

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE LA M. I. COMISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS Y MOVILIDAD QUE EL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA CELEBRÓ EL DÍA 22 DE ENERO DE 2020

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

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

GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS

D^a Carmen Herrarte Cajal
D. Víctor Serrano Entío

GRUPO MUNICIPAL PSOE

D. Alfonso Gómez Gámez

GRUPO MUNICIPAL ZeC

D. Alberto Cubero Serrano

GRUPO MUNICIPAL PODEMOS EQUO

D^a Amparo Bella Rando
D. Fernando Rivarés Esco

GRUPO MUNICIPAL VOX

D. Julio Calvo Iglesias
D^a Carmen Rouco Lalinea

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

Se señala que D. Víctor Serrano Entío, Concejal del Grupo Municipal de Ciudadanos, se incorpora a la sesión en el punto 5.1.1, y D^a Carmen Herrarte Cajal, concejala del Grupo Municipal de Ciudadanos, se incorpora en el punto 5.1.8.

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

ORDEN DEL DÍA

1.- Aprobación, si procede, del Acta de la sesión ordinaria de fecha 18 de diciembre de 2019.

Se aprueba por unanimidad.

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

2.1 Aprobar el Convenio de encomienda de gestión al Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza relativa al transporte entre Zaragoza y sus Barrios Rurales, según texto que obra como anexo al acuerdo obrante en el expediente. (1622136/19)

Sra. Presidenta: Si alguien requiere alguna explicación...

Sr. Gómez Gámez: Sí, señora Presidenta. Gracias. Buenos días. Vamos a ver, dentro de este transporte a barrios rurales hay una línea que termina en El Zorongo. El Zorongo, tradicionalmente —bueno, tradicionalmente no, de hecho, creo que sigue siéndolo—, es una urbanización de carácter privado. Si esto no ha cambiado en los últimos tiempos, incluso hay un control de acceso en la puerta. Y la pregunta es si el autobús hace servicio hasta la puerta del Zorongo o entra dentro y presta servicio interior también. Digo esto porque puedo entender que este autobús lo utilice gente que incluso vaya a trabajar o a hacer tareas al Zorongo, pero me gustaría saber, en cualquier caso, si presta servicio en el interior y presta servicio por lo tanto a los habitantes, los residentes, porque yo entiendo que los servicios públicos deben de prestarse a

aquellos barrios de la ciudad consolidados que están abiertos a todo el mundo. Es decir, si un zaragozano no puede entrar al Zorongo para recorrerlo, visitarlo o ir a ver a alguien sin pasar por un control de acceso, no sé si sería correcto que tuviéramos que sufragar el importe del coste de ese transporte, de esa línea. Es una curiosidad que simplemente planteo, porque seguramente usted tendrá alguna respuesta lo suficientemente explicativa.

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, yo tengo dudas con el del Zorongo y todos, porque, leído el convenio, que a nosotros nos parece bien —de hecho, fue un trabajo que ya se inició por el anterior Gobierno de Zaragoza en Común, la puesta en marcha de este convenio con el CTAZ—, pero lo hemos leído y en las dos hojas finales pone "Anexo 1: rutas y horarios" y "Anexo 2: convenios" y no aparece nada, no aparece ninguna ruta ni ningún horario, ni del Zorongo ni de nada. Entonces, si esto es así, nosotros, aunque estemos a favor, nos abstenríamos de este convenio.

Sr. Rivarés Esco: En realidad yo sí quería, más que una pregunta concreta, una —aunque fuera de un minuto— breve explicación del convenio, porque es verdad que en el texto adjunto faltan datos de frecuencias, de paradas y de líneas muy concretas. Yo alguna me imagino que no cambia, otras es posible que sí. Lo del Zorongo a mí no me cabe ninguna duda —yo he viajado al Zorongo hasta con el autobús de la discoteca de Huesca—, pero sí que queríamos algún dato de paradas, de líneas, bueno, un resumen del convenio, porque no queda demasiado claro en el texto definitivo y la experiencia nos dice, sin desconfiar de nadie y mucho menos de la Consejera, que, a veces, lo que no queda exactamente escrito y detallado es muy interpretable. Una mera explicación. Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, la verdad es que desconozco si está entrando dentro o no del Zorongo. Imagino que no es así. Si fuese así, tendría que llevar... ¿Sí que entra? Entra para dar la vuelta ya que no puede dar la vuelta fuera en la carretera. No hace parada dentro, sino que utiliza el Zorongo para dar la vuelta, es por un tema de retorno, si no, como en otras cuestiones, el tramo que fuese privado se tendría que sufragar por la propia comunidad de vecinos, no con fondos públicos.

Y con respecto al convenio, de momento el convenio es simplemente un acuerdo de colaboración —bueno, simplemente; no poco— en el que, como ustedes saben, históricamente es el Ayuntamiento de Zaragoza el que está pagando el 100% del transporte metropolitano, cuando es una competencia del Gobierno de Aragón. Entonces, hemos llegado a un acuerdo a través del Consorcio para que el Gobierno de Aragón vaya incrementando el dinero que va pagando gradualmente a partir del año que viene. Este año es el año cero y, a partir del año que viene —los detalles aquí no los tengo, porque ese expediente no lo he traído, pero se lo puedo facilitar, está en el expediente—, para que vayamos equilibrando la dotación presupuestaria que hace el Ayuntamiento de Zaragoza, lo cual nos va a permitir ir ahorrando año tras año y que el Gobierno de Aragón vaya incrementando. Estamos todavía terminando de cerrar los porcentajes, porque, en su propuesta, todavía nosotros estamos sufragando un porcentaje mayor que ellos y yo me sentiría más cómoda si estuviésemos igual, en ese punto estamos. Entonces, de momento se está prestando el mismo servicio que se venía prestando hasta ahora y lo que sí que se está trabajando ya es en la nueva licitación para mejorar las líneas de cara al futuro, de cara al año que viene. Entonces, eso va a ser a lo largo del próximo ejercicio. Gracias.

Se somete el asunto a votación con el resultado de 18 votos a favor, emitidos por los representantes de los Grupos Municipales de PSOE (10) y PP (8), y 7 abstenciones de los representantes de los Grupos Municipales de ZeC (3), Podemos-Equo (2) y VOX (2).

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.

(Se incorpora a la sesión el Sr. Serrano Entío)

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

5.1 Interpelaciones

5.1.1 Interpelación presentada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si puede informar a los Grupos Municipales de la solicitud formulada por la empresa Alma para el despliegue de cien coches eléctricos en la ciudad de Zaragoza, así como de todos los informes municipales emitidos hasta la fecha y licencias y resto de permisos concedidos, y si le parece normal que los Grupos Municipales, que representan a los ciudadanos, hayan de enterarse por la prensa de este tipo de noticias. (C-670/20)

Sr. Calvo Iglesias: Bien. Salvo que en algún momento que nos haya pasado inadvertido —que no lo descarto en atención al reducido tamaño de nuestro grupo— se haya explicado por parte de la Consejera el asunto, yo la verdad es que la primera noticia que tuvimos fue la que apareció publicada en la prensa el día 29 de diciembre de 2019, domingo, en un conocido medio de comunicación, en el Heraldo, como sabe, y apareció la noticia de que, efectivamente, hay una empresa que va a desplegar 100 coches eléctricos compartidos que cargarán los propios usuarios. Parece ser que la contrapartida para los usuarios de estos coches sería que, por parte de la empresa, se instalarían gratuitamente en sus garajes unos cargadores eléctricos, pero eso choca de alguna manera o sorprende, porque son de los que se usan sin base fija, es decir, aquel usuario que lo desee, haciendo uso de una aplicación en el móvil, puede localizar el coche que esté más próximo y cogerlo. Claro, si los usuarios tienen que estar cargando en sus garajes y todo eso, la verdad es que me suscita dudas la viabilidad o la operatividad del sistema. En cualquier caso, vuelvo a insistir, no es eso lo determinante, lo determinante es que aparece en la prensa, que, que yo sepa, no se ha informado para nada en este Ayuntamiento, salvo, como digo, que estemos equivocados, y nos gustaría saber cómo están, qué permisos ha solicitado la empresa, qué permisos se han concedido por el Ayuntamiento o se están tramitando por parte del Ayuntamiento, etc., etc., porque, evidentemente, ha tenido que haber algún tipo de relación entre la empresa y la Consejería que usted preside con todos estos proyectos, todos los permisos que sean pertinentes, etc., etc. Y, de momento, la única noticia, insisto, es la que ha aparecido en la prensa. Es lo que le quería preguntar. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muy bien. Bueno, pues en relación a este asunto, como ya he dicho en otras ocasiones, efectivamente, no he informado ni eran conocedores, pero a veces la prensa trabaja muy rápido, hace un gran trabajo de investigación, con lo cual, pues hay veces que van más rápido que nosotros. Lo que quiero decirles es que yo sí que les he manifestado que vamos a estar abiertos a realizar pilotos y vamos a renovar el sistema de movilidad de la ciudad. Por lo tanto, recibí a esta empresa —es una iniciativa privada— que quería realizar un piloto de una prueba de car sharing en Zaragoza. Estaba valorando distintas ciudades, entre ellas Bilbao y Valencia, porque lo que está testando y, como ustedes sabrán, los modelos de coche compartido son un modelo privado pero muy eficiente, porque permiten que el vehículo eléctrico, no contaminante, esté en circulación y, por lo tanto, es una buena alternativa a dejar el vehículo privado en casa. Para estas empresas una ciudad del tamaño de Zaragoza no es rentable, no es interesante. Por eso, de momento, no hay ciudades de menos de un millón y medio de habitantes que puedan tener un modelo de car sharing donde le salgan los números. Esta empresa lo que quiere es probar su modelo de negocio, que tiene una innovación y es que no solamente es un modelo de negocio donde hacen un sistema de vehículos compartidos y de movilidad compartida a través de coches eléctricos, sino que, además, es colaborativo, es decir, seleccionan bien qué personas pueden estar interesadas en hacer una parte del trabajo, que es cargar por las noches esos vehículos para luego volverlos a poner en circulación al día siguiente. Es un piloto, es una prueba, que, si funciona en Zaragoza y sale bien, es extrapolable a un gran número de ciudades a nivel

