

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 JULIO DE 2021

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

D^a Natalia Chueca Muñoz (Presidenta)

D. Alfonso Mendoza Trell (Vicepresidente)

GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS

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^a Amparo Bella Rando

GRUPO MUNICIPAL VOX

D. Julio Calvo Iglesias

D^a Carmen Rouco Laliena

En el Salón del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, siendo las nueve horas y cinco minutos del día veintiuno de julio 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.

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. Eduardo Bermudo Fustero, Jefe de la Oficina Jurídica de Servicios Públicos y Movilidad, que actúa como Secretario de la Comisión, asistido por la administrativo de Asuntos Generales, D^a M.^a José Alcaine Grau, con el fin de tratar el siguiente

ORDEN DEL DÍA

1. Aprobación, si procede, del Acta de la sesión ordinaria de fecha 23 de junio de 2021.
Se aprueba por unanimidad.

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

3. Dar cuenta a la M. I. Comisión de contratos menores, en cumplimiento de las bases de ejecución del Presupuesto:

4. Dar cuenta de los decretos y resoluciones de los órganos de gobierno: Disponibles en la intranet municipal. (El acceso se hará mediante tarjeta electrónica: Aplicaciones Corporativas-Inicio-Administración Electrónica-Libros de Acuerdos y Resoluciones-Acuerdos y Resoluciones, poner fechas, Área de Servicios Públicos y Movilidad, y cualquier Servicio)

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

5.1 Comparecencias

5.1.1 Comparecencia de la Sra. Consejera, D^a. Natalia Chueca Muñoz, a petición de D^a. Ana Becerril Mur, Concejala del Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Zaragoza, para que

informe sobre la situación de las contrataciones del Área. En especial, en lo relativo a las principales características, novedades y criterios de valoración que se van a introducir en el contrato de limpieza viaria, recogida y transporte de residuos urbanos. (C-3445/21)

(Se trata conjuntamente el punto 5.3.10)

Sra. Presidenta: Señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Sí. Buenos días, presidenta. Buenos días a todas y a todos. Bueno, nos hemos estado interesando todos los grupos, de forma indistinta, durante estos meses por la evolución de una serie de contrataciones, muchas de ellas ya fuera de plazo o en reconocimiento de obligaciones. Es cierto que usted nos ha ido dando información parcial sobre que algunas cosas estaban avanzando: Parques y Jardines estaba ya pendiente de adjudicación; la limpieza se devolvió al corral aquel informe de la consultora externa por mala calidad, pero se estaba requiriendo uno nuevo; hemos visto que ya han sacado ustedes una externalización también para la contrata de transporte público —de eso hablaremos luego, hay una interpelación concreta sobre esa cuestión —.

Pero lo cierto es que ahora mismo —y por eso centrábamos un poco el foco también en la contrata de limpieza viaria, donde podemos incluir, evidentemente, puntos limpios—, la preocupación que tienen ahora mismo también los trabajadores, es la continuidad de la plantilla en una única empresa adjudicataria. En ese sentido, parece ser que ha circulado diversa información por los mentideros políticos y por los cauces extraoficiales, de que se va a mantener un único adjudicatario del contrato de limpieza. Es decir, que no se va a proceder al “loteo”, tal y como de alguna manera requiere la normativa europea, si bien es cierto que se puede excepcionar esta cuestión justificando los motivos.

Bueno, lo que querríamos es que usted nos concrete un poco más cómo van estas contrataciones en general y, en concreto de la contrata de limpieza en particular; qué va a pasar con la de puntos limpios, que lleva diez años si no recuerdo mal —o más de diez años— caducada, y qué tienen previsto ustedes hacer con el contrato de limpieza viaria y de recogida de residuos. ¿Se va a mantener un único adjudicatario? ¿No va a ser así? En caso de que optaran ustedes por lotear y dividir en lotes, ¿cabría la posibilidad de que en uno de ellos se incorporara, como se hizo en Parques y Jardines, a toda la plantilla y el segundo adjudicatario de alguna manera se ocupara de otras cuestiones específicas? O incluso en el caso de que la plantilla se dividiera por motivo de adjudicación en varios lotes, ¿sería posible jurídicamente que hubiera un convenio colectivo conjunto, es decir, que todos los trabajadores y trabajadoras tuvieran las mismas condiciones laborales que el resto de sus compañeros? Digo esto porque tenemos ahora una cierta situación de conflictividad en el tema del transporte; la hemos tenido bastante intensa en el tema de Parques y Jardines. Lo cierto es que en la contrata de la limpieza han mantenido los trabajadores y trabajadoras una actitud —creo— absolutamente transigente de alguna manera o tolerante, pero claro, esto es susceptible de que se pueda torcer si finalmente ven amenazadas sus condiciones laborales y los convenios que tienen suscritos.

Por lo tanto, y como lo último que deseáramos sería que se tuvieran que adoptar medidas de presión, menos en los tiempos que estamos —lo digo por el calor, lo digo por la situación sanitaria nacional de la pandemia del COVID—, creo que, desde luego, no sería para nada deseable un conflicto colectivo relacionado con el tema de la limpieza viaria; que no deseamos nadie, evidentemente, pero le aseguro que la sensación que transmiten los trabajadores, el comité de empresa, es que, desde luego, no están dispuestos a aceptar esa pérdida de derechos sindicales o de capacidad de negociación. Entonces, por favor, si es usted lo más concreta posible sobre cuál es la intención del gobierno en la cuestión de sacar uno o varios lotes, se lo agradeceríamos. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, yo en esta comparecencia que ustedes me plantean la verdad es que querría empezar en mi primera parte y en mi primera intervención, hablando sobre el primer punto que planteaban, que es la situación de las contrataciones del Área. Yo creo que, además, y más después de las noticias que han estado generando y la rueda de prensa que hicieron ayer, que parece que este tema les está dando juego político, pues me parece que sería importante aprovechar la oportunidad para poder aclararlo. Lo primero de todo decirles que de todos sus argumentos —y pude observar y seguí la rueda de prensa, los 30 minutos que dio ayer su portavoz—, es bastante confusa e intentan confundir y hacen un estilo de política que yo creo que

no es propia del Partido Socialista. Creo que se están acercando a un tipo de política muy populista y muy radical que creo que sería más propia de sus compañeros de bancada que de ustedes, más que nada viendo cómo han estado gobernando siempre que han estado ustedes gobernando.

Y les voy a decir por qué han dicho cosas confusas, incluso rozando la falsedad, ¿vale? Es falso que estar en reconocimiento de obligaciones implique sobrecostes y le digo por qué. Porque estar en reconocimiento de obligaciones significa que está fuera del contrato vigente, es una fórmula que recoge la ley cuando no hay otro contrato todavía licitado y depende de cómo se negocie. Y le voy a poner dos ejemplos. El de Parques y Jardines, que lo negoció el señor Cubero, que está ahí sentado, sí que implica un sobrecoste para las arcas municipales. No pudo llegar a un acuerdo mejor; yo no voy a entrar en disquisiciones, pero realmente supone un sobrecoste sobre la situación previa. Es una negociación que se hizo con la empresa más ventajosa para la empresa. En el caso del contrato de limpieza y gestión de residuos, que también lo tenemos fuera de contrato en tiempo, implica un ahorro para las arcas municipales, un ahorro de 500.000 euros al mes porque se ha negociado mantener los mismos servicios, el mismo coste, excepto el de la amortización. Con lo cual, primer punto es que ustedes están engañando haciendo creer a todo el mundo que simplemente el hecho de estar en reconocimiento de obligaciones implica un sobrecoste, y no es así, depende del contrato y depende de la negociación a la que se llega.

El segundo punto es cuando empiezan a mezclar palabras que tienen como distintas consideraciones. "Privatización y externalización de los pliegos". ¿Perdón? ¿Privatización de los pliegos? Pero ¿qué palabra es esa? ¿Qué significa? El contratar una asistencia técnica, que es una herramienta de ayuda a los funcionarios para elaborar mejor los pliegos, lo han hecho ustedes siempre que han gobernado, lo ha seguido haciendo Zaragoza en Común siempre que ha gobernado, y se sigue haciendo, porque son los mismos funcionarios los que piden esa ayuda. Y no significa que se privaticen los pliegos ni que se externalicen los pliegos. Pero es que no existe privatizar los pliegos, es que eso es algo que se han inventado ustedes para..., es como para dar miedo y asustar. Realmente asistencias técnicas, ustedes han sido los que más han utilizado en la historia de este Ayuntamiento. El tranvía, que ya sé que ustedes dicen "no, es que no había un tranvía en la ciudad", 5.300.000 euros se gastó el Partido Socialista en asistencias técnicas para el tranvía. Y cuando ustedes dicen, y aquí les voy a poner un audio para que vean cómo mienten o es que están desinformados. Miren, vamos a escuchar esto porque merece la pena. Habla su portavoz, la Sra. Ranera: *"Por supuesto, cualquier pregunta... miren, para que se hagan una idea, por ejemplo, en la externalización de pliegos, en la limpieza — hablo solo de realizar los pliegos— el importe ha sido de 71.000 euros solo para asesorar, para poder hacer los pliegos. En Las Armas, 18.000. En..."*. Un detalle, los pliegos de la asistencia técnica para licitar los pliegos de limpieza, que sepan ustedes que los arrancó mi compañero, el señor Cubero, cuando era consejero de Servicios Públicos, con lo cual estaba gobernando Zaragoza en Común y recurría a una asistencia técnica para iniciar la licitación de los pliegos de la limpieza, como se viene haciendo en este Ayuntamiento siempre, porque —repito— es la propia necesidad de los funcionarios para mejorar el conocimiento y, sobre todo, para ahorrar dinero en donde está el dinero importante, que el dinero importante está luego en lo que son los pliegos.

Pero esperen, que vamos a seguir escuchando una cuestión que me parece todavía aún más grave. Sigue la Sra. Ranera: *"En el bus, que esto es algo histórico porque, vamos, llevamos años en esta ciudad con nuestros buses rojos, llevan nuestros funcionarios años licitando estos pliegos, pues este año han decidido que sacan una asistencia técnica y ha costado la licitación de esta asistencia técnica 212.000 euros. Pero es que Parques y Jardines..."*. Pues mire, "algo histórico", ¿no?, que no ha tenido lugar nunca. Pues aquí les voy a dejar —que les he traído a todos ustedes— unas copias de la asistencia técnica de 2011, donde el Partido Socialista —entonces la consejera de Servicios Públicos era Carmen Dueso— solicitaba y aprobaba la asistencia técnica no por 212.000 euros, sino por 275.000 euros para ayudar a los funcionarios del Área de Movilidad a elaborar los pliegos del autobús. Con lo cual, 10 años después, 60.000 euros más cara fue su asistencia técnica que la que han sacado ahora los funcionarios del Área, y aquí lo tienen. Lo digo porque o no se informan o están mintiendo deliberadamente, y esa es una técnica que yo no creía propia del Partido Socialista. Nosotros venimos aquí a hacer política constructiva y a trabajar para los ciudadanos, pero no a malmeter y a crear confusión, como me parece que ustedes hicieron ayer. Así que, efectivamente, se ha recurrido a una asistencia técnica para ayudar a los funcionarios a licitar los pliegos, y seguiremos haciendo

tantas sean necesarias porque creemos que es un sistema útil, como lo ha sido siempre y cómo lo va a seguir siendo para el futuro, porque no genera sobrecostes, sino que es más barato que tener especialistas en cada Área cuando se necesita una ayuda puntual.

Y sigo apurando los minutos que me quedan para hablar de cómo me encontré yo el Área. Me encontré el Área devastada, y se lo dije en mi primera intervención en este Salón de Plenos. Me encontré con 35 contratos que estaban sin cobertura legal. Yo no sé si en la historia de este Ayuntamiento se habían encontrado en una situación de abandono jurídico y de abandono de gestión como la que yo me encontré en mi Área; y ahora ya solamente estoy hablando del Área que yo gestiono, pero 35 contratos fuera de legalidad, de los cuales 21 ya se han elaborado todos los pliegos técnicos, el 60 % en dos años. Y de ahí ya, de esos 21, 11 han sido licitados y el resto está en tramitación. Por lo tanto, quiero decirle que estamos haciendo un esfuerzo ímprobo y quiero agradecer a los funcionarios del Área el gran trabajo y esfuerzo que están haciendo para poder ponernos al día de ese desierto legal en el que nos encontrábamos, porque el vacío de contratos estaba en todas las Áreas. Y les puedo facilitar una vez más, como ya les hice hace dos años, que les hice un repaso detallado, todos los contratos que estaban caducados y sin cobertura legal y que no venían de los últimos cuatro años, no; algunos —y en esto sí que acertó ayer la señora Ranera— de más de diez años caducados, efectivamente, de cuando ustedes tendrían que haberlos licitado, cuando gobernaba el Partido Socialista y no lo hizo. Con lo cual, un poquito de responsabilidad y de dejar de hacer demagogia, que creía que ustedes estaban más por una política constructiva que por hacer ruido y malmeter, creando confusión cuando encima están utilizando la falsedad —por no decir la mentira— y aquí tienen las pruebas. Gracias. Señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Muy buenos días. Bueno, yo también voy a empezar por el punto primero de la comparecencia solicitada por el Partido Socialista. Y, bueno, también iba a hacer referencia a cómo empezó la comparecencia de la señora Chueca en julio del 2019, que empezó diciendo: "Me he encontrado un Área que desde el punto de vista económico está totalmente devastada, desde el punto de vista legal es un auténtico páramo y desde el punto de vista organizativo deja mucho que desear". En aquel momento el Grupo Municipal Vox ya dijo entonces —y lo reiteramos— que consideramos que su Área es el núcleo duro de las competencias municipales, las competencias propias, y por ello la gestión es la que debe priorizarse sobre las demás, los servicios públicos y movilidad de la ciudad. En aquel momento ya dijimos que había que trabajar en parques y jardines, en limpieza urbana, recogida de residuos, en alumbrado, etcétera. Y sí creo que había entonces 35 contratos sin cobertura legal, en reconocimiento de obligación. Se han debido de hacer como unos 20-21 pliegos de prescripciones, creo que 11 licitaciones, algunos kioscos... Evidentemente, el trabajo que se encontró la señora Chueca no se lo deseo a nadie, esa es la realidad.

Este grupo municipal, como todos, hemos ido preguntando durante estos meses pasados, durante estos dos años, sobre todo, sobre la renovación del mobiliario urbano, de la publicidad en las marquesinas, de los contenedores accesibles. Pues sí, todos los grupos nos hemos interesado en este núcleo duro de los servicios del Ayuntamiento. En limpieza, pues sí, nosotros también hemos insistido en que se recuperaran las brigadas especiales de limpieza, suprimidas por el Partido Socialista en su momento y que, si bien es cierto la primera vez que lo planteamos la señora Chueca nos dijo un no rotundo, vimos que sí, que realmente lo estudió, lo ha tenido en cuenta, habló con los trabajadores de los servicios de limpieza, porque ellos mismos lo reclamaban, y finalmente se ha añadido en la limpieza de la ciudad, distritos y barrios rurales. En el verde, hay que decirle que, sin haber cambiado de contrato, hay algunas mejoras; se está gestionando por lo tanto, un poco mejor. Aparte vamos a dejar el transporte público porque, como ha dicho el señor Gómez Gámez, se va a tratar en otras interpelaciones.

Pero bueno, voy a hablar de un punto que quizá aquí ahora no se ha tratado y es el contrato actual de los puntos de información al consumidor, porque también es de su Área, caducado desde el año 2013. Y aquí quiero incidir en que espero que los nuevos pliegos que se redacten, que no sé si se está en ello o no, y como se preveía en el contrato administrativo, haya PIC en Casablanca, en la Almozara, en Parque Venecia, en Las Fuentes, en el Distrito Sur, y, como se tenía en cuenta, suprimiendo los sectoriales o especialidades en las sedes privadas de las asociaciones. Y por ello insistimos en que, como ya se contemplaba, sean los PIC en los distritos que he nombrado y no en unos sí y en otros no. Y por supuesto que, como hasta ahora, los

que estén de asesores en los PIC sean licenciados en Derecho, especialistas en consumo como hay ahora, con más de 100 horas de formación en materia de derecho de consumo, y no nos vayamos a encontrar, pues yo que sé, un psicólogo o un ingeniero haciendo estas funciones con la correspondiente pérdida de eficacia y calidad al consumidor usuario del PIC en un equipamiento público. Y, por lo tanto, creemos que es necesario que siga como está siendo hasta ahora: licenciados en Derecho y especialistas en consumo, con más de 100 horas de formación, porque así lo están dando y lo están dando bien. Por lo tanto, no creo que esto deba cambiarse y reiteramos en que es necesario que se den los PIC en los distritos porque es importante que se hagan en los distritos y en todos estos en los que estoy diciendo y se preveía. Hay muchos en barrios muy importantes como son —lo digo por la densidad de población—, como es en el Distrito Sur, como es en Casablanca —un poquito menos, pero es importante también—, en la Almozara, en Parque Venecia y en todos ellos. Entonces, como quizás un punto que no lo hemos tratado hasta ahora y estábamos hablando de los contratos de su Área, y los demás ya se han tratado, pues ahí está nuestra aportación.

Desde luego, el Grupo Municipal Vox estará pendiente en todos los contratos, y en este también, para que se garantice esta realidad que hemos descrito y como la hemos expuesto, y le agradecería que tomara nota. Seguiremos hablando de todos los contratos y de este, caducado desde el 2013, y que creo que es importante que sigan trabajando en ello. Y también el Grupo Municipal Vox ha preguntado ya dos veces sobre el mobiliario urbano; nos dijo que estaba trabajando en ello y nos gustaría saber en qué punto se encuentra y cómo va esta licitación. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Rouco. Señora Bella, tiene la palabra.

Sra. Bella Rando: Gracias. Buenos días a todas y a todos. En primer lugar, señora consejera, parece que está usted muy enfadada. Me gustaría señalar que esas palabras grandilocuentes que dice como "Área devastada", "esfuerzo ímprobo", "11 contratos que ya han salido y tal..." en fin, creo que el Gobierno anterior le dejaron muchos en marcha, o sea, que simplemente ha sido llegar para ejecutar. En cualquier caso, centrándonos en el Área que nos ocupa y en la prioridad que han definido aquí los peticionarios de la comparecencia, con respecto a la limpieza pública, ya sabemos que es una plantilla municipal de las más importantes del Ayuntamiento, con más de casi 1400 trabajadores —podría decir la cifra exacta el señor Mendoza— y también es un servicio fundamental para la ciudad. Y sabemos que hay muchos barrios que también tienen quejas de cómo se debería de implementar este servicio de limpieza, ampliar y extender a toda la ciudad y mejorar en su conjunto, tanto desde el punto de vista de los recursos humanos como desde el punto de vista de la necesaria renovación tecnológica de todos los equipos de limpieza.

Bien, ya saben que Podemos hemos defendido en distintas ocasiones que ha sido una pérdida de oportunidad histórica el hecho de que no se planteara la municipalización de este servicio, como han hecho otros ayuntamientos —como, por ejemplo, el de Alcorcón—, y tenemos suficientes experiencias que garantizan una mayor eficiencia del servicio y un menor coste económico realizado con funcionarios municipales.

Bien, dicho esto, sabemos que este contrato de limpieza lleva ya mucho tiempo, expiró el 30 de noviembre de 2020. Dijo usted que estaría antes del verano y estamos ya en el verano y no están los pliegos encima de la mesa, no sabemos en qué situación se encuentra. Y nos gustaría que, además del enfado y de mirar siempre al pasado echando culpas a los anteriores Gobiernos, pues nos dijera qué piensa hacer, porque ya llevan ustedes gobernando más de dos años y no están esos pliegos sobre la mesa y no ha respondido a preguntas fundamentales, como por ejemplo: si se va a mantener la actual plantilla que tiene FCC; si se va a lotear o no; si se van a introducir mejoras; si van a respetar las actuales negociaciones que están teniendo los trabajadores —el Comité de Empresa— con FCC para el nuevo convenio, porque hay preocupación de qué va a ocurrir con la perspectiva de que salgan esos nuevos pliegos; si se van a respetar o no, o el Ayuntamiento —en este caso, el equipo de Gobierno— va a respetar todos los acuerdos que se lleven a cabo en esta negociación, sea una empresa o sea otra.

Son dudas que plantean lo que puede ocurrir con la nueva licitación y, además, ya sabemos que si a una nueva licitación hay recurrencia en los tribunales, la cosa se puede alargar y el contrato de limpieza pública podríamos encontrarnos con que se convirtiera en un "parques y jardines-2", y tres años más de ampliación o de no resolución de un contrato que no deja de ser un servicio público que da el Ayuntamiento

de Zaragoza, y que el Ayuntamiento de Zaragoza debe garantizar que se dé en las mejores condiciones, y eso significa que las mejores condiciones son que la plantilla esté en condiciones óptimas y que haya dinero suficiente para hacer toda la renovación de equipos.

Las preguntas son estas: Cuándo van a estar los pliegos, qué mejoras contiene, si su Gobierno va a respetar y garantizar que las negociaciones que se estén llevando para la firma del nuevo convenio y las mejoras en cuanto al plan de conciliación, plan de igualdad —que no tienen— se garanticen y continúen. Y bueno, pues decimos también sobre el resto de los contratos, también es cierto que se ha dicho aquí que, por ejemplo, el de los puntos limpios lleva más de diez años y ya en reiteradas ocasiones también hemos preguntado acerca de ello, y nos gustaría que diera respuestas más concretas al respecto de ello para garantizar un mejor servicio. Nada más, gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Bella. Una cuestión les planteo, que lo tenía apuntado, pero no lo he dicho, ¿podríamos hacer el debate conjunto de su pregunta 5.3.10?, porque era precisamente de estos temas que estaba usted ahora preguntando, ¿no? En la que preguntaba sobre los pliegos de limpieza.

Sra. Bella Rando: Sí, sí, por supuesto.

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

Sr. Cubero Serrano: Sí. Bueno, se podían unir también muchas más preguntas si usted contestara a lo que dice la comparecencia del Partido Socialista porque yo también tenía una de las zonas verdes, cómo está la corrección de ofertas, cómo está el tema de los pliegos de estacionamiento regulado o cuánto se ha gastado usted en asistencias técnicas, que entiendo que son preguntas que también se pueden incluir en la comparecencia del Partido Socialista que engloba todas las contrataciones del Área, si usted contestara a lo que pregunta el Partido Socialista, claro. Yo no le pregunto de lo mal que lo hizo el PSOE o lo mal que lo hice yo. Entonces, si usted va a contestar a eso, yo luego retiro las preguntas; si usted no va a contestar a eso, pues yo mantendré mis preguntas para que siga usted criticando al PSOE, a mí o a quien usted quiera, o a Sáinz de Varanda, porque yo me voy a ceñir a lo que dice la comparecencia del Partido Socialista y voy a empezar a la inversa, porque le pregunta sobre todas las contrataciones y, en concreto, sobre la limpieza y recogida de residuos. Vamos a empezar de lo concreto a lo general.

