por un lado, el reforzamiento de la línea 28, pero, por otro lado, aparte de reforzarla, no solo en la frecuencia, también en la seguridad. Lo que se está solicitando es que se coloque una marquesina en la parada porque ahora mismo no hay marquesina y está en la carretera, donde los coches pasan a 90 km/h y prácticamente casi no hay arcén. Como el arcén es muy estrecho, hay un problema de seguridad. Habría que reforzar la frecuencia e incluir una marquesina, pero también recordar que hay otras posibilidades de acceder a la Peña del Cuervo. Lo que nos comentaba la alcaldesa de Peñafior es la posibilidad de que se señalizaran los caminos que también permiten llegar andando a la Peña del Cuervo o en bicicleta, aunque a usted no le guste mucho la bicicleta, que incluso la propia alcaldesa de Peñafior, la señora López, se presta a indicarle y a facilitar las indicaciones para señalizar los caminos de acceso a la Peña del Cuervo desde Zaragoza e incluso desde otros barrios rurales, como pueda ser Santa Isabel. Por lo tanto, si está valorando estas medidas o qué medidas se está valorando ante la saturación que hay de transporte a Peñafior, a la Peña del Cuervo.

Sra. Presidenta: Bueno, realmente no se plantea un refuerzo de esta línea más allá de lo que se hizo el año pasado, que, como usted sabe, a petición también de la alcaldesa, que nos hizo ver la necesidad por parte de esa saturación, se planteó un refuerzo de la línea 28 durante julio y agosto, hasta el 13 de septiembre. El año pasado es verdad que estaba justificada su solicitud y su petición, pero por las condiciones sanitarias y la limitación de aforos que teníamos. En ese momento me pareció oportuno el dar respuesta ante esa necesidad y precisamente en una situación en la que había que mantener la distancia social. En este momento todavía... Ya sabemos que los aforos ya no están limitados al 75 % y no hemos hecho un planteamiento de refuerzo de esta línea, pero no se descarta que sea necesaria e incluir nuevos refuerzos en función de la demanda. Lo que sí que el año pasado hicimos a raíz de los graves accidentes que hubo en la Peña del Cuervo fue evitar —además, con decisión propia— que los visitantes llegasen con el coche hasta la misma Peña del Cuervo; para eso se habilitó un parking a cierta distancia. Y por otro lado, hay que primar la seguridad en este espacio porque tampoco es muy aconsejable fomentar su uso más allá de los vecinos habituales que lo conocen, porque el año pasado realmente hubo que lamentar dos pérdidas. No deja de ser un espacio peligroso para bañarse, con lo cual tampoco sé si la mejor medida es impulsarlo y fomentar ahí más medidas de transporte, que van a conllevar más riesgo inherente, como se ha demostrado el año pasado mismamente. Con lo cual es una decisión que está tomada, que tendremos que ver cuál es la situación este año y más después del accidente que hemos visto y la situación que ha pasado en el río Ebro la semana pasada sin ir más lejos. Hay que tener mucha precaución porque estamos viendo que este tipo de baños en entornos naturales puede ser peligroso si no se toman las precauciones o no se sabe realmente cómo abordarlo. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Si yo lo entiendo, sí, bañarse en los ríos puede ser peligroso, pero ante el fenómeno de que la gente va a bañarse a los ríos, nosotros no podemos decirles "Es peligroso", sino que tenemos que garantizar la movilidad y el transporte para que la gente vaya a los ríos. Oiga, consumir alcohol también es peligroso y también tenemos que regular las terrazas, como hemos hecho antes con la ordenanza de los veladores. Pues esto es lo mismo. Yo creo que, si el fenómeno se mantiene y yo creo que este verano lo más probable es que se vuelva a mantener el fenómeno de acudir a la Peña del Cuervo, creo que nosotros

tenemos la obligación —usted tiene la obligación— de garantizar la movilidad desde la seguridad y desde la misma garantía de la movilidad porque si al final la gente se queda fuera de los autobuses y no tiene otra forma de ir que en coche y acaba saturando automovilísticamente el entorno, pues creo que hay soluciones. Yo le he planteado alguna; a mí, yo creo que la de los caminos es una solución, que, además, es prácticamente coste cero y facilita otros medios de transporte que no saturan tanto, como puede ser el caminar o la bicicleta. Por lo tanto, yo creo que, además, tiene la absoluta disponibilidad por parte de la alcaldesa y del barrio rural. Entonces yo creo que estudiarlos, por lo menos, al menos, no cuesta nada. Y muchas gracias por adelantar mis interpellaciones; todas las preguntas ya por escrito y me voy ya.

Sra. Presidenta: Bueno, gracias. Que vaya bien.

(Abandona la sala el Sr. Cubero Serrano)

Se retoma el orden en el tratamiento de los puntos.

4.1.6 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que la Sra. Consejera de Servicios Públicos y Movilidad explique, al objeto de dar cuenta, los proyectos presentados para la captación de fondos europeos en el Área. (C-3142/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Sí, señora Chueca. Buenos días. Primero, permítame una breve apreciación, ya sabe usted que yo tengo pocos complejos y, desde luego, el de las bicicletas no lo es porque soy un ciclista empedernido. Es verdad, tenía usted razón, la escuchaba antes cuando hablaba que hay que resolver el conflicto de las intersecciones entre los carriles bici y el tránsito peatonal. Es cierto porque no hay que referirse solo al Puente de Piedra; habría que hablar de Gran Vía, las paradas del tranvía, las paradas de los autobuses, donde también ha habido en ocasiones atropellos. Es cierto que en todos estos sitios hay una señalización de ceda el paso a los peatones. Es decir, en ese momento los carriles bici se convierten de prioridad peatonal. Pero también es cierto que algunos —pocos, pero algunos— ciclistas no lo respetan, con lo cual, hay un riesgo evidente. En la Gran Vía, si usted la visita, y Fernando el Católico, verá que constantemente, los ciclistas, en vez de reducir la velocidad o incluso ceder el paso a la gente que sube y baja de los convoyes, lo que hace es irse a la zona izquierda del paseo, a la zona contraria, con el riesgo consiguiente para los peatones que por ahí circulan. Y esto, oiga, que es que no hay que tener complejos en estas cosas, que seguramente tenemos que aprender todos a convivir y hay que buscar soluciones que lo hagan más fácil. Bien, perdóneme, que era una digresión pequeña, pero me parecía importante. Lo digo porque soy —ya le digo— un ciclista convencido y también un peatón habitual. Entonces creo que es verdad que hay que buscar esa convivencia y no lo que nos separa, sino lo que nos acerca.

Bueno, yo le preguntaba en esta interpellación por los proyectos europeos porque en su momento el señor Illana compareció esta Comisión en un par de ocasiones, nos dijo que se estaba trabajando en algunas líneas y usted también lo confirmó, pero lo cierto es que ignoramos si ahora mismo esto duerme el sueño de los justos o una plácida siesta veraniega, ahora que llega ya la canícula, ¿verdad? Pero creemos que, frente a tanta reclamación por parte del equipo de Gobierno y del alcalde, como hay, de verdad, de que lleguen fondos, lleguen fondos, lleguen fondos, entendemos que esta es una de las líneas de captación de fondos que está ahí y que, además, va a tener recursos importantes y tenemos la sensación —permítame que se lo diga, es una apreciación, convézname usted de lo contrario— de que esto va lento, si es que va. Desde luego, si va, va lento. Entonces nos gustaría que nos explicara usted si progresa adecuadamente o si tenemos que esperar a septiembre a la repetición de la convocatoria. Gracias.

Sra. Presidenta: Pues muchas gracias, señor Gómez Gámez, por plantear esta pregunta porque la realidad es que es aquí su Gobierno, el Gobierno de España, el que va lento a la hora de plantear las convocatorias. Desde el año pasado que empezó a hablar de los fondos europeos y de 'España Puede' y de los Next Generation, pues nosotros aquí estamos, esperando a que nos saquen las convocatorias para poder aplicar y para poder en ese caso poder participar y ver si tenemos suerte en el reparto y podemos optar a

fondos europeos. Hasta que el Gobierno de España no saque las convocatorias, no podremos presentar absolutamente nada y estamos a la espera. Gracias.