europeo, no solo español, que tienen este volumen. Para la ciudad tiene grandes ventajas, ya que ayuda a electrificar la ciudad, con lo cual, impulsa, porque la empresa se dedica y realiza realmente la electrificación de las personas que quieran participar y que estén interesadas y que vayan a ser usuarios habituales del servicio. Y, por otro lado, además, podremos incluir nosotros algunos puntos públicos donde queramos que nos pongan estos cargadores. Con lo cual, no le veo ningún inconveniente y lo único que nosotros les hemos facilitado es que sea Zaragoza la ciudad donde se realice esta prueba piloto. Pueden pasar dos cosas: que la prueba piloto funcione fenomenal, que tenga una gran aceptación y que los zaragozanos tengan un servicio adicional de movilidad que utilizar y que tenga una continuidad, o puede ser que no funcione, no le salgan los números y decida retirarlo en un tiempo X. A partir de este momento, lo que se quedará la ciudad es con los garajes electrificados, con lo cual tendremos los puntos de recarga en la ciudad, tanto de los garajes privados de los que hayan sido usuarios de esta aplicación como los puntos públicos que nosotros les hayamos sugerido. Me parece que es un modelo innovador, diferente y que Zaragoza tiene que tener este servicio. Al Servicio de Movilidad, cuando compartimos la iniciativa y compartí con ellos, les pareció muy interesante, porque, de hecho, hay demanda de coches compartidos que no se está pudiendo cubrir, que en Zaragoza no vienen porque no les salen los números. Con lo cual, es interesante porque, sobre todo, es una alternativa más de movilidad sostenible, de movilidad del siglo XXI y, además, una alternativa para dejar el vehículo privado en casa. Con todo esto, lo único que les hemos dado es una carta de interés donde les hemos manifestado nuestro interés para que vengan a hacer este proyecto piloto en Zaragoza y, a partir de aquí, ellos han podido pedir una solicitud al MOVES y están trabajando como cualquier otra empresa de movilidad compartida, que lo hace a título particular. Nosotros aquí lo único que les haremos, de momento, es una autorización. Digo de momento, porque ya han hecho más que, por ejemplo, ha hecho recientemente Acciona, que simplemente mandaron un e-mail informando de que iban a venir y, al día siguiente, teníamos las motos en la calle, que nos enteramos casi por la prensa, por ejemplo, y es otro ejemplo de movilidad compartida.

Son iniciativas privadas que, de momento, no están reguladas más allá de lo que está regulado con los patinetes y que estamos trabajando con otras ciudades, como también habrá podido leer en la prensa, y con la DGT para poder crear ese marco que regule la movilidad compartida en las ciudades, pero no queremos adelantarnos, ir solos, para que luego venga una instrucción nacional, sino que estamos trabajando a nivel nacional con otras ciudades para poder hacerlo en un breve plazo de tiempo, porque tenemos muchos flecos todavía en este asunto. Gracias.

Sr. Calvo Iglesias: Sí. De su explicación, efectivamente, deduzco que hay muchos flecos sueltos. A ver si concretamos. Ustedes han tenido una reunión con la empresa en algún momento que desconocemos, les han presentado una carta manifestando su interés —¿no es así?— para este tipo de negocios.

Sra. Presidenta: Para que puedan venir a hacer el piloto en Zaragoza frente a otras ciudades.

Sr. Calvo Iglesias: Sí, han presentado ellos una carta de interés. Sí, por parte del Ayuntamiento...

Sra. Presidenta: No, ellos nos pidieron si les podíamos dar una carta, para, primero, que si estábamos interesados, estaban evaluando distintas opciones y hablando con los distintos Ayuntamientos a ver también qué ciudad estaba más interesada y, segundo, porque, como querían pedir también una subvención a los fondos europeos, pues si ya se casaban —digamos— con nosotros, pues ya una carta donde les facilitase esa obtención de los fondos.

Sr. Calvo Iglesias: Podríamos entonces, entiendo, los grupos disponer de una copia de esa carta de interés que se les ha remitido.

Sra. Presidenta: Sí, por supuesto.

Sr. Calvo Iglesias: ¿Se les ha concedido autorización, una autorización formal? ¿No la hay?

Sra. Presidenta: No. No la hay. Solamente es una carta de intenciones.

Sr. Calvo Iglesias: Y otra cuestión. Si, efectivamente, aparte de los puntos de recarga que se instalen en los garajes particulares de los usuarios, de las personas que se adscriban a este negocio o este servicio, si

se van a poner, como le he creído entender, puntos de recarga en la vía pública, lógicamente, entiendo que se trata de una ocupación de suelo público por parte de una empresa de la misma manera que están los anclajes, por ejemplo, del sistema Bizi. Hará falta, entiendo, también algún tipo de autorización o permiso, algún trámite sobreañadido a esto para poder disponer de los puntos de recarga.

Yo —permítame— al sistema le veo alguna objeción. La objeción es que habrá coches de estos que se queden sin recarga aparcados en la calle y sin posibilidad de arranque. Es uno de los peligros que corren. La empresa tendrá que poner algún servicio para o sustituir las baterías rapidísimamente o tratar de cargar los coches o llevárselos. No lo sé, pero bueno, existe un peligro. Pero lo que sí que me interesa es, efectivamente, que hará falta, me temo, el poner puntos públicos. La empresa tendrá que poner puntos de recarga en la vía pública y, desde luego, yo creo que hará falta por su parte también algún trámite que les facilite la ocupación de determinados puntos de suelo público en zonas de aparcamiento. La verdad es que lo veo complicado y la verdad es que nos gustaría que, conforme vayan solicitando los permisos y concediendo las autorizaciones, nos dieran traslado a los grupos municipales. Cien vehículos más en Zaragoza y en estas condiciones pueden generar más de un problema. Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, señor Calvo, me sorprende tanto interés con este proyecto 'Alma' y las autorizaciones y no menciona, por ejemplo, a Acciona, a las motos de Acciona, que también han llegado recientemente a nuestra ciudad y no tienen ningún tipo de permiso. Pero bueno, no se preocupe que la carta está a su disposición y que, como le decía, estamos trabajando en regular todo lo que tiene que ver con la movilidad compartida, porque tiene dos cuestiones a regular. Cuál es, desde el punto de vista de la seguridad de la movilidad y la seguridad en el uso compartido, para evitar siniestralidad, para evitar problemas; y por otro lado, la gestión y la utilización del espacio público. Entonces, ahí estamos valorando, como le decía, y trabajando con DGT toda la regulación y otras ciudades, concretamente con Barcelona, que es la que más avanzada está en estos asuntos y la que mejor lo está regulando, y nos hemos puesto de fecha que para abril-mayo podamos tener una regulación.

No se preocupe, que tiene la carta a su disposición e incluso pueden tener una entrevista, si quieren, con la empresa para que les explique. Y efectivamente que tiene puntos débiles el proyecto o puntos de mejora, porque es un piloto, porque justo lo que quieren hacer es probar cómo funciona, identificar los problemas para poder solucionarlos antes de extrapolarlos a otras ciudades y llevarlo y desarrollarlo en otras ciudades. Pero acostúmbrense también a que Zaragoza sea ciudad piloto, porque creemos que es una buena fórmula. O sea, Zaragoza, históricamente, ha sido una ciudad representativa de la media nacional. Lo que ha funcionado en Zaragoza, ha funcionado luego en otras ciudades españolas y todos los tests de mercados se han venido haciendo siempre tradicionalmente en Zaragoza, porque, si funciona aquí, luego es muy fácil extrapolarlo a otras ciudades españolas, pero también, además, ahora a nivel europeo, porque el tamaño de nuestra ciudad es un tamaño muy común en Europa. Con lo cual, si queremos avanzar en movilidad y si queremos realmente que nuestra ciudad sea pionera, estamos llamando a iniciativas que puedan venir aquí a Zaragoza a probar y a que nosotros les facilitemos estas pruebas en nuestra ciudad siempre que no causen un perjuicio, pero que nos permitan avanzar más rápido en el desarrollo de la nueva movilidad sostenible. Muchas gracias.

(Abandona la sala el Sr. Calvo Iglesias)

5.1.2 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a explicar cuáles son los planes que tiene este Gobierno ante la finalización del contrato de Limpieza Pública. (C-698/20)

Sra. Bella Rando: Buenos días. La limpieza pública y la recogida de basura es un servicio fundamental para la ciudad y para disfrutar, desde luego, de una ciudad limpia y habitable. Este servicio fundamental sabemos que lo desarrollan 1300 personas diariamente. Sabemos que hay 260 equipos de barrido manual que se encargan de la limpieza en todos los barrios y en los rurales; 40 equipos de barrido mecánico; el baldeo; la limpieza por las aguas a presión; las brigadas de limpieza en solares, polígonos industriales,

Pinares de Venecia, medianas, etc.; todo lo que tiene que ver con quitar los chicles, las pintadas, los excrementos; la limpieza y mantenimiento de papeleras y contenedores; y también la limpieza de los ríos y canales en todo nuestro entorno urbano del Huerva, Ebro y el Canal Imperial. Es decir, un servicio fundamental para que podamos disfrutar y pasear esta ciudad y, además, con un presupuesto de 70 y pico millones anuales en su totalidad —76 millones—, por lo cual lo que nos interesa saber es qué plan tiene este Gobierno en varias cuestiones.