Yo entiendo de su silencio, o de su ausencia de explicación, que estamos en la misma situación que estábamos en marzo de este año, que creo que fue cuando usted compareció a petición propia en esta Comisión con un PowerPoint para explicarnos el pliego de limpieza viaria; estamos en la misma situación de las novedades en el pliego, del tema de la recogida selectiva de materia orgánica, de los vehículos. No hay ninguna novedad en lo que es el pliego de prescripciones técnicas de limpieza. Yo aquí sí que manifestarle, bueno, pues la duda que le manifesté en su día y que le vuelvo a manifestar sobre la división en lotes. No sobre si lo va a hacer o no, sino sobre la justificación económica para la no división en lotes en cuanto a la separación de servicios, lo que es la recogida de lo que es la limpieza. Yo creo que no hay justificación económica para hacer una división en lotes territoriales, como hacen otras ciudades, en el caso de Madrid, pero que económicamente me gustaría ver cuál es la justificación para no hacer una división en lotes en base al servicio, porque son servicios completamente distintos. De hecho, en muchas ciudades —incluida la propia Madrid— lo tienen dividido en lotes lo que es la recogida de lo que es la limpieza viaria. La maquinaria es distinta, los servicios son distintos y muchos de los factores económicos, en ocasiones, son favorables a la propia división en lotes en base a los servicios, algo que, por cierto, tampoco se está oponiendo el comité de empresa.

Luego usted ha dicho muchas cosas, y muchas de ellas mentira. El sobrecoste y el reconocimiento de obligación. Hay reconocimientos de obligación que llevan sobrecoste y hay reconocimientos de obligación que no llevan sobrecoste. Casualmente, los que hace usted no llevan sobrecoste y los que hemos hecho los demás llevan sobrecoste, cuando el reconocimiento de obligación es algo que está tasado, los servicios que se prestan y lo que se paga de coste real. Nosotros no negociamos ningún reconocimiento de obligación del servicio de mantenimiento de parques y jardines; nosotros negociamos una prórroga, la posibilidad de una prórroga, a la que la empresa se negó, porque el contrato en vigor terminaba en diciembre del 2019, y había posibilidad de dos años de prórroga. Intentamos negociar una prórroga con la empresa. La empresa se negó

a prorrogar el contrato y, por lo tanto, se entró en reconocimiento de obligación, que es algo que, evidentemente, está tasado porque si no serían agravios comparativos con posibles licitadores en su día del contrato. Por lo tanto, los reconocimientos de obligación es que no se negocian; en todo caso, fueron decisiones técnicas de lo que es el coste real o lo que no es el coste real. Que, por cierto, cuando usted se deduce 500.000 euros por la amortización de vehículos, es que lo dice el contrato; es que no lo negocia usted, es que la amortización de vehículos se hace durante la vigencia del contrato. En el momento que entra el reconocimiento de obligación no hay amortización de vehículos; no porque lo negociara usted, porque lo dice el contrato, señora Chueca. Usted no negoció nada, lo dice el contrato que no se paga amortización de vehículos en reconocimiento de obligación. Que, por cierto, esos 500.000 euros por otro lado se los estará llevando, porque les está pagando lo mismo. Entonces, bueno, más barato, más barato, perdóneme que le diga, pero tengo dudas con respecto a eso.

Después, su gestión. Ha dicho "Me encontré un Área devastada, con treinta y tantos contratos, de los que están en licitación 11 y haciendo los 20". ¿Y adjudicados? ¿Cuántos ha adjudicado usted? ¿Uno, de los quioscos? ¿Cuántos ha adjudicado? Porque al final en reconocimiento de obligación están no los mismos que se encontró usted en el 2019, es que durante estos dos años y pico le ha entrado en reconocimiento de obligación el segundo mayor contrato de este Ayuntamiento, que es el contrato de limpieza. Es que en volumen económico usted tiene prácticamente el doble en reconocimiento de obligación de lo que teníamos el anterior Gobierno y de lo que tuvo el Gobierno del Partido Socialista. Es que el contrato de limpieza es del 2008, ¿sabe?, que está en vigor. Y usted lleva ya con él casi un año —va a hacer un año en diciembre— en reconocimiento de obligación de un contrato de 60 millones de euros, y lo que te rondaré, morena. Porque lo único que podemos decir de su comparecencia de marzo, de novedad, es que los plazos no se han cumplido, porque usted nos dijo en marzo que en abril estaría en Contratación y que antes de verano estaría en funcionamiento. Y llevamos un mes de verano —y las temperaturas lo delatan— y aquí ni está en Contratación y muchísimo menos está adjudicado. Y vaya usted a saber cuándo estará adjudicado el contrato de limpieza.

Y vaya usted a saber qué ocurrirá también con el primer gran contrato económico de este Ayuntamiento, que es el del transporte urbano, que también toca hablar de ese. Es que caduca en dos años, señora Chueca. ¿Y usted ha empezado a hacer algo aparte de externalizar la asistencia técnica? Es que, conociendo su ritmo, que con el contrato de Parques y Jardines, que tanto nos criticaba, es que lleva más de la mitad de la Corporación usted sentada ahí, y el contrato de Parques y Jardines está sin adjudicar. Y a nosotros con un año y medio nos decían lo que nos decían y usted lleva dos años y dos meses sin adjudicar el contrato de Parques. ¿Y usted cree que en dos años que quedan del contrato de transporte urbano, sin haber empezado el trabajo, lo va a tener adjudicado en tiempo y forma? Y, ojo, a ver qué interpretación hacemos de la sentencia de la cooperativa, si eso se puede prorrogar o entrar en reconocimiento de obligación, y en qué condiciones después de esa sentencia que tenemos de la cooperativa. Y va usted a conseguir —y se lo dije en el último Pleno— que todos los contratos estén en huelga y que todos los contratos estén en reconocimiento de obligación.

Y mire, es verdad, a veces se recurre a las asistencias técnicas, todos lo han hecho porque no hay capacidad humana en este Ayuntamiento con los técnicos y el volumen de personal que tenemos, de poder hacer todo el trabajo para una externalización de elaboración de pliegos y luego la corrección de los pliegos. Usted lo está viviendo en Parques y Jardines el trabajo costoso que es. Y la pregunta es: ¿de verdad es mejor la externalización de los servicios, que nos llevan a condiciones como las que estamos a que los contratos estén más en reconocimiento de obligación que en vigencia? Es que el contrato de Parques y Jardines va a estar más en reconocimiento de obligación que en vigencia, cuatro años tiene el contrato de Parques y lleva ya casi cuatro años en reconocimiento de obligación. Oiga, ¿de verdad es más eficiente la externalización de servicios en estas condiciones? ¿De verdad es más eficiente en lo económico, en la gestión, en la capacidad de decisión de las administraciones? Yo creo que hace falta una reflexión sobre la externalización de los servicios de la que ustedes, por cierto, también están fallando en todo lo que decían de los anteriores Gobiernos y quizás el problema sea el concepto de externalización de servicios frente a la gestión pública de los servicios.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Cubero. Señora Herrarte, tiene la palabra.

Sra. Herrarte Cajal: Muchas gracias. Bueno, para hacer un análisis de una situación lo primero que hay que hacer es ver cuál es la situación de partida, y ver en este tiempo cómo se ha avanzado. Entonces en la situación de partida yo no me voy a extender, lo ha dicho ya la consejera Chueca: 35 contratos de servicios sin cobertura legal, y en este momento 21 ya tramitados; 11 licitados, dos ejecutados, uno en ejecución y otros siete están tramitándose en Contratación. Este es el único criterio objetivo que tenemos para valorar. Y cuando el señor Cubero dice: "Oiga, que en dos años le va a caducar el contrato de transporte público. ¿Qué está haciendo?". Oiga, ¿qué hizo usted para que nos encontráramos 35 contratos caducados? ¿Qué hizo usted? Porque para preguntarle a la señora Chueca... Pero ¿qué hizo usted?

Yo creo que se están haciendo las cosas bien, sobre todo, porque se están haciendo las cosas con criterios de profesionalidad, porque se están haciendo las cosas con cabeza.

Yo no he oído a nadie, desgraciadamente, preguntar a la señora Chueca qué medidas de innovación tecnológica, qué medidas de sostenibilidad en la gestión está planteando, pero la realidad de las cosas es que lo está haciendo y lo está haciendo bien. Claro, esto cuesta más trabajo, sobre todo, cuando hay cosas muy básicas que uno se encuentra sin hacer, porque es que la señora Chueca ha tenido que hacer inventario de parques y de árboles de Zaragoza. Pero ¿cómo se hace un contrato sin tener el inventario hecho? Pero ¿cómo los han hecho antes? Yo es que no me lo puedo imaginar. Yo tengo una empresa de transporte, me llevo toda la flota de camiones a repostar. "Oiga, ¿cuántos camiones tiene?", "No lo sé, pero diésel, gasolina, etc. No lo sé", "Pero ¿cuántos litros cada depósito?", "Oiga, no lo sé, póngame lo que quiera". Es que ¿cómo se han hecho los contratos antes si no teníamos ni un mínimo inventario?

Es que, claro, hacer las cosas bien implica, primero, saber hacerlas porque si no es bastante difícil. Y luego trabajar y dar los pasos que hay que dar. Porque el objetivo número uno tenemos todos claro, siendo concejales, que es dar el mejor servicio público posible a nuestros ciudadanos, de la mejor forma, al menor coste, de la forma más eficiente. Porque es que las condiciones laborales de los trabajadores claro que son importantes, son importantes para todos. Pero cuando les escuchamos a ustedes hablar, parece que vienen con la camiseta de un sindicato y que no hablan del servicio que vamos a dar a los ciudadanos. O sea, nuestro objetivo es dar un buen servicio a los ciudadanos en las mejores circunstancias posibles. El problema es que ustedes meten ideología en la gestión; como en Cuba, que ya no tiene ni azúcar; como en Argentina, que ya no tiene ni carne; como en Venezuela, que ya no tiene ni petróleo; y España, si sigue con ustedes, dejará de tener hostelería y dejará de tener turismo, porque ustedes meten la ideología en la gestión y hacen odas a las asistencias técnicas, a los lotes, que si lote, que si no lote. Pero vamos a ver, ¿las asistencias técnicas son buenas o malas? ¿Son de derechas o de izquierdas? Para que yo me entere. ¿Lotear es bueno o malo? ¿Es de derechas o de izquierdas? Pero vamos a aplicar criterios profesionales para la gestión. No metan la ideología hasta en los lotes y en los apoyos técnicos.

Ustedes, desgraciadamente critican mucho, pero no proponen nada, con la experiencia que tienen ustedes de gestión y lo bien que dicen que lo han hecho. Hombre, yo creo que no debe de ser fácil, pero si hay cosas que preocupan realmente es, por ejemplo, la renovación del Poder Judicial. Eso sí que preocupa, que Europa, Bruselas, nos está urgiendo; aparte que estamos a nivel ya de países como Polonia, nos estamos jugando las ayudas europeas a que eso se haga, y se haga con un criterio de independencia, no a lo cubano. Ayúdenos a todos, ya que están tan preocupados por los proyectos europeos y por todo, y digan a sus colegas del Gobierno central que se preocupen de renovar lo que Bruselas nos está diciendo que es urgente e importante que hagamos ya. Gracias.

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Pues mire, consejera, gracias por no contestar. Yo al principio digo "igual me ha contestado y no me he enterado", pero, efectivamente, mis compañeros han percibido lo mismo. No ha contestado usted a lo que le preguntábamos. ¿Sabe por qué? Porque se ha dedicado usted a poner en práctica esa vieja estrategia de que la mejor defensa es un buen ataque, y se ha dedicado usted a atacar a tiros y a troyanos, a dar consejos, algo a lo que ustedes son muy proclives; no usted solo, también el alcalde, lo hemos denunciado en muchas ocasiones. Gracias por su paternalismo, gracias por decirnos lo que tenemos que decir, cómo tenemos que hacer oposición, cómo tenemos que comparecer.

Gracias por esos vídeos tan ilustrativos que usted nos trae. Mire, a ver si me acuerdo la semana que viene o el próximo mes, le traeré yo algunos vídeos también que son muy ilustrativos. Le traeré un vídeo, por ejemplo, del señor Aznar hablando de que hay que negociar con el Movimiento de Liberación Vasco. Le traeré un vídeo del señor Maroto diciendo "Pues claro que me junto con Bildu a tomar vinos para garantizar la gobernabilidad de mi alcaldía [en Vitoria]", y le traeré un vídeo, que es muy reciente, que ese está todavía YouTube, que se puede encontrar muy fácil, del señor Casado, impertérrito, impávido, no sé si avergonzado o sin atreverse a jalearse lo que decía el señor Camuñas, respecto a que la culpa de la Guerra Civil la tuvo la República, y lo que decía el señor Arias Salgado, que llamaba, con una alegría... vamos, "hijo de puta" al presidente de un Gobierno de un país de la Unión Europea. Esos vídeos también se los voy a traer, que les tenía que dar a ustedes un poquito de vergüenza.

Y le voy a decir una cosa: si piensa usted que va a intimidar al Grupo Socialista, usted o el Partido Popular o el Gobierno en pleno, incluyendo sus socios porque, señora Rouco, usted no está en el Gobierno, pero vaya, lo parece. Ha hecho usted una defensa más cerrada incluso que la de la señora Herrarte. Bueno, lo de la señora Herrarte es que ya no ha sido una defensa, ha sido una hagiografía. Para quien no lo sepa, sabe usted que es la vida de los santos, la ha convertido a usted en Santa Natalia. Todo era muy malo hasta que llegó Santa Natalia y convirtió esto en algo mucho mejor, pero, desde luego, con pocos resultados prácticos. Eso sí, voluntad, mucha; intención, mucha. Si piensan ustedes que con esa estrategia van a intimidar al Partido Socialista, van dados.

Mire, a nosotros de responsabilidad, por favor, no nos hablen. Ustedes, señoras y señores del Partido Popular, no nos hablen de responsabilidad. Ustedes solo piden responsabilidad cuando gobiernan. El señor Rajoy pedía responsabilidad al Partido Socialista y la obtuvo en el tema de Cataluña; el señor Aznar pedía responsabilidad y la obtuvo en el tema del Pacto Antiterrorista. Cuando gobiernan, exigen ustedes responsabilidad; cuando no gobiernan, no la tienen. ¿Qué responsabilidad está teniendo el señor Casado con la pandemia, con la renovación del Poder Judicial? Ninguna. Porque cuando no gobiernan, ustedes la responsabilidad ni saben lo que es ni se les espera. Se dedican ustedes a bloquear todas las iniciativas de cualquier Gobierno legítimo. Por lo tanto, hombre, insisto, la responsabilidad se la piden ustedes al señor Casado y a sus diputados en las Cortes de Madrid y a sus senadores. Pídsela a ellos, que ya vale. Que es que, cuando gobiernan ustedes, nosotros nos tuvimos que abstener para que el señor Rajoy pudiera gobernar; ustedes no lo han hecho. Le puedo dar tantos ejemplos, pero es que me cansa.

Y, oiga, abandonen ya lo de... "el señor Cubero lo hacía muy mal", sí, muy mal, era un desastre, vale, estupendo; "los antecesores del Partido Socialista fuimos todos un desastre", o fueron un desastre, sí, que ya se lo he dicho muchas veces, que sí, que sí, oiga, que se lo concedo, pero es que llevan ustedes dos años para intentar arreglar esto. Ahora, es que esto de arreglarlo es muy complicado, ¿verdad?

Mire, si quiere usted ahora en el turno que le queda de intervención, pues me contesta, efectivamente —nos contesta—, por estas cuestiones que le estamos preguntando. O sea, no me cuente usted cómo estaba aquello, cómo estaba lo de más allá, quién hizo qué y quién fue peor. Dígame usted lo que está haciendo usted y lo que va a hacer. ¿Qué va a hacer con ese pliego de la limpieza? ¿Lo va a partir? ¿No lo va a partir?

Y oiga, de verdad que lamento decirle esto. Decía la señora Herrarte "meten ustedes ideología en la gestión". Por supuesto, claro que metemos ideología en la gestión, por supuesto, y a mucha honra. Ustedes meten economía en la gestión, la suya, su economía, la de las empresas afines que luego les subvencionan campañas electorales. Esa es la diferencia. Es que aquí parece que uno se tenga que avergonzar de meter ideología en la gestión. Pero, oiga, ¿qué tiene eso de vergonzante, señora Herrarte? ¿Es que es malo tener ideología? Yo tengo una ideología: progresista, socialdemócrata, de empoderamiento de la mujer, de igualdad, antihomófoba, antixenófoba. Esa es una ideología, ¿y me tengo que avergonzar de ella? No, en absoluto. Vamos a ver si empezamos a hablar aquí de política y un poco en serio; si ustedes quieren, lo haremos todos los Plenos y todas las Comisiones. Porque este discurso, de verdad, es pueril. El discurso que ustedes utilizan para defender su inacción o su ineficacia o su falta de decisiones, es pueril.

"Es que esto estaba muy mal", "Es que tenemos que aterrizar", "Es que lo han dejado ustedes muy mal". Muy bien, pero ya les he dicho muchas veces: si son ustedes unos grandes gestores, ¿no? Pues resuelvan los problemas que los gestores nefastos que tenemos mucha ideología dejamos. Para eso se supone que les ha votado la ciudadanía. Bueno, la ciudadanía en realidad nos votó más a nosotros, pero

ustedes han conseguido un pacto —que yo no cuestiono, que es perfectamente legítimo— para poder tener un Gobierno. Resuelvan ustedes los problemas, ustedes que saben hacerlo.

De verdad, no me ha gustado nada —y se lo digo— que haya sacado el video de nuestra portavoz en una rueda de prensa y la haya usted acusado de mentir, de falsear... O sea, ¿no cuesta el contrato de mantenimiento de parques y jardines entre 300.000 y 400.000 euros más al mes de lo que costaba la contrata? ¿No es cierto esto? ¿No es cierto? ¿O sí? Vamos a ver, entonces... No, pero la de la limpieza no cuesta menos. ¿Se acuerda usted que yo le pregunté hace un par de comisiones o tres, por el tema de las amortizaciones y cómo iba a quedar en el nuevo contrato? Que, por cierto, no me contestó, se lo recuerdo. No me contestó porque usted aprovecha sus turnos, señora Chueca, para hacer su discurso político; y está muy bien, pero aquí ahora le estamos preguntando por su gestión. Si quiere que hagamos política, haremos política. Si quiere que hagamos gestión, haremos gestión. Si es tan amable, por favor, respóndame en esta pregunta en concreto qué va a pasar con el contrato de limpieza. ¿Cuándo? ¿Cómo? ¿En cuántos lotes? Díganoslo si quiere; y si no, se lo seguiremos preguntando todas las comisiones para que diga usted —como dijo en una ocasión con mucha razón— que soy muy pesado y muy insistente; porque si no me contesta usted, se lo preguntaremos cada comisión que vengamos. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Gómez Gámez. Yo ya entiendo que a usted no le sepa bueno que le haya puesto en evidencia que ayer ustedes engañaron deliberadamente. Puede traer usted todos los vídeos que quiera de Zapatero, de Sánchez, de Rajoy o de Aznar, pero yo es que el vídeo que le he puesto no es más que de ayer y de su portavoz del grupo municipal, de donde aquí estamos, donde decía exactamente —y por eso lo he puesto—, que no se había licitado nunca una asistencia técnica para la redacción de los pliegos del autobús, y aquí se la he traído a todos ustedes, del 2011, como ejemplo de que estaban creando confusión. Entonces, si no le gusta, pues yo lo siento, pero es que estamos hablando de lo que ustedes me preguntaban, la situación de los contratos y han sido ustedes los que han empezado a hablar de este asunto, no yo.

A ver, como les he dicho, en la segunda intervención me iba a centrar en el tema de los pliegos de limpieza, y también me ha sorprendido de su primera intervención, porque no sé usted dónde ha estado estos últimos meses, y dónde estuvo en mi intervención de marzo cuando hablé de los pliegos de limpieza, porque muchas de las cosas que usted me estaba preguntando ya las hablamos en ese momento. En marzo se finalizaron los pliegos técnicos y desde entonces han pasado a Contratación; actualmente los está revisando la Asesoría Jurídica y van a pasar a la Intervención General esta semana, con lo cual yo les dije que antes del verano los sacaríamos y mi objetivo es que antes de que nos vayamos en agosto de vacaciones estos pliegos se saquen.

Otra de las cuestiones que me sorprende son las dudas sobre el comité. Lo digo porque con el comité me he reunido, desde que llegué al Gobierno, continuamente, he estado reunida a lo largo de la elaboración de los pliegos. De hecho, muchas de las dudas que han ido teniendo las hemos ido viendo. Recientemente tuvieron nuevas elecciones; quiero felicitar desde aquí de nuevo al presidente, que ha sido Luis Prada, nuevamente presidente del Comité. Y, de hecho, ayer o antes de ayer mismo volvimos a tener una reunión, ahora ya con nueva junta, donde vamos aclarando todas las dudas que a ellos se les plantean. Con lo cual, señora Bella, que siempre usted es la que está como más sensible con estas cuestiones, quiero decirle que esté tranquila, que la comunicación es directa y ellos saben perfectamente que nos estamos preocupando de que sus condiciones, por supuesto, que sean las mejores, siempre y cuando dentro de lo que nosotros como administración pública podemos hacer, porque lo que entra dentro de la relación entre la empresa y los trabajadores es algo que tienen que negociar entre ellos. Ellos así lo entienden y así lo respetan y lo agradecen, la ausencia de intervención por nuestra parte, porque hay pautas que nosotros podemos marcar y pautas que tienen que marcar ellos mismos, y que forman parte de su marco de la negociación colectiva y no debemos entrar.

Así que próximamente, en breve, va a salir el nuevo pliego, esperamos llevarlo al Gobierno a finales de este mes y va a ser un pliego por diez años, sin prórrogas, por un valor superior a los 700 millones de euros donde, como ya les he estado comentando en otras ocasiones, lo que hacemos es poner más servicio para los ciudadanos por los mismos recursos. Más servicio porque lo que estamos haciendo es incrementar los

servicios de limpieza, poner al ciudadano en el centro y aprovechar todo lo que es la tecnología para poder mejorar el trabajo y las condiciones de trabajo de las personas que trabajan en la contrata. Y, sobre todo, el servicio que puedan percibir los ciudadanos. Por eso ponemos a los ciudadanos en el centro, porque desde la definición de los pliegos, hasta el final van a tener un sistema de control y reporting independiente donde van a recibir todos los avisos centralizados por parte de los ciudadanos para que se pueda mejorar esa percepción.

Se recuperan también, como ya les dije en marzo, todos los servicios que han sido recortados por el PSOE en años anteriores, como son el servicio de verano, el servicio de barrios rurales, el servicio de fines de semana y se van a hacer programas especiales basados en los principales problemas de los ciudadanos. Hemos preguntado a los ciudadanos qué les preocupa, dónde ven mayores problemas de limpieza, y eso es lo que va a tener programas especiales: fines de semana, desbordamientos, zonas negras de la ciudad que están identificadas, botellones, mascotas... para poder mejorar en este sentido.

Otra de las cuestiones importantes es que vamos a tener máxima eficiencia en cuanto a tecnología y sostenibilidad. Se pide un plan de huella de carbono, y los vehículos van a ser todos —se renueva toda la flota, tanto la de limpieza como la de gestión de residuos— con criterios medioambientales, donde como mínimo tienen que ser de gas y con mayores puntuaciones si son eléctricos. Y a partir de aquí se va a —y como ustedes ya saben porque ya se lo he dicho—, se va a trabajar intensamente en economía circular, intensificando la concienciación ciudadana e introduciendo también la gestión de la recogida selectiva de orgánica. Al final vamos a intentar que tengamos más servicios de limpieza, se exigen y se piden más vehículos, más modernos, más tecnología, menos contaminantes, con menos ruidos y también con menos molestias para los ciudadanos. Todos los vehículos van a estar equipados con sistemas de identificación, señal de actividad para poder controlar exactamente y conocer de forma automática y digitalizada cuando están funcionando y, además, con un sistema de localización por GPS. Van a tener también un sistema de alarma y de control para los vulnerables. Se incluyen también instalaciones de suministro de gas y también 74 puntos de recarga para los vehículos eléctricos.