Sr. Gómez Gámez: Pues si me permite, señora consejera, con todo el cariño la vamos a mandar a usted a septiembre también a repetir el examen. Vamos a ver, más allá de los Next Generation y de todos estos fondos específicos ad hoc creados y dispuestos para la situación de pandemia, desde tiempos inmemoriales han existido fondos europeos que a través de los Objetivos 3, de fondo social, han sido... Este Ayuntamiento ha recibido muchos fondos europeos —se lo aseguro porque yo he gestionado partidas a ese respecto— directamente, gestionándolos directamente como Ayuntamiento. Los ayuntamientos tienen capacidad de participar en programas —como usted sabe o debería saber y, desde luego, su director de fondos europeos seguro que lo tiene que saber— para gestionar programas y solicitar subvenciones con cargo a programas que se pueden desarrollar bien de forma individual o bien en alianza con otros ayuntamientos o con otras universidades y demás. Entonces, bueno, no me diga usted que el Gobierno va lento, que puede ir lento, que no lo sé porque no me dedico a contabilizar los tiempos del Gobierno de España, pero lo que no le puedo aceptar es que la única forma de captar recursos europeos sea a través de esos proyectos; que también, ¿eh?, que también me parece muy bien que se exploren esas vías. Pero insisto, llevan ustedes ya va a hacer dos años o está haciendo ahora dos años y le aseguro que hay muchos fondos europeos de índole estructural y para objetivos concretos —de desarrollo, de empoderamiento de la mujer, de mejora de la movilidad, de medio ambiente— a los que puede optar cualquier ayuntamiento de cualquier país de la Unión Europea. Entonces, bueno, no sé si es que ustedes no tienen demasiado interés en este tema. De hecho, aquí había grandes especialistas; alguno se ha jubilado ya, pero el señor Ferrer, que creo que está de coordinador de alguna de sus Áreas, Ramón Ferrer es un especialista en fondos europeos, como lo era... ahora no recuerdo su nombre, que se jubiló hace poco... Quiero decir, aquí hay técnicos que conocen perfectamente la situación o el procedimiento con la Unión Europea para acceder a fondos. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Le puedo asegurar que desde la Oficina de Fondos Europeos están perfectamente alineados y en contacto con la Unión Europea y que hasta la fecha no hay ninguna convocatoria a la que hayamos podido presentarnos. De hecho, bueno, aún es más: en 2019, al poco tiempo de llegar, a finales de 2019, nos presentamos a una convocatoria desde mi Consejería, al H2020 de Flying Forward, que nos fue concedido y que gracias a eso estamos haciendo realmente todo lo que es el estudio de drones, dentro de un consorcio con otras ciudades europeas, para que Zaragoza sea un espacio urbano ejemplar en el que se desarrolle toda la normativa de los drones en espacio urbano. Pero, una vez pasada esta convocatoria y, además, conseguidos los fondos, pues no ha habido otras convocatorias a las que nos pudiésemos presentar. Si ganas no nos faltan, si realmente tenemos un montón de proyectos. Antes mismo les estaba hablando de toda la renovación de las flotas de buses eléctricos y toda la electrificación de cocheras; esos son proyectos perfectamente concebibles por las pautas que se están marcando, pero realmente lo que hace falta es que el Gobierno saque esos fondos.

Y aprovecho también, ya que saca esta cuestión y ustedes tienen influencia directa con el Gobierno central, para que insistan en la conveniencia de que se saquen convocatorias para los ayuntamientos que vayan en la línea, por ejemplo, de Italia, que ha sacado un 38 % de las ayudas son para los ayuntamientos directamente porque hasta la fecha todo lo que nos llega es que las ayudas van a ser, sobre todo, administradas por el Gobierno central y por las comunidades autónomas, y la autonomía que tienen los ayuntamientos, pues realmente es muy limitada. Pero no se preocupe, que hacemos nuestros deberes y vamos a estar muy atentos y trabajando precisamente para que en cuanto haya una convocatoria podamos presentarnos y conseguir fondos para Zaragoza. Gracias.

(Se incorpora a la sesión la Sra. Herrarte Cajal y abandona la sala la Sra. García Torres)

4.1.7 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si tienen previsto recuperar la prioridad semafórica en el tranvía y avanzar en la de determinadas líneas de autobús. (C-3143/21)

Sr. Gómez Gámez: Sí, señora consejera. Para esa sostenibilidad económica, la ley Montoro tampoco vino demasiado bien, coincidirá usted conmigo con eso. En cualquier caso, ya sabe usted que a través de la Federación Española de Municipios y Provincias, el Ministerio de Hacienda hace unos meses puso a disposición de los ayuntamientos unos fondos y el señor alcalde quiso renunciar a los 70 millones que hubieran correspondido al Ayuntamiento de Zaragoza porque dice que no tenía remanente, en este caso, porque prefería destinarlo al pago de la revisión de precios o de las deudas con grandes contratistas. Venga, vamos a la interpelación que nos ocupa del tranvía.

Mire, pregunto por esto de la prioridad semafórica porque, como usuario que soy también, vuelvo a lo mismo del tranvía y del autobús. He observado que, efectivamente, ya no solamente es en el entorno de Plaza Aragón, donde el tranvía ha cedido o ha perdido la prioridad semafórica, sino que ocurre en Murallas, ocurre a veces en el tramo de Gran Vía-Fernando el Católico... Hay varios cruces donde el tranvía para y permanece parado en ocasiones incluso un minuto. ¿Y por qué digo esto? No es solamente por el tema de frecuencias —con los autobuses pasa exactamente igual, no es solo por el tema de frecuencias—, que también, y de rapidez, sino especialmente por el problema que hemos reiterado muchas veces de la concentración de aerosoles de CO₂ en el interior. Es evidente que en el caso del autobús, según los estudios que ustedes aportaron, la circulación del autobús era lo que hacía que hubiera una buena renovación de aire en la medida en que están parados porque no tienen esa prioridad semafórica, evidentemente, no hay una buena circulación. Y en el caso del tranvía pasa lo mismo; se alargan los tiempos de estancia en el interior, los tiempos de apertura de puertas entre parada y parada y, por lo tanto, hay la posibilidad de que se acumulen aerosoles. Creo que sería importantísimo recuperar la prioridad que el tranvía ya tuvo en todo su trayecto, incluyendo la Plaza Aragón y, desde luego, habilitarlo también para las líneas de autobús, al menos en los trayectos donde van más concurridos y donde se producen las mayores demoras, que normalmente son los cruces con mayor intensidad de tráfico. Y ya digo, no es solamente por una cuestión de tiempo, de comodidad de los usuarios —que también—, sino en estos momentos especialmente, por la menor permanencia dentro de ellos y el mayor tiempo de circulación en el menor tiempo de estadía en parado y, por lo tanto, con menor capacidad de renovación del aire. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Señor Gómez Gámez, el tranvía nunca ha perdido su prioridad semafórica; el tranvía tiene el 100 % de prioridad semafórica en todos los puntos, excepto en dos puntos concretos, en Plaza Paraíso y en la rotonda de Pirineos con Ranillas, donde uno de cada cuatro tranvías podría tener que parar si fuese necesario, pero un 25 % solo. Ese cambio que introdujimos hace ya unos meses ha permitido mejorar la velocidad comercial de las 11 líneas, por ejemplo, que circulan alrededor de la Plaza Paraíso y, en cambio, no han afectado a la velocidad comercial del tranvía, que, además, está garantizada por contrato y que tiene que ser superior a los 19 km/h. Con lo cual, no entiendo muy bien eso que comenta de que en algunos sitios ve el tranvía parado. Será por cuestiones puntuales de su funcionamiento, pero no porque tenga una indicación de parar por una prioridad semafórica.

Y en relación al tema del autobús y de la prioridad semafórica que se le pueda dar al autobús, ya se hizo una prueba en Paseo Sagasta hace unos meses y se comprobó que realmente no es posible cuando no tiene una vía reservada y cuando hay solapamiento de distintas líneas porque los problemas que genera en toda la circulación son mucho mayores que el beneficio que se obtiene en la velocidad comercial del propio autobús, por eso se revirtió esta prueba. Fue un piloto, se probó, no funcionó, pues se volvió a quitar y los autobuses no pueden tener prioridad semafórica mientras no sean líneas individuales en donde por cada calle pueda ir un único autobús, de alta capacidad o lo que sea, pero que realmente tenga una vía reservada para ello porque si no, todo el problema que se generaría en el resto de la circulación es mucho mayor que el beneficio que se consigue. Gracias.

Sr. Gómez Gámez: Bueno, señora Chueca, es que usted me vuelve a reiterar el tema de la cuestión de la velocidad comercial y ya le digo que no es solamente esa cuestión; es una cuestión de que, mientras el tranvía y el autobús están estacionados, no renuevan con suficiente cantidad o de forma satisfactoria el aire. No he visto, decía usted "que dice que ha visto el tranvía parado"; no, no lo he visto, he viajado dentro. Mire,

ahora mismo no tiene prioridad semafórica ... Yo no sé si es solamente el que me monto yo o son todos, no le voy a discutir ese 25 %, me toca siempre el 25 % a mí. Mire, en Plaza Aragón, en el cruce de AragónTV, cuando se incorpora a la Avenida de los Pirineos para coger el puente de Santiago; como usted decía, en Ranillas con Rey Fernando, e incluso —ya le digo— en Gran Vía y Fernando el Católico, en el cruce de Gran Vía con Goya cuando empieza Fernando el Católico, también en varias ocasiones lo he visto parar. Lo he visto parar incluso en la intersección de Avenida Emperador Carlos con la calle Violante de Hungría, que baja. No me diga por qué. Que sea uno de cada cuatro no se lo discuto porque no viajo en todos constantemente, pero, desde luego, yo he visto parar unidades de tranvía en las que yo viajaba en todos estos puntos que le he dicho, créame. Y antes no paraban, ¿eh? O antes no me montaba en el 25 % que paraba. Entonces, insisto, pero no lo tome usted como una cuestión de confort o de velocidad o de mayor rapidez, tómelo como una cuestión de seguridad, que creo que la situación sanitaria y situación de la seguridad de las personas en estos momentos es esencial y prioritario sobre todo lo demás. Entiendo la complejidad que usted me dice de los autobuses, pero piense que un turismo que está parado en un semáforo pues puede abrir la ventanilla, viaja una persona o dos y en descuidarte son del mismo ámbito familiar y el riesgo de transmisión es el que es. Un autobús con 60, 80 o 100 personas dentro, parado en un semáforo en rojo por necesidades del tráfico, actualmente está generando una falta de ventilación y un acumulo de partículas y de CO₂ que no es deseable. Entonces yo creo que hay que primar la salud sobre cualquier otra consideración.