En primer lugar, de estas 1300 personas que prestan este servicio fundamental hay un porcentaje mínimo, de un 2%, de mujeres que prestan servicios, concretamente en Valdespartera y Centro. Es una plantilla que también se está haciendo mayor y sería necesario acometer un plan de prejubilación y eliminación, quizás, por ejemplo, de los turnos de noche para mayores de 55 años y un plan para que este Gobierno intervenga o medie con la empresa para que se acometa un plan de rejuvenecimiento de la plantilla, porque, además, desde 2013, que se empezaron a aplicar los planes de reajuste de personal, siguen teniendo mermas en la prestación de servicios, supliéndose unos en verano, otros en invierno, pero no hay un servicio en todos los horarios. Y, además, creemos que es preciso acometer o introducir mejoras como cláusulas sociales de género y medioambientales que mejoren este servicio.

¿Y por qué decimos todo esto? Pues porque sabemos, como así salía en prensa ayer o antes de ayer, que este servicio finaliza el contrato de adjudicación en mayo con una prórroga de seis meses, con lo cual, nos iríamos hasta noviembre con la empresa Fomento de Contratas y Construcciones, y sabemos —o según se decía en prensa— que ustedes ya han encargado la asistencia técnica para la elaboración de los nuevos pliegos. Por tanto, son todas estas preguntas: qué planes tiene el Gobierno, si se está trabajando ya en los pliegos de condiciones y en qué situación están o si tienen previstas otras formas de gestión de este servicio, qué mejoras van a introducir de cara a las cláusulas sociales.

Y, luego, por otra parte, no solo en este servicio de limpieza y recogida de basuras, sino también en el otro servicio que hay de los puntos limpios, sabemos que llevan del orden de 8 o 10 años —no sabemos cuántos, Consejera, usted nos lo dirá— trabajando 15 personas sin contrato y en un servicio que, para mantener el reciclaje de todo este tipo de residuos, es también un servicio imprescindible para la ciudad. Por tanto, esperamos que nos responda a todas estas cuestiones. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Es un tema realmente que nos ocupa y que nos preocupa, como no podía ser de otra forma, porque, como bien ha dicho, es uno de los contratos más grandes que tenemos dentro del Área —después del transporte público es el más relevante— y, además, por la importancia que tiene para los ciudadanos. O sea, realmente me parece que de todos los servicios públicos es casi el más esencial y con el que nos vamos a encontrar todos los ciudadanos todos los días, que es la limpieza y la gestión de los residuos y de las basuras. Con lo cual, estamos trabajando para aprovechar la oportunidad de esta renovación contractual, para poder introducir mejoras muy importantes.

Como saben, desde que se licitó la última vez hasta ahora ha avanzado realmente la gestión de los residuos y la economía circular. No tiene nada que ver. Se ha podido automatizar una gran parte de los procesos que permiten hacer el trabajo de forma más eficiente y más cómoda para los trabajadores. Para ello lo que hemos hecho ha sido contratar una asistencia técnica que pueda adjudicar el 30 de diciembre para que no perdamos la oportunidad de poder hacer un estudio en profundidad de todas las mejoras que tenemos que introducir en el nuevo pliego, tanto en la parte técnica como, por supuesto, en la parte social, de cara a los trabajadores, que usted mencionaba. En paralelo y para poder ser ágiles con esta licitación, ya se creó en agosto o septiembre un equipo multidisciplinar de funcionarios de todas las áreas implicadas (áreas de Servicios Públicos, de Contratación, de Intervención General) para que se pueda trabajar paralelamente y los pliegos vayan siendo ágiles en la elaboración. Con lo cual, las estimaciones son que en julio tengamos elaborados los PPTs para que se pueda iniciar el proceso de licitación e intentar adjudicar este contrato en diciembre. Esos son los plazos con los que nosotros nos manejamos. Es pronto para poder decirles qué planes tenemos y cuáles van a ser las mejoras, porque, como le digo, estamos estudiando a fondo todas estas mejoras.

Con respecto al otro punto que me decía, el otro contrato, de puntos limpios, efectivamente, llevamos creo recordar que eran 10 años sin contrato, sin haber hecho una licitación, que en 10 años yo creo que bien da tiempo para poder licitar, o sea, la legislatura pasada y la anterior, pero bueno, ese tema ya lo hemos

comentado suficientemente. Entonces, efectivamente, nos hemos puesto a trabajar en ese asunto. En enero creo que ya tendremos los pliegos preparados, la semana que viene podrán ir a Contratación para poder empezar la licitación. Así que la cuestión que nos atañe con respecto a los puntos limpios vamos a poder regularizarla y poderla poner de una forma ya de una gestión legal a partir de los próximos meses, lo que ahora lleve en Contratación el poder ponernos en marcha.

Como saben, estamos haciendo un esfuerzo muy, muy grande en todas las áreas de Servicios Públicos porque tenemos todos los servicios sin contratos, salvo alguno que está a punto de caducar a lo largo de la legislatura y que vienen de hace mucho tiempo. Y, realmente, los funcionarios de mi Área están haciendo un grandísimo esfuerzo para poder ponerse al día y para poder acelerar la contratación en todos los ámbitos y, concretamente, sé que aquí, en el ámbito de Limpieza, se está haciendo un grandísimo esfuerzo trabajando todas las tardes para poder ganarle tiempo al tiempo y poder sacar los pliegos lo antes posible. Muchas gracias.

Sra. Bella Rando: Gracias, Consejera, por sus explicaciones. Entiendo pues que no se han planteado bajo ningún concepto la posibilidad de llevar a cabo una gestión directa del servicio de limpieza y que están trabajando en estos nuevos pliegos. Me interesa, por tanto, en esta perspectiva de política que ustedes tienen con todo el servicio de limpieza y recogida de basuras, en primer lugar, que defina un poco más cuáles van a ser las mejoras que van a introducir en las cláusulas sociales, de género y medioambientales, puesto que tenemos que tener muy claro que va a haber mejoras laborales, que se va a acometer un plan de igualdad que equilibre la situación de la plantilla y las condiciones de trabajo, en estos momentos, de ese 2% de mujeres que trabajan en este servicio y que también será preciso renovar todos los equipos y maquinarias para que no tengan emisiones tóxicas de CO2 y adaptables a la nueva situación de cambio climático y de transición energética. Por otra parte, el tema de que el envejecimiento de la plantilla es un tema muy importante, además, en un servicio que digamos que acarrea mucho desgaste físico y de trabajo y que, por tanto, esta labor de mediación es obligatoria que la haga este Gobierno.

Y por otra parte, usted ha dicho que este pliego de condiciones se ha encargado y, además, se ha formado un equipo técnico de trabajo de funcionarios municipales, nos gustaría saber por qué en este equipo técnico no participan también los partidos políticos de manera que pudiéramos aportar mejoras a este trabajo. Nos gustaría que nos dijera algo al respecto.

Y finalmente, y termino, también, por lo que se refiere a los puntos limpios, si ya van a salir estos pliegos, que nos defina un poco más qué tipo de mejoras van a llevar a cabo. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Bella. Con respecto al colectivo de trabajadores, la verdad es que he estado con ellos en varias ocasiones y realizan un trabajo excelente, y por supuesto que vamos a avanzar en mejoras laborales y mejoras sociales que faciliten su día a día. Tenemos que estudiarlo a fondo, como le decía anteriormente, pero tenga la tranquilidad de que vamos a estar pendientes de ello. Tenemos que ver, cuando hemos estado reunidos con ellos, nos han transmitido algunas inquietudes que tenían con el comité de empresa y la verdad es que muy, muy razonables, siempre mejoras que podían ayudar a mejorar la calidad del servicio y estaremos atentos y estudiando todas las solicitudes y trabajaremos también con ellos para ver cuáles realmente son las inquietudes que les pueden ocupar. Por supuesto que vamos a trabajar en planes de igualdad, en planes de conciliación familiar, y en todo lo que tenga que ver con los derechos sociales que existen hoy en día, en el año 2020. O sea que, en ese sentido, no se va a poner en riesgo, sino que ellos van a notar que realmente hay un gran avance respecto a lo que puedan tener hasta ahora.

Y, sobre todo, la gestión directa no la podemos hacer. Las inversiones que se van a tener que acometer y que se van a pedir son importantes, porque va a tener que haber una renovación integral de la maquinaria, de los camiones para que todos sean eléctricos dentro de las capacidades y de lo que los avances tecnológicos y técnicos lo permitan, pero está en nuestro programa, realmente, o sea, que puedan realizarse con vehículos de las flotas municipales que sean eléctricos para evitar contaminación del medio ambiente. O sea, creo que, en este sentido, señora Bella, vamos a ir muy alineados, porque, realmente, son mejoras que tienen que ver tanto con la inversión, mejoras técnicas para mejorar este servicio que nos parece esencial, como también el poder hacer mejoras para la plantilla, que, en ese sentido, puedan tener más derechos sociales.

Y, por último, con respecto a los puntos limpios, decirle que es que, en este sentido, pocas mejoras hay. O sea, así como en el contrato de la limpieza y la gestión de residuos hay un gran avance y se pueden realizar unas mejoras muy importantes, porque tecnológicamente se ha avanzado mucho, es que el servicio de los puntos limpios es un servicio muy esencial de recogida, de almacenamiento, y, a partir de ahí, lo que me extraña es que haya estado 10 años sin poderse licitar cuando, realmente, era uno de los contratos más sencillos de esta Casa. En ese sentido, si quiere más detalles, pues se los podremos facilitar a través de los técnicos, los pliegos que van a salir en breve, pero vamos, no es un nodo donde haya habido un gran avance tecnológico como puede ser el caso del contrato de la gestión de los residuos, que ese sí que es crítico. Muchas gracias.