Se incluye también un nuevo servicio de recogida de voluminosos, y también se van a incrementar los servicios de recogida orgánica a toda la ciudad —el quinto contenedor—, así como el de orgánica de grandes productores. Los camiones recolectores van a tener un sistema de aviso también para protección del vulnerable y dar mayor seguridad vial. La recogida de vidrio va a ser con carga lateral y con limitación de presión para reducir el ruido y el riesgo. Y también se están planificando rutas dinámicas para optimizar los recursos y las necesidades, y mejorar ese servicio con menos recursos.

Al final, lo más importante es que se va a incrementar el servicio de limpieza, se van a incrementar las hidrolimpiadoras y se va a incrementar todo lo que tiene que ver con el agua a presión, que también es muy necesaria para mejorar la limpieza de la ciudad, y también todo lo que tiene que ver con el control independiente de la contrata, con una comunicación que nos va a permitir controlar al Servicio municipal, a la empresa que va a controlar y a la propia empresa concesionaria o adjudicataria, de tal forma que tengamos la seguridad de que los recursos de los ciudadanos, los impuestos de los ciudadanos, se inviertan de la mejor forma posible, perciban el mejor servicio posible y con las mayores garantías por supuesto, para toda la plantilla y todo el personal que trabaja en este servicio y en la prestación de este servicio. Muchas gracias y espero que con estas explicaciones conozcan más sobre la licitación.

Sr. Gómez Gámez: ¿Un lote o varios lotes?

Sra. Presidenta: Esto ya lo habíamos hablado en comisiones anteriores, un lote.

Sr. Gómez Gámez: Un lote.

Sra. Presidenta: La plantilla no se divide, pero es que yo por eso le he dicho que dónde había estado usted en las comisiones anteriores y eso está perfectamente explicado, justificado... Ahora sería muy largo para podérselo explicar, pero, obviamente, eso está perfectamente explicado en el propio pliego y ustedes podrán verlo cuando esté en el Perfil del Contratante. Gracias.

5.2 Interpelaciones

5.2.1 Interpelación presentada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si tienen previsto algún acto de reconocimiento institucional al sector del taxi, en reconocimiento a la labor desarrollada durante la pandemia del coronavirus y en cumplimiento de la moción aprobada el día 26 de febrero de este año. (C-3391/21)

Sra. Presidenta: Sí, Señora Rouco, tiene la palabra.

Sra. Rouco Laliena: Gracias, señora Chueca. Pues traemos aquí el cumplimiento de la moción presentada por este grupo municipal en febrero de este año. Ahí ya recogíamos la urgencia de atender las justas demandas y reivindicaciones del sector del taxi, con la adopción de medidas para facilitar su trabajo, sus condiciones, e incrementar su rentabilidad. Lo cierto es que esta moción en la mayoría de sus puntos fue aprobada por unanimidad. Quiero recordar aquí que el sector del taxi fue declarado servicio esencial durante la pandemia; realizó un servicio encomiable durante los peores días —los primeros—, una labor de apoyo en cuestiones de logística, en el suministro de material de protección, de transporte de las personas mayores, del personal sanitario... Y todo ello fue de forma gratuita, llegaron a no recaudar 500.000 euros, por enumerar algunos ejemplos.

La verdad es que este sector ha sido duramente golpeado, como muchos otros, por la pandemia. Ya sabe que ha sufrido de forma directa lo que son las limitaciones de aforos y de horarios y, cuando parece que levantan un poco de cabeza, pues vuelven a caer; ahora otra vez, porque es el cierre del ocio nocturno, del turismo, del transporte, de trenes, de aeropuerto. Ya sabe que está mucho más restringido, no están en la capacidad de antes de la pandemia. La verdad es que el sector lo está sufriendo muchísimo. Llegaron a decir que había días que hacían carreras de 15 euros. Nosotros —y así lo expusimos en aquella moción— que la labor de ayuda prestada por el sector del taxi no fue suficientemente reconocida. Así lo expusimos en la moción y uno de sus puntos era instar al Gobierno Municipal a iniciar los trámites oportunos para hacer público un reconocimiento institucional por parte del Ayuntamiento al colectivo del taxi, y en homenaje a la labor realizada durante la pandemia.

Este punto fue apoyado por todos los grupos municipales: PSOE, Zaragoza en Común, el grupo de Podemos y el Gobierno, pero creo que queda pendiente el cumplimiento de esta moción aprobada el 26 de febrero, y decíamos si tiene previsto algún acto de reconocimiento institucional al sector del taxi, y el reconocimiento a la labor que desarrolló durante la pandemia del coronavirus y también el cumplimiento de esta moción íntegra. Pero nos vamos ahora a centrar en este punto del reconocimiento institucional. Como han pasado unos cuantos meses, queríamos saber en qué punto se encuentra esta campaña de publicidad específica para el sector del taxi. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Rouco. Concretamente, hemos estado participando y colaborando con el taxi en distintos homenajes y actos institucionales. Estuvimos —y fueron invitados— en el acto de homenaje de “Zaragoza no olvida”, que se realizó el año pasado por estas fechas, el 7 de julio de 2020, en el que asistieron todos los servicios esenciales, y por supuesto que asistió el colectivo del taxi, tanto la cooperativa como la asociación.

Estuvimos también, el alcalde y yo, en noviembre de 2020, en el acto en el que se reconoció a todos los taxistas que habían sido más activos en la labor social y durante la pandemia en un reconocimiento y una entrega de medallas por parte de la asociación; nos pidieron nuestra asistencia y nosotros por supuesto que estuvimos, acompañando, reconociendo y dándoles visibilidad —porque fue también con medios— para poder poner en valor para la ciudadanía esta labor que han estado haciendo y a la que usted hace referencia.

Después, posteriormente, este año en el acto de entrega de medallas de la ciudad, también estuvieron el 21 de abril de 2021 tanto la Cooperativa de Taxis, con 10 personas; la Asociación Provincial, con otras 10; RadioTaxi y RadioTaxi Aragón.

Con lo cual, lo que quiero poner en valor es que se han estado atendiendo y se han estado acompañando todas las peticiones y en todos los actos institucionales que se han venido realizando, han tenido presencia y han estado invitados. No hay hasta la fecha un acto específico, nuevo, adicional a los

anteriores más allá de las medallas, ya que también durante este último año hemos tenido, estos últimos meses ha habido también —no sé si lo sabe— la nueva votación de la Cooperativa del Taxi, ha habido también elecciones y tenemos un nuevo presidente de la cooperativa. Hemos hecho también otro acto el alcalde y yo, en reconocimiento y despedida al anterior presidente de la cooperativa, don Jesús Gallán, que recientemente ha dejado su puesto y está ahora mismo en transición; y dado la bienvenida, también nos hemos reunido con el nuevo presidente, Sergio Artal, al que le hemos deseado múltiples ánimos y muchos éxitos.

Y, sobre todo, más que reuniones institucionales o actos institucionales, lo que sí que hemos hecho ha sido una reunión de trabajo, concretamente para conocer de primera mano cuáles son las necesidades y las peticiones que nos están poniendo en valor y que nos están priorizando desde la cooperativa, precisamente para ayudar con el mismo objetivo que usted planteaba de ayudar a recuperar la actividad del taxi y hacer frente a los principales problemas que tienen, que es incrementar la demanda y reducir la oferta de la forma menos dolorosa para el sector. Gracias.

Sra. Rouco Laliena: Señora Chueca, me va a permitir que le diga lo que le ha dicho el señor Gómez Gámez: no me ha respondido, es que no me ha respondido. Porque lo que se aprobó en febrero fue, —y se lo voy a leer— "Instar al Gobierno Municipal a iniciar los trámites para hacer público un reconocimiento institucional específico al colectivo del taxi".

En febrero del 2021, y usted ahora me estaba hablando de que el 7 de julio del año pasado se les invitó a no sé qué y que en noviembre del año pasado pues fue el Ayuntamiento a un acto del taxi y les invitó al Ayuntamiento. Y ahora me dice que en el acto de abril que hubo en el Auditorio pues que fueron invitados; fueron invitados, pero ni se les nombró. O sea, que un acto de reconocimiento específico para el sector del taxi ni lo ha habido ni veo que estén trabajando en ello.

Si usted cree que con lo que se les nombró el 7 de julio del año pasado y en noviembre del año pasado ya era suficiente, ¿por qué votaron a favor en febrero de este año de hacerles un reconocimiento específico? Podían haber dicho "no, el Gobierno considera que ya se les ha hecho". No, votaron a favor de esto como todos los demás grupos. Si ahora se descuelgan, pues díganoslo y dígaselo a ellos. ¿Cómo no vamos a saber lo del convenio si precisamente el Grupo Municipal Vox introdujo en las enmiendas 100.000 euros más para el sector del taxi? ¿Cómo no lo vamos a saber? Si de los 200.000, 100.000 es una enmienda de Vox. Por eso le digo que cómo no lo vamos a saber. Que se reúna con ellos para felicitarles por el nuevo nombramiento, pues eso es de cortesía. Lo hace el Gobierno, supongo que lo hacen todos los grupos municipales la felicitación por cortesía, pero eso no tiene nada que ver con lo que le estoy preguntando y le estoy preguntando lo que se aprobó por unanimidad: hacer público un reconocimiento institucional específico al sector del taxi, ni que fueran invitados a otros actos, ni que el Ayuntamiento les invite, ni que ellos también. Y le vuelvo a repetir: en el acto de abril ni se les nombró, otra cosa es que se les invitara. Imagínese cómo se levantaron de contentos cuando, después de haberles invitado, ni se les nombró.

Sra. Presidenta: Yo creo que sí que le he contestado, porque le he dicho que no tenían de momento ningún acto programado más allá de los que ya había yo explicado. Eso no quita para que esa moción a la que usted hace alusión no tiene ninguna fecha de caducidad, en el sentido de que el año todavía no ha acabado y, como usted sabe muy bien, todos los reconocimientos institucionales o la mayor parte de los reconocimientos institucionales se realizan en las Fiestas del Pilar. Con lo cual yo creo que hay que esperar a que finalice el año porque la moción sí que dice hacer un acto de reconocimiento institucional, pero no dice para cuándo y esperemos a que pasen estos meses y a final de año veamos si han tenido su acto institucional específico, pero no hay ninguna contradicción con lo que hasta la fecha se ha aprobado en la moción. Otra cosa es que a fecha de julio no se ha realizado todavía, pero en la segunda parte del año es cuando yo creo que hay más cabida para estos actos institucionales.

5.2.2 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si en el estudio sobre los nuevos pliegos del bus se va a estudiar la posibilidad de la gestión a través de una sociedad municipal. (C-3404/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Gracias. Es una contestación distinta, pero la respuesta es la misma: es que no, señora Rouco, que no. ¿O los van a proponer como hijos predilectos para el Pilar, el Partido Popular al sector del taxi? No lo sé exactamente. La respuesta es no, señora Rouco. Eso no es, además, un homenaje específico al sector del taxi y también le digo una cosa: el sector del taxi, como todos los sectores afectados por esta pandemia, no necesita ni homenajes específicos, ni bonitas palabras, ni palmaditas en la espalda; necesitan ayudas concretas y materiales. Y hasta en seis ocasiones hemos votado aquí ayudas directas al sector del taxi y Partido Popular, Ciudadanos y Vox, que ahora se enzarzan en quién quiere más al sector del taxi, ha votado no. Cuatro millones de ayudas al sector del taxi, no PP, Ciudadanos y Vox. Yo por recordarlo. Eso es lo que necesita el sector del taxi, el sector cultural, la hostelería, el comercio y todos los sectores afectados por esta pandemia que estuvieron en primera línea.

Dicho esto, la interpelación con respecto al pliego del bus, yo sé que usted no quiere que el servicio de autobús sea público, lo tengo clarísimo, ni el servicio del autobús, ni ninguno —de hecho, quiere que sean privados los que ya son públicos—, pero me preguntaba si se va a estudiar la posibilidad, las ventajas, las desventajas de que el servicio del transporte urbano sea público, como en todas las grandes ciudades de este país, que por algo será que nosotros estamos a la contra de todas las grandes ciudades, quizás seamos los que estemos equivocados. Y esto se lo pregunto a raíz de la asistencia técnica que usted ha hecho. No hemos visto la concreción de que se le solicite a la asistencia técnica la posibilidad de estudiar la gestión directa del transporte urbano. ¿Se va a estudiar o no se va a estudiar en la asistencia técnica la posibilidad de la gestión directa?

Sra. Presidenta: Yo es que en esto creo que tenemos que ser también un poco claros. Usted sabe, igual que sé yo, que no es viable en el Ayuntamiento de Zaragoza tener una empresa pública para el transporte urbano. Lo sabe, lo dijo cuando era consejero en su momento, cuando usted precisamente llegó al Gobierno, habiendo prometido a los trabajadores del autobús que los iba a municipalizar y que iba a municipalizar el autobús urbano, y se fue sin haber cumplido su promesa. Y no es viable por las decisiones que en el pasado tomó el Partido Socialista. Porque, efectivamente, si la deuda del tranvía no computase, en este Ayuntamiento pues cabría la posibilidad de poder empezar a estudiarlo, pero es que no hace falta hacer ningún estudio para saber que el Ayuntamiento está en su límite de endeudamiento porque computa la deuda del tranvía. Y, por lo tanto, para montar una empresa pública de transporte urbano se necesitan hacer grandes inversiones solamente contando con adquirir la flota. La nueva concesionaria que venga tiene que comprar toda la flota de autobuses, 320 autobuses, sean híbridos, eléctricos o de combustión. Es una inversión superior a los 86 millones de euros. ¿Usted cree que el Ayuntamiento de Zaragoza está en disposición de invertir 86 millones de euros? A partir de ahí, si no tenemos esa posibilidad porque tenemos el límite de inversión topado, porque computa la deuda del tranvía, porque la operación que se hizo en su momento con la Sociedad Mixta ha hecho que compute, es imposible. Con lo cual, ¿para qué vamos a estar dándole vueltas a algo que no es viable?

A mí, ideológicamente, gestionar con una concesionaria o gestionar con una empresa es que le digo que yo estudiaría todas las opciones porque estoy abierta a todas las posibilidades, pero si eso es mejor y se va a prestar mejor servicio con menor coste. Pero en este caso concretamente es que es totalmente imposible, con lo cual yo creo que no tiene mucho sentido engañar a nadie ni dedicar tiempo a algo que ya sabemos de entrada que no es viable. Así que yo creo que he sido bastante clara. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: O sea que no es que lo hayamos leído mal en la asistencia técnica, sino que es que ni siquiera se les va a pedir a la asistencia técnica que valore la posibilidad de la gestión directa del transporte urbano, cuando es una obligación por ley que los Gobiernos valoren todas las posibilidades y opten por la más eficiente en la gestión del servicio. Usted ya directamente, la señora Natalia Chueca, santa de no sé qué santoral, ha decidido que la gestión directa no hace falta ni estudiarla, que ya sabe ella que en

Zaragoza no se puede, desde —entiendo— su ideología, ¿no? ¿O su conocimiento técnico? Desde su ideología ha decidido que ni siquiera lo va a estudiar, que ya no hace falta estudiarlo porque en Zaragoza es inviable. No sé por qué es viable en Madrid, es viable en Barcelona, es viable en Valencia, es viable en Sevilla, pero en Zaragoza debe ser el cierzo, el acento aragonés, pero en Zaragoza no debe ser viable la empresa pública para el transporte urbano en la ciudad de Zaragoza, porque no sé qué hizo el PSOE con el tranvía y no sé qué hizo Sáinz de Varanda con los parques. Ya está, la culpa siempre es del PSOE, de ZeC, de la izquierda, de Sánchez, del Falcon o de Venezuela, como dice la señora Herrarte, pero no se puede.

Oiga, ¿usted sabe...? decía "No, no, los autobuses es que no podemos comprar los autobuses", ¿usted sabe que la flota de autobuses es nuestra? ¿Usted sabe que pagamos la amortización de los vehículos en el contrato, como en limpieza? Esto no es Parques y Jardines, donde hay que comprar los vehículos y donde hay que comprar la maquinaria, es que los autobuses son nuestros. Por eso, nosotros cuando los autobuses dejaban de prestar el servicio, los mandábamos a Cuba; no sé dónde los mandan ustedes ahora, pero la flota de autobuses es nuestra. ¿O qué pasa? ¿Que finaliza el contrato y los autobuses ya no funcionan? Y las instalaciones también son nuestras, de la carretera a Castellón, ¿eh? Por eso ustedes en Gobierno tienen que aprobar cuando la empresa lo último que hizo de la extinción de incendios, es que es nuestro el material. Y ya no digo que los trabajadores optan por el modelo de gestión directa. Entonces que usted ya obvie la obligación legal de estudiar el modelo porque a usted no le gusta... Mire, nosotros cuando hacíamos procesos de municipalización, valorábamos la gestión externa y la gestión directa; aunque no nos gustara la gestión externa, la valorábamos. Oiga, usted ya es que directamente ni valora la gestión directa porque no le gusta. ¿Eso es ideología o qué es eso?

Sra. Presidenta: Señor Cubero, la municipalización de los servicios públicos estaba como primera línea de su programa electoral. ¿Cuántos servicios municipalizó usted? ¿Cuántos estudios hizo usted para municipalizar el transporte público o el servicio de limpieza? Porque le recuerdo que fue usted el que empezó la asistencia técnica para volver a contratar la limpieza pública de la ciudad. O sea, que si tanto interés tenía en hacer esa municipalización de los servicios públicos, pues poco predicó con el ejemplo, porque poco eficaz fue. Así que mucho habló, pero poco hizo.

Entonces usted lo sabrá o no lo sabrá, pero es que los autobuses, cuando finaliza la vida útil, es decir, han pasado los 16 años, los puede mandar a Cuba o los puede mandar donde quiera, porque es que ya no se pueden utilizar. Y en ese momento sí que son del Ayuntamiento de Zaragoza, pero antes, ahora mismo los autobuses nuevos que se incorporaron a la flota del año pasado o hace tres años o hace cinco años, la inversión la realiza la concesionaria. La inversión la realiza la concesionaria y el Ayuntamiento va pagando poco a poco, poco a poco.

Pero claro, si usted en un momento determinado quiere montar una sociedad pública para comprar y gestionar con recursos propios y hacer que todas las instalaciones y también la flota de autobuses sean municipales, hay que hacer una inversión en ese momento. Le estoy diciendo que los cálculos que se han hecho son en torno a 86 millones de euros y que el Ayuntamiento de Zaragoza no tiene capacidad para endeudarse 86 millones de euros en esta cuestión. ¿Por qué? Ya les digo, porque nos computa la deuda del tranvía. Y me dice usted "no, porque decisiones del pasado". Pues efectivamente, sí. Si no nos hubiésemos encontrado el Ayuntamiento más endeudado de España —y lo repetiremos una y mil veces—, podríamos estudiar cuestiones que ustedes ahora plantean. Pero ¿qué vamos a estudiar si es inviable? Si es que no hay posibilidad, porque estamos topados en nuestro límite de endeudamiento. Y para poder adquirir esta flota de autobuses, esta inversión de más de 86 millones de euros, se necesita financiación y se necesita endeudarnos, y no podemos endeudarnos.

Con lo cual, podemos estudiar, pero es que ya se sabe, el estudio ya está hecho. Es inviable. Entonces, a partir de aquí nos vamos a engañar a nadie y no vamos a perder el tiempo. Si la situación financiera del Ayuntamiento y económica del Ayuntamiento no fuese esta, si la deuda del tranvía no computase, tendríamos más posibilidades de estudiar opciones de endeudarnos, y habría que decidir si se quiere hacer montando una sociedad para gestionar el transporte público de la ciudad, que no digo que no tenga ventajas y por eso en otros Gobiernos donde gobierna el Partido Popular, como Madrid, por ejemplo, o Málaga, lo tienen a través de una sociedad municipal, pero es que la situación económica que tienen en ese

Ayuntamiento no es ni de lejos la que nos hemos encontrado nosotros en el Ayuntamiento de Zaragoza después de 16 años de izquierdas. Así que yo creo que en esta cuestión es mejor ser claros y evitar hacer demagogia y dar falsas esperanzas cuando se sabe que no es posible. Muchas gracias.

5.2.3 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a en qué parques de Zaragoza tienen previsto realizar actuaciones este año, tanto en relación a zonas verdes y arbolado como a parques infantiles, u otro tipo de instalaciones. (C-3405/21)

Sra. Presidenta: Señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: La doy por formulada.

Sra. Presidenta: Pues le cuento todas las actuaciones que se están realizando o que se van a realizar este año. En cuestión de obras del verde, tenemos en el Parque de San Gregorio la prolongación del parque existente hasta el campo de fútbol, con finalización en septiembre de 2021. En el Parque José Antonio Labordeta se va a hacer una actuación en "La rosaleta" para ejecutar en noviembre. Se está haciendo una actuación de señalética en todos los parques de la ciudad que se está gestionando directamente por parte del Servicio para dar uniformidad a todos los parques y mejorar la señalética que hay en todos ellos.

En cuanto a zonas infantiles y de esparcimiento, tenemos una actuación en el Parque Miraflores; con posterioridad se va a trabajar en los caminos de este parque, ¿vale? Y después tenemos también los juegos infantiles del barrio de La Cartuja, parque del Huerto del Frisón, que recientemente acabamos de entregar, y que se va a instalar también este mismo año un equipo de calistenia en esa zona para dejar toda esa zona finalizada, que, además, hemos recibido felicitaciones por parte del alcalde, Jose Manuel, del alcalde de barrio, que es de su grupo municipal, que está muy contento con cómo se ha dejado el trabajo de parques y jardines en ese barrio. Luego también se está haciendo un vallado de zonas de juegos en la Fuente de la Junquera, en Casablanca, y también se está haciendo una instalación de juegos múltiples en Montañana, adquirido a través de la Junta de Montañana. Se están instalando mesas de ping-pong en el parque de Vadorrey y se está haciendo también un pump track en el Parque Grande.

Respecto a plantaciones del arbolado, que era el otro punto que usted me preguntaba; hay plantaciones de olivos en el Parque del Agua. Durante el primer cuatrimestre de 2021 se han plantado en nuestra ciudad 460 árboles y en la segunda parte del año se van a plantar 1500 árboles durante este otoño precisamente para finalizar con todos los alcorques vacíos que, como usted sabe, es uno de nuestros compromisos de Gobierno finalizar con los 7000 alcorques vacíos que nos encontramos en la ciudad cuando llegamos. Además, también actualmente se está trabajando para hacer una mejora en la biodiversidad del corredor verde en la zona de Oliver y Valdefierro; concretamente, con la reposición de 16 nuevas especies y 28 ejemplares. En total, se prevé una plantación de al menos 173 árboles. Y luego, por otro lado, se está haciendo un proyecto para la reposición de todos los árboles caídos en la tormenta Filomena, que son concretamente 158 árboles caídos. Esto en cuanto al arbolado.

Y en cuanto a la instalación de riego y fuentes ornamentales, pues también se están haciendo trabajos de instalación de telecontrol para todo el barrio de Valdespartera. También telegestión, se está instalando telegestión en Arcosur, que no tenía; telegestión en Puerta de Sancho, en los jardines de Lisboa; sustitución del riego de todo el Parque Pignatelli y se están mejorando las fuentes ornamentales y la impermeabilización de la plaza sur en la estación de Delicias.

O sea que, como ve, el trabajo que está realizando el Servicio de Parques y Jardines es muy variado y muy amplio a lo largo de toda la ciudad y de todas las zonas, priorizando aquellas cuestiones que son más importantes y que corrían mayor urgencia.