Sra. Presidenta: Por supuesto, y en eso estamos de acuerdo. Por eso desde el Ayuntamiento de Zaragoza hemos estado vigilantes y seguimos estando vigilantes en todo lo que nosotros podemos hacer para influir y mejorar la seguridad en el transporte público. Ya le digo que en todos los foros que tenemos con otras ciudades, realmente, cuando se listan las medidas que hemos tomado nosotros y las que han tomado otras ciudades, no hay una ciudad que haya tomado tantas medidas como las que hemos tomado nosotros. Así que estoy plenamente de acuerdo en que la seguridad está por delante de todo; por eso hicimos los estudios de CO₂ y por eso también se han cambiado todos los filtros del tranvía, precisamente para que, aunque usted tenga esa sensación de que no está en un entorno seguro, los nuevos filtros captan todas las partículas que, unido al tema de llevar las ventanillas abiertas como consecuencia del estudio que se realizó para mejorar el nivel de calidad del aire y la renovación del aire, garantizan que el tranvía es seguro. Tanto es así que no hemos sido nosotros, han sido sus compañeros, en este caso, de la DGA, los que han decidido —las autoridades sanitarias, que para eso tienen la competencia sanitaria— que no tiene por qué en estos momentos ya haber una limitación de aforo en el tranvía ni en los autobuses urbanos, con lo cual yo creo que está muy bien esa inquietud, pero quizá es desde el propio Departamento de Sanidad, sus compañeros, quienes les pueden contestar mejor a estas inquietudes, que veo que en esto hay cierta divergencia entre lo que usted opina y lo que opinan ellos. Muchas gracias.

4.1.8 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que la Sra. Consejera dé cuenta del deplorable estado de limpieza de la Ciudad. (C-3144/21)

Sra. Presidenta: Sí. Señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí. Gracias, Consejera. A ver, las preguntas sobre limpieza son recurrentes en este salón de Plenos, no solo por parte del Partido Socialista, sino de otros grupos políticos. No es la primera vez que me escucha decir que hay vida más allá de la Puerta del Carmen o de la plaza San Francisco. Y a usted no le gusta escucharlo porque lo que le digo no se lo debe de creer, a pesar de todas las presentaciones que le hacen de fotografías en redes sociales y lo que dicen las asociaciones y Juntas Vecinales. Los barrios tienen problemas serios, porque hay acumulación de residuos y enseres voluminosos alrededor de los contenedores, calles sucias por excrementos caninos y de palomas, solares vacíos con acumulación de vegetación y que proliferan las plagas de ratas, como ya le detallaré en otra pregunta, y siempre, siempre, siempre son problemas de falta de limpieza. Y digo que no se lo cree porque lo contrario, es decir, verlo y no hacer nada, sería una dejación de funciones.

Mire, aunque la ciudad se vista de flores y usted salga en la portada de Esencia Zaragoza en un photocall repleto de colores vistosos y guapísima, por cierto, las necesidades de los vecinos siguen siendo

esenciales, como lo es el servicio de limpieza, y está empeorando, entre otras cosas, por retrasar demasiado la licitación del nuevo pliego de limpieza, que podría solventar muchos de los déficits que enumeramos. El diseño de los turnos, de los refuerzos y de las intervenciones en los barrios tiene que ver muchísimo con la intervención política y no tanto es una cuestión económica como de voluntad. Dice, entre otras cosas, que el nuevo contrato reforzará la limpieza de las calles y los equipos de verano y que incluirá un sistema de control y reporting de las quejas, avisos y sugerencias de los vecinos con el ánimo de poder dar respuesta con mayor velocidad. Estamos a un mes de la entrada de verano y aún no se ha presentado el nuevo pliego. Todo lo anterior, entonces, podremos disfrutarlo a partir del próximo año y no en este verano, como usted anunció.

Según la última encuesta de satisfacción de los diferentes servicios municipales, el transporte público sigue siendo el principal problema de los zaragozanos, más o menos con un 14 % de los encuestados, seguido del estado de las calles y de las aceras, que pasa de la cuarta a la segunda posición, y la suciedad, que pasa a la tercera posición. Del mismo modo, la encuesta sobre la calidad de vida publicada en el mes de marzo y que fue liderada por Zaragoza, Vigo y Bilbao dice que la cuestión de limpieza tampoco supera la medida de ninguna otra ciudad. Continuaré más tarde. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Becerril. Yo la verdad es que le sugeriría que podría usted ser un poco más creativa, trabajar un poquito más en las preguntas que plantea en esta Comisión para ser un poquito más útil a sus votantes. Lo digo porque es como la quinta o sexta vez que plantea este tema y es, además, usted y su partido, más que usted directamente, su partido, el responsable de que los recursos y los medios en esta ciudad dedicados a la limpieza sean los que son. Fueron ustedes los que recortaron el servicio de verano, fueron ustedes los que recortaron los servicios de fines de semana, fueron ustedes los que recortaron las limpiezas intensivas por barrios y encima recortaron un personal y 5 millones de euros al año. Y tiene usted encima la desfachatez de venirme comisión tras comisión a plantearme que los barrios no están suficientemente limpios, cuando sabe perfectamente que la preocupación por la limpieza viene de siempre, viene de antiguo. Y precisamente no sé en qué datos se basa usted, porque usted me dice que en el barómetro de la ciudad la limpieza sale como la principal preocupación o la tercera preocupación por parte de los zaragozanos, pero ese dato no se mira aislado. Lo que tiene usted que decir es la comparativa de dónde veníamos, porque ese dato, aún siendo la tercera y es verdad que la limpieza, todos lo sabemos, es uno de los servicios municipales que más preocupa a los zaragozanos, ha mejorado con el mismo contrato y con los mismos recursos que ustedes dejaron. Si ustedes no hubiesen hecho ese recorte, ahora mismo tendríamos seguramente más medios para poder atender todas las necesidades de limpieza.

Pero, es más, es que me he ido a la base de datos de quejas y sugerencias del Ayuntamiento, porque, claro, para tomar una decisión y volver otra vez a plantear el tema de la limpieza... Pues mire, sí, le voy a decir una cosa. Le voy a decir que el año pasado bajaron las quejas y sugerencias en torno a la limpieza un 22 %, con lo cual, son datos, hechos realmente. ¿Eso qué significa? Pues que con los medios que tenemos... Como se dice, con estos mimbres hacemos el cesto. Pues, efectivamente, con los recursos y con el contrato que tenemos actualmente vigente estamos haciendo servicios que refuerzan y reorganizando los recursos para mejorar la situación de limpieza que hay en la ciudad, pero hasta que no tengamos el nuevo pliego vigente tenemos que contar con los medios que ustedes nos dejaron. Les recuerdo que tenemos un servicio reforzado en todas las áreas de aportación. Tenemos un servicio reforzado para toda la limpieza de los excrementos de las aves, que es un problema que ha surgido por especies invasoras y que ha crecido en los últimos cinco años, que no existía anteriormente, con lo cual, hay que buscarle una solución. Y, a partir de aquí, estamos trabajando en distintas campañas de concienciación. Actualmente estamos trabajando con la de las plagas, pero antes hemos trabajado con otra sobre las colillas, hemos trabajado con otra sobre los excrementos caninos... Realmente, creo que con los recursos que ustedes nos han dejado estamos haciendo bastante más. Y la prueba son los resultados y la reducción de un 22 % de las quejas en el último año. ¿Que no es perfecto? No. ¿Y que no nos conformamos con esto? Seguro que no, por eso estamos esperando poder tener más recursos para seguir mejorando la limpieza. Pero yo creo que es, cuando menos, sorprendente que ustedes, que recortaron esos 5 millones y que recortaron todos los servicios extraordinarios de limpieza, vengán comisión tras comisión hablando de que la ciudad no está limpia. Me parece que es una pregunta un poco facilona, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Bueno, pues voy a seguir con la pregunta un poco facilona. Mire, cada vez que le planteo los problemas de suciedad que sufre la ciudad de Zaragoza me responde que esto es así debido a los recortes del PSOE en limpieza de entonces o que esto es así gracias a los 16 años de Gobiernos de izquierdas. Esto es lo que siempre me contesta a cualquier cosa que le pregunto. Le invito a que llame demagogos también a los vecinos que protestan por la falta de limpieza de sus calles, que salga en rueda de prensa y les diga que la oposición dice tonterías o falsedades y no sabe de qué se quejan. Tendría que saber que cada Gobierno, ya lo tendría que saber, decide sus actuaciones en función del escenario. Hace una década no había que extremar las precauciones porque no había pandemia; no existía el hacinamiento que existe en algunos barrios en la actualidad, no existía, ahora sí; tampoco existían tantas terrazas como ahora, ahora estamos inundados de terrazas por todas las calles; el número de mascotas también ha crecido exponencialmente y hace que también se ensucien más las calles, cosa que no ocurría hace una década; y, por supuesto, somos más y los ciudadanos tienen unos hábitos distintos. Eso también puede ser cierto. Por eso se necesitan los refuerzos, no porque nosotros quitásemos en su momento lo que no era necesario en ese momento, era algo de más que le ofrecíamos a la ciudad, pero, en ese momento, no era tan necesario como lo es en este. Esto quiero dejárselo muy claro. Y, de cualquier manera, le he dicho en varias ocasiones que si tan a disgusto está con el pliego que nosotros dejamos porque no se ajusta a la nueva realidad de la ciudad, la gestión es suya y no entendemos por qué sigue alargando este problema sin llevar a cabo la licitación. Llévela a cabo, que usted es la que está gobernando.