5.1.3 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a explicar los criterios y mostrar los estudios realizados destinados a decidir las subidas del bus en los títulos más usados como la tarjeta de transporte, y en los porcentajes escogidos. (C-699/20)

Sr. Rivarés Esco: Gracias, Consejera. En realidad, este es un debate muy largo, porque creo que hemos hablado, discutido incluso, sobre la política de precios del transporte público —básicamente el bus—, no estamos de acuerdo y, además, le costó bastante reconocer que lo iban a subir y definir cómo eran las subidas. Y, a no ser que tengamos ciencia infusa ustedes o nosotras, que creo que no es el caso en ninguno de los dos, lo que queremos saber es si existen informes que avalen las decisiones que han tomado sobre los precios del autobús (la subida del billete ordinario, que es muy poco usado, como sabe, y la subida en la tarjeta transporte y la ciudadana, que usamos la mayoría de los habitantes de la ciudad, incluso los no habitantes), si esos informes hablan de cuentas, si esos informes hablan de cuánto más o menos se va a recaudar bajando los abonos mensuales o trimestrales, que tienen muy poco uso y que se pagan de golpe.

Si existen informes técnicos que no han compartido con los grupos, los queremos tener y que nos explique aquí y ahora, si puede, Consejera —al menos aquí y ahora—, cuáles son esos informes, quién los ha realizado, cuándo se realizaron, qué dicen exactamente, que los comparta físicamente y, si no existen, en qué se han basado para tomar las decisiones que han tomado sobre la subida del autobús y los diferentes precios de los abonos. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Bueno, como ya hemos hablado largo y tendido sobre este asunto, llevamos desde julio estudiando la mejor fórmula para poder acometer la necesidad de hacer un servicio de transporte público sostenible con la necesidad de que sea accesible para el mayor número de personas y que realmente no suponga un esfuerzo económico importante. No podía ser de otra forma, claro que está avalado con estudios económicos tanto de la Oficina Económica de Servicios Públicos como del Departamento de Movilidad. Le remito al expediente que se llevó a Gobierno el pasado viernes 17, donde pueden ver todos los estudios que se han hecho. He de decirle que se han hecho distintas alternativas, se han estado estudiando distintas alternativas, porque el punto de partida en el que nos encontrábamos es que, en estos siete años en donde no se han modificado las tarifas, el crecimiento del IPC ha sido de un 5'3%. En paralelo, durante este periodo el incremento del coste del servicio ha sido —solamente del autobús urbano, que es más accesible y ha tenido una subida menor— de un 8'59%. También les he dicho en repetidas ocasiones que la cobertura que estaba haciendo el usuario del servicio iba bajando en torno a un punto o un punto y medio cada año, con lo cual, nos iba llevando a hacerlo insostenible.

Hemos valorado también distintas alternativas y hemos estudiado también qué se ha hecho en otras ciudades. Hemos visto que Zaragoza, dentro de las ciudades con un número de habitantes superior a medio millón de habitantes, es la más barata de las ciudades o de las más baratas que hay a nivel nacional. Hemos visto también qué estaba haciendo el Gobierno de Aragón con el transporte interurbano, que, aunque lo pagamos nosotros, regula las tarifas desde el Consorcio y el Gobierno de Aragón, y hemos visto que lo sube por defecto y de forma automática el IPC interanual, la media del IPC —ya saben que cada mes hay un IPC distinto—, pues la media de todos los meses del año. Con lo cual, se subió en 2018 un 1'1 y un 1'68 en 2019. Hemos estado evaluando todas las opciones para, al final, nos ha parecido que la que era más sostenible y

que tenía más sentido para, también, no hacer ciudadanos de primera ni de segunda, era seguir la media interanual del último año y por eso hemos elegido que fuese una subida del 1,68% de media.

Pero también, atendiendo a sus comentarios y a sus peticiones en estas Comisiones, donde me hablaban de que no podíamos penalizar al usuario habitual del autobús, personas que quizá lo necesitan en su día a día y que no se pueden permitir otro sistema de transporte, me pareció que coincidía, además, con otro objetivo nuestro, que es el impulsar el transporte público y el favorecer el uso habitual del transporte público, pues no hemos querido que esta subida sea una subida lineal donde aplicamos el 1'68 para todos, porque prefiero que sea una subida mayor, siendo que es una subida mínima y razonable entre todas las opciones y muy lejos de lo que ha sido el incremento del coste real del servicio, pero que sea una subida donde pueda pagar más el usuario esporádico —y por eso hemos subido cinco céntimos el billete individual, que lo puede pagar una persona que no es usuario habitual— y hemos congelado todos los abonos e incluso bajado un 7% el bono mes, porque el que es usuario habitual puede, por 40 euros al mes, realmente poder hacer tantos viajes como quiera, que estamos hablando de 1'3 euros al día en transporte público, tantos transportes como quiera. Con lo cual, no solamente estamos haciendo sostenible el sistema tarifario de transporte público, sino que estamos animando a los usuarios a que puedan utilizarlo a través de los abonos y que, realmente, sea una opción cómoda y accesible para todos los ciudadanos. Y ese es el motivo y un poco todos los detalles.

Y los informes concretos, si los quiere, señor Rivarés, están en el expediente y cualquier estudio adicional está a su disposición. Si ustedes me piden, yo les puedo facilitar, pero en el expediente se han acompañado. Pero creo que es importante remarcar que lo que estamos haciendo es intentar premiar al usuario habitual del servicio público reduciendo un 7% el bono mes y vamos también a incentivar y a comunicarlo para que se enteren los ciudadanos y para que más personas se acostumbren a sacarse el bono mes y puedan utilizarlo de forma frecuente, porque les animará a utilizar más el transporte público frente a otros medios de transporte. Muchas gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, Consejera, por las explicaciones, pero la pregunta tiene un pelín de retórica —no sé si se había percatado—, uno, porque ya sabemos, obviamente, todos los presentes cuáles son los precios nuevos del transporte público urbano en Zaragoza y, dos, porque todos vimos esos expedientes el día que fueron a Gobierno. Pero la pregunta era por qué, teniendo esos informes, usted dice ahora, desde julio, no fueron compartidos con los grupos municipales, porque en esta Comisión ha habido preguntas e interpelaciones de todos los grupos de la oposición —de los tres— y del grupo que colabora con el Gobierno, es decir, de PSOE, de Zaragoza en Común, de Podemos en todas las Comisiones y en algunas ocasiones incluso de Vox, y hemos hablado entonces de las opiniones, de las tendencias, de los estudios de cada quien y nunca se refirió a estudios concretos, que, de haberlos compartido en septiembre u en octubre, el debate hubiera sido otro, hubiera sido más democrático y hubiera sido mucho más fructífero.

Dicho eso, cuando sube el IPC —lo digo por su referencia en la respuesta—, lo que han de subir son los sueldos de la gente, que es lo que no está pasando en este país ni en esta ciudad. Los sueldos de la gente deben subir como mínimo lo que sube el IPC, no el coste directo que los usuarios o usuarias asumimos en cada servicio, porque la sostenibilidad es otra cosa y se mide de otro modo. Usted, legítimamente, lo puede medir directamente en cada servicio, la sostenibilidad del autobús, pero lo progresista, lo global, lo del siglo XXI, es medir la sostenibilidad de todos los servicios públicos básicos prestados a toda la ciudadanía en un contexto económico. Con lo cual, lo que hay que hacer entonces es aprobar unas ordenanzas diferentes a las que su Gobierno aprobó para que los ingresos que recibe cada año la ciudad, el Ayuntamiento, su caja única o no, permitan prestar los servicios de calidad sin que aumente el coste directo que asume cada usuario. Creo que me explico perfectamente. La sostenibilidad no se mide en si el Ayuntamiento pone el 50, el 40 o el 60% del coste del billete o del bono, no, se mide en qué servicios presta el Ayuntamiento que son básicos, cuánto le cuestan a cada usuario y usuaria y qué recursos económicos directos tiene para eso el Ayuntamiento, ordenanzas, es decir, recaudar más de quien más tiene —lo de siempre— y menos de quien menos tiene. Eso es medir de modo global la sostenibilidad, midiéndola de modo global en la ciudad.

Y ¿dónde quedó entonces la gratuidad hasta los 16 años? Lo digo porque el Gobierno anterior aprobó la gratuidad hasta los 14, estaba previsto hacerlo hasta los 16 en este año o los 18 en el año 2022, va en el programa electoral de Podemos y creo recordar, porque no me leí su programa electoral, que iba, al menos,

en los discursos públicos que el Alcalde Azcón hacía al respecto, la gratuidad. ¿Dónde quedó eso? ¿Va para el año 2023, que es el electoral? Porque Jorge Azcón prometió muchas veces el bus gratuito hasta los 18 años y, cuando hace un año se aprobó la gratuidad hasta los 14, a él le pareció poco y exigió hasta los 18, mínimo 16. Repase las Actas del año 2018 y 2019, que lo dice en su boca. En nuestro programa electoral estaba, en el de Podemos. ¿Dónde quedó eso que sí fue una promesa verbal reiterada del Alcalde Azcón? Y, por cierto, ya que estamos hablando del autobús, aunque me queda una interpelación a continuación...

Sra. Presidenta: Su tiempo.

Sr. Rivarés Esco: Bueno, pues ya la haré, porque voy a hablar igual de la línea 23 que prometió y no ha cumplido, pero dicho está lo que está dicho.

Sra. Presidenta: Ah, que tiene otra pregunta. Vale.

Sr. Rivarés Esco: No, no. Ya aprovecho en la siguiente. Sí, pero la gratuidad, la sostenibilidad y compartir los informes.

Sra. Presidenta: Bueno, a ver, varias cosas. Los estudios no estaban hechos en julio. Los estudios se vienen haciendo desde julio. Nosotros estamos trabajando con los técnicos para ver distintas opciones y para valorar distintas opciones. Yo les he ido poniendo al día, les he dicho que estábamos haciendo estudios y que estábamos valorando distintas opciones. Una vez que ya tenemos las distintas opciones y los distintos números, creo que es una decisión del Gobierno, como así se ha tomado, el poder tomar esa decisión, como así lo hemos hecho. Que ya les he dicho anteriormente que he recogido también sus inquietudes que hemos llevado a cabo en estos debates, con lo cual, yo creo aquí, señor Rivarés, que no da lugar para más.