Sr. Cubero Serrano: Todo esto es lo que usted quiere hacer, ¿no? Como en la contratación pública. Lo que usted va a hacer y está sin hacer, quiero decir. Porque de todas las partidas presupuestarias que usted tiene en el Área, "reforma zonas infantiles, equipamiento deportivo y mobiliario urbano, 80.000 euros". ¿Sabe a cuánto está? A cero. A cero de gasto, ¿eh? "Proyectos de mejora en Parques y Jardines, 500.000". ¿Sabe

cuánto ha gastado? Cero, está entera la partida. "Ejecución de mejoras en el parque de la Aljafería, 90.000". ¿Sabe cuánto ha gastado? Cero. ¿O con qué lo está pagando todo esto? Pregunto. Igual la pregunta es con qué lo está pagando, porque las partidas que usted tiene en el presupuesto para la mejora de parques y jardines, para la inversión en los parques y jardines, no ha gastado usted absolutamente nada. ¿Lo está haciendo la empresa por su cuenta y se lo estamos pagando por su cuenta? Porque es lo que es ejecución presupuestaria de su presupuesto, que estamos ya en tiempos de hablar de eso, vendrá en septiembre cuando hablemos de la ejecución presupuestaria y usted tendrá que explicar —sobre todo, a su socio de Vox—, qué ha ejecutado y qué no ha ejecutado, todo lo que tiene que ver con reforma..., no se preocupe, señora Rouco, que lo volverán a apoyar aunque no le ejecuten nada, es modelo Chunta Aragonesista. Todo lo que usted tenía en el presupuesto para mejoras de parques, no ha gastado ni un duro. Entonces lo que usted dice imagino que será de lo que usted sueña con hacer, como en contratación, pero de hacer, hacer, usted no está haciendo nada.

Sra. Presidenta: Es que leo su pregunta y si lee usted el enunciado, "¿Qué actuaciones tiene previstas realizar este año?". Con lo cual, estamos a mitad de año; los trabajos se están realizando. Como sabe usted, para que los trabajos se realicen hay que licitarlos, hay que hacer el proyecto técnico, hay que encargarlos y luego, finalmente, se ejecutan. Con lo cual todo este trabajo se está realizando desde el Área. Y, efectivamente, se pagará, y lo verá usted reflejado en el presupuesto cuando esté ejecutado y finalizado. Yo lo único que he hablado del primer cuatrimestre de este año son los 460 árboles que hemos plantado porque del resto le he hablado de futuro y de algo que estuviese hecho, eso y la primera parte del Huerto del Frisón; todo lo demás es en lo que se está trabajando en estos momentos y se va a trabajar en la segunda parte del año. Con lo cual yo creo que, sobre todo, llama la atención la ingente actividad y trabajo que está realizando el Servicio de Parques y Jardines, a pesar de estar valorando ofertas, redactando pliegos y haciendo un trabajo de fondo y con los mismos recursos con los que disponía usted cuando era consejero de Servicios Públicos. Creo que con el mismo contrato y con los mismos medios se está haciendo un gran trabajo y lo veremos en el presupuesto a final de año cuando quede reflejado. Gracias.

5.2.4 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a dar cuenta del estado en que se encuentra la elaboración del Plan Director de Transporte Público que actualmente está redactando el Ayuntamiento de Zaragoza, según la información que consta en el pliego de contratación de "Asistencia Técnica para definición del modelo técnico-jurídico-financiero del servicio público del transporte colectivo urbano por autobús de la ciudad de Zaragoza, y redacción del pliego de prescripciones técnicas para su contratación". (C-3446/21)

(Se tratan conjuntamente los puntos 5.2.6 y 5.2.7)

Sra. Presidenta: Señor Gómez Gámez, tiene usted la palabra para presentar la interpelación.

Sr. Gómez Gámez: Bien, como puede usted comprobar, señora consejera, esta cuestión suscita un interés general en todos los grupos, de todo el espectro político además. Es evidente que le damos la importancia que se merece al transporte público y por eso hemos coincidido —creo— en esta cuestión. Vamos a ver, usted presentó —yo ahora mismo no recuerdo de memoria si fue enero o febrero de 2020— un esbozo de un trabajo que nos presentó usted en el Seminario, en la Sala de Plenos del Seminario al Consejo de Ciudad, ¿verdad?, sobre la posible reordenación en la que se estaba trabajando en aquel entonces. Recuerdo perfectamente que ustedes habían marcado una cruz con la línea Norte-Sur ya existente; una línea este-oeste. Y luego había una serie de líneas radiales, perpendiculares quiero decir, desde el centro o desde los círculos exteriores hacia el centro. No hemos vuelto a saber nada de ese tema. Y la primera noticia que tuvimos, bueno, más allá de que ustedes nos dijeran que no estaba previsto en este momento habilitar una vía propia para un transporte de alta capacidad en la Avenida Navarra, que no se descartaba, pero que no se planteaba y, de hecho, en el proyecto de remodelación no se incluye.

Cuando veíamos el otro día el pliego que están licitando ustedes, las condiciones de la licitación que están haciendo para esta asistencia técnica, para la definición del modelo técnico-financiero-jurídico, observamos que, efectivamente, en uno de los puntos se decía que también participará en la reordenación de alguna manera "en base a un Plan Director de Transporte Público que les facilitará los técnicos del Ayuntamiento de Zaragoza", de lo que deducíamos —a lo mejor erróneamente, no lo sé, igual hemos pecado de pardillos— que este plan director se está haciendo, se está trabajando, se está pergeñando o hay algún proyecto o avance de proyecto o anteproyecto en marcha. Entonces, bueno, nos gustaría saber, efectivamente, si existe algo, qué grado de madurez o de evolución tiene y si podríamos verlo o tener acceso a la información que se pueda recoger en este plan director. Y creo que, como van a hablar también los compañeros de esta cuestión, pues me callo ya y les cedo el tiempo. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Gómez Gámez. Señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: La interpelación, la cuestión que nos trae aquí es, evidentemente, las mismas dudas que le acaba de plantear el portavoz del Grupo Socialista. Primero, el tema de la insuficiencia de medios, que es algo que demuestra claramente que por parte de este Ayuntamiento hay una dotación de personal quizás insuficiente para hacer frente a los trabajos, a las responsabilidades que debería estar asumiendo. Y una cuestión que nos preocupa; evidentemente, cualquier consultora que resulte adjudicataria de este pliego, de esta licitación, va a tener que recabar información y va a tener que trabajar con la información que ustedes le suministren, que a su vez es la información que le está suministrando la empresa que actualmente está gestionando los autobuses. Por lo tanto, yo no entiendo que, si esta consultora va a tener que estar trabajando con la información que ustedes le van a tener que suministrar porque, desde luego, si es ella la que tiene que recoger ex novo toda esta información, pues, evidentemente, el tiempo que va a tener que emplear se le hará corto; un año de trabajo en el cual, si se quieren hacer todas las cuestiones que ustedes plantean en este pliego, que es la definición del modelo jurídico de la concesión, la redacción o el avance o una especie de diseño de la red de transporte urbano de la ciudad, las marquesinas, paradas, personal... La verdad es que, si tuviera que recoger toda esta información previa, se le hará corto el tiempo de que dispone. Por lo tanto, no entendemos que, si quienes disponen de toda esa información son ustedes, ahora tenga que ser otra empresa externa que desarrolle todos estos trabajos.

Y la verdad es que una de las cuestiones más importantes es, efectivamente, la definición de la red de transporte. "Definición preliminar de propuesta de configuración de red o propuestas alternativas". Es decir, ¿va a tener que ser una consultora externa la que les haga a ustedes, después de todo el trabajo que teóricamente y toda la información que teóricamente deberían disponer, de la que deben disponer ustedes, quienes les hagan una propuesta de configuración de la red? Pues hombre, la verdad es que nos parece bastante extraño. Y, desde luego, yo ya sé que el Partido Socialista y los otros grupos de la izquierda siempre han estado proponiendo una sola línea transversal este-oeste cuando ya sabe que nuestro modelo es exactamente el contrario, que son varias líneas alternativas este-oeste a lo largo de toda la ciudad, que ya las hemos planteado en alguna ocasión: una por el Actur o por la margen izquierda del Ebro y tres en el resto de la ciudad. Bien, me gustaría que nos diera respuesta concretamente a todas estas cuestiones para que explique los motivos de la externalización de la definición del modelo de gestión del transporte público, y hasta qué nivel —es muy importante también que nos diga hasta qué nivel—, va a ser la consultora que resulte adjudicataria la responsable de la ordenación de las líneas de transporte urbano, si la propuesta que haga esta consultora va a ser determinante o finalmente serán los técnicos del Ayuntamiento —como debería ser—, quienes definan esta importantísima cuestión que va a determinar, desde luego, la configuración de la ciudad para los próximos años. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Señora Bella.

Sra. Bella Rando: Gracias. Mi interpelación no iba tanto enfocada a lo que es el plan director o al modelo de gestión, como han planteado los anteriores intervinientes, pero también tiene relación. Está claro que desde la perspectiva de su modelo neoliberal —y ya lo ha dicho en la anterior intervención— no tiene la consideración de incluir en esta externalización la posibilidad de la gestión directa del transporte público, recordando, además, que tanto la flota de autobuses como las instalaciones son municipales y el modelo a

seguir, al igual que en otras grandes ciudades, sería tener un modelo de gestión directa, que parece que no contemplan, pero sí que contemplan que los beneficios se los siga llevando FCC y con esos beneficios, si fueran para el municipio, podríamos en algún momento llegar a esos 86 millones de euros que hacen falta de inversión, como ha señalado anteriormente para la gestión directa.

Bien, con respecto al modelo de gestión y el modelo de organización de las líneas de transporte municipal, es cierto que es preciso un plan director para todo ello y estarán trabajando en ello. Por tanto, lo que querríamos conocer es cuál es la previsión para esa anunciada —que parece como "Esperando a Godot", que nunca llega y ya han pasado dos años—, esa esperada reorganización de las líneas de autobús. Entendemos que es un trabajo previo a la elaboración de los pliegos y no sabemos en qué fase se encuentra. Querríamos conocer una fecha aproximada en que podamos conocer una primera propuesta, un borrador, una simple metodología de trabajo, ya que dudamos que hoy por hoy sea capaz de afrontar esta reordenación antes de acabar la legislatura, lo cual sería un fracaso en la gestión de su Gobierno, pero, sobre todo, una irresponsabilidad, contando que, además, tenemos el plazo hasta 2023, en que habría que replantear la gestión del transporte público.

Nos gustaría saber si va a contar con los grupos municipales para participar en todo este diseño y, sobre todo, con la sociedad civil, las juntas de distrito, las asociaciones vecinales, porque ya sabe que este es un interés real de cómo diseñamos la ciudad y cómo nos trasladamos en la ciudad. Es fundamental contar con todos los actores y agentes sociales. Nos gustaría saber si estos trabajos se van a externalizar también, si no hay suficiente personal municipal para llevar esto a cabo, y simplemente recordarle que este parece que es un tema recurrente —el de la reorganización de las líneas— que llevamos hablando mucho tiempo en estas comisiones. Quiero recordar que en la anterior comisión se le dijo que, bueno, parecía que llevaban estudiando, estudiando, estudiando y parece que nunca llegan a los estudios de doctorado ni de grado. O sea, que habría que tener ya algo concreto y algunas conclusiones reales, señora Chueca, con respecto a este tema que afecta a toda la ciudadanía, porque sabemos que hay que hacer muchas modificaciones, no en la ordenación de las líneas, sino en un transporte más descentralizado, en unas lanzaderas internas en los barrios.... O sea, hay muchísimas necesidades que habría que cubrir y nos gustaría que nos diera alguna respuesta más concreta. Gracias.

Sra. Presidenta: Pues muchas gracias a todos. Yo ya entiendo que este es un tema... Les agradezco que lo vuelvan otra vez a preguntar y demuestren que están interesados porque me preguntan en todas las comisiones. Es un tema que, efectivamente, parece tan esperado porque realmente es un tema que se pregunta todos los meses y sobre el que se habla todos los meses, pero parece ser que o no me escuchan o no me explico yo en cuanto al proceso en el que estamos y el momento en el que está este Plan director del transporte público, así que vuelvo a explicarles una vez más el proceso de trabajo.

Lo primero de todo, decirles que el Plan Director de Transporte Público y lo que representaría la reordenación de las líneas es algo que están trabajando nuestros funcionarios, ¿vale?, que empezaron a trabajar cuando llegamos al Gobierno; ya les dije en su momento, en 2019 fue una de las primeras cuestiones que les encargamos. Empezamos a trabajar y por eso en febrero —no sé en qué fecha era, pero antes de la pandemia— pudimos presentar en el Consejo de la Ciudad incluso una visión general de cómo se estaba planteando. Tanto es así que tuvimos que empezar por la capacitación y la formación de los equipos técnicos porque tuvieron que hacer cursos de formación porque no conocían y no podían, si no, utilizar las herramientas tecnológicas para poder hacer todos los estudios y todas las simulaciones que requiere ese trabajo. Y a partir de ahí empezamos a adquirir y a volcar todos los datos de la movilidad de la ciudad: los tráfico que hay no solamente en el transporte público, sino también incorporar otros tráfico para ver cómo podría ser el trasvase de ciudadanos de otros modos hacia el transporte público si se diese un mejor servicio.

A partir de ese momento ¿qué sucede?, que entramos en una pandemia donde lo que se ve afectado es la movilidad y desde marzo de 2020 hasta la fecha, la demanda en la movilidad, en el transporte público sigue estando afectada. Y esto es algo que nos está afectando a nosotros y le está afectando a todas las empresas de movilidad de España y del mundo, que realmente es muy difícil hacer una previsión de la demanda porque no se sabe cuál va a ser el comportamiento, cómo va a afectar el teletrabajo, las clases online, los cambios que ha habido, el miedo al uso de medios comunes... Bueno, los distintos

comportamientos o ese trasvase que ha habido hacia la movilidad ciclista o la movilidad compartida. Todo esto son interrogantes que, por un lado, con un 30 % menos de demanda y, por otro lado, habiendo habido un cambio entre los modos de transporte, falta información para poder fijar un nuevo modelo de reordenación de las líneas que dé seguridad. Un cambio que es estructural para el futuro no se puede hacer con unos datos en un momento en el que no están estabilizados y en un momento en el que todavía no son fiables porque nos llevará a conclusiones erróneas. Si llevamos más de 30 años sin reordenar las líneas, yo creo que es cuestión de esperar a que las líneas tengan —lo que les he dicho otras veces— esos datos ya de cómo se queda posada la movilidad una vez pasada la pandemia, si al final se estabiliza con una demanda del -20, o del -15 o del -10 % y qué comportamientos tienen para poder incorporarlos y finalizar en ese modelo.

Y es esta cuestión la que se nos ha paralizado, según me dicen los expertos de Movilidad, es posible que podamos al final de este año ver si ya se ha quedado estabilizada. De momento todavía sigue variable; todavía seguimos mejorando demanda mes a mes, con lo cual eso significa que todavía no se ha posado. Ahora tenemos que esperar a que la movilidad y los datos de movilidad se queden estabilizados para que ya sea el nuevo modelo de movilidad pospandemia, posCOVID. Y con ese nuevo modelo, terminar de ajustar esa red de transporte público, ese estudio al que hacemos alusión, que es la base para la asistencia técnica.

Eso es una cosa y eso se está trabajando en interno y, en paralelo, los técnicos con mucha responsabilidad y para precisamente intentar llegar a tiempo, oye, si en agosto de 2023 finaliza el contrato, hay distintas cuestiones que explorar. Como pone en los pliegos, el Plan Director de Transporte Público se incorporará, pero hay que estudiar las distintas cuestiones jurídicas, los distintos escenarios de demanda y distintas cuestiones, que para eso está esa asistencia técnica, para ayudarles en la parte, sobre todo, más jurídico-administrativa de los pliegos. Y después continuo en la segunda parte de la intervención con las cosas que se me han quedado pendientes. Gracias. Señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Sí, muchas gracias. Bueno, vamos a ver, el escenario pospandemia me habla usted. Yo estaría por apostar que el escenario pospandemia tarde o temprano —espero que más pronto que tarde— vuelva a ser exactamente igual que el que había antes de la pandemia. Tardará a lo mejor un año, igual me equivoco por supuesto, pero no creo que los modos de transporte vayan a cambiar sustancialmente una vez que se haya pasado la pandemia y que hayamos recuperado la normalidad, esta vez de verdad, ya con un alto porcentaje de la población vacunada y seguramente ya sin contagios masivos. Yo creo que a lo más tardar un año, un año y medio, la situación se normalizará absolutamente.

Más importante sí que me parece —y eso sí que va a ser un tema estructural— es el tema de la crisis del tranvía porque todos sabemos la situación que se viene arrastrando como consecuencia de aquellas erróneas, de aquellas absolutamente sesgadas, de aquellos absolutamente sesgados estudios de demanda que se hicieron en su momento y que preveían un incremento continuado del número de viajeros, que ya se estancó en el año 2017, años antes de que se declarara la pandemia y que, evidentemente, está gravando —y cada vez va a gravar más— las arcas municipales porque sabe que la diferencia de viajeros con respecto a las previsiones cada vez es más amplia y, desde luego, eso va a acarrear una crisis que yo no sé cómo habrá que resolverla en un futuro, cómo la tendrá que resolver el Ayuntamiento, este equipo de Gobierno o los que vengán, pero ahí hay una crisis latente que tarde o temprano va a estallar.

Bien, yo sinceramente creo que con los años que lleva ya funcionando el tranvía, con la reordenación de líneas que se hizo en su momento —bastante mala por cierto, con muchas críticas por parte de bastantes barrios, de Delicias, de Santa Isabel, etcétera, etcétera—, ya se debería disponer de esos datos. Y yo creo que el Ayuntamiento ya los tiene —ya los debería tener— de años anteriores y con esos debería ser suficiente para plantear una reordenación de las líneas sin necesidad de contar con una asesoría externa que nos dé toda esa información.

Bien, en lo único que le puedo felicitar, señora Chueca, es que, efectivamente, ha sido previsora con los plazos porque quedan dos años, efectivamente, para que finalice el contrato. Si se supone que esta consultoría externa va a ser capaz de acabar sus trabajos en plazo, dentro de este año, quedará todavía un año posterior para la licitación, efectivamente, de la nueva contrata de los autobuses, que va a ser una licitación pues, evidentemente, muy ardua y muy complicada. Es en lo único. Pero yo creo que ahora mismo,

con los medios de que dispone el Ayuntamiento, ya debería ser suficiente para haber podido preparar con nuestros propios medios toda esta documentación que usted saca ahora a licitación. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Sí, señora Bella.

Sra. Bella Rando: Gracias. Bien, señora consejera, es cierto que cada vez que se pregunta en esta Comisión acerca de esto, usted repite un poco lo mismo que nos ha dicho hasta ahora: que están en ello, que están reorganizando, tal. Lo que añade hoy o lo que está añadiendo, es que es variable el uso que tenemos y no está estabilizado y que, por tanto, no pueden hacer un estudio en condiciones. Claro, yo creo que está utilizando usted la pandemia o lo que está ocurriendo y los usos que está habiendo en el transporte público como un escudo o una excusa para no afrontar el problema real, que es el diseño de la movilidad sostenible en la ciudad, el uso del transporte público y la reorganización de las líneas que ya, como se ha dicho aquí —y se ha dicho en reiteradas ocasiones—, conocemos la opinión de muchas personas, asociaciones de vecinos, desde Santa Isabel, como se ha mencionado aquí, hasta el diseño que podría ser de la línea para comunicar los dos grandes hospitales de la ciudad de Zaragoza, los problemas que hay en barrios que son enormes y que no están intercomunicados entre sí, como puede ocurrir en el barrio de las Delicias.

Por tanto, hay cuestiones que se deberían poder afrontar independientemente de lo que está ocurriendo ahora con la pandemia. Es evidente que cuando se normalice el uso, la gente vamos a seguir desplazándonos y moviéndonos para ir a nuestros puestos de trabajo, para llevar a nuestros hijos al cole o para lo que quiera que sea y necesitamos un transporte público que nos ayude a transitar por la ciudad, incluido también los carriles bici u otros usos de movilidad sostenible. Por tanto —y termino ya—, lo que le pedimos, señora Chueca, es, por favor, una previsión, un pequeño borrador, algo con lo que podamos ver que se está trabajando en ello porque es que si no, de verdad, vamos a concluir los dos años de legislatura y va a demostrar su gestión ineficiente y no afrontar realmente el problema de la reorganización de las líneas de bus. Entonces nos gustaría que nos hablara de cuál va a ser la previsión, de cuál va a ser la metodología de trabajo, qué líneas básicas se van a establecer para esta reorganización y nos gustaría que fuera un poco más concreta. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señora Bella. Señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Sí, básicamente nosotros estamos de acuerdo con lo que decía ahora la compañera Amparo Bella de que, hombre, la previsión que podemos hacer a grandes números —hablamos de big data, no de números finos— es que, efectivamente, la demanda vuelva a ser muy similar a la que había antes de la pandemia cuando pase esta. De hecho, el porcentaje de movilidad, tanto andando como por transporte público, lo sabemos todos. Bueno, supongo que usted lo sabe también. El transporte público viene a mover el 26 o el 27 % de desplazamiento de esta ciudad. Por cierto, señor Calvo, que el tranvía yo no sé si hicieron bien los números o mal, pero no sé si sabe usted —si no, ya se lo digo yo, lo puede comprobar en cualquier anuario estadístico— que el tranvía de Zaragoza es el más utilizado, el que más usos tiene de toda España. O sea, no está tan mal hecho; usted ya sé que dirá que es porque se quitaron las líneas de bus que corrían paralelas. Hombre, es que realmente si tienes un vehículo cómodo, accesible y no contaminante, ¿para qué quieres tener otros vehículos? De hecho, ya habrá visto usted que ahora los que se han puesto de refuerzo no los utiliza la gente; todo el mundo prefiere usar el tranvía.

Bien, decía que, efectivamente, aunque ahora han cambiado mucho los números, es previsible, señora Chueca, que en un futuro volvamos a parámetros muy similares, ¿no? Del orden de los 30 y tantos millones de usos de autobús, de los...., en fin, ya sabe usted. Pues creo que se puede hacer una modelización, un estudio, incluso, además, con esas herramientas —de las que usted hablaba— técnicas que están incorporando, la ventaja que tienen es que puedes hacerlas —perdóneme la expresión— un poco como churros. Es decir, aplicas diferentes variaciones en porcentajes y entonces los flujos suben o bajan, pero básicamente no tiene por qué afectar al diseño de la malla. ¿Que luego, efectivamente, una línea en vez de llevar un 12 % de viajeros más, lleva un 8 %? Pues bueno, pero yo creo que podemos hacer números bastante ajustados. Entonces, en aras a esa anticipación —que coincido también con el señor Calvo en que es encomiable que lo vayamos trabajando con tiempo—, vayan facilitándonos, por favor, alguna aproximación a una posible reordenación de líneas. Gracias.

Sra. Presidenta: Pues sí, yo sé que ustedes están impacientes y yo también porque les seré sincera, o sea, no conozco más de lo que ustedes conocen, se lo digo de verdad. O sea, mi intención es que en el momento en el que realmente esos estudios —que sí, que repito, están haciendo nuestros técnicos con todos los datos— sean fiables y quieran presentármelo porque ven que ya hay una solución que tendría sentido —una o varias porque me imagino que puede haber varios modelos— pues obviamente que a partir de ahí habrá que establecer distintas participaciones para que puedan opinar también por supuesto que los grupos municipales y también las Juntas de Distrito y las distintas asociaciones de vecinos para enriquecer el modelo. Porque ahora se está haciendo un modelo puramente técnico con los datos de la movilidad y cuando tengamos ya ese debate, pues habrá que entender el margen, digamos, de actuación o flexibilidad que se pueda incorporar.