Mire, le insisto, la ciudad está sucia y no puede estigmatizar tampoco a los ciudadanos a través de las campañas de concienciación, porque personas o comportamientos incívicos se han dado siempre, no solamente ahora. Se dan en cualquier Gobierno y en cualquier situación, pero es deber, le vuelvo a insistir, del Gobierno municipal prestar el servicio adecuado y reforzarlo. Mire, los jardines, los parterres, están sucios. El suelo de las aceras está sucio. Los desechos se amontonan. Esto es una realidad y no puede echar balones fuera, porque usted gestiona, usted es Gobierno, le insisto. Mire, el Grupo Socialista presentó en el mes de septiembre del 2020 un voto particular a la Ordenanza Reguladora del Consumo Indevido de Bebidas Alcohólicas como disposición final segunda con el siguiente texto: "El Ayuntamiento iniciará el oportuno procedimiento para la aprobación de una ordenanza municipal para el buen comportamiento cívico de Zaragoza que tipifique y dé respuesta a la degradación de convivencia vecinal y de espacio público". Casi un año después de ser aprobada por este Pleno, no sabemos nada, ni siquiera se ha puesto en contacto con nosotros para iniciar un texto. Hágase fotos también en las calles sucias y publíquelas, que solo tiene que pasearse por el corazón de los barrios, no solamente por las grandes avenidas o por el centro, que es el escaparate para el turista. Pero es que nosotros vivimos aquí todos los días del año. Por eso le pregunto una vez más cuándo tiene previsto el inicio y la finalización de la licitación del servicio de limpieza. Gracias. Perdón por haberme pasado de tiempo.

Sra. Presidenta: Señora Becerril, gracias. Sí, un poquito, pero bueno. No me ha quedado claro su planteamiento, si han cambiado las circunstancias o no han cambiado las circunstancias. Yo creo que la respuesta es clara y que, efectivamente, como le he reconocido en mi primera pregunta, el problema de tener una ciudad más limpia viene de siempre, porque, realmente, aunque se limpie todos los días, y saben que el servicio de limpieza está todos los días trabajando y hay trabajadores en todas las calles de la ciudad, lo que hace falta también es buscar un poquito la colaboración de los ciudadanos para conseguir entre todos esa ciudad tan limpia que todos queremos, porque, si no, es imposible. No podemos poner un operario todos los días en todas las calles durante las 24 horas al día. Así que nosotros seguimos trabajando para mejorar el pliego que ustedes dejaron.

Y, efectivamente, como le decía anteriormente, puede seguir con esta pregunta, porque es una pregunta facilona, una comisión detrás de otra, pero las quejas son las quejas y las quejas se han reducido en nuestra página web un 22 %, con lo cual... Efectivamente, es mejorable, sí. Con la entrada del nuevo pliego se va a mejorar y se van a reforzar los recursos, por eso se refuerzan todos los servicios que ustedes recortaron y por eso se refuerza el personal que habrá para la limpieza, porque, obviamente, nos preocupa y sabemos que es una preocupación de todos los zaragozanos y porque hay que adaptarse a las nuevas circunstancias. ¿Que va a haber más mascotas? ¿Que va a haber más espacios o más necesidades? Claro, ya lo sabemos, por eso lo estamos reflejando en el nuevo pliego y por eso sacaremos el pliego en breve y, en

cuanto entre en vigor, pues reforzaremos todos aquellos aspectos que ahora mismo ustedes dejaron recortados.

4.1.9 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si se van a reforzar las líneas de autobús que conectan con los barrios rurales, y más específicamente si se va a reforzar la línea 28 para evitar la masificación de vehículos privados en la Peña del Cuervo, de cara al buen tiempo. (C-3151/21)

(Punto ya tratado con antelación, tras el punto 4.1.5))

Sra. Presidenta: Vamos a hacer un receso de cinco minutos, por favor.

Se hace en este momento un receso de 10 minutos.

4.2 Preguntas

4.2.1 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a dónde se va a colocar otro aparcamiento disuasorio, sistema general de los vehículos que vienen de Cadrete, María y Cuarte, y en sustitución del que existe actualmente en la calle Embarcadero. (C-3048/21)

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Sí. Muy buenos días. Le hago esta pregunta porque la había hecho a su compañero, el señor Serrano, y es que me dijo que le preguntara a usted, que se está trabajando con Movilidad para paliar esta circunstancia. Por eso la traslado a esta Comisión. No sé si lo están teniendo en cuenta ya o van a trabajar en ello o lo que sea, pero bueno, este es el motivo de traerlo a esta Comisión, porque, literalmente, "se está trabajando con Movilidad para ver cómo paliar esta circunstancia".

Sra. Presidenta: Bueno, nosotros estamos estudiando en general en toda la ciudad la búsqueda de espacios que puedan facilitar el aparcamiento, locales, solares que no tengan otros usos y que pudiesen servir como aparcamientos en general. En esta circunstancia concretamente, dentro de lo que es el barrio de Casablanca, creo que todavía estamos anticipando acontecimientos, porque, según la información que tengo, el terreno de la DGA todavía no se ha vendido y, por lo tanto, todavía no es seguro que vaya a haber esa construcción de viviendas. No sé si yo tengo errónea la respuesta, pero, básicamente, dentro de Casablanca, que es un barrio muy compacto, es muy complicado porque no existe otro espacio disponible. Donde sí que existe un aparcamiento disuasorio que podría dar servicio precisamente a las personas que usted me dice de Cadrete, María de Huerva, Cuarte, es en Valdespartera, porque allí, en la avenida del séptimo Arte, existe un aparcamiento disuasorio que está conectado directamente con el tranvía, con lo cual, la única diferencia sería que estarían dejando el vehículo tres o cuatro paradas más arriba respecto a lo que es la línea del tranvía, pero, si actualmente dejan el vehículo en Casablanca para poder desplazarse en tranvía, desplazarse dentro de la ciudad, pues realmente podría darles servicio, sin perjuicio de lo cual seguimos buscando opciones, pero tiene difícil solución dentro de este barrio.

Sra. Rouco Laliena: Gracias. El señor Serrano nos dijo también, que se está trabajando con Movilidad en este punto, que sí que hay incluso elaborado un informe con el grado de ocupación de las plazas de estacionamiento, de qué ocupación mantienen incluso a lo largo y el transcurso del día y que seguirían trabajando en eso. Yo la verdad es que con las plazas de aparcamiento del Embarcadero sí que hago un llamamiento, porque en este barrio la situación es bastante complicada. Aparte de estos aparcamientos como disuasorios del sistema general del tranvía, están los que aparcan allí para los niños que los llevan al colegio

y para el barrio, porque hay 1770 viviendas en esas calles que están al lado y no tienen plaza de garaje. Ahí aparca todo el mundo. Es un barrio humilde, ya lo sabe, y no tienen plazas de garaje. Además, ahí la gente aparca para ir a comprar, que es la única calle que hay para ir a comprar, la calle La Vía y la calle Rosas, donde se hará, según el Plan Local de Comercio, una de las galerías. Entonces, ahí hay un problema que de verdad deberíamos estudiar. Yo presido ese distrito y me gustaría que nos juntáramos a ver cómo podemos resolver este problema, que realmente es un gran problema para los vecinos. Gracias.

Sra. Presidenta: Pues gracias, señora Rouco. Miraré con más detenimiento qué estudios se están realizando entre Urbanismo y Movilidad y buscaremos soluciones en la línea de lo que ya le anticipaba que estábamos trabajando, viendo un poco qué opciones hay de buscar y utilizar solares que no se están utilizando y que pueden ser útiles como aparcamientos, ya que, efectivamente, hay una necesidad en la ciudad desde hace años y en los últimos más, porque han surgido más usos dentro de lo que es el espacio urbano. Gracias.

4.2.2 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si se ha concluido el estudio iniciado para la redacción del borrador de la nueva Ordenanza de la Movilidad Urbana, según moción aprobada en Pleno el pasado mes de octubre de 2020. (C-3049/21)

Sra. Rouco Laliena: La doy por reproducida.