Y yo también entiendo que su doctrina es subir los impuestos, pero es que no es la mía, ¿sabe? O sea, aquí lo primero que hemos hecho ha sido bajar los impuestos y porque no hemos podido bajarlos más, porque, si no, hubiésemos bajado más los impuestos. No, bueno, a ver, lo que estamos haciendo es que antes el usuario del autobús estaba pagando un 75%, hace años, y ahora está pagando un 50%. Obviamente, es que los servicios públicos tienen un coste y es una tarifa que el usuario tiene que valorarlo. Está subvencionado, se le están haciendo ayudas, se está bajando el bono mes para que al usuario habitual le resulte más económico y más barato que cuando gobernaban ustedes, pero hombre, lo que no puede ser es que no se le dé de valor a lo que tenga, porque las contratas y el coste que tiene el transporte público, le guste o no, está hecho que sube como el IPC. Entonces, los costes reales que tiene que soportar el Ayuntamiento claro que suben con el IPC, aunque no le guste, porque están hechos así los contratos.

Y luego, por último, no me sea cínico, porque yo no sé, pero es que el Gobierno de Aragón, donde gobierna Podemos y PSOE, los sube todos los años sin debate y sin comentario, automáticamente, el IPC interanual. Con lo cual, ¿qué me está diciendo? Vaya usted primero a decirles a sus compañeros de las Cortes de Aragón y al Gobierno de Aragón por qué lo están subiendo y lo llevan subiendo año tras año, porque yo creo que, realmente, es algo justo que tenemos que intentar equilibrar entre las necesidades de los usuarios y también las arcas municipales, porque, si ponemos todo el dinero para subvencionar el transporte público, pues la ciudad dejará de atender otras necesidades que tiene y otras inversiones y otras cuestiones sociales, por ejemplo, que también son importantes, porque los fondos son limitados y lo que nosotros no vamos a hacer, y ahí sí que tengo que ser superfranca y supersincera, es subir los impuestos, porque, en todo caso, los vamos a bajar.

5.1.4 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a detallar muy concretamente los planes que tiene este Gobierno para instaurar la nueva línea de Bus Este-Oeste. (C-718/20)

Sr. Rivarés Esco: Gracias, Consejera. Pero voy a enlazar con la conversación anterior, porque tiene mucho que ver. Tiene que ver con la movilidad pública, obviamente, el autobús, básicamente. Uno, los impuestos no es bueno subirlos ni bajarlos. Eso va de opiniones y la nuestra es que es bueno subir algunos

para algunos y bajar otros para otros, es decir, subir los impuestos sí a quien más tiene y bajárselos a quien menos tiene y redundar en el aumento de los ingresos de la caja pública para cumplir con los servicios públicos de calidad para todos y todas sin excepción. Esa es nuestra filosofía, que no doctrina, aunque no me importa que la llame doctrina. Eso queda claro. No es subir o bajar, es subir y bajar según cuáles y a quiénes.

Segundo, ahora que hablamos otra vez de la línea bus este-oeste, una vez se han cargado... Seguimos incomprendiendo por qué se cargan la línea 2 del tranvía. Podían haber cuestionado el trazado definido, que eso nos parecía bien que lo cuestionaran. Se podía volver a hablar, pero no su supresión. Y hablan ahora de un bus este-oeste. Acaba de decir, además, que no quería usuarios del transporte público de dos categorías y quería que la mayoría lo usáramos para abandonar el transporte privado. Bueno, los que no tenemos, no tenemos ni opción. Algunos ni conducir sabemos ni queremos. Pero ¿porque le pregunto esto ahora? Porque usted me prometió, nos prometió, a este grupo le prometió públicamente y, además, se lo agradecí y lo compartimos, hace tres o cuatro comisiones, que iba a estirar la línea 23 hasta el pabellón Siglo XXI, de igual modo que ahora está estirada por las mañanas hasta los Juzgados, estirar la 23 por la tarde y el fin de semana. A este grupo no le ha dicho nada, a este presidente de la Junta de Distrito no le ha dicho nada y ayer, en la Comisión de Urbanismo de la Junta de Distrito, un miembro de Ciudadanos anunció que no se estiraba la línea 23, cosa que a nosotros no nos había anunciado, ni al grupo, que puede no hacerlo, ni a la Junta de Distrito, que debería haberlo hecho.

Este-oeste. Queremos saber cómo y cuándo. 700.000 km recorridos al año —dicen los datos— empezando por 350.000 si la línea se pone en marcha en verano, que ya veremos. Y queremos saber por usted y no por medios afines al jefe de gabinete de Alcaldía, que sería lo lógico, cómo va a ser, los kilómetros exactos, queremos saber también el recorrido en el que se está trabajando, dotaciones de buses, de dónde salen estos en función del contrato con Avanza y su coste, porque quizá hayan previsto sacarlo de otras líneas, porque en el presupuesto no hay dinero para nuevas compras, que ya hemos visto, y en la información publicada en un medio afín, que no a los grupos municipales, hablan de 11 vehículos más, según nuestras cuentas. ¿Cuál es la previsión de usos, que no de usuarios, sino de usos? Porque si las cuentas no nos fallan, y no suelen hacerlo, si se sobrepasa el límite autorizado inicial del 10%, tendrán que pedir un permiso con un informe previo al Gobierno de Aragón para que sea posible. ¿Lo han calculado? ¿Lo han pedido ya? ¿Lo van a pedir? Si hay informes desde el mes que sea, por favor compártalos, que sean públicos, pero a los grupos, no a los medios de comunicación primero. O a quien ustedes quieran, pero también a los grupos. Y si tienen valoradas todas estas cuestiones, que mucho me temo que se están equivocando en las previsiones de la línea Este-Oeste, porque es una línea de autobús ya bastante servida.

Sra. Presidenta: Mire, en eso estamos de acuerdo. O sea, nosotros aquí estamos de acuerdo en que la movilidad es un sistema y que hablamos de la movilidad de la ciudad, no del eje este-oeste, que es algo que por supuesto que tendremos que estudiar para ver si realmente el haber eliminado la línea 2 de tranvía puede dejar ahí un vacío importante, pero no vamos a reproducir lo que estaba previéndose en el tranvía con el autobús. Como ustedes saben, los objetivos que tenían en su PMUS y que estuvieron trabajando en el PMUS hablaban sobre todo del transporte urbano sistémico, todo el sistema de la ciudad. Hay que mejorar la intermodalidad, hay que mejorar la eficiencia de la red, hay que reducir el consumo energético, hay que disminuir el número de trasbordos, hay que disminuir el tiempo de intercambio, pero el PMUS no dice más, simplemente se queda en los objetivos; además, con una teoría que no nos lleva a la práctica, pero, además, hablando de tres líneas de tranvía vigentes, lo cual es un error porque no se estudiaron otras alternativas. Básicamente se estaba trabajando en una movilidad política que luego se justificaba. Primero decidían y después se gastaban dinero ahí en justificar estas decisiones. Por eso nosotros lo que estamos haciendo, como ya les he dicho, es estudiar la movilidad de la ciudad y no nos hemos quedado en un plan de movilidad, sino que estamos ya en algo práctico y tangible, que es el Plan Director de Transporte Público.

Dentro de este Plan Director de Transporte Público, lo que estamos realizando es una primera fase que van a ser mejoras en la red existente. Entre las mejores en la red existente, me comprometí con usted a llevar la línea 23 hasta el Pabellón Siglo XXI y me consta que en las autorizaciones de kilómetros que hemos pedido esa mejora está. Repasaremos si hay un error, pero me lo están confirmando. Con lo cual... Sí, sí que está. Por eso le digo que yo me comprometí con usted, me pareció razonable, lo estudiamos con los técnicos de Movilidad y va a estar en cuanto pueda meterse en los próximos meses y se tramiten todos los cambios en

la línea. Eso por un lado.

Y luego, por otro lado, decirle que nosotros estamos estudiando la movilidad en su conjunto, que estamos en una fase en la que vamos a evaluar qué otras mejoras se pueden hacer en la red dentro del contrato y lo que hemos pedido, de momento, ha sido el incremento de kilómetros disponibles en el contrato para, cuando se terminen de realizar esos estudios, que todavía no están estudiados de cuál sería la mejora, poder introducirla. Si tuviese más información, la hubiese metido en el expediente, pero no está todavía planteado cuál va a ser esa solución que va a reforzar el déficit que pudiese dejar la línea 2, si realmente hay una necesidad de usos, y por eso lo que se están utilizando son las necesidades de usos, si tienen que ver con este-oeste o es un tema global y puede solucionarse de otra forma. Y eso es en lo que estamos trabajando. Muchas gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias. Se lo agradezco. Lo de la línea 23 entonces me dice que está incluida y que se va a extender hasta el pabellón Siglo XXI tardes y fin de semana, cómo se hace por las mañanas laborales a los Juzgados. Bueno, pues lo digo porque ayer el vocal de Ciudadanos de la Junta de Distrito que presido, Actur-Rey Fernando-Parque Goya, anunció que no se va a hacer en este año porque no estaba en el expediente. La discusión se imaginará que fue amarga, sobre todo porque fuera un vocal de Ciudadanos quien anunciara que no cuando la Consejera había prometido que sí y yo la creí y la sigo creyendo, Consejera. Pero dígame a su vocal que se informe un poco mejor que no meta la gamba, porque claro, lo que generó ayer fue un conflicto monumental —imagínese—, monumental. En el año 2020, ¿no? ¿En verano o después, pero en el año 2020 se va a hacer?. Sí. Gracias.