Con lo cual, yo calculo, y lo que le decía, que según me han dicho los técnicos, ellos creen que a finales de este año podremos estar ya en una demanda estabilizada y, aunque a ustedes les parezca que todo va a volver a la normalidad después de la pandemia, todos los expertos en movilidad están diciendo que no —pero no solamente los locales de aquí de Zaragoza, sino a nivel nacional e internacional— porque ha habido un cambio en el comportamiento de hábitos, de movimientos, de desplazamientos y lo que no se sabe es cuáles de ellos son únicamente vinculados a la pandemia y cuáles han venido para quedarse, y eso va a hacer una transferencia de movimientos. ¿Cómo de importante es? Pues lo suficiente como para que pueda variar el modelo o la eficacia del modelo que se está planteando. Entonces eso por un lado, y esa parte es la que se incorporará después. Y da igual, es verdad que da igual el modelo del contrato, si la malla del autobús va por aquí o por allá porque al final serán variables que se incorporarán. O sea, que realmente el recorrido es algo que incorporaremos cuando esté finalizado. Y mientras tanto, la asistencia técnica, que es totalmente independiente y es diferente, pero que se nutrirá de esos datos al final, cuando esté elaborada esa red, está estudiando todas las cuestiones jurídicas que tienen que ver con, por ejemplo, algo tan importante como si se remunera por kilómetros el nuevo contrato o se remunera por viajeros, como en el tranvía. Nosotros ahora mismo tenemos el autobús se remunera por kilómetros y el tranvía se remunera por viajeros. Entonces hay que hacer distintos escenarios y hay que ver qué es lo más conveniente también para el Ayuntamiento. Todo eso requiere unos estudios que con previsión se están realizando y que al final confluirán una cuestión con la otra, ¿vale?

Pero, efectivamente, la información estratégica se está haciendo internamente y esperamos que en el primer trimestre del año que viene, ojalá podamos tener algún modelo ya con el que podamos compartir. Y, como ya dije en su día, nuestra idea es que haya ejes relevantes que conectan barrios, que tienen que ver, sobre todo, con información puramente técnica y real de las necesidades de los datos desde la ciudad y otras cuestiones, como son ya las rutas de barrios o líneas más reducidas, donde es posible que haya más flexibilidad porque se ajustan más a las demandas ciudadanas y que vinculan ya los movimientos dentro de lo que serían los propios barrios. Esa es la idea con la que nació el Plan Director de Transporte Público y que no ha variado. Otra cosa es que se ha retrasado por las cuestiones que hemos estado hablando hasta la fecha. Muchas gracias.

5.2.5 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique qué actuaciones ha realizado para facilitar la resolución del conflicto de los y las trabajadoras del Bus con Avanza. (C-3451/21)

Sra. Presidenta: Sí, señora Bella.

Sra. Bella Rando: Gracias. Continuamos ahora en otra vertiente. Ciertamente, los hábitos en la movilidad, como ha dicho usted, pueden estar variando, efectivamente, porque estamos intentando cumplir una agenda también medioambiental que nos lleva a que los hábitos de movilidad sean mucho más sostenibles y la concepción del transporte público tiene mucha importancia en ello. No sabemos si de aquí a 2023, que finaliza el contrato, podremos tener un transporte urbano de gestión directa, de no gestión directa, si tendremos la reorganización de las líneas o no. No lo sabemos porque como hay tantas inconcreciones en

lo que usted nos plantea, señora Chueca, no sabemos si esto lo tendremos, pero lo que está claro es que, al paso que llevamos, en 2023 seguiremos con la huelga intermitente en el transporte público porque no se resuelve el conflicto. Compartimos lo que están diciendo desde diversas secciones sindicales en el sentido de que no se puede permitir que a la empresa Avanza le salga gratis su actitud al no resolver este conflicto. El otro día, el pasado 13 de julio, se celebró la 35.ª reunión de la comisión negociadora entre la dirección de Avanza y el Comité de Empresa y no llegaron después de tres horas a ninguna resolución. Hay gente que dice que la empresa acude a las mesas de negociación sin ni siquiera un bolígrafo o una tablet o un algo para anotar. O sea, poca vocación parece que presenta la empresa para llegar a acuerdos.

Desde el Comité de Empresa se sigue diciendo que no hay voluntad por parte de la empresa para resolver ninguna de las propuestas que tienen para llegar a un acuerdo final que solucione el conflicto, un conflicto que ya lo podríamos calificar de enquistado. Hemos hablado en multitud de ocasiones en este salón de Plenos y, claro, nos preguntamos qué está haciendo usted —ya se lo han preguntado más veces; ya respondió en la comisión pasada al respecto de ello— para llegar a esta resolución porque ya sabemos que tenemos esa moción aprobada en el Pleno por unanimidad para instar a las partes, y recordemos que era una moción que presentaba Podemos, y de buena fe y de buena voluntad aceptamos su transacción para que fuera un acuerdo de todos los grupos municipales, para que el propio Gobierno de la ciudad también tuviera esa capacidad de instar a las partes a que llegaran a un diálogo y a un acuerdo.

Y quiero decir al respecto de ello que son muchos puntos de negociación, pero que tienen que ver, como ha dicho la señora Herrarte, o han dicho ustedes en otras ocasiones, aquí no hablamos tanto de las condiciones laborales, sino de la capacidad de prestar un servicio público a la ciudadanía. No sabemos si aquí hay vocación de servicio público cuando no se está interviniendo en una huelga o en un conflicto que no es solo entre una empresa privada y unos trabajadores, es que es un servicio público municipal, un servicio público que se tiene que prestar a todas y todos los zaragozanos. Por tanto, el Ayuntamiento tiene una responsabilidad en que esto ocurra. Y aquí, claro, están hablando de horarios, de turnos de trabajo, de derecho a conciliación, de regulación de los descansos, de regulación del teletrabajo también, que también afecta a elegir turno los mayores de 55 años porque ya no están en condiciones físicas de hacer este servicio y con todo ello dar una mejor prestación del servicio para toda la gente en Zaragoza.

La huelga de autobús, señora Chueca, aunque sea, podríamos decir, intermitente o de baja intensidad, pues no deja de ser una huelga. Y claro, son cuatro meses, se están ya batiendo, como se ha dicho en otras comisiones, se están batiendo récords. No sabemos si querrá usted que el récord llegue hasta la finalización de la legislatura y quedarnos sin resolver el conflicto y que ese conflicto se trasvase a la siguiente Corporación que entre aquí en el Ayuntamiento de Zaragoza, no sería deseable. Entonces la pregunta es ¿qué piensa hacer de más? Porque solo las buenas palabras no sirven o no están sirviendo y nos gustaría que hubiera una mayor implicación en la resolución de este conflicto. Podemos creemos que, desde luego, se necesita un poquito más y nos gustaría que nos hablara acerca de ello. Gracias.

Sra. Presidenta: Pues muchas gracias, señora Bella. Yo creo que en esta cuestión, como ya les he dicho en otras ocasiones, ojalá hubiese más flexibilidad por las partes para un entendimiento y para poder llegar a esos acuerdos. Nosotros desde aquí seguimos hablando con las partes, seguimos pidiéndoles que acerquen posturas, pero en una negociación todas las partes tienen que moverse y eso lo sabe usted bien y, por lo tanto, hasta ahí podemos llegar. Nosotros desde aquí, más allá de adecuar los servicios mínimos para intentar minimizar las molestias a los ciudadanos en la calle, y seguir pidiéndoles que sigan negociando y que acerquen posiciones tanto en el tranvía como en el autobús, poco más podemos hacer.

Nos hemos reunido con una parte, con la otra. Les hemos instado a que, por favor, a que lleguen a un acuerdo. Sé que en algunos casos pues ha habido distintas posiciones, en otros menos. Y entonces ahí de lo que se trata es de que uno a uno vayan acercando posturas y vayan negociando cada uno de los puntos y en uno ceder uno y otro ceder otro, como lo he dicho otras veces. Estamos hablando de que entre las condiciones actuales y las nuevas condiciones deseadas hay una brecha y esa brecha es en la que tendrán que ver hasta dónde pueden llegar los que tienen que subir y hasta dónde pueden llegar los que tienen que bajar, de tal forma que no sean los ciudadanos de la ciudad de Zaragoza los que se vean afectados por estas diferencias entre las expectativas de unos y de otros. Entonces, yo creo que ahora en las últimas reuniones

ha habido un acercamiento, la semana pasada mismo en el SAMA, con nuevas ofertas por parte de la empresa, y no sé si usted tiene más información de si ha habido acercamiento de posturas por parte de los sindicatos porque de momento creo que no ha sido así.

Sra. Bella Rando: Gracias, señora Chueca. Bien, a ver, es que tenemos el conflicto en el bus, en el tranvía; tenemos la concesión de la limpieza pública y de parques y jardines... Es que esto se puede convertir en el gran conflicto de la ciudad de Zaragoza como no se acometan decisiones, o como no se acometan intervenciones. Es que todos los Gobiernos en esta ciudad, con el conflicto del transporte público, quien más y quien menos, ha intervenido para exigir a la empresa que se aviniera a acabar negociando con los trabajadores las mejoras de las condiciones laborales, que, además, dan la garantía de una mejor prestación del servicio. Y no quiero recordar aquella intervención que tuvimos cuando uno de los conductores falleció y no fue atendido y ni asistido óptimamente por parte de la empresa. Entonces hablamos de que hay personas que conducen un autobús, que llevan a otras muchas personas y que tenemos que tener la garantía de que estamos en las mejores manos y en la mejor seguridad para desplazarnos por la ciudad. Entonces, claro, yo le vuelvo a decir que más allá de las buenas palabras de reunirse con una parte y con otra, el Ayuntamiento tiene la capacidad de exigir a una empresa concesionaria en la explotación de un servicio, tiene la capacidad de exigir a esta empresa que dé el 100 % del servicio y que resuelva el conflicto. Y no es cuestión de que las dos partes sean iguales porque no son iguales. Es cuestión de que se solucione el conflicto y para ello el Ayuntamiento tiene que intervenir con más acciones de las que se están llevando a cabo.

Sra. Presidenta: Señora Bella, yo de verdad le digo que no sé por qué usted presupone que por nuestra parte no hemos hecho ese requerimiento a la empresa para pedirle, forzarle, insistirle en que solucione el problema. O sea, claro que lo hemos hecho, pero es que legalmente es algo que está en sus manos y en el que nosotros no podemos intervenir. Esto ya lo he explicado en otras ocasiones; nosotros a la empresa le remuneramos por kilómetros. Nosotros, con el dinero y con los kilómetros que recorre, es la empresa la que tiene, dentro de sus responsabilidades y dentro de la legalidad, está en sus manos esa negociación del convenio colectivo y así se definió en el pasado y así está en todas las contrataciones. Entonces, al final es que la relación laboral de los trabajadores con la empresa es igual, aunque sean empresas que trabajan para el Ayuntamiento o estén prestando servicios públicos, que en otras empresas, quizá con la posibilidad de que nosotros desde aquí estemos ayudando a que ese conflicto se acorte, pero realmente insistiendo más a la empresa que en una empresa ajena al Ayuntamiento en que no insistiríamos. Pero es que la relación de las partes es igual, la relación laboral es entre la empresa y los trabajadores y yo ya es que, de verdad, no podemos hacer más. No sería legal, no tenemos un cauce legal para poder hacer más. Esa es la cuestión. O trabajadores y dirección de la empresa se ponen de acuerdo y llegan a ese acuerdo o nosotros poco más podemos hacer desde aquí. Ojalá pudiésemos hacer más. ¿O se cree usted que a mí me gusta esta situación que se va alargando y se va alargando? Evidentemente que no. Gracias.

5.2.6 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a qué previsión tiene la Sra. Consejera acerca de los anunciados trabajos de reordenación de las líneas de autobús: plazos de la misma, forma de participación de los Grupos Municipales y sociedad civil en general, y si está pervisto externalizar este trabajo. (C-3452/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 5.2.4)

5.2.7 Interpelación presentada por el Grupo Municipal VOX, relativa a que la Sra. Consejera explique los motivos de la externalización de la definición del modelo de gestión del transporte público, y hasta qué nivel va a ser la consultora que resulte adjudicataria, la responsable de la ordenación de las líneas de transporte urbano. (C-3461/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 5.2.4)

5.3 Preguntas

5.3.1 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a qué trabajo se está realizando desde la Consejería de Servicios Públicos y Movilidad, para habilitar los carriles bus/taxis para su uso por motos y ciclomotores. (C-3370/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Ya sabe que en su momento planteamos una moción en este sentido, que era —creo recordar que era— primero el poner los lugares de salida preferente para las motos en los semáforos; algunos se han hecho y yo creo que están siendo usados y fueron bien recibidos por parte de los motoristas. Y la segunda parte era esta que le planteamos ahora. La verdad es que en otras ciudades de España, efectivamente, los carriles bus se están utilizando por las motos y se están utilizando sin ningún problema y, están, además rotulados de esa manera, "bus, taxi y motos" y no existe ningún problema, al revés, están agilizando el tráfico. Por lo tanto, no veo ningún problema para que esa misma medida, si está funcionando en otras ciudades, si es algo que está contrastado y es eficaz y útil en otras ciudades, no veo por qué no se puede poner en marcha en Zaragoza. No le estamos pidiendo desde nuestro grupo municipal que innove, que haga experimentos, que trate de buscar unas soluciones novedosas y que no han sido contrastadas, que no han sido probadas en otros sitios, es que, al revés, si lo que le estamos diciendo es que copie lo que está funcionando en otros sitios. Si lo que está funcionando en otros sitios, efectivamente, funciona y es bueno y tiene efectos positivos sobre la fluidez del tráfico, sobre la seguridad, etcétera, no veo por qué no se puede utilizar aquí en Zaragoza. Y eso es lo que le venimos a preguntar. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Calvo. Bueno, aquí habría que preguntar: ¿es bueno para quién? Porque realmente, claro, como usted bien sabe, los servicios técnicos de Movilidad lo que quieren priorizar es los carriles bus ¿para qué?, para que todos los usuarios de los carriles bus —que son en torno a un 24-25 % de los desplazamientos son los que se realizan en transporte público dentro de la ciudad— pues tengan mejor velocidad comercial y, por lo tanto, sus desplazamientos en autobús sean más breves. Eso es por un lado. Entonces esa es una de las principales reticencias a la hora de introducir esta posibilidad en esta ciudad que siempre ha existido; no es nueva, sino que viene de siempre. Pero luego, por otro lado, para las motos es también peligroso —y aquí hay una cuestión de seguridad vial— el circular dentro del carril bus. ¿Por qué? Porque muchas veces hacen paradas continuamente y les obligaría a tener que estar desplazándose al otro carril, lo cual son uno de los modos de transporte bastante vulnerables. Con lo cual, esas son las dos principales reticencias por las que históricamente no se ha considerado esa posibilidad aquí en Zaragoza y que, aunque en otras ciudades lo hayan contemplado, parece ser que aquí es bastante difícil que así sea.

Es verdad que yo me comprometí a estudiarlo y en ese sentido lo vamos a estudiar y lo vamos a mantener, porque quiero que tanto Movilidad y Policía Local, que es lo que en su día estuvimos hablando, hagan una prueba en algún carril bus para valorar realmente cuál es la pérdida de velocidad comercial y cuál es el riesgo implícito para los moteros. Pero la prioridad, como no puede ser de otra forma, será siempre la seguridad vial y el transporte público, la velocidad comercial del transporte público, por lo que otras medidas que favorezcan al colectivo —como mejorar los aparcamientos, como las zonas adelantadas, que no implican ningún riesgo—, pues por supuesto que no solamente las hemos estudiado, sino que las hemos implementado y, efectivamente, creo que es un gran beneficio. Pero en esta que usted nos está planteando hay serias dudas, y por eso también les pedí a Movilidad que hablasen con técnicos de esas otras ciudades para conocer datos históricos, accidentes, nivel de siniestralidad... porque no me gustaría tener ese percance en nuestra ciudad si con la experiencia ajena, digamos, en otros casos pues se puede aprender y se pueden evitar.

Sr. Calvo Iglesias: Como le he dicho, es un tema que ya está experimentado y probado en otras ciudades. Mire, una de sus objeciones, la primera de ellas, las motos —esa se desmonta fácilmente—, las motos circulan más deprisa que los autobuses; tienen mucho más reprise que los autobuses, más reprise que los coches. Por lo tanto, difícilmente la velocidad comercial de los autobuses se va a ver perjudicada por la existencia de motos dentro de los carriles bus. Simplemente porque no son carricoches, no son vehículos lentos, sino todo lo contrario, circulan más deprisa que los autobuses. Y respecto al tema de la seguridad, pues yo me pregunto cómo es posible que, si en otras ciudades no hay problemas de seguridad, ustedes aquí ya los estén anticipando. Y si, efectivamente, han preguntado a los técnicos de otras ciudades, pues supongo que les habrán dicho que no hay problemas especiales, problemas de seguridad porque, si los hubiera, ya hubieran quitado estos carriles compartidos con las motos. Y sin embargo, sabemos que los carriles compartidos con las motos están funcionando y están funcionando satisfactoriamente en otras ciudades, sin especiales peligros ni problemas de seguridad. Por tanto, yo lo que le pregunto es eso, ¿cómo es posible que, si en otras ciudades se están utilizando y no hay especiales problemas de seguridad, por qué aquí los están anticipando? Pero bueno, pregunten por favor, en otras ciudades y, si, efectivamente, funciona —como funciona porque está contrastado y comprobado que este sistema funciona, que agiliza el tráfico y que evita problemas de circulación—, implántenlo aquí sin problemas.

Sra. Presidenta: Efectivamente, habrá que estudiarlo. Es verdad que no ha sido la prioridad; esta moción fue previa a la pandemia y durante estos meses de pandemia hemos priorizado otras cuestiones que la ciudad tenía como más relevantes y que los técnicos también veían más claras. También tenemos muchas dudas porque, como usted sabe, una vez que está dentro del carril bus, no puede salir, con lo cual es una línea continua, con lo cual, o la moto comete una infracción o la moto tiene que estar parando cada 250 metros que tenemos las paradas, porque también Zaragoza es una de las ciudades que tienen paradas más próximas. Lo cual no sé si al final sería una ventaja o un perjuicio precisamente para la agilidad de las motos. Gracias.

Se retrasa el tratamiento del punto 5.3.2.

5.3.3 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si realmente la Sra. Consejera se plantea estudiar ampliar a 50 km/h la velocidad máxima de circulación en algunas calles, cuando la probabilidad de riesgo de atropello y su gravedad se multiplicaría. ¿No considera la Sra. Consejera que, precisamente, lo que habría que estudiar es ampliar la pacificación a vías que todavía tienen el límite de 50 km/h? (C-3406/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Sí, bueno, esta pregunta viene a raíz de la moción que presentó Vox el último Pleno, donde nos planteaba volver a los años '90 y que hubiera más coches y más rápido en la ciudad de Zaragoza. Usted intervino —que yo suscribo hasta las pausas para respirar de la intervención que usted hizo—, de los beneficios en la pacificación del tráfico y de la reducción de los límites de velocidad a 30, pero luego, a la hora de votar, usted apoyó que se estudiara la posibilidad de ampliar los límites de velocidad. Mi pregunta es: ¿va a cumplir con ese voto? ¿O esa es la típica cosa que le dice a Vox para callarle la boca como lo que va a estudiar lo de las motos en los carriles bus, que ha dicho ahora? Porque usted dijo una cosa, pero votó otra, y votó que iba a estudiar que se elevaran los límites de velocidad. Entonces, ¿va a cumplir con eso? ¿Nos quedamos con el voto o nos quedamos con la intervención que usted hizo?

Sra. Presidenta: Yo creo que mi intervención explicaba perfectamente que la prioridad para el Gobierno es la seguridad, la seguridad vial y que una ciudad más pacificada minimiza las posibilidades de que en un accidente haya un fallecimiento y, por lo tanto, la gravedad del mismo. Y eso es compatible con que se estudie a fondo la ciudad y se vea si realmente hay algún tramo, hay alguna calle o hay algún escenario en el que no se mejora por esa pacificación o no se mejora esa ventaja que quiere el reglamento. Y le voy a dar

algunos casos que estamos estudiando para que usted, por un lado, señor Calvo, vea que estamos estudiando y que no era simplemente por dejarle contento, y por otro lado, para que usted también entienda cuáles son los casos concretos donde merece un estudio más detallado. Y es en los casos en los que hay dos carriles, uno de ellos es el carril bus y otro es el carril que queda libre. Entonces el carril bus no puede pacificarse porque perdería velocidad comercial, perdería competitividad y supondría un incremento de costes importante para la ciudad; y, por otro lado, el carril paralelo podría darse la paradoja de que tuviese distinta velocidad y tuviese un problema realmente de capacidad y de generación de atascos si, según el tráfico y la intensidad que tiene, en vez de ir a 50 va a 30. Con lo cual, creo que merece la pena estudiar caso a caso para entender realmente cuál es la cuestión. Y se ha hecho la consulta a la DGT, que nos han reconocido que ese escenario precisamente pues no lo tenían contemplado y les ha surgido también la duda. Eso en cuanto al cumplimiento del reglamento.

Y eso no quita lo que usted me plantea luego, a posteriori, que se consideren otras calles, efectivamente, que se puedan pacificar, que no estén incluidas en el reglamento. De hecho, en Zaragoza ya tenemos limitadas a 30 otras calles por encima del reglamento, como por ejemplo Salvador Allende, Echegaray y Caballero, León XIII... Y, además, los 70 kilómetros de ciclocarril, los carriles derechos que hemos puesto en otras zonas por otra circunstancia, precisamente para facilitar la seguridad de los desplazamientos de los ciclistas y de los usuarios de patinete. Todo ello nos lleva a que al final hay que estudiar caso a caso y no cerrarnos a poder estudiar situaciones donde realmente se pueda hacer esa excepción, como las que le he mencionado. El objetivo es el mismo: que la ciudad tenga mayor calidad de vida, que sea más pacificada y que los accidentes sean cero. Para ello hay que ir viendo cada caso para no generar precisamente situaciones de riesgo indeseadas. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: ¿Qué casos son esos de que el carril de la izquierda es de 30 y el de la derecha es el carril bus? ¿Cuáles son esos casos que tenemos...?

Sra. Presidenta: Hay una lista de seis o siete calles donde sucede que tenemos carril bus y que entonces los dos carriles, el carril de la izquierda se queda como un carril único si depende de cómo se compute el carril bus, si se computa o no se computa, en ese caso afectaría o no afectaría el reglamento. Y esa es la cuestión que se está terminando de estudiar.

Sr. Cubero Serrano: Pero no hay ningún caso en el que el carril de la izquierda —ahora mismo— en la ciudad de Zaragoza esté a 30 y el de la derecha sea carril bus. Yo, vamos, que igual lo hay, que pregunto. Porque lo que usted planteaba es que se iba a estudiar; lo que se votó no es esto, lo que se votó es que se iba a estudiar qué carriles que ahora mismo son de 30 se ampliaran a 50, y yo no sé qué carril que ahora mismo es de 30 se puede ampliar a 50. Yo tengo la sensación de que...

Sra. Presidenta: No, no, no. Lo que se votó eran "excepciones a la aplicación del reglamento". Entonces en ese reglamento hay que estudiar si eso podría dar lugar a una confusión y es la duda que hemos trasladado a la DGT. Ese es todo el estudio que se va a realizar. Que ahora estén a 30 y que se vayan a pasar a 50 no se va a estudiar. Gracias.

Se retoma el orden en el tratamiento de los puntos.