Sra. Presidenta: Sí, efectivamente, seguimos trabajando y estamos ya ultimando el primer borrador... Bueno, no el primer borrador, porque llevamos 22 borradores, pero el proyecto que llevaremos a Gobierno y a consulta pública en breve. De hecho, uno de los motivos también por el que nos parecía importante agilizar la tramitación de la ordenanza de terrazas es precisamente porque estamos empezando ya con la siguiente tramitación de movilidad, que también nos va a llevar mucho trabajo, porque, realmente, afecta a toda la ciudad y, de hecho, va a unificar todas las ordenanzas que actualmente hay dispersas, que hay varias dentro de lo que es el ámbito de la movilidad. Entonces, llevamos más de un año trabajando, han estado trabajando primero desde el Servicio de Movilidad, después desde el Servicio de Movilidad con el Servicio de Policía Local, también ha sido revisada por los Servicios Jurídicos y también por Urbanismo. Incluso por la DGT. Con lo cual, estamos hablando de que realmente algunos aspectos más novedosos también los hemos trabajado con ellos y, por lo tanto, en breve esperamos tener este borrador para poder compartir con todos los grupos y empezar la consulta pública para que todo el mundo que tenga aportaciones pueda hacerlo. Será una ordenanza bastante novedosa en el sentido de que tendrá un cuerpo de ordenanza y luego distintas instrucciones para facilitar así que se pueda ir adaptando a las distintas normativas estatales que vayan surgiendo y que no se quede desfasada, porque, realmente, es importante que sea flexible para adaptarse a los entornos cambiantes en los que vivimos. Y espero que en el próximo mes podamos sacarla a consulta pública. Gracias.

Sra. Rouco Laliena: Muy bien. Gracias. Nosotros aceptamos, como grupo municipal, la transaccional presentada por su grupo, por la señora Cavero, en la que ella misma se ponía el plazo de un máximo de seis meses. Por eso he traído la pregunta, porque, como ya ha terminado el plazo que ella misma se puso... Pero bueno, ahí lo dejo.

Sra. Presidenta: Bueno, ya le digo yo que la ordenanza está escrita y que está revisada ya por todos los Servicios y que todo el tiempo de revisión de cada uno de los Servicios, con el nivel de trabajo y de ocupación que lleva, y siendo que es una ordenanza bastante amplia, ha costado un poco más de lo previsto, pero ya le digo yo que estamos ya en trámites. Gracias.

4.2.3 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si la Sra. Consejera puede cuantificar el número de plazas de aparcamiento por distritos que se han suprimido desde el comienzo de la legislatura, y cuántas plazas de aparcamiento por distrito que antes eran gratuitas han pasado a ser estacionamiento regulado de pago. (C-3050/21)

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Bien. Verá con esta pregunta lo que queremos es que nos lo diga por distritos, porque claro, no es lo mismo distritos en los que hay plazas nuevas, como puede ser el Rabal, con todas esas calles nuevas que se han hecho... Por eso queremos que se cuantifique por distritos, tanto los que se han suprimido como los que eran gratuitos y han pasado a ser de pago.

Sra. Presidenta: La circunstancia de gratuitos que han pasado a ser de pago únicamente sucede en Delicias y en San José, que hay en torno a 300 nuevas plazas que se han pasado de gratuitas a de pago precisamente por las peticiones que hemos tenido por parte de la Junta de estos dos distritos. En relación al resto de la ciudad, y como describirselo por distritos puede resultar complicado, le puedo decir que hemos eliminado por distintas circunstancias... Las dos circunstancias principales por las que se han visto eliminadas plazas de aparcamiento son, o bien porque se ha cedido ese espacio para aparcar bicicletas y patinetes, o bien porque se ha cedido para veladores.

Hay una circunstancia y es que la ciudad está cambiando, la ciudad está evolucionando y, efectivamente, el espacio público es reducido. Por eso precisamente le decía anteriormente que está haciendo un trabajo importante Movilidad con Urbanismo buscando alternativas y plazas de aparcamiento nuevas en distintos solares y espacios que hasta la fecha no se estaban utilizando como tal. Las plazas eliminadas en total son 1500. Es una estimación, obviamente, de los Servicios, que esto va variando según el día, pero, hasta la fecha de hoy, son 1561, que representan un 2'37 % del total de plazas que hay dentro del casco urbano. Las plazas que hay en total en la ciudad y que recoge el PMUS son 180.000, pero dentro de lo que es el núcleo urbano de la ciudad estamos hablando de 66.000. Con estas 1562 estaríamos hablando de que estamos haciendo una reducción de un 2 % de las plazas. De esas plazas de la ciudad, del total de las plazas de la ciudad del núcleo urbano, que son 66.000, hay 7000 aproximadamente —no llega, son 6800 y pico, pero por números redondos, 7000— que son reguladas. De esas 7000 reguladas se han eliminado 602 y de las 59.000 libres se han eliminado 952, según las estimaciones, lo que representa un 1'61 %. A partir de ahí, los barrios más afectados, depende de cada tipología, pero, obviamente, el Centro y el Casco Histórico pueden ser los que más se han visto afectados respecto al resto de los distritos. Si le interesa, le puedo facilitar la información más detalladamente.

Sra. Rouco Laliena: Sí, gracias. Agradeceríamos que nos diera traslado de ese informe. Mire, por ejemplo, yo me quiero referir a la calle Predicadores, donde se han suprimido el 40 % de plazas de la calle Predicadores. Entonces, cuando se hacen estas obras, debería haber un estudio de impacto, porque claro, suprimir en una calle el 40 % de plazas... No lo digo yo, que hoy lo leí en el periódico. El 40 % de plazas de aparcamiento son muchas. Por lo tanto, no sé si a la gente que vive en esta calle y alrededor se les va a facilitar otro tipo de solar donde puedan aparcar o no, pero, de entrada, lo que nos dicen es que los más perjudicados son los residentes, que pagan una cuota por un servicio que ya se ha visto mermado, y que, si quitan plazas, que reduzcan la tarifa, porque yo decidí sacarme la tarjeta de residente por un servicio determinado que ahora no es real porque no tengo plazas al suprimir el 40 %. Es un problema real que quizá habría que estudiar un poquito. Y ya les digo que no lo digo yo, que lo dijo el periódico. Supongo que les preguntarían a ustedes o harían un estudio de impacto, pero bueno, yo, como dice mi compañero, como nos enteramos a través del periódico de las noticias, pues bueno. Entonces, quizá aquí deberíamos tener en cuenta que, cuando suprimimos plazas, es que los vehículos no desaparecen. Habría que darle una solución, un estudio. Quizá esos locales vacíos se puedan utilizar. Pero, antes de quitarlas, se dé ya una solución. Quiero decir, que no venga la solución... Mientras tanto, los coches siguen estando. Gracias.

Sra. Presidenta: Efectivamente, se están buscando soluciones, pero también hay que plantear una cuestión y es que son dos cosas distintas. Una matización sobre los datos que usted plantea. Esos comentarios que hace del periódico son en términos generales y la eliminación del 40 % de la calle Predicadores es por unas obras puntuales. Es decir, cuando finalicen las obras, volverán otra vez. Pues,

realmente, es una calle en concreto, pero, realmente, no ha sido por las terrazas o por los VMP. Usted habla en términos generales.

Sra. Rouco Laliena: Yo no lo he dicho por los veladores o qué, sino en total. Quizá lo de los veladores es lo que menos, sino por este tipo de obras, que me parece muy bien que se ponga cota cero o lo que sea, pero claro, hay que dar una solución a estos coches, porque son de la gente. Vale. Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, pues por eso seguiremos trabajando en esa búsqueda de soluciones alternativas. Pero la verdad es que el vehículo, al final, tiene que estar en el aparcamiento subterráneo siempre que sea posible y se van a buscar aparcamientos disuasorios en la ciudad para facilitar este tipo de situaciones.

4.2.4 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a qué criterios quiere seguir el Gobierno para interrumpir el uso del carril bici en el Paseo de Echegaray, a la altura del Puente de Piedra, cuando tiene un uso de 3.000 bicicletas diarias. (C-3073/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.5)

4.2.5 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a cuándo está previsto trabajar con los grupos y las entidades vecinales la tan necesaria reorganización del servicio de autobuses en la Ciudad. (C-3074/21)

Sr. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, Consejera. Voy a citar, creo que textualmente, pero, si no es textualmente, me lo disculpan, dos frases que ha dicho, y que comparto plenamente, la Consejera señora Chueca hace, una, dos minutos y, otra, unos seis minutos aproximadamente. La de hace dos minutos era que la ciudad está cambiando y el espacio público es reducido. Era en un contexto de otro asunto, pero la frase me ha quedado muy grabada. Y la otra era que la ordenanza de movilidad estará a punto dentro de tanto tiempo.