Sra. Presidenta: Ya siento el malentendido, pero realmente esto sí que lo hemos respetado, porque hemos visto con el Servicio de Movilidad que era una cosa que se podía hacer.

Sr. Rivarés Esco: Claro, yo flipé ayer, pero vamos, se lo voy a comunicar a toda la Junta, porque vamos, nos dejó bastante sorprendidos.

Dicho esto, la línea este-oeste. Coincidimos en algunos aspectos, básicamente porque Delicias-Las Fuentes ya existe la línea 22 por plaza España, Delicias-San José por plaza España el 38 y Delicias-San José sin plaza España existe la 24. Entonces, el debate no es tanto si hay que sustituir con un bus urbano el abandono de la línea 2 del tranvía. Este debate no existe, no es real, no sería real en cuanto a los usos. El debate es que el tranvía tiene muchísimas virtudes que nadie —que nadie no—, que nada más tiene. El salto de calidad que suponía el tranvía línea 2 es: frecuencias garantizadas, máxima carga —infinitamente superior al autobús urbano, por muchos vehículos que ponga—, renovación de aceras y avenidas en la elaboración del trazado y la instalación del sistema, prioridad semafórica, menos contaminación, menos ruido... Todo eso son virtudes que solo, a día de hoy, en la ciencia existente, solo tiene el tranvía, no los inventos intermedios que alguien quiere intentar colocar. Y la información que se vertió a través de los medios fue otra. Ese es el peligro de cuando algunas cosas se dicen fuera de la Comisión o no se informa a los grupos y los grupos, a veces, en alguna ocasión, tenemos que andar leyendo o escuchando para ver si es verdad o no es verdad lo que se dice periódicamente. Entonces, no va a haber seguro —ya se verá— una línea este-oeste. En el contexto de la reforma de las líneas y las frecuencias y los trazados se verá si hay que sustituir las carencias que haya generado el tranvía. ¿Es así lo que ha dicho resumiendo, Consejera? ¿Es lo que dice? ¿No? Intento resumir rápidamente por el tiempo, pero es esto, ¿no? ¿Sí?

Sra. Presidenta: Lo que vamos a hacer, le vuelvo a resumir, es estudiar, y estamos haciendo de hecho. O sea, estamos estudiando todos los movimientos y desplazamientos de la ciudad. En estos momentos estamos con todos los desplazamientos públicos y a eso le vamos a sumar en paralelo todos los desplazamientos privados para ver realmente los flujos que hay en la ciudad y, con ello, poder definir cuáles son las soluciones a las necesidades existentes. Pero claro, para hacerlo lo primero que hemos tenido que hacer es armarnos, porque el PMUS y los planes anteriores eran muy teóricos, pero estamos, a nivel práctico, a nivel de poder ejecutar, a años luz de donde deberíamos de estar para poder regular con herramientas tecnológicas el tráfico y poder encontrar estas soluciones. Lo primero que hemos tenido que hacer es armar al Equipo de trabajo de las herramientas informáticas necesarias, conocimiento de los programas, porque ni siquiera podíamos evaluar la calidad de las propuestas que nos pudiesen hacer fuera. Así que están

realizándose esos planes, esas formaciones, y están analizando todos estos flujos. Con esta información se van a empezar a poner los planes de mejora en la red existente teniendo en cuenta únicamente el tráfico público para poder incorporar, en una segunda fase, todo el tráfico privado y, a lo largo de este año, poder tener un plan. Luego se lo explico más adelante al señor Gómez, que también me pregunta por este asunto. Gracias.

5.1.5 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a informar del proceso que se está siguiendo respecto a una red de metro ligero en superficie, planteado como una de las líneas estratégicas del nuevo Plan Director de Movilidad presentado en el Consejo de la Ciudad antes que en la Comisión de Pleno, obviando así la participación del resto de Grupos Municipales, de qué organismos se está recabando información y cuál va a ser el coste del mismo. ¿Cree la Sra. Consejera que este estudio debió haberse dado a conocer a los miembros de la Comisión antes de presentarlo al Consejo de la Ciudad? (C-756/20)

Sr. Gómez Gámez: Pues, sí. Buenos días de nuevo, Consejera. Yo creo que habrá usted podido observar que hay una preocupación recurrente en todos los grupos, incluyendo sus socios no socios de Gobierno de Vox, sobre la falta de información que por parte del Gobierno se está dando al resto de grupos municipales. Ellos preguntaban en cuestión por el car sharing, de las licencias, los vehículos de Alma. Otros compañeros han preguntado por contratos de limpieza, contratos de parques y jardines. Nosotros venimos a hablar, como usted sabe, de esta cuestión porque, efectivamente, hace unas fechas, un par de semanas, presentó usted en el Consejo de Ciudad una suerte de Plan Estratégico de modificación o de reordenación del transporte urbano. Nos quedamos algo perplejos de que, efectivamente, se presentara allí sin que lo conociera ningún otro grupo anteriormente, porque, además, esto entraba en franca contradicción con una voluntad que usted manifestó al principio del mandato y que, además, me consta que lo hizo de una forma honesta y sincera, que era la de contar con la aportación y la participación de todos los grupos municipales para la redacción de ciertas cuestiones estratégicas en materia de servicios públicos y movilidad. Yo, parafraseando a Sabina, ¿quién nos ha robado el mes de abril? ¿Quién le ha robado a usted esa buena voluntad? No sé si ha sido el exceso de trabajo, que le impide poder dedicar ese tiempo a compartir información y a recabar información. No sé si es alguna imposición del resto del equipo de Gobierno, que prefiere trabajar en las tinieblas, en esa penumbra donde todo parece que es menos notorio. Pero sí que, en cualquier caso, yendo al fondo de la cuestión, a lo nuclear, decirle que, bueno, la presentación que usted hizo a mí me dejó estupefacto. Por lo que veo, no fui el único. Me consta que mi compañero Luis Miguel García Vinuesa, que estaba allí e hizo una intervención, yo tuve que ausentarme, desgraciadamente, por una causa de fuerza mayor. Pero incluso recientemente he leído que algún periodista y geógrafo, como Luis Granel, en algún medio de comunicación calificaba con un trazo grueso, pero seguramente no alejado de la realidad, como un poquito de disparate lo que allí se presentó, porque, efectivamente, usted sacó un plano —y es verdad que le pregunto y luego usted seguramente me contestará por quién está haciendo estos estudios, qué coste están teniendo y demás—, sacó una especie de infografía, un plano, donde había dos ejes verticales, un eje norte-sur y un eje este-oeste que coincide, básicamente, con la idea que nosotros siempre hemos defendido de dos líneas de tranvía, el eje norte y el eje este-oeste. Pero es que lo más desternillante fue cuando —bueno, la verdad es que daba un poco más de pena que de gracia— se hablaba de que había que plantearse una red de metro en superficie y claro, todos nos quedamos pensando: "Oiga, y ¿qué es un tranvía más que un metro de superficie, un metro ligero, llámelo usted como quiera?". Entonces, no sé, teniendo en cuenta que hacía apenas dos semanas que habían abandonado ustedes, el Gobierno, habían renunciado a los fondos europeos y habían abandonado la idea de seguir avanzando con los estudios de esa línea, de ese eje 2 del tranvía, que, de repente, llegue un estudio, supongo que elaborado por algún sesudo gabinete de ingeniería, y diga que hay que crear una red de metro en superficie, pues no sé si es que se les pasó a ustedes el ver que eso estaba allí, porque entra en una flagrante contradicción con las actuaciones que están llevando a cabo.

Por lo demás, es verdad que el plan ya venía a recuperar algunos de los conceptos del anterior Plan de Movilidad Urbana Sostenible con el tema de las líneas radiales y demás. Quiero decir, lo más novedoso, desafortunadamente —creo— para el Gobierno, fue precisamente que lo que venía el plan a reforzar era la idea de dos ejes transversales y, además, de que esa red principal estuviera basada en un transporte, insisto, de superficie y con raíles. Todos los metros van por raíles, sean ligeros, de superficie o subterráneos. Bueno, pues eso es básicamente, señora Chueca, un tranvía. Y, desde luego, insisto y volveremos a reiterar en otra pregunta posteriormente, porque es que nos preocupa muchísimo esa falta de información y absolutamente creo que está compartida por todos los grupos, incluyendo Vox, que lo ha manifestado en su primera interpelación. Hombre, tengan ustedes la amabilidad parlamentaria o municipal, pero, además, sepan que pueden y deben de contar con la aportación y la colaboración del resto de grupos para cosas tan estratégicas y tan importantes como es la movilidad de esta ciudad. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Gómez. Yo, lo primero de todo, sorprenderme, porque creo que no he dejado de atender ninguna llamada ni ninguna solicitud de información por su parte, de su grupo o de cualquiera de los grupos. En cuanto he tenido un requerimiento de información, automáticamente, en ese mismo día, he facilitado la información. Con lo cual, está muy bien la pose de venir aquí a decir que no me dan información y que no me informan, pero es que tampoco ustedes proactivamente me están preguntando. Ustedes forman parte del Consejo de la Ciudad, yo allí no le puse más que letras e imágenes a lo que les he venido explicando en distintas Comisiones y Plenos, porque también en algún Pleno he explicado cuáles son los planes en los que va a estar basado el Plan Director de Transporte Urbano. Con lo cual, creo que no aportaba mucho más allá de ponerle imágenes y algún detalle técnico un poquito más detallado para que se entendiese mejor. Sin más. Esa presentación, además, estaba a su disposición y, como le digo, mi puerta está abierta, mi teléfono también, estoy a su disposición para poderles facilitar. Y sí que creo y sigo con ese ofrecimiento, de verdad, de facilitarles la información y de que podamos hacer que el Plan Director de Transporte Público, sea realmente un legado para la ciudad y un plan que sea sostenible en el tiempo. Con lo cual, ahí todas las aportaciones —y luego veremos que tenemos muchos puntos de coincidencia— pues, realmente, no nos tienen que llevar a los puntos de desencuentro, sino a los de coincidencia.