5.3.2 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a qué gestiones se están realizando desde el Área para articular el procedimiento que determine actualizar las condiciones determinadas por el Ayuntamiento, en relación al salario mínimo interprofesional, para la obtención de la tarjeta bus gratuita para los pensionistas mayores de 60 años y para los menores de 60 años con invalidez absoluta para el trabajo. (C-3387/21)

Sra. Presidenta: Señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Sí, gracias, señora Chueca. De todas formas, respecto a lo de los carriles bus, le pasaré esto para que lo tenga. "El PP pide que las motos puedan circular por el carril bus", ¿eh? "Alertan de

que habrá menos accidentes si se emplea el carril bus". Entonces se lo pasaré y, además, que cuando se aprobó el estudio, es que se aprobó hasta con la votación del PSOE. Ya nos pasará ese estudio, si está o no está. Y luego, que si en otras ciudades —por lo que dice usted de los accidentes— está implantado y no se quita, pues quizá habría que estudiar por qué no se quita; igual es que va bien. Esperaremos a ese estudio y seguiremos con el tema.

Respecto a Tarjeta BUS, ya sabe que se aprobó una enmienda presupuestaria del Grupo Municipal Vox de 180.000 euros, creo que era, o 130.000, para la recuperación de la Tarjeta BUS de todos aquellos pensionistas que se les aplica el salario mínimo interprofesional del 2018 y no del 2021. Se lo preguntamos a la señora Espinosa y nos dijo que ustedes en su Área estaban intentando regular para que se ponga en funcionamiento. ¿Cómo está este tema desde que se aprobaron los presupuestos? ¿Qué trabajo se ha hecho? ¿Cómo lo valora?

Sra. Presidenta: Pues lo que usted alegó o la enmienda que introdujo por un valor de 130.000 euros realmente no tiene posibilidad de aplicarse como usted lo estaba planteando. Entonces permítame que le explique que la solicitud que plantea tiene un coste, se ha estudiado, hay un expediente, hubo un expediente hace unos meses, se estudió la cuestión y el coste que supone esa actualización del salario mínimo es de 3.115.000 euros, no de 130.000 euros. Por lo tanto, en este momento creo que tenemos una asignatura pendiente que no solamente afecta a las bonificaciones de los pensionistas, sino que afecta a todas las bonificaciones del transporte público, que me gustaría abordar el año que viene, en el próximo presupuesto.

Pero en este caso, concretamente sobre la bonificación he de decirle que el salario mínimo sobre el que se está aplicando es el salario de 2018, pero que la propia ley así lo permite. Es decir, que una actualización de ese salario mínimo que no decide el propio Ayuntamiento, no puede afectar automáticamente a una actualización bonificable del transporte urbano, que sí que es decisión nuestra y que sí que afecta a nuestras cuentas municipales.

De hecho, le leo literalmente, lo que dice es que se mantienen las cifras de la bonificación de 2018 porque la propia ley lo que nos dice es que "las nuevas cuantías del salario mínimo interprofesional que se establecen no serán de aplicación a las entidades que integran la administración local que utilicen el salario mínimo interprofesional como indicador". Por lo tanto, el Ayuntamiento —y el expediente así lo determina— no tiene obligación de hacer esa actualización. La actualización que ha habido, desde 2018 hasta 2020, es de 15.450 euros al año a 19.950 euros al año. Eso implicaría que potencialmente habría 19.000 abonos gratuitos más y supondría un incremento del 60 %. Lo que le decía, un coste adicional de 3.115.000 euros. ¿Qué sucede? Que estamos en un momento en el que les recuerdo que tenemos un agujero económico importante. Este año 2021 por la pérdida de demanda vamos a perder 16 millones de euros; el año pasado perdimos 24 millones de euros, por la consecuencia de la pérdida de usuarios del transporte público por la pandemia, y que Zaragoza ya bonifica y ya subvenciona el 50 % del coste del transporte público. Por lo tanto, siendo que no hay una obligación y siendo que tenemos un agujero importante, me parece que es interesante estudiar cómo se aplica esa promoción o esa partida de 130.000 euros para la segunda parte del año para incentivar la vuelta de los mayores al transporte público, pero de una forma puntual, pero no sería de aplicación directa a lo que está planteando, que es la modificación a todos los pensionistas. Y eso no quita para que, como le decía, aprovechemos para que el año que viene hagamos un estudio profundo de todas las bonificaciones del transporte público, que creo que sí que es algo pendiente que tenemos que abordar.

Sra. Rouco Laliena: En fin, que ya me dice que no. Vamos a ver, si no fuera legal, efectivamente, no se podría aplicar. Se me ocurren muchas partidas de este Ayuntamiento que se minorarían y nadie las echaría en falta. Pero bueno, me dice que no tiene obligación. Bueno, no tiene obligación, pero sí por parte del Ayuntamiento tiene que haber un compromiso, porque en estos momentos me estoy acordando de su compañera Cavero y el Consejo de Alimentación Sostenible, que no tiene competencia, pero ahí sí que "tenemos compromiso". Y esto, que es el transporte público para nuestros mayores, que tenemos competencia, que no tenemos la obligación de aplicarlo así, pero si tenemos un compromiso. Entonces yo no sé si a los mayores les haría mejor un compromiso en el transporte público, y menos de alimentación sostenible para ver si las pechugas son de corral o no, porque yo ya hemos llegado a un punto en este Ayuntamiento que alucino. Me está diciendo aquí que no tenemos la obligación, pero sí el compromiso.

Le requiero, de verdad, para que estudie este punto en profundidad porque es importante que a nuestros mayores se les aplique lo que es legal, el salario mínimo interprofesional del 2021 porque, entre otras cosas, sí que ha subido mucho el salario mínimo interprofesional, pero es que también les han subido los impuestos. Entonces, si les damos por un lado y les quitamos por el otro, pues se quedan peor de lo que estaban.

Aquí, como le he dicho antes, este es el núcleo duro —los Servicios Públicos y Movilidad—, el núcleo duro del Ayuntamiento, las competencias propias y donde tenemos que echar el resto. Si esa valoración de tres millones de euros, que no digo que sea poco, es mucho, pero habrá que estudiar algo más. Porque entonces, ¿Qué me dice? ¿Que hemos hecho una enmienda de 130.000 euros? ¿Dónde va a ir a parar? ¿Ya vamos a empezar con modificaciones presupuestarias? Espero que no sea también para aumentar el Consejo de Alimentación Sostenible porque es que entonces ya no sé qué va a pasar en este Ayuntamiento, con todas esas competencias impropias que hacemos, con todos esos compromisos que tenemos pero que no son competencias... Entonces, de verdad, hablen ustedes, los del equipo de Gobierno y empiecen a pensar qué es responsabilidad, qué es compromiso y qué es competencia, y lo que va directamente al ciudadano que realmente lo necesita. Y mire lo que le digo, el salario mínimo interprofesional del año 2018; se aplica el de 2018, no el de 2021, pero los impuestos son del 2021. Ahí no vamos bien.

Sra. Presidenta: Señora Rouco, usted metió una enmienda. Con 130.000 euros no se puede pagar lo que cuesta más de tres millones, 3.150.000 euros, eso es lo que yo le he planteado. La modificación que pretende hacer no se puede hacer con la partida presupuestaria. Lo que hay que estudiar es con esa partida presupuestaria qué promoción o qué acción —que va a ser puntual en el tiempo— se puede hacer para los mayores, para que esos pensionistas vuelvan a recuperar la confianza en el transporte público. Y aprovecho para recordarles a todos que el Ayuntamiento de Zaragoza tiene las tarifas más bajas de transporte público de todas las grandes ciudades. Ya lo estuvimos debatiendo hace tiempo, cuando modificamos la tarifa hace dos años. ¿Aquí qué sucede? Estamos subvencionando el 50 % del coste a los pensionistas, a los jóvenes, a todo el mundo; a todo el mundo se le está ya subvencionando precisamente para poder tener unas tarifas del transporte público accesibles y democráticas para todos los usuarios y por eso somos la ciudad con el transporte público más barato, porque todos los ciudadanos, todos —los no usuarios también— están pagando el 50 % de ese transporte público.

Entonces, a partir de aquí, efectivamente, hay que impulsar el uso del transporte público, tanto de mayores como de jóvenes, que son los colectivos principales como usuarios del transporte público, y ya le decía que tenemos pendiente hacer un estudio de un sistema de bonificación más sencillo y más justo que el que tenemos actualmente y que hemos heredado del pasado. Pero en estos momentos, consecuencia de la pandemia y con el agujero económico que tenemos en el transporte público, que es una de las partidas principales más afectadas y que hasta la fecha es verdad que hay promesas, pero de momento no ha llegado ni un solo euro de ninguna otra institución para ayudarnos a cerrar ese agujero económico que tenemos abierto de 24 millones en el año 2020 y 16 millones se prevé que nos va a costar en el año 2021, adicionales a los 60 que sí que tenemos en el presupuesto todos los años, que es la subvención del 50 % del transporte público. Con lo cual le pediría, señora Rouco, que trabajaremos en esa partida de los 130.000 euros, de gastarlos en los mayores; que Acción Social puede plantearla, que es donde está, donde usted planteó esta partida es en Acción Social. Se puede ver con ellos de trabajar cómo lo orientamos para impulsar el uso en una promoción este otoño, y al año que viene abordar de una forma más estructural lo que son las políticas de subvenciones que tenemos en Zaragoza en el transporte público. Esa es mi idea y mi objetivo para poder realmente impulsar y ajustar la bonificación a los pensionistas, pero también a otros colectivos que lo puedan necesitar. Gracias.

5.3.4 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a por qué motivo se está tardando tanto tiempo en corregirse las ofertas de Parques y Jardines. (C-3407/21)

(Se trata conjuntamente el punto 5.3.12)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Sí. Señora Rouco, no le ha dicho que no, le ha dicho que hará un estudio. O sea, subir el límite de velocidad es peligroso, la señora Chueca considera que es peligroso —bien considerado—, pero como lo pide usted, hará un estudio. Lo de ir en el carril bus considera que es peligroso, pero como lo pide usted, hará un estudio. Y lo de las bonificaciones, dice que ya tenemos las más bajas, que no es necesario, pero como lo pide usted, hará un estudio. Lo que la señora Chueca no considera necesario, aunque lo pida, si lo pide usted hace un estudio. Con el tema de la municipalización del autobús considera que eso es una locura, pero, aunque se lo pidamos otros pues no hace el estudio, porque a otros pues no nos quiere ni nos puede callar la boca; a ustedes, por lo visto, quiere y puede callarles la boca diciendo que hará estudios. Por cierto, ir en el carril bus sí que es peligroso; la señora Cifuentes tuvo un accidente grave en el año 2013 en Madrid, precisamente por ir con una moto en el carril bus en la ciudad de Madrid. Algo peligroso sí que es.

Dicho esto, ¿cómo se encuentran los pliegos de Parques? Porque llevamos ya tiempo de retraso con esto, ¿no? ¿Se va a cumplir...? La última previsión, yo es que ya me pierdo porque son tantas previsiones, tantos horizontes que se le mueven, señora Chueca, pero creo que la última previsión es que iba a estar en julio, ¿no? En julio iba a estar y, bueno, pues estamos a 21 de julio. ¿Cuál de los 9-10 diez días que quedan va a estar el pliego de Parques?

Sra. Presidenta: En estos momentos está terminando las valoraciones y las valoraciones el compromiso que tiene el Servicio es que las va a tener finalizadas este mes de julio y, por lo tanto, estarán a finales de este mes de julio. Las mesas de contratación no se pueden hacer en agosto porque faltan muchos equipos y, siendo que se tienen que demorar la primera quincena de septiembre, yo creo que a principios de septiembre podremos tener este pliego ya adjudicado o por lo menos pues ya sabremos cómo quedan las licitaciones. Quiero recordarle que ustedes, o sea, cuando hizo usted el pliego la otra vez, estuvo valorando unos dos meses, en este caso se han tomado tres, pero también son dos lotes con 20 programas técnicos en cada lote y en cada oferta y, por lo tanto, estamos hablando al final de que hay que informar 260 programas. Creo que es un trabajo ingente y, de hecho, hay un equipo importante de personas trabajando para poder valorar los distintos programas y para poder hacerlo en el menor tiempo posible. Ya le digo que ahora están desde hace dos meses inmersos en esta actividad, y a finales de este mes tendrán lo que es las valoraciones realizadas, y a principios de septiembre pasarán directamente ya a Contratación para que a principios de septiembre se puedan hacer las Mesas de Contratación.

Sr. Cubero Serrano: Siempre que le preguntamos algo a usted, usted es la consejera del gerundio, "estamos estudiando", "estamos valorando", "estamos trabajando"... Es verdad, ¿eh? Su Gobierno se caracteriza por ser el de la herencia recibida. Usted, aparte de la herencia recibida, a veces contesta en gerundio, cosa que se agradece, pero nos gustaría concreción en este tema. ¿Cuándo podrá estar la nueva empresa trabajando en el servicio de mantenimiento de parques y jardines? ¿Cuándo? ¿Será el 1 de enero del 2022? Vamos a hablar ya de hechos reales porque entre tener el pliego, publicar el pliego, corregir ofertas... Eso lo hemos hecho todos. En los 35 servicios de los que hablaba antes ya había pliegos elaborados en algunos, y publicados, incluso corrigiendo ofertas. O sea, cuando usted decía que había 35, que mira qué desastre, se estaba en alguna fase del proceso de licitación y adjudicación del contrato. La clave es cuándo. ¿Cuándo va a estar la nueva empresa prestando el servicio de mantenimiento de parques y jardines? ¿El 1 de enero del 2022? ¿O no lo verá su Corporación?

Sra. Presidenta: Pues yo creo que paso a paso. En el momento en el que se realice la adjudicación en septiembre, si no hay ningún recurso ni ninguna cuestión jurídica que lo impida, a partir de ese momento tiene dos o tres meses para poder hacer todo el cambio de contrato y para poder incorporarse la nueva empresa, con lo cual a principios de 2022 tendríamos que tener ya la nueva empresa en marcha. Si no es un poquito antes.

Sr. Secretario: Una pequeña cuestión. Se habían unido otra pregunta, la 5.3.12, pero finalmente la señora Bella no ha intervenido.

Sra. Presidenta: Perdona, señora Bella. Si quiere interviene sobre este tema y así ya lo dejamos tratado.

Sra. Bella Rando: Sí, gracias. Bueno, sí, la cosa es hasta cuándo, como dice la canción. Porque ustedes están trabajando y trabajando y trabajando, pero parece que no progresan adecuadamente porque además, nos ha relatado todo tipo de escenarios en esta comisión a los que nos podemos enfrentar, y más bien parece que su Gobierno es un puro teatro a la hora de resolver y afrontar las cuestiones. Porque ya dijo que sería antes del verano, luego nos fuimos a septiembre, ahora nos vamos a final de año, a primeros de 2022, pero no vemos realmente cuándo va a ser porque lo cierto es que este contrato millonario, que finalizó en 2017. Bueno, sabemos que lo recurrió Acciona, que está recurrido, y por tanto, estamos a la espera de la sentencia del TSJ. ¿Es así, señora consejera? Acciona recurrió y, por tanto, estamos a la espera también de esta otra sentencia, que abriría un nuevo o diferente escenario dependiendo de cual fuera la resolución. Entonces, claro, esto también podría tener afecciones a todo el colectivo de Parques y Jardines en cuanto a los trabajadores, y afecciones a la ciudad de Zaragoza en cuanto al servicio. Porque sabemos que estamos pagando los extras a FCC, los 300.000 euros mensuales que fija el contrato, y que esto es un gasto para las arcas municipales que nos podríamos estar ahorrando y que, además, la empresa FCC, a diferencia de Avanza, no tenía incluidas en su contrato las mejoras laborales que sí incluía esa propuesta de Avanza. Entonces también nos preguntamos si el Ayuntamiento de Zaragoza está inspeccionando e investigando si se están cumpliendo todas las propuestas que llevaron a la huelga, que duró 58 días, y cuya resolución llegó con unos acuerdos que no sabemos si el Ayuntamiento está vigilante en cuanto al cumplimiento actual de todas estas cuestiones. Y, sobre todo, pues eso, la incertidumbre que nos provoca el pensar que se está pendiente de una sentencia judicial y qué afecciones va a tener o qué consecuencias va a tener. Esa sería la pregunta que aporoto.

Sra. Presidenta: Pues esa sentencia a la que usted hace referencia es precisamente de los pliegos anteriores, y lo que no podemos hacer es esperar cuatro años, seguir esperando sin mover ficha. Con lo cual, nosotros no podíamos hacer otra cosa más que sacar la licitación, los pliegos y adjudicar a un nuevo adjudicatario conforme a los nuevos pliegos. Y cuando haya sentencia, pues ya veremos qué implicaciones tiene porque dependerá de lo que diga la sentencia, tendrá unas implicaciones u otras. Con lo cual, yo en ese sentido no me preocuparía por algo sobre lo que no podemos incidir. Sobre cuándo se van a tener los pliegos, ya se lo he respondido anteriormente. Y sobre ese sobrecoste al que usted hace referencia, les recuerdo que ese sobrecoste, lo que lo que se está pagando son los costes fijos del personal que se tiene, más el beneficio industrial y los gastos generales. Y eso es lo que firmó el señor Cubero en esa negociación, sino reconocimiento de obligaciones, que aprovecho para decirle lo que decía anteriormente, que me ha dicho "pero es que pedí la prórroga y no me la dieron, entonces fui a reconocimiento obligaciones". Bueno, pues ahí también está la capacidad de gestionar y de tener relación para que te hubiesen dado esa prórroga en otras condiciones. No te dieron la prórroga en las condiciones que se podían haber dado y que, por lo menos, en limpieza hemos obtenido ese ahorro, y lo que se gestionó y se negoció fueron costes fijos, más gastos generales y beneficio industrial.

Claro, hay un sobrecoste muy alto, sobre todo, si esos gastos generales no están operativos y no están prestando un servicio a la ciudad, porque los gastos se tienen igualmente. Lo que hemos hecho desde que llegamos al Gobierno, para optimizar ese sobrecoste o esos gastos generales y esos gastos fijos que teníamos que asumir, es coger la batuta y crear programas intensivos de trabajo que están afectando a todos los parques, y que creo que se está viendo en la ciudad que no está igual hace dos años, con los mismos recursos, que está actualmente, precisamente porque desde el Servicio se está haciendo que esos gastos fijos que hay que pagar estén en unos programas de trabajo continuo y prestando un mayor servicio del que se le venía exigiendo anteriormente. Así al menos el sobrecoste pues, digamos, se compensa con mejores servicios.

Y sobre la cuestión que me planteaba, entiendo que los trabajadores están bajo un nuevo convenio al que llegaron de acuerdo con la empresa y no me consta que haya, no he tenido noticias de ellos de que

tengan ningún motivo de queja sobre el cumplimiento de las cuestiones que allí pactaron. Sé que están un poco también expectantes, esperando esa nueva adjudicación, como es normal, porque les va a afectar. Así que eso es lo que puedo decirle por el momento sobre esta cuestión, que yo creo que se va a resolver muy pronto y vamos a despejar todas estas incógnitas a la vuelta de vacaciones. Gracias.

Sra. Bella Rando: Sí, en todo caso, claro, en el Perfil del Contratante de la web municipal decía que se abrían las plicas, que se abrían el 23 de junio. Entonces ya sé que no se han abierto. Entonces la pregunta real de todo esta cuestión es cuándo verdaderamente va a estar esta adjudicación. Y claro, el tema de que haya un recurso entremedio sí que puede verse afectada la nueva licitación. Entonces nuestra preocupación va en ese sentido.

Sra. Presidenta: Bueno, yo creo que ya estaba contestado. En septiembre tendremos la apertura de las mesas de contratación y de todos los sobres y con todos los informes valorados por parte del Servicio técnico y podremos resolver quiénes son las empresas adjudicatarias de cada uno de los lotes. Y sobre la sentencia, pues ya veremos lo que sucede cuando el tribunal dicte dicha sentencia.

5.3.5 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si tienen previsto, este año, llevar a cabo la implantación de una zona de calmado. (C-3408/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Que los parques están mejor, dice. Está bien no creerse sus propias mentiras. Y pasee por la ciudad. Bueno, es que vuelve a ser el servicio peor valorado en la web municipal de quejas ciudadanas. Está bien no creerse las mentiras que uno cuenta y por pensar que pone florecitas en el centro, la gente vive en los barrios obreros y populares de esta ciudad. Ya le digo, el servicio peor valorado en las quejas ciudadanas del Ayuntamiento de Zaragoza. Lo que pasa es que usted yo creo que solo lee las mentiras que ustedes cuentan en el Heraldo de Aragón.

Dicho esto, ¿tiene previsto llevar a cabo la implantación de una zona de calmado este año? ¿Sí o no? Por formulada.

Sra. Presidenta: Bueno, pues se están realizando varias zonas de calmado desde distintas Áreas del Ayuntamiento fuera de la red de vías principales. Tenemos en la calle Predicadores, en la calle Latassa, en la calle Sixto Celorrio, en la calle San Miguel, en la calle Ricla y en el entorno de la calle Albareda. Esas son las previsiones que hay de zonas de calmado sobre las que se están trabajando con otras Áreas, como Infraestructuras, de la mano de Movilidad, que, obviamente, está informando todas y cada una de las actuaciones que se vienen realizando.

Sr. Cubero Serrano: ¿Y la previsión es acabarlas este año, ejecutarlas este año, entiendo? Lo digo porque también en esto tiene una partida en el presupuesto de su Área, para zonas de calmado. Lo digo porque estamos ya en julio; no creo que en agosto hagan ustedes nada cuando rara vez hacen algo en los meses más hábiles. Lo digo porque igual en septiembre habría que hacer alguna modificación de crédito. Si ustedes ven que esto no lo van a ejecutar, como lo de las reformas y mejoras en los parques y como otras cosas que tiene usted en su presupuesto, igual debería hacer una modificación de crédito o pensar alguna modificación de crédito, en algo que sí se sienta con capacidad de ejecutar en lo que quedará de año hasta diciembre de este año.

Sra. Presidenta: Bueno, de momento la modificación de crédito lo veremos en septiembre y, efectivamente, habrá que hacer modificaciones de crédito, entre otras cosas, porque tenemos un agujero en la partida de transporte público importante, dado que no tenemos la demanda que deberíamos tener. Les recuerdo a todos ustedes que seguimos teniendo un 30 % menos de usuarios; que, aunque se ha ido mejorando punto a punto —y luego ya hablaremos de esta cuestión—, va mejorando, pero todavía estamos muy por debajo de lo que estábamos antes de la pandemia, y eso genera un agujero en las arcas municipales porque el Ayuntamiento subvenciona el 50 % de los usos, y seguimos pagando el transporte público y dando

el 100 % del servicio a pesar de la pérdida de viajeros. Con lo cual, si finalmente hay que hacer una modificación de créditos, pues en septiembre veremos qué partidas no se pueden ejecutar y procederemos a la modificación que sea necesaria.

5.3.6 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué planes tienen en relación a la instalación de puntos de carga de vehículos eléctricos. (C-3409/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: El Gobierno de España les va a dar 23 millones de euros para el déficit del transporte y ustedes lo habían calificado en 19, tienen cuatro millones más. Porque entiendo que el presupuesto del año pasado corrigió el déficit del año pasado con las modificaciones que hicieron. Y si usted quiere que el transporte en autobús de esta ciudad gane en usuarios, intervenga y finalice la huelga, que implica unas frecuencias más dilatadas; hubiera gestionado mejor la distancia y la seguridad con el COVID dentro del transporte urbano, que fue un absoluto desastre; y exija a la empresa que cumpla con el mantenimiento que marca el pliego de condiciones y los autobuses estén en unas condiciones incluso higiénicas adecuadas para que mejore la calidad del servicio. Dicho esto, ¿qué planes tiene para la instalación de puntos de carga de vehículos eléctricos para este año? ¿Tiene pensado algo? En gerundio, entiendo. Porque de hacer ya sé que no hay nada hecho, pero qué es lo que tiene previsto en gerundio.