¿Por qué cito de repente esto ahora? Porque en la pregunta que hemos formulado nos viene muy al pelo. La ordenanza de movilidad imagino que contemplará, obviamente, que los ejes centrales son los servicios públicos colectivos, el tranvía y los autobuses. Entonces, no sé de qué manera se puede trabajar una ordenanza de movilidad sin saber cómo de aquí a uno o dos años o tres o nunca o mañana van a ser redistribuidas y rediseñadas las líneas de los autobuses públicos, algo que promete el programa electoral del PP en las elecciones del 2019, algo que se dijo que se iba a hacer enseguida hace un año y medio. Luego llegó la pandemia y hubo otras prioridades.

La pregunta, por lo tanto, es ahora cuándo se va a hacer esa reorganización. Pero lo preguntamos de este modo, cuándo tiene previsto trabajar con grupos municipales y con las entidades vecinales, por dos razones. Una, porque las aportaciones, por experiencia propia, aunque sea a nivel micro, que cada vecino, cada entidad vecinal y cada Junta de Distrito tenga en su ámbito serán de grandísimo valor para el Gobierno y para los grupos. Y dos, porque una visión colectiva de los seis grupos seguro que es mucho más democrática y más fructífera que la de uno, la de dos o la de tres. Bueno, si se quiere, como se demostró hace un rato y hace unos cuantos días, si se quiere trabajar en colectivo y en común. Entonces, además existe la circunstancia de que los plazos administrativos son muy lentos. Es verdad que son garantistas, pero lentos, y, por lo tanto, para ejecutar los cambios que se aprueben de aquí a mayo del 2023 nos quedan exactamente hoy dos años, porque votaríamos en torno al 20, 18, 28 de mayo de 2023. Nos quedan exactamente dos años. Si descontamos la campaña electoral oficial, nos quedaría menos para ejecutar los cambios aprobados. Así que urge, con y sin pandemia, que nos empecemos a juntar, si quiere con un borrador o si quiere con folios vacíos, en blanco, los grupos municipales, las entidades vecinales y las presidencias de los distritos urbanos y rurales para ver cómo, si hay que modificar, las líneas que haya que modificar, lo hacemos. Quizá alguna se pueda quedar como está. Muchas, desde luego, no, porque la ciudad está evolucionando y el espacio público es reducido y tenemos que arreglarnos para que quepamos todos. Esa es la pregunta. Gracias, señora Consejera. Con espíritu constructivo. Ya sabe... Me conoce perfectamente.

Sr. Presidenta: Sí, sí, sí, señor Rivarés, pero también... Efectivamente, este era un proyecto que era urgente, pero que las circunstancias lo han hecho menos urgente, básicamente porque durante un año hemos tenido que paralizar todos los estudios al estar paralizada la movilidad. Para poder entender y para poder reordenar las nuevas líneas, hay que entender las necesidades de movilidad y desde marzo del año pasado la movilidad de la ciudad es prácticamente, no inexistente, pero sí errónea. Todavía seguimos con un 30 % menos de movilidad en transporte público y no se sabe si esa circunstancia es ya un hecho consolidado por motivos del teletrabajo, de los ERTE, de, al final, distintas circunstancias, de trasvases consolidados a otros modos, o si realmente va a volver a repuntar y volveremos a los niveles anteriores. Entonces, todo esto nos lleva a que hemos tenido que parar porque, si no, podríamos llegar a conclusiones erróneas y datos erróneos. Ya estamos en un entorno de una bajada de -30 %, 33 %. Bueno, todavía no llegamos al -30, pero bueno. Con lo cual, los Servicios sí que siguen y les he pedido que vuelvan otra vez a recuperar esos estudios para poder estudiar los distintos escenarios y poder plantear realmente cuáles son las necesidades de cambio, cogiéndolo con cautela, porque es posible que nos lleve a conclusiones erróneas. Con lo cual, cuando tengamos realmente esos estudios que tuvieron que verse parados, pues volveremos otra vez a estudiar y a recuperar la continuación de este proyecto, que, por cierto, es muy importante.

Pero una cosa también le comento. Una cosa es el servicio que opera en la ciudad, que para eso sí que será importante la reordenación, y otra cosa diferente es la legislación. Efectivamente, con la ordenanza lo que vamos a regular son las normas y esas normas son independientes de que el autobús circule por una calle u otra, que es prácticamente lo que se estudia, con lo cual, son dos cosas. Podemos avanzar en la ordenanza más rápido que podemos avanzar en la reordenación del transporte público, siendo necesaria. Gracias.

4.2.6 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué plazos manejan para la licitación de limpieza y recogida de residuos, puntos limpios, estacionamiento regulado y alquiler de patinetes eléctricos compartidos. (C-3097/21)

(Este punto será contestado por escrito a solicitud del Grupo Municipal proponente)

4.2.7 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si la Sra. Consejera está valorando alguna medida de apoyo a las motocicletas y ciclomotores eléctricos, tales como la subvención a la compra o la reserva específica de aparcamiento. (C-3098/21)

(Este punto será contestado por escrito a solicitud del Grupo Municipal proponente)

4.2.8 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué planes tienen en relación a la implantación de una zona de bajas emisiones, tanto en relación a fechas como a vehículos afectados. (C-3099/21)

(Este punto será contestado por escrito a solicitud del Grupo Municipal proponente)

4.2.9 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué previsión de renovación de parques infantiles tienen para este año, y si han pensado consultar con las juntas de distrito las necesidades de cada barrio. (C-3100/21)

(Este punto será contestado por escrito a solicitud del Grupo Municipal proponente)

4.2.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si pueden hacer un balance de viajeros y económico de los primeros cuatro meses del año, en relación al transporte público (bus y tranvía). (C-3101/21)

(Este punto será contestado por escrito a solicitud del Grupo Municipal proponente)

4.2.11 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si la Sra. Consejera puede hacer una previsión del número de autobuses eléctricos que tendrá el Ayuntamiento en funcionamiento en abril de 2022 y en abril de 2023, así como el porcentaje que supondrán respecto del total. (C-3102/21)

(Este punto será contestado por escrito a solicitud del Grupo Municipal proponente)

4.2.12 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuál es el motivo por el que se han incrementado, de manera considerable, las plagas de animales urbanos en la Ciudad. (C-3145/21)

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Gracias, señora Consejera. A ver, el pasado año este grupo municipal también presentó una interpelación por el mismo motivo que nos trae esta mañana, que es la proliferación de plagas, principalmente de palomas y de ratas. Desde hace años el crecimiento exponencial de las palomas es bastante severo, en parte porque algunas personas siguen dándoles alimentos y, como resultado, los animales no emigran, pero la responsabilidad más importante, como siempre, recae en el Ayuntamiento de la ciudad. Controlar esta plaga de una especie tan contaminante es una necesidad. Hay especialistas que advierten de las múltiples infecciones que originan, fundamentalmente en los niños y mayores. Estamos presenciando entre los grandes árboles de la ciudad polluelos que caen del nido medio devorados por perros y gatos. Este hecho no solo es desagradable a la vista y al olfato, claro, también provoca manchas permanentes o la prematura corrosión y oxidación de algunas estructuras de metal y otros objetos. También pueden provocar obstrucciones en las cañerías, que se han dado, permitiendo una acumulación de agua y facilitando la creación de focos infecciosos de otras enfermedades. Está demostrado que es un animal de hábitos poco higiénicos, ya que acumula sus deyecciones alrededor del nido, favoreciendo la proliferación de gérmenes, bacterias y parásitos. El factor económico también es algo importante y se ve resentido, porque algunas comunidades de propietarios se han visto con graves afecciones en sus cornisas, en los tejados o en las azoteas, y ocasiona muchos gastos de limpieza y de restauración de las mismas, sin contar, claro, las molestias que producen los excrementos de las mismas, ya que en algunos momentos o en algunos puntos de la ciudad hay viandantes que tienen que abrir paraguas para pasar por determinados paseos o determinados lugares, además de los vuelos rasantes. Tengo que decirle que protagonizan bastantes vuelos con mucho susto para la gente. No creo que sea una buena publicidad para Zaragoza, porque, al final, vamos a sentirnos como en la película de Hitchcock "Los pájaros". Y claro, esto lo vemos aquí mismo, en la plaza del Pilar, es que no tenemos que irnos más lejos.

Por otro lado, las ratas también crecen. Esto es lo inquietante. A pesar de las actuaciones que se están dando, siguen creciendo las colonias y también creemos que tiene su base, uniéndolo con la interpelación facilona de la limpieza, en la cantidad de solares vacíos repletos de maleza, la suciedad o comida alrededor de los contenedores o la poca profundidad de las alcantarillas. De cualquier manera, es un problema altamente desagradable que se tiene que combatir, porque a los vecinos, incluso a los más jóvenes, les da miedo en algunos barrios sacar a sus mascotas porque se encuentran con roedores. Además de ratas y palomas, hay plagas de cucarachas, hormigas y orugas por cualquier camino, en cualquier banco o en cualquier mesa de terraza. Mi pregunta es: ¿hay planes al respecto de todas ellas? Gracias.

Sra. Presidenta: Muy bien, señora Becerril. Parece que estamos en la jungla. Por la descripción que nos acaba de hacer usted de la ciudad...

Sra. Becerril Mur: Es así. Es así. Así es, sí.