Y con el aspecto que me dice, así, más concretamente, del metro en superficie, igual no me expliqué bien, pero básicamente ahí lo que estamos hablando es de la estructura de la circulación, no de que los vehículos que tuviesen que ir en esa estructura fuesen ferroviarios. Van a ser neumáticos y van a ser autobuses eléctricos, algunos de alta capacidad, otros de capacidad más reducida en función de las necesidades de capacidad que se utilicen para las líneas, pero se estaba refiriendo a cuál va a ser la estructura de la red, el trazado por donde van a circular esos vehículos, que no van a ser ferroviarios, sino que van a ser neumáticos. Y está claro que no lo entendieron, pero lo que reproducía es la eficiencia de una red de metro en superficie, pero con esa eficiencia favoreciendo líneas directas, facilidad de transbordos, frecuencias exactas... O sea, que realmente sea algo ágil y que reduzca, al final, el tiempo de transporte total, ¿vale? Con lo cual, aclarados estos puntos, le doy más información y le repito que estoy a su disposición para facilitarle la información que necesite.

¿Cómo estamos trabajando y con qué información estamos trabajando el Plan Director de Transporte Público? Es a través de un equipo de trabajo con las personas del equipo de Movilidad, del Servicio de Movilidad, funcionarios, y con personas también del Consorcio. Creo que esto ya se lo había dicho anteriormente. Se ha formado un equipo de trabajo donde se está utilizando información ya disponible, o sea, estamos utilizando la información del PMUS, estamos utilizando información del anteproyecto que se hizo en la línea 2 del tranvía y estamos trabajando también con información disponible de la Unión Internacional de Transporte Público, que es el mayor referente mundial en esta materia. No estamos gastando dinero. A diferencia de ustedes, que primero tomaban una decisión y después gastaban dinero en argumentarla y años y años estudiando, lo primero que estamos haciendo es ver cómo, de una forma práctica y con los mínimos recursos y aprovechando todo lo que ya esta ciudad ha estado gastando en años anteriores, podemos dar una solución que los ciudadanos de Zaragoza puedan disfrutarla en el menor tiempo posible. ¿Cómo lo vamos a hacer? Pues a través de este equipo de trabajo y vamos a utilizar participación ciudadana. En el Consejo de la Ciudad lo puse de manifiesto, que será el Consejo de Ciudad en el que lo podamos debatir. ¿Cuáles son los plazos? Para que estén ustedes también atentos, y ya les digo que sin perjuicio de que en

los plazos en los que se vaya acabando cada fase iré informando, pero también previamente tienen las puertas abiertas. La mejora de la red actual la podremos tener acabada para abril de 2020, que es sobre el que estamos trabajando, y se va a redactar un documento y ese documento en abril lo podremos tener, que será el de mejoras de la red actual con toda la información, como les decía, del análisis de los movimientos de transporte público. Después incorporaremos el estudio de la reordenación del transporte público colectivo urbano, en el que, en paralelo, pondremos también la participación ciudadana para que podamos tener, en octubre de 2020, todo el consenso y todas las aportaciones, podamos abrir, a partir de ese momento, 30 días de información pública para que recojamos todas las alegaciones en esos 30 días, de tal forma que será básicamente el mes de noviembre, se puedan estudiar en diciembre para que, idealmente, si no es en diciembre de 2020, en enero de 2021, tengamos el documento final con todo el plan trabajado y recopilando toda la información. De aquí a enero de 2021 o diciembre de 2020 nos quedan muchas jornadas en las que vamos a poder compartir y en las que vamos a poder debatir sobre las soluciones propuestas, pero que ya les he dicho muchas veces que no van a ser criterios subjetivos, sino que va a ser un trabajo muy técnico fruto del análisis real de los datos y de las necesidades aprovechando todos los avances tecnológicos que hoy nos permiten hacer uso de esa información. Con lo cual, creo que, viendo su programa, viendo el nuestro y viendo que son datos objetivos, seguro, señor Gómez, que estamos de acuerdo. Muchas gracias.

Sr. Gómez Gámez: Pues mire, señora Chueca, en lo que, desde luego, estoy de acuerdo es en que tiene usted un talante y una elocuencia admirables, se lo aseguro, pero permítame que le diga, con todo el cariño y con el mejor talante también, que no me convence, porque me dice usted que está a nuestra disposición para cualquier duda que tengamos. Mire, pero si es que no necesito preguntarle a usted en su despacho o su Área, si es que le he estado preguntando.... usted me llegó a llamar, y, además, seguramente con algo de razón en cuanto a la forma, insistente, por no decir pesado, porque todos los meses preguntaba por la subida. Y, efectivamente, usted, en esta sede, en esta Comisión, no contestaba cuando ahora descubrimos —que la última pregunta le recuerdo que fue en la Comisión de diciembre— y me confirma usted que ya tenía algún informe que habían ido haciendo desde julio sobre cuál iba a ser la subida. Lo que quiero decirle es que, mire, yo creo que la proactividad está muy bien, pero, si quiere, yo le llamo todos los días a las 10 de la mañana o a la hora que usted me diga y le digo: "Señora Consejera, ¿hay alguna novedad que tenga usted que contarme?". Bueno, y usted así me la puede contar. Hombre, yo creo que sería preferible que cuando usted crea que hay algo que, no yo ni mi grupo, sino todos los grupos, incluyendo a Vox, debemos de conocer, pues que nos lo trasladara, no sé, en una nota interna o en alguna Comisión que diera cuenta. En fin, yo creo que eso sería lo más adecuado y no estar interrumpiendo su tiempo, que seguramente es precioso, y lo suyo no es que usted esté contestando uno por uno a cualquier persona que le requiera cosas.

En cualquier caso, reitero que no tengo duda de que su talante es un talante de colaboración y pienso que todo es reconducible. Es verdad que hemos —y yo así creo que está acreditado— detectado fallos de comunicación o falta de comunicación o falta de cooperación o de interés por cooperar hasta el momento, pero tenemos todavía tres años y pico por delante. Vamos a ver si es verdad que podemos empezar a trabajar seriamente de forma mancomunada por el mejor interés de todos los zaragozanos, señora Chueca. Que, al final, de lo que se trata es de que demos a la gente, a la ciudadanía, calidad de servicio y calidad de vida.

Sra. Presidenta: Estamos de acuerdo, pero déjeme también que sea yo la que administre cuándo realmente tenemos algo importante que contarles, porque, volviendo al ejemplo de las tarifas, lo que no les puedo decir es cada paso y cada estudio que estamos dando. Si no había una decisión tomada..., en el momento en el que se tomó la decisión, fue a continuación llevada a Gobierno, que es el órgano que lo tiene que conocer. Es que no había antes una decisión tomada. Entonces, estamos de acuerdo que vamos a colaborar y mi mano está tendida desde el primer día, pero a veces también ustedes me resultan un poco impacientes, porque me están preguntando por los avances del Plan Director cuando están los técnicos formándose en la herramienta para poder entender la interpretación de los datos del tráfico. Entonces, no les puedo facilitar más información, pero no se preocupe, que tomo nota y yo les iré informando de los avances que sean compatibles. Muchas gracias.

5.1.6 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a informar de la creación de un parking disuasorio entre las calles Valle de Zuriza y Caminos del Norte, indicar si la medida está recogida en el PMUS, si se corresponde con algún estudio efectuado en su momento desde la Universidad de Zaragoza, y si afectará tanto a la actual utilización por parte de los vecinos del barrio como al proyecto de construcción de un nuevo equipamiento municipal, comprometiendo los usos futuros de la explanada. (C-757/20)

Sra. Presidenta: Señor Gómez.

Sr. Gómez Gámez: ¿Pues sabe qué pasa, señora Chueca? Que cada uno administramos nuestra ansiedad como mejor sabemos o podemos y, en este caso, los vecinos de este entorno también demuestran una ansiedad que nos trasladaron y una preocupación porque, a pesar de que ya sabemos que este aparcamiento disuasorio no va a ser el único sobre el que se está trabajando, hay otros puntos, en este caso concreto las entidades vecinales del distrito se pusieron en comunicación con nosotros bastante alarmados por varias razones. Primero, por una cuestión que preguntamos aquí y es si afectará a la utilización por parte de los vecinos. Ahí yo entiendo —y así les contestamos— que, evidentemente, si se hace un parking disuasorio, lo puede utilizar todo el mundo y que, evidentemente, las calles no son patrimonio de nadie, es decir, porque para eso habría que acotar y permitir que solo estacionaran los vecinos. Con lo cual, evidentemente, esa cuestión creo que no tiene más respuesta que, evidentemente, puedan utilizarlo todos aquellos usuarios que necesiten. Pero sí que había una segunda parte de la inquietud que manifestaban y es qué va a pasar, si esto se consolida como un parking disuasorio, con aquellos proyectos que había para esa utilización de esa pastilla concreta. Bueno, pues hubo distintos estudios o distintos proyectos, desde algo que llamaban el segundo Covent Garden —no sé si con algo de presuntuosidad o no—, pero sí, desde luego, la ampliación de los equipamientos ciudadanos de la Estación del Norte, que se están ya quedando pequeños. Bueno, insisto, la falta de información de los vecinos les generaba esa inquietud y esa ansiedad y nos gustaría conocer si, efectivamente, esto es fruto de algún trabajo desarrollado con la Universidad de Zaragoza o cualquier entidad o es algo que se ha recuperado de un cajón o es algo novedoso. Insisto, esta misma pregunta la podíamos hacer extensiva al resto de puntos de la ciudad que está previsto su emplazamiento como parkings disuasorios.