Sra. Presidenta: Sí, en gerundio también le puedo decir que estamos trabajando en colaboración con el Clúster de la Energía. Ya lo siento, pero estamos a mitad de la legislatura, no..., cuando estemos en el año 2023, pues me imagino que le podré decir que ya estamos abriendo, inaugurando, bueno, habiendo acabado proyectos. Ahora en estos momentos estamos en plena tarea, trabajando mucho. Entonces estamos trabajando con el Clúster de la Energía precisamente con la intención de sacar una nueva concesión demanial para generar varios puntos de recarga en varias localizaciones de la ciudad; se están estudiando los puntos que la ciudad necesita en base a la demanda y al tráfico de la ciudad para que realmente sean los potenciales puntos y ubicaciones y se está estudiando también la viabilidad económica para poder elaborar estos nuevos pliegos.

Esta es una novedad porque hasta la fecha no hay este servicio disponible de puntos de recarga, pero tanto para los propios ciudadanos de Zaragoza como para viajeros que vengan de fuera, o que puedan necesitarlo es necesario empezar a dotar a la ciudad con distintos puntos de recarga. Que, además, entendemos que esta concesión demanial y este nuevo servicio, será también un servicio que podremos solicitar subvención en la próxima convocatoria del MITMA, porque está dentro de las peticiones y de las cuestiones que se pueden solicitar.

Además, también estamos estudiando en los aparcamientos disuasorios y de larga distancia que también tendrán algunos cargadores lentos —los de la concesión son rápidos— y, por otro lado, estamos estudiando distintas soluciones técnicas para que también en el nuevo contrato de lo que es la parte de ESRO podamos tener también algunos puntos de cargadores lentos para las zonas de residentes donde no tienen garajes y que también puedan empezar a disponer de este servicio. Con lo cual, sí que se está haciendo un estudio bastante profundo por parte del área de Movilidad de las nuevas necesidades que va a tener la ciudad para instalar puntos de carga de vehículos eléctricos y favorecer la transición hacia el vehículo eléctrico.

Sr. Cubero Serrano: Su gerundio es muy inconcreto en este caso, lo que me da a entender que no va a haber nada de aquí a diciembre de este año. Lo digo porque aquí también hay una partida en el presupuesto, también tiene una partida para esto, para la implantación del vehículo eléctrico tiene una partida en su presupuesto. Lo digo por que esta la suma también a las modificaciones que tiene que hacer en septiembre y vemos en qué la podemos destinar, porque necesidades, los servicios públicos de esta ciudad tienen muchas necesidades. Yo ya le he dicho, aquí ya le he sacado, pues un par de millones tiene en parques, en vehículo eléctrico, en zonas de calmado..., que usted no va a hacer nada porque sus gerundios

son muy inconcretos; que serán pretéritos imperfectos cuando acabe la Corporación —ya se lo digo yo— ,y pasará al "yo pensaba", "yo creía", porque al ritmo que lleva..., estamos ya en la segunda parte de la Corporación y en la segunda parte del año, que el tiempo pasa, "el reloj no se está quieto", que me decía mi madre cuando me levantaba por la mañana mientras desayunaba. El reloj no se está quieto, señora Chueca, pero sus excusas se repiten a lo largo de toda la Corporación. Ya le digo, anótela también para septiembre, para una modificación de crédito esta partida, visto que usted no va a cumplir con lo que se acordó en el presupuesto.

Sra. Presidenta: Cuando hicimos el presupuesto estábamos empezando a explorar esta cuestión, que es totalmente nueva, y había dos caminos. Un camino, que es el del gasto, y otro camino, que es el del ingreso. Y creo que, bueno, pues si hemos encontrado una fórmula en la que lo que iba a ser un gasto, que sería más propio de la política que usted seguiría, de poner unos cargadores a cargo de las arcas municipales y que les cuesten dinero a los zaragozanos, pues hay otras fórmulas y es que no sea el Ayuntamiento quien paga estos cargadores, sino que sean las propias empresas adjudicatarias las que tengan una concesión y las que paguen por realizar esa actividad en nuestras calles. Bueno, pues si llegamos, aunque sea un poquito más tarde, a tener un resultado que es mejor para la ciudad de Zaragoza y para los zaragozanos, pues bienvenido sea, y que encima no nos cueste dinero. Yo creo que en este caso pues sí, además, ese dinero nos lo podemos ahorrar y es un dinero que se necesita para otra partida, pues bienvenido sea.

5.3.7 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a en qué situación se encuentran los pliegos de estacionamiento regulado, qué plazos prevé para su aprobación, y si ha finalizado ya el estudio económico-financiero de la gestión de estacionamiento regulado. (C-3410/21)

Sr. Cubero Serrano: O sea, usted tiene una partida en su presupuesto actualmente en vigor, tiene el dinero para poner cargadores eléctricos de vehículos eléctricos, y lo que va a hacer es una concesión a una empresa privada. Así empezó el debate del autobús hace 40 años, y el de la limpieza, y el de los parques y jardines y ahora, 40 años después, es imposible que esto sea público. Pues no, ahora es posible que sea público, que haya cargadores de vehículos eléctricos públicos y municipales en esta ciudad. Dentro de unos años nos arrepentiremos de su ineficacia en la gestión en este asunto, que teniendo partida, teniendo dinero y teniendo capacidad de una mayoría plenaria para hacerlo, se está negando a hacer en estos momentos y lo sacará a concesión de una empresa que, —en mi opinión, ya sabe lo que va a pasar— se hará rica a costa de un servicio municipal, a costa de las arcas municipales y será de peor calidad y seguramente sus trabajadores se pongan en huelga a lo largo de toda la concesión de ese servicio.

Dicho esto, ¿cómo están los pliegos del estacionamiento regulado? Por formulada.

Sra. Presidenta: Tiene usted la costumbre de utilizar un tercer turno, que siempre, cuando acabo yo la pregunta, la respuesta en la siguiente pregunta, si es usted el que la abre, pues aprovecha y me hace usted la réplica. Yo creo que la comisión no funciona así, que realmente la última réplica la hago yo, pero bueno, a ver si nos ceñimos al debate en los puntos en los que estamos en las preguntas y evitamos esta práctica que viene siendo habitual en usted.

Pues también aquí estamos trabajando —otro gerundio— sobre los pliegos del estacionamiento regulado. ¿Qué le voy a decir? Ya le dije yo que estábamos estudiando hace dos comisiones, que creo que fue la última vez que me preguntó, y ahí seguimos. Ojalá todo fuese muchísimo más rápido, pero realmente es un pliego complicado porque lleva muchos servicios asociados que se están estudiando, y se están redactando en estos momentos los pliegos de prescripciones técnicas. Según las previsiones de los técnicos, finalizarán en noviembre de 2021. Ya les he insistido para acelerar y acortar estos plazos y para que, una vez que estén estos pliegos técnicos, se pueda iniciar la elaboración de los pliegos de cláusulas administrativas. Estamos con el estudio económico-financiero; todavía no lo conozco, todavía lo tienen los técnicos y está en elaboración y espero conocerlo próximamente para que finalice esta parte de este estudio, para poder avanzar más rápido en lo que es la redacción de los pliegos y sacar adelante esta licitación.

Sr. Cubero Serrano: No, no se equivoque. Los debates siempre los cierra usted; por mucho que yo concatene preguntas, que es verdad que lo hago, lo he hecho desde siempre, desde el principio de la Corporación —me sorprende que se dé cuenta ahora, dos años después—, pero siempre cierra usted los debates por mucho que yo concatene preguntas. Me podía contestar sobre lo que le he dicho antes. El problema es que no haya contestación, el problema es que usted tenga una partida para poner cargadores eléctricos municipales, y esté estudiando con una empresa una concesión, para esos cargadores eléctricos municipales. Eso, que no tenga contestación, no quiere decir que yo concatene las preguntas y usted no pueda seguir cerrando los debates.

Con este tema, bueno, le pediría un poco más de concreción en los plazos, pero creo que ya es un poco fantasioso pedirle más concreción en los plazos. Pero ¿cuándo cree...? Le digo lo mismo que en la pregunta de Parques y Jardines. ¿Cuándo cree que podrá estar, fecha, resuelto este tema de los pliegos del estacionamiento regulado? Y si va a abordar alguna mesa de diálogo o algún espacio de diálogo con las Juntas de Distrito para conocer su opinión sobre el resultado del pliego.

Sra. Presidenta: En relación al debate anterior, es verdad que me gusta que sea usted tan galante y que esté vigilante de mi presupuesto, aunque no me lo vote luego, pero es verdad que está usted vigilando partida por partida el propio presupuesto.

Ya le he dicho que sobre el estacionamiento regulado, ya le he dado los plazos en mi intervención anterior y ya se hizo —y, de hecho, se inició— el trabajo con las Juntas de Distrito, precisamente una a una, en todas y cada una de ellas, para dimensionar y para poder conocer las necesidades y la opinión que tienen sobre el estacionamiento regulado, sobre el número de plazas de residentes, el número de plazas azules y a partir de ahí el poder trabajar conjuntamente.

También le dije que se iba a instalar en dos fases. La primera fase van a ser los distritos que así lo determinen y que sí que quieran y, por lo tanto, es una decisión de las Juntas de Distrito el poder tener en esa primera fase el estacionamiento regulado.

Como le decía, está trabajándose, pero es un pliego que ya le he comentado en otras ocasiones que no solamente es el estacionamiento regulado como lo tenemos actualmente, sino que incluye también la zona de bajas emisiones, las zonas de acceso restringido, incluye también los aparcamientos disuasorios, y por lo tanto, está llevando a un estudio más completo, incluso algunos cargadores en barrios residenciales, eléctricos, con lo cual es un nuevo modelo y está costando más tiempo del que me hubiese gustado hacer el estudio económico-financiero, pero espero que a principios del año que viene o a mediados del año que viene lo podamos tener ya licitado.

5.3.8 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cuál es el importe que en esta legislatura han realizado en asistencias técnicas externas. (C-3411/21)

Sr. Cubero Serrano: Nos quedamos con lo de mediados del año que viene con la anterior pregunta. Bueno, esta del coste de las asistencias técnicas externas es la pregunta que yo habría retirado si en la comparecencia hubiera usted contestado. Pero también, como lleva mucho tiempo hablando en gerundio, porque las otras preguntas eran de lo que está usted haciendo y a mí, bueno, me apetece volver a escucharle esa parte de la herencia recibida, pues dejo viva la pregunta para que nos vuelva a comentar lo malo que eran el PSOE y Zaragoza en Común con las asistencias externas. Así que por formulada.

Sra. Presidenta: Pues la damos por respondida, ¿no? No, a ver, es que no, es que yo, además, con esta cuestión de las asistencias técnicas de verdad que creo que la utilizan ustedes, sobre todo, desde la izquierda más radical y ahora muy recientemente, el Partido Socialista, que no sé por qué se ha ido a esa línea tan radical, cuando en este Ayuntamiento cuando más se ha gastado en asistencias técnicas ha sido cuando gobernaba el Partido Socialista. Pero es que habrá que hacer un análisis más detallado y más profundo para sacar realmente toda la relación, no solamente de mi Área, sino de otras. Por lo que yo les digo, que es que yo simplemente a golpe de chasquido me quedé muy sorprendida de ver que era incluso más cara la asistencia técnica para los pliegos del autobús de 2011. Y entonces ustedes que tengan la poca

desfachatez de hacer política demagógica con eso, es que no les pega. Es que, de verdad, señores del Partido Socialista, creía que eran más responsables y más constructivos en cuanto a su labor de oposición.

Y les voy a aclarar varias cosas, la respuesta son 896.000 euros llevamos en estos dos años, que representa un 0'20 % del total del presupuesto de este Área. Le voy a decir que, obviamente, cuando no se trabaja, no se gasta en asistencias técnicas, porque las asistencias técnicas son un apoyo para los funcionarios.

Son los primeros, los técnicos, los que utilizan asistencias técnicas para profundizar y reforzar cuestiones para las que no tienen equipos o conocimientos suficientes. Porque, por ejemplo, por decirles algunos ejemplos concretos, un estudio sobre las palomas torcaces en el Ayuntamiento de Zaragoza. Pues, hombre, seguramente los tres técnicos que tengamos dedicados a las plagas necesitarán requerir de un especialista en palomas torcaces, que igual es distinto que el especialista que tiene que tener funciones web de plagas en el Ayuntamiento de Zaragoza. O sea, hay distintas cuestiones que son muy específicas y que necesitan de esa ayuda y, por lo tanto, es mucho más económico para el Ayuntamiento, para las arcas municipales, recurrir a especialistas de forma puntual cuando se necesita que tenerlos a todos los especialistas que necesitas en plantilla.

O la otra cuestión: es que si no recurres a asistencias técnicas, lo que tienes es un déficit de conocimiento porque no podemos tener especialistas de todas las materias que estén a la última en todos los avances tecnológicos que hay en el mundo. Entonces, como eso no se puede tener, si no se recurre a asistencias técnicas, es imposible maximizar las oportunidades de conocimiento y poder trabajar de la mejor forma y de la forma más eficiente en lo que luego se va a licitar o en la gestión de los recursos municipales. Y, por otro lado, es una colaboración público-privada buenísima, donde se hace partícipe a todas las empresas locales y pequeñas empresas y medianas empresas, sobre los proyectos municipales para aportar conocimiento.

Como le decía, 800.000 euros, 123 asistencias técnicas a una media de unos 7.200 euros por asistencia técnica. Y creo que es una herramienta útil, que seguiremos utilizando, legal y no sé por qué ustedes se empeñan en demonizar cuando los que mayor gasto han hecho en asistencias técnicas han sido el Partido Socialista históricamente; el anterior Partido Socialista, que parece ser que el nuevo Partido Socialista, más radical, prefiere otras técnicas.

Sr. Cubero Serrano: Yo sabía que se iba a meter con el PSOE, pero no que se iba a pasar de tiempo. Tan necesario no era. 896.000 euros, 123 asistencias técnicas, ¿no? Si no he oído mal, 896.000 euros, 123 asistencias técnicas, casi un millón de euros en asistencias técnicas. Me gustaría también las comparativas con anteriores Gobiernos para ver si realmente el Partido Socialista era tan malo, malísimo.

Yo creo que tienen un problema las asistencias técnicas. Usted dice "no, se colabora lo público y lo privado". Eso es una engañifa que todo el mundo sabemos lo que pasa. ¿Y sabe cuál es el problema de las asistencias técnicas? Que no es lo mismo que externalizar un servicio sin valor añadido, sin conocimiento, y es que el conocimiento y la experiencia no se queda en esta Casa, sino que se queda en las consultoras y las empresas privadas, y eso es un peligro. Que tengan tal nivel de conocimiento de servicios municipales empresas privadas, es un peligro, y es una debilidad que ese conocimiento y esa experiencia no esté en esta Casa, y no sean trabajadores municipales los que tengan ese conocimiento y esa experiencia en esta Casa, porque con este millón de euros se podía contratar a muchos trabajadores municipales. Que no hacen falta, que al señor Mendoza le sobran 12 millones en Personal. La verdad que no haría falta el dinero de las asistencias técnicas, pero no puede ser que les sobren 12 millones de personal, se gasten un millón en asistencias técnicas, y no se contraten trabajadores municipales para que este conocimiento, para este I+D+i, sea en el futuro un conocimiento municipal y esté en manos de empresas privadas.

Es que a veces se externalizan cosas que incluso llegan a ser peligrosas, conocimiento de la propia contratación pública, de los procedimientos municipales, que al final es entregar las llaves del Ayuntamiento y de la institución pública a las empresas privadas. Yo creo, señora Chueca, más allá de que usted haga el juego político de siempre, de echar la culpa al PSOE, a Zaragoza en Común y..., algún día yo creo que se la echarán a Atarés sin darse cuenta, que estas dinámicas, igual que lo de la contratación pública, hay que tratar de revertirlas y hay que poner medidas, no excusas. Y yo creo que en este tema se tendría que empezar a

poner medidas y no engordar como está engordando hasta el millón de euros, hasta las 123 las asistencias técnicas.

Sra. Presidenta: Es que yo creo que en esto tenemos realmente una gran diferencia de gestión, y posiblemente ideológica entre su visión y la mía, porque ya no solamente en la gestión municipal del Ayuntamiento, sino en cualquier gestión de cualquier empresa, es que no sería viable el poder renunciar a la colaboración de otras empresas que son especialistas en materia puntual y que son necesidades que tienes puntuales. Un conocimiento puntual que, por supuesto, una vez que ha finalizado y que estás subcontratando a la empresa que lo tiene, o a la universidad, porque muchas veces también son colaboraciones con la universidad o asistencias técnicas con la universidad, ese conocimiento se incorpora a los técnicos municipales, porque el que está contratando y el que está dirigiendo esa asistencia técnica es el técnico municipal.

Obviamente, hay que saber también lo que se subcontrata. Por ejemplo, antes hablábamos de la reordenación de las líneas de transporte público. Pues efectivamente, eso no lo subcontratamos, hemos hecho una formación en los equipos, les hemos dotado de las herramientas, y son ellos los que están haciendo ese trabajo, que consideramos que es estratégico y que es troncal de la competencia que tiene el Ayuntamiento. En otras cuestiones que son más puntuales y más esporádicas, y que dan agilidad y flexibilidad, es que es indispensable para poder gestionar y para poder ejecutar todos los proyectos, el poder colaborar también con el expertise que puedan aportar empresas de fuera. Y pensar que los propios Servicios municipales y los propios funcionarios tienen que saberlo todo de todas las Áreas y tener toda la capacidad para hacerlo todo yo creo que es limitar las posibilidades de gestión que puede tener el Ayuntamiento y en eso, lo siento, pero tenemos distintos puntos de vista usted y yo.

5.3.9 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuáles son los planes del Equipo de Gobierno en relación al nuevo contrato que ha de regir la prestación del servicio de puntos limpios y que en este momento se encuentra caducado. (C-3444/21)

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Gracias, señora consejera. Bien. Yo también le voy a hablar de pliegos. Vamos a ver si tengo suerte y estos ya están estudiados, por ejemplo. A ver, queríamos hablar concretamente y específicamente de la contrata o de los pliegos que rige el servicio de Puntos Limpios, porque ya ustedes en el año 2019 hablaron de que iban a implementar cámaras de seguridad, puesto que estos trabajadores tienen serios problemas en los puntos de la ciudad donde trabajan debido a que va gente a buscar determinados residuos y, bueno, no siempre van con buen rollo, digamos. Entonces, realmente estas personas no tienen las mismas condiciones de trabajo que pueden tener otros compañeros que también recogen residuos y voluminosos. Nuestra pregunta era realmente si este contrato va a ser incorporado como contrato menor, o como un lote diferenciado del contrato de limpieza y, de ser así, bajo qué condiciones económicas y salariales regirá este pliego. O sea, realmente, primero, ¿cómo está? ¿En qué condiciones está? Si está en estudio y después todo lo que le he preguntado. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Becerril. Este contrato lo dejó un poco en stand-by el Servicio, porque se focalizó en el contrato principal de limpieza y de gestión de residuos, que, como le he dicho, recientemente pasó al Área de Contratación y ahora se están focalizando en acabar este contrato. Con este contrato esperan poder entregarlo a Contratación en septiembre, ¿vale?, de tal forma que será otro contrato más que podrá salir adelante —esperemos— a lo largo de este año. ¿Cómo está planteado? Pues está planteado en una línea bastante continuista respecto a lo que tenemos actualmente, porque es un servicio que está funcionando bien, que tiene una gran aceptación. Hay un nuevo punto, o sea, pasamos de 4 a 5 puntos limpios, y se reforzará lo que es la seguridad en la dotación que se pide al propio concesionario de cara a mejorar la seguridad de sus trabajadores. A partir de ahí, hay muchos detalles todavía por terminar, y

tenemos que verlo porque no lo he trabajado ni lo han acabado los técnicos, como para poder verlo conmigo todavía ese. Entonces espero poder verlo en breve y poder tener más información para septiembre.

Sra. Becerril Mur: Vale, pues en septiembre continuamos hablando de ello. Gracias.

5.3.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a en qué situación se encuentra el proceso de adjudicación del contrato del Servicio de Limpieza Pública, cuándo está previsto que se publiquen los pliegos y cuándo sería efectiva la adjudicación. (C-3453/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 5.1.1)

5.3.11 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a cuántos medidores CO2 NDIR ha instalado el Gobierno de la Ciudad en el transporte público colectivo, o si tiene pensado instalar alguno. (C3454/21)

Sra. Presidenta: Señora Bella.

Sra. Bella Rando: Sí, bueno, ya sabemos que se han instalado, o que este Gobierno presume de haber instalado los geles hidroeléctricos en el transporte público y tal, pero la pregunta, —que además fueron pagados por las arcas municipales no por la empresa que explota este servicio, a costa de la ciudadanía—, la pregunta es ¿actualmente cuántos medidores de CO₂ NDIR ha instalado el Gobierno de la ciudad en el transporte público colectivo? ¿Y si tiene pensado instalarlos en todo el transporte público?

Sra. Presidenta: Mire, tengo una noticia que darle, señora Bella, y es que estos meses está siendo la empresa la que se hace cargo del gel hidroalcohólico, ¿vale? Lo digo porque en eso, pues oye, han tenido también un gesto para la ciudadanía, que lo sepa.

En relación a los medidores de CO₂, como sabe, queremos ser pioneros en seguridad en el transporte público y hemos estado haciendo continuas mediciones, estudios... De hecho, hemos sido los primeros en proponer y estudiar la medición de CO₂ como una medida de seguridad para poder conocer realmente cuál era el nivel que teníamos dentro de nuestro transporte público. Lo que sucede es que al ser entornos estables, es decir, hay una diferencia importante entre, yo qué sé, un bar, que puede ser muy diferente uno y otro, y un convoy de tranvía o un autobús, y es que todos son iguales. Con lo cual, lo que se está realizando es que una vez que se ha realizado el primer estudio base con una muestra para todos, se siguen haciendo distintas mediciones continuas en el tiempo para ir recogiendo muestras en distintos autobuses, ya que se repite la situación al ser el mismo volumen y el mismo tamaño, todos los autobuses, tres tipos de autobuses o todos los convoyes del tranvía.

Por lo tanto, tenemos dos sensores portátiles de CO₂ y ocho medidores rotatorios para la red del autobús, ¿vale? Con esto es suficiente para recoger todo el muestreo y poder garantizar que en ningún momento se superan los límites a pesar de las diferencias climatológicas o los cambios que van pasando en el tiempo desde que acabamos el estudio hasta la fecha.

Creo que no hay ninguna otra red de transporte público, al menos autonómica, en nuestra autonomía, ni en otros ayuntamientos, ni en el área metropolitana, ni las que están gestionando desde su Gobierno, de Podemos, en otras instituciones, que tenga tanta sensibilidad ni que esté llevando a cabo este tipo de mediciones. Y además, prueba de ello es que en ningún momento ni el Gobierno de Aragón ni el Gobierno de España lo ha regulado ni ha exigido este tipo de mediciones de CO₂. Con lo cual, las estamos haciendo de forma voluntaria desde el Ayuntamiento de Zaragoza como una medida más de seguridad y garantizar la seguridad de nuestro transporte público urbano en la ciudad de Zaragoza, que ninguna otra ciudad está realizando.