Sra. Presidenta: Es como si estuviéramos en la jungla. Zaragoza city y Zaragoza jungla. Bueno, pues, efectivamente, las plagas urbanas son un problema de todas las ciudades y ojalá no tuviésemos este problema, porque, realmente, se ponen los medios desde el Ayuntamiento y se podrán poner más medios

cuando finalice la adjudicación del contrato que hemos licitado para la gestión integral de plagas del municipio de Zaragoza, donde no solamente se va a actuar de forma reactiva cuando hay denuncias, sino que podremos introducir nuevos tratamientos preventivos precisamente para todos los tipos de plagas que usted ha dicho, para ratas, para insectos y chinches y palomas, que son principalmente el mayor problema que hay. Mientras este contrato termina de adjudicarse, vía contratos menores, se han ido haciendo distintas intervenciones precisamente para atender todas las quejas o todas las denuncias. Y creo que el Servicio Municipal de Salud Pública trabaja con una gran agilidad, porque el tiempo de respuesta desde que llega una denuncia o llega una solicitud de intervención hasta la actuación no supera las 48 horas, con lo cual, en ese sentido, todo lo que llega a nuestro Servicio, se actúa sobre ello. En este sentido, lo que le puedo decir es que también estamos haciendo una campaña que usted habrá visto para evitar que la gente alimente a las palomas o deje comidas en la calle. ¿Por qué? Porque ese es el principal motivo de crecimiento de animales y de la procreación de las plagas. Algo tan inocente como dar de comer a las palomas y algo tan inocente como dar de comer a los patos en el Canal, lo que conlleva es dar de comer a los roedores y que, realmente, se reproduzcan a un ritmo muchísimo mayor del suyo natural. Si no me preocupase, no hubiese planteado una campaña de publicidad para concienciar a toda la ciudadanía de esa circunstancia, porque, por mucho que nosotros intervengamos y por mucho que, cuando pongamos el programa y se adjudique y vamos a tener nuevos servicios que refuerzan la labor preventiva, necesitamos de la colaboración ciudadana para evitar dejar basura en la calle y para dejar de dar de comer a los patitos, a las palomas, a los gatos y a todos los animales que hay en la calle, que está prohibido por ordenanza, pero que parece que nadie lo conoce. De hecho, ya puse el año pasado carteles en los puntos críticos donde hay más ratas por esta naturaleza o donde se están alimentando, y no estaban antes, o sea que, realmente, hay una inquietud por este asunto, pero algunos de ellos han sido arrancados y otros tachados, como que hay personas que no les gusta que no se pueda dar de comer a los animales en la calle. Así que, en este sentido, creo que tenemos que seguir insistiendo en más comunicación, más concienciación, más educación y que, en cuanto tengamos ese contrato, podamos hacer la labor reactiva que venimos haciendo, pero también la labor preventiva que nos ayudará a reducir estas plagas, sin perjuicio además de nuevas plagas de especies invasoras, como, por ejemplo, las palomas torcazes, que no se daban hace cinco años y que han llegado a España, no solamente a Zaragoza, sino a todas las ciudades, y que durante una época del año, durante un mes —por cierto, menos mal que solamente es un mes—, generan un gran destrozo y una gran suciedad en toda la ciudad y que no tiene fácil solución, porque es muy difícil poder capturarlas. Con lo cual, en ese sentido, seguiremos trabajando. Ya le digo yo que el Instituto Municipal de Salud Pública trabaja con todos los medios que tiene a su disposición para poder hacer frente a este problema, que por supuesto que nos inquieta y nos preocupa.

Sra. Becerril Mur: ¿Ve como casi es una jungla realmente? A ver, yo creo que 13.000 o 15.000 ejemplares de palomas, sobre todo, que hay sobrevolando la ciudad se puede considerar casi, casi una especie invasora realmente. 15.000 ejemplares sobre la ciudad no me parece una cifra nada, nada, nada despreciable. Y, además, tiene unas consecuencias sanitarias importantes, todos lo sabemos. Quería preguntarle que si, además de lo que se viene utilizando hasta ahora, que son productos químicos, como diferentes geles, aerosoles, repelentes y demás, para lugares abiertos, para espacios abiertos, si tienen en cuenta los sistemas electrónicos de ultrasonido para el ahuyentamiento de esta plaga, que son usados creo que con menor frecuencia que los químicos y no sé muy bien el porqué, si son más efectivos o menos. Esa era la pregunta que quería hacerle. Gracias.

Sra. Presidenta: Se están estudiando todo tipo, dentro de los que medioambientalmente son permitidos, obviamente, para realizar todo tipo de capturas y evitar la propagación de las plagas. Los ultrasonidos se han desaconsejado por parte de los Servicios porque generan problemas también en los perros y en las mascotas de las personas, de los vecinos de la ciudad. Con lo cual, intentamos buscar soluciones que no nos generen luego otros problemas consecuencia de esa solución. Si el poner ultrasonidos, aparte de evitar a las palomas, que está muy bien, lo que nos va a hacer es que luego anden un poco mal y afecte a toda la comunidad de perros y mascotas que hay en nuestra ciudad, pues, de momento, no hemos valorado que fuese conveniente esa solución. Sí que, por ejemplo, se han puesto nidos, distintos tipos de nidos, tanto para las palomas como para las ratas, que los capturan y que ya no los dejan salir. Con lo cual, hay distintas técnicas y se van probando y se están trabajando además en grupos de trabajo con

distintos laboratorios y con otras ciudades dentro de la red de la biodiversidad, precisamente para poder hacer frente a, como le digo, nuevas soluciones que se van planteando a este problema, que es un problema general en todas las ciudades. Gracias.

(Abandona la sala la Sra. Becerril Mur)

4.2.13 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuál es el motivo por el que se ha licitado un contrato de poda del arbolado del entorno del Club Náutico, tramo entre el Puente de Santiago y Puente de Piedra. (C-3146/21)

Sr. Gómez Gámez: Sí. La damos por formulada.

Sra. Presidenta: Sí. Pues, realmente, la pregunta más bien sería qué le sorprende de esta licitación. Realmente, desde el Servicio de Parques y Jardines, Infraestructuras Verdes, concretamente desde Medio Natural, que se ocupa de las riberas, que, como saben ustedes, nos tenemos que ocupar nosotros porque no se ocupa la Confederación Hidrográfica del Ebro, ya hubo una actuación en el entorno del río Huerva, en el parque Grande hasta el paseo Renovales, el año pasado dentro de este mismo contexto, y este otro, porque son zonas muy visitadas, turísticas y que necesitan cierto tratamiento de limpieza y de poda para poder quitar todas las especies invasoras y también poder eliminar ramas que están entorpeciendo el paso y que están evitando que crezcan otros árboles dentro de la zona. Con lo cual, no sé cuál es la sorpresa que... O sea, no sé qué les sorprende de este contrato, que ya les digo, es un contrato menor de conservación básico, como se vienen haciendo otros. Y ojalá se hiciesen más, porque muchas veces ustedes mismos me piden que adecuemos las riberas, que mantengamos las riberas, y, efectivamente, las riberas hay que mantenerlas. No están en el anterior pliego de Parques y Jardines, no estaban incluidas, con lo cual, se van haciendo con mucho esfuerzo y con este tipo de contratos menores. En el nuevo pliego que está actualmente en evaluación de Parques y Jardines ya están contempladas las riberas y, por lo tanto, no será necesario ir a este tipo de contratos menores.

4.2.14 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si tienen previsto ampliar las zonas destinadas a parques en el distrito Sur, y cuál es el motivo por el que se pretende ampliar el campo de golf de dicho distrito. (C-3147/21)

Sra. Presidenta: Sí.

Sr. Gómez Gámez: Sí. Básicamente, ya sabe usted que hay una reivindicación de los vecinos del Distrito Sur por la falta de parques como tal. Es cierto que zonas esteparias y desérticas hay unas cuantas, pero parques habilitados con columpios, con bancos, con sombras, con andadores y demás es una carencia importante. En su momento, el campo de golf hizo una función de pulmón verde, por decirlo así, pero, bueno, hay un colectivo importante vecinal que considera que, antes que ampliar el campo, lo que habría que hacer es un parque de uso público para los vecinos de aquella zona.

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez. Sabe usted perfectamente que esta pregunta corresponde más al Área de Urbanismo que el Área en la que ahora mismo nos encontramos. Y, de hecho, ayer mismo le tuve que consultar a mi compañero, que me dijo que gustosamente lo atendería si lleva usted su pregunta a la Comisión de Urbanismo. Con respecto a parques y zonas verdes, encantados de que se generen nuevas, pero es aquí la junta de compensación de Arcosur la que creo que tiene la obligación de llevar a cabo estas inversiones y este planteamiento.