Sra. Bella Rando: Pues muchas gracias por la respuesta.

5.3.12 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a en qué situación se encuentra el proceso de adjudicación del contrato del Servicio de Parques y Jardines, cuándo está previsto que se publiquen los pliegos y cuándo sería efectiva la adjudicación. (C-3455/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 5.3.4)

5.3.13 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si desde el Área de Servicios Públicos y Movilidad se ha previsto alguna solución para facilitar el aparcamiento de los vecinos de los inmuebles afectados por las obras en la calle Santiago Lapuente. (C-3456/21)

Sr. Calvo Iglesias: Muchas gracias. Mire, el día 24 de mayo comenzaron las obras de remodelación de la calle Santiago Lapuente, que se encuentra en la margen izquierda del Ebro y que han supuesto que tres garajes de otros tantos edificios se vean privados de acceso, algo que afecta a 90 coches en total, que durante el tiempo de duración de las obras se ven obligados a aparcar en la calle, complicando un problema ya endémico en esa zona. Y las obras está previsto que concluyan en noviembre si no se producen retrasos, o al menos eso es lo que nos han dicho los vecinos de la zona afectada. Al parecer, según los propios vecinos, por parte de técnicos municipales —que no identifican—, se les informó que durante este tiempo podrían aparcar en la explanada de la Estación del Norte. Usted conoce la explanada; es amplia y, de hecho, durante las Fiestas del Pilar y en alguna otra fecha señalada se emplea como aparcamiento, aunque normalmente se multa a quien pretende aparcar ahí.

Bien, se les dijo que podrían aparcar allí como alternativa a la falta de acceso a sus garajes, pero esta oferta nunca se ha materializado. De hecho, algunos que han cometido la imprudencia de aparcar han sido multados por la Policía Local, lo cual demuestra que ha habido una cierta falta de coordinación entre el Área de Infraestructuras, encargada de esas obras, que fueron —debieron ser— quienes les prometieron la posibilidad de aparcar en la zona esa; el Área de Movilidad, que usted dirige; y la Policía Local. De hecho, los coches de esos tres garajes que aparcan allí cada vez que aparcan son multados. Yo comprendo que será difícil discriminar y saber distinguir entre si esos coches, entre los coches que aparquen proceden de los garajes a los cuales está impidiendo el acceso o de otros vecinos. Pero, en cualquier caso, deberían tratar de solucionar el problema de esos vecinos, puesto que es un problema que no es imputable a ellos, sino a la decisión que ha tomado el Ayuntamiento en su momento de remodelar esa calle. Por tanto, le pregunto si ha previsto desde el Área de Servicios Públicos y Movilidad alguna solución para facilitar el aparcamiento de los vecinos de esos inmuebles afectados por las obras en la calle Santiago Lapuente.

Sra. Presidenta: Nosotros desde Movilidad, este es un tema que está, como usted bien ha dicho, lo está gestionando Infraestructuras y, además, Infraestructuras, la consejera lleva también Policía. Con lo cual, en ese sentido están haciendo distintas gestiones porque, con el visto bueno de Movilidad, porque la mejor solución y la mejor explanada para poder aparcar esos coches es precisamente en la que se está estudiando. Me consta que mi compañera, la señora Cavero, estuvo visitando con la presidenta del distrito esa explanada para ver realmente las posibilidades y facilitarle la vida a los vecinos, pero la presidenta del distrito —que sabe usted que es la señora Lola Ranera— no estaba de acuerdo y creo que están en negociaciones para convencerla porque no le parecía bien y quería que se tomase la medida o la matrícula de cada uno para discriminar y que solamente fuesen los vecinos de los tres garajes y no fuesen todos, pero eso realmente es difícil de ejecutar por parte de Policía. Con lo cual, en este sentido, por parte de Movilidad tienen los informes favorables, o la decisión favorable de que aparcar ahí es la mejor solución porque es la más amplia, y creo que ahí es una cuestión también de que se terminen de poner de acuerdo y que no sé qué motivo es por el que la presidenta del distrito no está de acuerdo en que se aparque ahí durante estas obras. La verdad es que no tengo más información al respecto porque lo está llevando desde el Área de Infraestructuras, lo está llevando la señora Cavero.

Sr. Calvo Iglesias: ¿Existe, entonces, un informe favorable de Movilidad, me dice? Si es así, le rogaría...

Sra. Presidenta: Escrito no lo sé. Sí que sé que han estado hablando y que estaban a favor y que les han planteado que esa es la mejor solución, porque así me lo han trasladado también a mí ellos, que es la mejor solución y que no veían ningún problema. Solamente les habían pedido a Infraestructuras que hiciese unos rebajes para poder acceder y que con eso no habría ningún incumplimiento de la norma. Básicamente esa sería la única cuestión y es lo que están terminando de ver.

Sr. Calvo Iglesias: Entiendo de su respuesta que, si no se ha dado solución a este problema que tienen los vecinos de la calle Santiago Lapuente, es por la negativa de la presidenta del distrito.

Sra. Presidenta: Eso es lo que sé hasta la fecha, sí.

Sr. Calvo Iglesias: De acuerdo, muchas gracias.

5.3.14 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a qué proyectos concretos piensa presentar el Ayuntamiento de Zaragoza para optar a los Fondos Next Generation para proyectos de movilidad, si han considerado alguna alternativa diferente a los autobuses eléctricos y qué cuantías y plazos de ejecución contemplan. (C-3460/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Parece ser que hay disponibles en torno a 1.500 millones procedentes de los fondos Next Generation, para desarrollar proyectos de movilidad urbana y metropolitana en los distintos ayuntamientos de Zaragoza o, al menos, eso es lo que ha dicho el secretario de Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y lo que ha publicitado también el presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias.

No sabemos todavía si existe una orden ministerial —yo creo que no, nos hubiéramos enterado— que establezca las bases reguladoras de esas subvenciones a las que podrán optar los proyectos municipales. Pero lo que sí que es cierto es que, en el momento en que se publiquen las bases reguladoras de esas subvenciones, sería necesario que por parte del Ayuntamiento se dispusiera ya de algún estudio o alguna planificación previa que permitiera formular o presentarse a esas subvenciones con la máxima celeridad, esas subvenciones o el método que se arbitre para la distribución de esos fondos.

Es por eso que le preguntamos que, ante esa información, ante ese anuncio que se produjo por parte del Ministerio de Transportes y por parte de la Federación Española de Municipios y Provincias, si ya tienen previstos algunos proyectos concretos que presentar para la captación de esos fondos, si se ha considerado alguna alternativa diferente a la de los autobuses eléctricos, por ejemplo, y si tienen alguna previsión de las cuantías que le pudieran corresponder al Ayuntamiento de Zaragoza, y los plazos que contemplan, los plazos de ejecución que contemplan. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Calvo. Bueno, pues nada, le agradezco su interés por esta cuestión porque realmente es uno de los temas más importantes que tenemos en estos momentos en el Área porque, efectivamente, parece que con la llegada de los fondos europeos, a través de la convocatoria que hay directa para los ayuntamientos y que iba a salir el 30 de junio, pero que de momento no ha habido noticias y se está prolongando, pues realmente puede haber posibilidad de presentar proyectos y obtener subvenciones importantes para la movilidad en Zaragoza.

¿Qué sucede? Que realmente hay unos criterios muy, muy estrictos —que son los que me imagino que por eso se está demorando el Ministerio— a la hora de facilitar esas subvenciones o no facilitarlas. Estamos hablando de criterios como son la madurez de los proyectos, es decir, que estén ejecutados en el próximo año o año y medio y, por lo tanto, pues realmente no todo es viable, no todo entra. Y luego el otro gran criterio es la transformación de la movilidad, la electrificación de la movilidad hacia una movilidad baja en emisiones o

cero emisiones. Básicamente, esos son los proyectos que van a ser susceptibles de obtener esta financiación.

Ya estuvimos, acompañada de mi coordinador y mi asesor estuve en el Ministerio, hablando con el secretario general, con la secretaria general y con el director general, viendo realmente, despejando algunas dudas para poder aprovechar realmente esas subvenciones y tener mayor conocimiento de cómo lo estaban preparando. De hecho, por ejemplo, no estaban dando la opción de introducir concesionarias, hacer inversiones que pudiesen ser para las concesionarias. Finalmente entendieron, gracias a esa reunión, que sí que era necesario y que no todas las empresas eran empresas públicas y no todos los ayuntamientos tenían empresas públicas, sino que había distintos modos de gestión. Y realmente a raíz de esa reunión y de reuniones posteriores que hemos tenido a través de la FEMP, estamos pendientes de conocer realmente esa convocatoria para poder ver cuáles son los criterios a la hora de poder presentarnos.

Creo que estamos en buena disposición porque llevamos trabajo hecho y toda la modificación del contrato que se ha realizado para poder introducir, o sea, para poder comprar nuevos autobuses eléctricos, los 68 nuevos autobuses eléctricos en lugar de autobuses híbridos, nos va a permitir que esos 68 autobuses sean subvencionables, es decir, que entran dentro de los criterios de la convocatoria y podremos acceder a subvención para ellos.

Si no hubiésemos empezado este trabajo en noviembre, para hacer esta modificación del contrato, y hubiésemos comprado los autobuses híbridos que en noviembre tendríamos que haber encargado, ahora mismo no tendríamos posibilidad de recibir ninguna subvención al respecto. Con lo cual, creo que en ese sentido se ha ido por delante y se está haciendo un buen trabajo aunque queda mucho trabajo por delante, por hacer.

Sr. Calvo Iglesias: Debo entender que la única alternativa que ustedes contemplan, o el único proyecto que ustedes contemplan para el acceso a estos fondos Next Generation, para esta partida concreta de los 1.500 millones de euros para proyectos de movilidad urbana, se va a destinar exclusivamente a la compra de autobuses eléctricos; no tiene ningún otro proyecto alternativo. Bien, yo le preguntaba si habían considerado alguna alternativa diferente a los autobuses eléctricos, o sea, exclusivamente autobuses eléctricos, ¿no? Debo entender.

Sra. Presidenta: No, no, no. Esta es la partida más importante porque, obviamente, comprar 68 autobuses eléctricos pues realmente...

Sr. Calvo Iglesias: La más importante, no la única.

Sra. Presidenta: No la única, efectivamente. Tenemos que ver realmente cuáles son las bases de la convocatoria y todos los proyectos que podemos incluir. Como le decía, aquí es un trabajo también de estrategia en cuanto a que hay proyectos que se pueden solicitar y los que no. Pero no solamente que entren en el concepto de ser subvencionable, sino que esté ejecutado en muy breve período de tiempo. O si no, incluso decían —pero ya le digo que todavía no está publicado el BOE y que todo esto puede cambiar— que se eliminaría si finalmente no se ejecutase toda la subvención, con lo cual es un riesgo importante. A la hora de presentar proyectos, tenemos que tener, sobre todo, una seguridad —y en eso el Ministerio insistió mucho— de que la madurez de los proyectos que se presentan es realmente una certeza; no son proyectos que luego se va a demorar y van a pasar tres años más, con lo cual, tenemos que ver cuáles son los criterios.

Pero tenemos una lista de proyectos en los que estamos trabajando, y el meterlos o no meterlos, que son básicamente los proyectos que todos conocéis, que estamos hablando, pues, el estacionamiento regulado, los cargadores eléctricos que hemos hablado anteriormente, el centro de control de tráfico... Hay una variedad, hay un abanico muy importante, son los proyectos que tenemos dentro del Área, pero finalmente, cuando tengamos el BOE veremos cuáles se pueden meter y cuáles no, y cuáles nos permiten obtener más fondos y captación de los mismos sin riesgo de que nos penalicen o de que nos los excluyan. Entonces, ahí estamos un poco estudiando todas las opciones y pendientes de que publiquen ese BOE lo antes posible porque iba a ser el 30 de junio y todavía estamos esperando, y luego el plazo para presentar las convocatorias va a ser reducido.

Sr. Calvo Iglesias: Sí, bueno, es entendible que la compra de material rodante es mucho más rápido que si tuvieran que llevar a cabo obras de otro tipo. Gracias.

5.3.15 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si podrían cuantificar cuál es la estimación de costes directos e indirectos (a través de encargos a las contratas y cargas adicionales de las mismas) que para el Ayuntamiento ha tenido la celebración del Festival Zaragoza Florece. (C-3462/21)

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí, a ver, han pasado ya dos meses desde la celebración del festival 'Zaragoza Florece', un festival del que nos hemos felicitado públicamente todos y, bueno, se ha considerado un éxito de público, obviamente, pero es difícil conocer si una actuación política ha tenido un éxito sin conocer efectivamente su coste. Por este motivo, y ante la dificultad que hemos tenido para conocer al detalle y de manera exhaustiva cuál ha sido el coste que ha supuesto este festival para la ciudad de Zaragoza, le preguntamos oralmente hoy aquí.

Le preguntamos por los gastos directos e indirectos, es decir, por aquellas facturas que el Ayuntamiento abona directamente y también por aquellos gastos derivados del encargo de la obra. Es decir, horas extraordinarias, las contratas, nuevos encargos de servicios auxiliares de terceros y que posteriormente serán repercutidos y reflejados en las respectivas certificaciones, tanto de parques y jardines como de limpieza y demás.

Sin saber cuál es el coste real de este evento —por eso le preguntamos—, no sabemos cuál es el éxito real de la actuación política. Una política pública debe ponerse en marcha, debe ejecutarse, pero también debe evaluarse. Y una característica de la evaluación o una clave de la evaluación es el coste económico y de oportunidad que ha supuesto para la ciudad la celebración de este evento. Por ello le pregunto cuáles han sido los costes derivados de esta actuación.

Sra. Presidenta: Muy bien, señora Becerril. Pues yo creo que poco nos hemos ido de lo que dijimos; creo que habíamos dicho que iba a estar en torno a los 25.000 euros y, efectivamente, me dicen que desde el Servicio de Parques han sido 17.343 y desde la coordinación del Área han sido 8.672. En total, 26.015'70 euros que ha costado, gastos directos e indirectos nuestros. Otra cosa es que el coste total fuese mayor, pero que han sido patrocinado por distintas empresas, como usted bien sabe. Con lo cual, no ha supuesto un coste para las arcas municipales. En general, si estamos hablando de 175.000 personas que asistieron a este festival, el coste ha sido de 0'15 € por persona, con lo cual creo que realmente ha sido muy eficaz gracias a la colaboración —pues una vez más— público-privada y que al final se pueden hacer más cosas sumando que intentando llegar nosotros a todo. Esa es un poco nuestra filosofía. Gracias.

Se adelanta a este momento el tratamiento del punto 5.3.17.

5.3.17 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si tienen previsto reforzar la dotación de mobiliario urbano, concretamente de bancos para asiento en el Parque Torreramona, tras su reciente remodelación. (C-3464/21)

Sra. Presidenta: Señora Becerril, tiene la palabra.

Sra. Becerril Mur: Sí, a ver, evidentemente, la inversión de más de un millón de euros que se ha llevado a cabo en el Parque de Torre Ramona, una reivindicación histórica de los vecinos del barrio de Las Fuentes, ha mejorado la accesibilidad de personas mayores o con movilidad reducida. También el abastecimiento de agua, todas las fuentes que se han conectado a la red general, además de su alcantarillado para que no se formen charcos alrededor de las fuentes, y que ocurre en algunos otros

parques, la iluminación, mobiliario de la zona, jardines de arbolado. No obstante, siguen existiendo carencias; por ejemplo, lo que son las rampas de accesibilidad tienen un desnivel de un 9 %. Ese 9 % creemos que es excesivamente alto para que las personas puedan tener seguridad, accesibilidad y autonomía. Ese es uno de los puntos que más nos preocupa. Además, por supuesto, ha continuado la vandalización de los urinarios, para no variar con el tema vandalización. Y también queremos saber si van a poner más bancos para sentarse porque, claro, una obra de esas características donde se supone que los vecinos van a pasar un rato agradable, tranquilo y disfrutar de una conversación, pues necesita unos pocos de bancos más. Entonces le preguntamos si entre sus planes está el de dotar de más mobiliario de bancos tras la remodelación, y si las rampas pudieran mejorarse en una segunda fase que está prevista, segunda y tercera. Esa es nuestra pregunta.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Becerril. En relación a esta remodelación, me dicen que tenemos actualmente 96 bancos, y que en el proyecto estaba planteado como que eran suficientes. Poner más bancos podría afectar al resto de usos del parque y de los trabajos de mantenimiento. Yo creo que en esta cuestión tendríamos que ver las necesidades que hay, si realmente hay carencias y hay zonas donde sería bueno tener más bancos...

Sra. Becerril Mur: Eso nos dicen.

Sra. Presidenta: Pues, efectivamente, voy a pedir que lo estudien quizá con la Junta de Distrito que se mire y se valore realmente si se necesita completar donde sea posible hacerlo. Y sobre el tema de las rampas, pues realmente las rampas responden a unos criterios legales de accesibilidad, o sea, no es voluntario. Con lo cual, el proyecto que ha hecho el arquitecto en su caso, tendría que cumplir con la legalidad y entiendo que así lo hace. De todas formas, lo preguntaremos.

Sra. Becerril Mur: Un 9 % de desnivel.

Sra. Presidenta: Ya, ya. Lo preguntaremos.

Sra. Becerril Mur: Pregúntelo porque un 9 % es mucho.

Sra. Presidenta: Porque esta cuestión no es una cuestión aleatoria, quiero decir, que está muy reglada, con lo cual ahí tendremos que ver cuál es el motivo y por qué es un 9 % y si está dentro de los límites legales.

Sra. Becerril Mur: Pues ya me lo comunicará, por favor.

Se retoma el orden en el tratamiento de los puntos.

5.3.16 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuál ha sido la evolución de usos del transporte público en la ciudad de Zaragoza durante el primer trimestre del año 2021, qué factores o decisiones tanto técnicas como económicas tienen previsto tomar para compensar o paliar la desviación sobre el número de usos que se venían dando con anterioridad a marzo de 2020. (C-3463/21)

Sr. Gómez Gámez: Señora consejera, le preguntamos, cómo puede usted ver, la evolución del uso del transporte público. A pesar de que ha dicho usted antes que a veces parece que no la escuchamos, yo la he escuchado muy atentamente y en una contestación que le ha dado creo que ha sido a la señora Rouco, le ha hablado de una reducción de uso —si no he oído mal, que estoy un poquito teniente— del 30 % respecto a los anteriores a la pandemia, con lo cual entiendo que, si eso es así, correcto, tenemos cuantificada esta reducción. La segunda parte, evidentemente, es qué vamos a hacer para compensarlo.

Ya le digo una cosa, que lamento decírsela porque yo estaba tan contento de que hubiéramos implantado este sistema tan pionero de la ionización que permitía agregar las partículas o precipitarlas al

suelo o que el filtro las captara con mayor facilidad, hay un artículo —no sé si un artículo o es un tuit yo creo, más bien— del señor Jiménez, José Luis Jiménez, al que ustedes conocen muy bien porque lo utilizó la señora Herrarte para —interpretando mal su informe— acreditar que la culpa de que los bares no abrieran era del Gobierno de Aragón por la calidad del aire, pues este señor, al que tanta fe científica —y con razón le tienen porque es un gran experto, catedrático, como sabe usted, en la Universidad de Boulder, en Colorado de Mecánica de Fluidos y es un experto a nivel mundial— ha publicado un tuit recientemente —que, si quiere, se lo reenvío— donde dice "Señores, no se molesten, no funciona. Las empresas aeronáuticas lo han probado ya en Estados Unidos. No gasten dinero en algo que ya se han gastado muchos miles o cientos de miles de dólares. No funciona, desgraciadamente". Lo digo porque a mí ya me hubiera gustado que pudiéramos seguir siendo punteros, como usted decía, en la implantación de métodos, pero parece que ni somos punteros —porque ya se ha probado— ni funciona. Pues dígame si tenemos alguna otra medida. Algunas de las sugerencias que le hemos hecho siguen sin funcionar, aquello de recordar a la gente..., en fin, las cosas de no hablar y demás.

Sra. Presidenta: Pues no será porque no se lo haya dicho veces, o sea, que lo quitan porque yo creo que les molesta el ruido. O sea, básicamente, porque de estar escuchando continuamente..., pues igual los que están allí trabajando, o se tienen quejas de los vecinos, que también puede que les llegue el ruido... O sea, porque no hay ninguna indicación por nuestra parte, como comprenderá, de que lo quiten. De hecho, después de la última vez que lo hablamos, volví a pedir que lo incorporasen.

Bueno, pues como les decía un poco, sobre todo, por contextualizar las cifras del primer trimestre, vamos mejorando poco a poco, a raíz de uno o dos puntos al mes, ¿vale? Pero todavía estamos muy por debajo y todavía estamos, esperamos que acabemos este año se estima que en un -30 % respecto a cómo estábamos en el 2019. A pesar de eso, poquito a poquito cada mes vamos estando un poco mejor y van subiendo los usuarios. Pero eso nos sigue suponiendo una pérdida de viajeros importante que realmente vemos difícil de recuperar y que, como saben, nos ha generado un agujero económico. Sabe que estamos pendientes de recibir esos 23 millones de euros que nos permitirían recuperar y equilibrar, y estamos esperando. No sé si ustedes, como depende de su Gobierno, tienen un poquito más de información de cuándo van a hacer efectivos esos ingresos a las arcas municipales.

Y en lo que estamos trabajando es en solicitar al Gobierno de España que los 23'5 millones corresponden al agujero de 2020. La demanda perdida de este año 2021 va a generar un agujero de unos 16 millones de euros. Y se está trabajando en la FEMP, y se está trabajando en todos los ámbitos porque todos los municipios estamos igual, en empezar ya a tramitar esas ayudas al transporte público de los ayuntamientos de 2021, que todavía siguen sufriendo las carencias y las pérdidas de la pandemia. Más que nada porque estamos a julio de 2021 y todavía no hemos recibido la ayuda de 2020. Entonces, a ver si conseguimos que, como ya es la segunda, pues pueda ser un poquito más ágil.

Por nuestra parte, queremos seguir mejorando la calidad del transporte; ya saben que vamos a incorporar una nueva flota de autobuses eléctricos, que van a hacer más cómodo el transporte y estamos estudiando distintas posibilidades para que a partir del año que viene, que ya se habrá estabilizado la pérdida de usuarios, veamos cuáles no se han incorporado y podamos hacer acciones promocionales novedosas que ayuden e incentiven el uso entre aquellos que nos han abandonado.

Sr. Gómez Gámez: Simplemente, señora consejera, veo que usted también tiene fe en que el año que viene se hayan recuperado los usos y que hayamos vuelto a la situación anterior. Lo digo por aquello que le comentábamos antes con el Plan Director del Transporte; vayan trabajando pensando que eso va a ser así y, si luego no llegamos a esos límites, pues lo ajustamos; y si nos pasamos, lo ajustamos también, pero podemos partir de sus estándares, creo. Gracias.

Sra. Presidenta: Claro, el tema es que necesitamos esos datos porque lo que puede recuperarse es la demanda, pero necesitamos conocer cuál ha sido el trasvase que hay entre los distintos modos y cuáles son esos flujos de movimientos dentro de la ciudad y eso es lo que puede haberse cambiado. Por eso hay un 90 % del trabajo elaborado, si no le digo que no, pero falta ese otro 10, que ya es de precisión y necesitaremos esperar a tener los datos reales para poder finalizarlo.

Muchísimas gracias a todos y nos vemos la semana que viene de nuevo.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se da por finalizada la sesión siendo las doce horas y cuarenta y cinco 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,

Fdo.: Natalia Chueca Muñoz

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN,

Fdo.: Eduardo Bermudo Fustero