Y, por otro lado, está el tema del golf, del campo de golf, que, según me han dicho, no hay ningún proyecto en marcha para ampliar el campo de golf. No, no lo hay, por lo menos hasta la fecha actual y confirmado con el señor Serrano. Pero ya le digo que, si sus compañeros de la Comisión de Urbanismo le trasladan la pregunta, igual le puede dar más detalles, porque desde nuestro área de Parques y Jardines nos ocupamos sobre todo del parque cuando ya está, sobre todo en las zonas de nueva urbanización, como es el

caso, cuando ya está ejecutado. Ahora, por ejemplo, en el que se va a hacer cerca de Cuéllar, parque Pignatelli, con toda la zona nueva de ampliación, el propio proyecto de urbanización llevará la ampliación del parque y después ya nosotros nos encargamos de lo que es la conservación. Gracias.

4.2.15 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a en qué situación jurídica se encuentra la propiedad de las cocheras de los autobuses, y cuál será la situación jurídica en la que quedarán las inversiones que se han de realizar para la puesta en marcha de una sistema de carga de vehículos eléctricos. (C-3148/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Lo cierto es que esta pregunta viene un poco como desconocimiento por parte de quien la formula, que soy yo, sobre realmente cuál es la situación jurídica de los terrenos y las instalaciones que hay ahora mismo en cocheras, donde está ubicada AUZSA. No sabemos si son de titularidad municipal, si están cedidos, si es propiedad de ellos, y así mismo con las instalaciones. Como se anunció recientemente que se iban a instalar varios pantógrafos de carga rápida para los autobuses eléctricos y la contrata termina, si no recuerdo mal, en el 2023, y esto supondrá, supongo, una inversión importante, lo que queremos saber es si esta inversión... Es decir, primero la titularidad. Por lo tanto, si la titularidad fuera municipal, podría parecer razonable que la inversión la asumiera incluso el Ayuntamiento. No lo sé, eso es lo que queremos que ustedes nos expliquen. ¿Y qué pasará cuando esta contrata termine? Y, si se hiciera cargo una nueva empresa, si tendría que abonar o indemnizar, en función de quién haga la inversión y demás. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Pues sí, efectivamente, esta parcela donde se encuentran todas las cocheras de los autobuses y las instalaciones de la concesionaria son de titularidad municipal y, en el momento en el que finalice el contrato y se licite la nueva concesionaria, será la que se haga cargo de esas instalaciones y la que tendrá que hacerse cargo también de esas inversiones, lo mismo que sucede con las flotas de autobuses. Con lo cual, en realidad el Ayuntamiento, al final, siempre paga los servicios, porque están hablando de un espacio que es de titularidad municipal. La única cosa es que se cede el espacio para la explotación durante el tiempo en el que se viene prestando el servicio. Son inversiones que se van a hacer para nuestra ciudad y para nuestro servicio y que van a quedar dentro de lo que es el propio contrato y la titularidad municipal.

Sr. Gómez Gámez: O sea, entiendo entonces, señora Consejera, que no sé si no la he entendido bien, que la inversión de estos pantógrafos la va a hacer el Ayuntamiento de Zaragoza y pasarán después a utilización por parte de la nueva concesionaria o de la misma, si renovara el contrato, pero la inversión finalmente, entonces, la hará el Ayuntamiento, ¿no? No la soporta la contrata, sino que es el propio Ayuntamiento quien costea... ¿O no? ¿O no es así?

Sra. Presidenta: No. A ver, como está estipulado en el pliego, y lo mismo sucede con los autobuses, con la flota, la inversión la realiza la contrata, la realiza la concesionaria, pero nosotros se lo pagamos a lo largo de los próximos diez años como un ajuste por inversión o a lo largo de... En función de...

Sr. Gómez Gámez: ...es la contrata, ellos tienen su plan de amortizaciones y eso contabilizará que refleja esas inversiones ¿correcto?

Sra. Presidenta: Esas inversiones sí, pero la parcela es de titularidad municipal, ¿vale? Y, en el momento en el que cambie por la nueva licitación, el nuevo licitador tendrá que hacer esa inversión para comprar todo el valor residual que quede de las inversiones de la anterior concesionaria para la explotación del servicio de transporte.

4.2.16 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuál es el motivo por el que en el tranvía no se pone por megafonía, de manera reiterada, un recordatorio de las recomendaciones sanitarias en el uso del transporte. (C-3149/21)

Sr. Gómez Gámez: Pues sí, señora Consejera, a veces pequeñas acciones producen grandes resultados. En el tranvía ahora mismo hay unas pegatinas que son pequeñas y están junto a las puertas donde dice: "En silencio y con la mascarilla bien puesta todos nos protegemos mejor". Y eso es así. Pero, sin embargo, por megafonía lo único que se suele oír de una forma más o menos rutinaria es: "Rogamos permitan cerrar las puertas", avisos de este tipo. No creo que costara nada poner una grabación en bucle como la de las puertas que dijera periódicamente, cada, no sé, tres minutos o cada cinco minutos: "Les recordamos que es recomendable mantenerse en silencio para evitar la propagación de aerosoles". No digo que se vaya a prohibir. ¿Cómo vas a prohibir a la gente que hable? Ya sería el colmo. Pero que la gente sea consciente de que, cuando habla, y, sobre todo, cuando grita, que es casi siempre, porque, efectivamente, hablamos que parece que estamos solos, pues que están contribuyendo a aumentar las emisiones de CO2 y, desde luego, de posibles partículas contagiosas. Hombre, que, en la medida en que no sean conversaciones necesarias, que alguna habrá... Porque para estar comentando el examen a grito pelado o el fin de semana que vamos a pasar, seguramente se lo pueden contar luego tomándose un cafecito en una terraza. Parece una tontería lo que le estoy diciendo, pero creo que puede ayudar a que la gente tome conciencia, porque creo que hay gente que ni siquiera sabe de esta recomendación, porque no lee el cartel. Si se lo reiteramos, pues yo creo que alguno conseguiremos que cambie sus hábitos.

Sra. Presidenta: Bueno, efectivamente, todas las recomendaciones han ido pasando por megafonía. De hecho, las instrucciones son esas, es la propia concesionaria la que va cambiando en función del momento lo que considera más adecuado o lo que considera que ya es sabido o ya se ha repetido suficientemente. Cuando vi la pregunta, planteé qué se estaba contando actualmente o qué estaba pasando, porque yo había dado en su momento la instrucción de que dijese que mantuviesen el silencio y que lo repitiesen. Y, efectivamente, me indicaron que habían visto que ya había un nivel de repetición muy alto y que el comportamiento en general era muy cívico. En estos momentos, se estaban anunciando el servicio alternativo de los buses, el código QR para consultar el nivel de ocupación, la recomendación de esperar al siguiente tranvía cuando se detecta que hay alta ocupación o si se produce alguna incidencia, y habían decidido eliminar este, porque veían que ya era un mensaje que ya había calado y que estaba impreso, efectivamente, en las paradas y en los convoyes. En ese sentido, creo que se puede insistir, pero que ha pasado ya más de un año de la pandemia y creo que todos más o menos tenemos, sobre todo los usuarios habituales, las normas establecidas, y más cuando las tenemos impresas y las llevamos viendo un año. Pero se puede insistir sin problema con megafonía. A mí, de hecho, me parece que es un método muy útil que tiene el tranvía, que nos da esa posibilidad y que durante todos estos meses hemos estado utilizando y he insistido mucho en utilizarlo. Con lo cual, no tengo mayor problema en decir que sigan recordando cada cierto tiempo las normas de COVID.

Sr. Gómez Gámez: Yo, señora Consejera, se lo sugeriría, se lo pediría, porque todo es opinable, evidentemente, pero, efectivamente, hay discursos o mensajes que se siguen repitiendo, este ya no se oye y créame, respecto a que el comportamiento no es incívico, no digo que sea mayoritario... Efectivamente, la mayoría de la gente, incluso cuando viaja acompañada, guardan prudente y respetuoso silencio con los demás. Silencio que, por otro lado, como ya sabe usted, en algunos vagones de AVE... Incluso a veces podría ser recomendable desde el punto de vista de la propia salud psicológica de las personas. Primero por el volumen de decibelios que alcanzan algunas personas hablando, que, como decía Fernando, gritan literalmente. Y, segundo, porque ¿qué quiere que le diga? Yo me siento incómodo cuando oigo a algunas personas contando por teléfono a sus familiares o conocidos sus problemas legales, familiares y demás. Pero vaya, esto es una cuestión de apreciación social, pero la cuestión sanitaria creo que sí que tiene interés. Yo, por lo tanto, le pediría, en nombre de mi grupo, que, por favor, que tampoco tiene ningún coste, pongan un bucle y cada cinco minutos que suene y que, por favor, siguieran con esta campaña, porque hay gente que todavía no se ha enterado o no se quiere enterar. Por lo menos espero que a aquel que estuviera hablando en voz alta, al oír el mensaje, alguien le pudiera mirar de una forma un tanto reprobatoria y a lo mejor bajara la voz.

Sra. Presidenta: No se preocupe que insistiremos con el mensaje. Gracias.

4.2.17 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 doce horas y cincuenta minutos del día de la fecha, levantando la presente Acta de orden y con el visto bueno de la Sra. Presidenta, en prueba de lo tratado y acordado.

**Vº. Bº.
LA PRESIDENTA,**

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN,

Fdo.: Luis-Javier Subías González

Fdo.: Natalia Chueca Muñoz