Sra. Presidenta: Vale. Bueno, empiezo por el final. Básicamente, en el PMUS, que, de momento, es la estrategia que hay en Movilidad y que hay muchos elementos que he dicho en varias ocasiones que no nos sirve como documento de trabajo para seguir a pies puntillas, pero, parcialmente, hay una parte muy importante que es muy interesante y reutilizable, también está recogida la medida de los estacionamientos disuasorios como una medida necesaria para facilitar el aparcamiento público de forma que pueda permitir luego el uso del transporte público en la ciudad para moverse en los desplazamientos urbanos. Además, está también el estudio que hizo la Universidad de Zaragoza, con un convenio suscrito con el Ayuntamiento, donde proponía 12 emplazamientos, 12 ubicaciones propicias, para estos aparcamientos disuasorios, porque en el PMUS no estaban detalladas esas ubicaciones. Entonces, lo que hemos hecho ha sido promover un proyecto que está basado en los mismos principios y en los mismos objetivos, pero que tiene una innovación, que es que va a ser aparcamiento disuasorio con puntos de recarga eléctricos para poder alimentarse con módulos fotovoltaicos, de tal forma que va a permitir —y esa es la innovación— que se puedan recargar vehículos eléctricos y también, si hay un excedente de electricidad, que pueda abastecer a algunos edificios públicos con el excedente que se cree. Con lo cual, es un proyecto muy innovador que puede ser interesante y que, si funciona, puede ser replicable en los otros puntos que ya estaban identificados u otros, si nos parecen más convenientes o se vuelve a estudiar, además, también con Urbanismo estas necesidades, otros puntos de la ciudad.

Como es un proyecto de innovación, lo que se ha hecho ha sido pedir al Moves una ayuda y una subvención para poder facilitar este proyecto que nos va a permitir un ahorro de emisiones de CO2 de casi 66 toneladas de CO2 al año y que este proyecto, que requiere de una inversión de 285.000 euros, podría estar subvencionado por el Moves en 142.000 euros, la mitad. Este proyecto lo que permitiría es una mejora dentro

de lo que es la ciudad y, sobre todo, poder poner en marcha un proyecto que va a servir de base, otro piloto que va a servir de base para la extensión de esta red de parkings disuasorios que nos parece que estaremos de acuerdo todos que es conveniente para la movilidad de la ciudad.

Sobre el uso del parking, por supuesto, es un parking público, con lo cual, estará abierto a todo el mundo. Más información para poder facilitarles a los vecinos podríamos recabarles y darles concretamente con los aspectos que les preocupan, pero creo que, de momento, ahora lo único que se ha hecho ha sido presentar un proyecto detallado en el Moves. Vamos a ver si nos dan la subvención y podemos empezar la licitación, que tendría un plazo de unos 18 meses, ¿vale? Gracias.

Sr. Gómez Gámez: Pues mire, ya me alegro de que algunas de las cosas que se hicieron con anterioridad las hayan aprovechado, aunque las hayan, de alguna manera, tuneado. Me sumaría al requerimiento... Digo tuneado con el tema de la recarga y el tema de la energía fotovoltaica. Me uno a la solicitud del señor Rivarés. Estudien si quieren un trazado alternativo para la línea 2, estudien alguna modificación puntual dentro de esa planificación urbana, pero no abandonen de plano la línea, por favor, señora Chueca. No abandonen de plano la idea de la línea. Si quieren reordenar el tema del trazado, si quieren reordenar alguna cuestión (la distancia, el recorrido...), pero no abandonen la línea. Quiero decir, ¿ven como todo lo que se hizo en el pasado no era malo? Yo le agradezco que haya reconocido que esta previsión del PMUS y ese estudio de la Universidad de Zaragoza les han sido de utilidad. Utilicen otras cosas de la línea 2 de tranvía, de verdad. Mírenlo con ojos receptivos. Gracias.

Sra. Presidenta: A ver, yo ya le he dicho que nosotros lo que estamos haciendo es utilizar los recursos disponibles de la ciudad y utilizar los estudios y la información que se ha hecho en el pasado con el dinero de los zaragozanos, porque no vamos a empezar otra vez a gastar dinero cuando hay mucha información útil. Y reconozco que hay partes de los proyectos que se han hecho que son útiles y que son interesantes y por eso estamos trabajando de forma constructiva. ¿Qué nos sirve de lo que hay anteriormente? ¿Cómo podemos mejorarlo? Y, a partir de ahí, podemos ir más rápido, porque si empezamos otra vez de cero, aquí no avanzamos y, al final, aquí estamos para servir a los zaragozanos y trabajar para los zaragozanos y lo que quiero es que podamos darles resultados en el menor tiempo posible y que puedan ver la ciudad transformada en el menor tiempo posible. Con lo cual, todo lo que se ha hecho en el pasado que es útil, por supuesto que lo vamos a poder implementar y lo vamos a tener en cuenta y todas las aportaciones que nos puedan hacer o sugerencias, pues seguro, porque, realmente, tenemos mucho trabajo y estamos en muchos frentes, con lo cual, toda su oposición constructiva es muy bienvenida. Muchas gracias.

5.1.7 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que la Sra. Consejera manifieste su opinión sobre el hecho de que las principales quejas ciudadanas sean sobre limpieza, parques y jardines y movilidad, cuestiones relacionadas directamente con sus competencias, demostrando a las claras la urgencia de ponerse a trabajar en serio en esas materias y abandonar el reiterado argumento de “la herencia recibida”. (C-758/20)

Sr. Gómez Gámez: Supongo, señora Chueca, que no le es ajena esta información, porque la leería usted, como yo, en la prensa, en esa encuesta ciudadana. Entre las cuatro principales preocupaciones y que, además, porcentualmente eran absolutamente mayoritarias, tres eran de su Área. Si no recuerdo mal, eran la limpieza pública, los parques y jardines y, precisamente, la movilidad. Quiero decirle con esto que la tarea que usted tiene por delante es ingente e importante y, desde luego, los ciudadanos así la valoran. En este caso, valoran la falta de calidad de esos servicios —y, por cierto, no sé si oye usted los pitos, ¿verdad? Tenemos, creo, esa cuestión también por resolver. A ver si... Me sumo a la manifestación de otros grupos. Ya lo dijimos así también nosotros de que, por favor, intenten desconvocar esta huelga de Parques—. Bien, en cualquier caso, decía que creo que es un reto importante para cualquier gestor de lo público el poder afrontar y resolver, en su caso, las cuestiones que más preocupan a la ciudadanía, para la que, al fin y al cabo, trabajamos todos. Yo ya le dije al principio del mandato, del periodo municipal, de la legislatura —ya nunca sé cómo se denomina esto—, que le deseaba suerte a usted y al equipo de Gobierno y, aunque parezca una

contradicción, es así, porque esto, evidentemente, revertirá y redundará en una satisfacción de los ciudadanos, que, por encima incluso de los partidismos de cada uno, debería de ser el objetivo final de cualquier servidor público. Pero, desgraciadamente, al menos durante estos meses parece ser que la situación no revierte, no mejora, sigue siendo preocupante. Yo querría saber su opinión, desde luego, pero, más que su opinión sobre esto, que entiendo que le preocupa enormemente, qué piensa hacer usted más allá de encargar estos estudios o cuándo piensa implementar las medidas de estos estudios para, efectivamente, empezar a revertir esa situación y a mejorar esos índices de insatisfacción ciudadana.

Sra. Presidenta: Señor Gómez, pues me alegra que me haga esta pregunta, porque realmente es una cuestión que me preocupa y me ocupa considerablemente y gran parte del tiempo. Efectivamente, como usted bien indica, casi el 50%... No casi, realmente en torno al 50% de todas las quejas y sugerencias que llegan al Ayuntamiento son de las tres áreas principales que llevo, o sea, de Limpieza, de Movilidad y de Parques y Jardines. Por eso cuando llegué en julio a mi puesto y adquirí la nueva responsabilidad, lo que pedí a mi equipo es el análisis de las quejas para poder entender realmente qué le está preocupando a los ciudadanos y hemos creado un nuevo sistema de trabajo, que se ha puesto en marcha internamente, o sea, es un sistema de trabajo con el que trabajamos nosotros, en octubre, en donde recogemos las quejas, las estamos analizando, tipificando y uniéndolas a las peticiones que nos llegan desde los distritos de tal forma que, organizadas por distritos, lo que estamos es analizando cuáles son las principales inquietudes de los ciudadanos y viendo cómo podemos solventarlas a través de los Servicios. Por un lado, darles respuesta a las que se pueden dar respuesta rápidamente y, las que no son de solución inmediata, tenerlas en cuenta e incorporarlas ya para que en la nueva visión o el nuevo replanteamiento de los servicios lo podamos implementar. Y así es como venimos trabajando.

Y a raíz de que usted me preguntase esta pregunta en la Comisión, dije: "Oye, pues vamos a analizar los datos, vamos a ver realmente qué ha pasado". Porque yo tenía los datos de hace unos meses y cuál ha sido mi sorpresa cuando he visto que este nuevo método de trabajo, en donde estamos escuchando al ciudadano y donde estamos recogiendo esta información, nos está dando buenos resultados. De momento, del total de las quejas de mis tres áreas, en este año tenemos una mejora que la mitad de las quejas del Ayuntamiento han mejorado en un 5%, es decir, han pasado de 16.568 a 15.748. Si eso lo llevo por áreas, le puedo decir que donde mejores resultados hemos obtenido es en Parques y Jardines, que hemos mejorado casi un 18%, un 17'97%, lo cual es evidente que, con todo el plan de poda y con la emergencia que tenía la ciudad en este asunto y que tuvimos que poner rápidamente, hemos podido solucionar y han dejado de llegar muchas quejas. El Servicio de Movilidad también y donde todavía tenemos que trabajar un poquito más es en la limpieza. Pero, si vemos el cambio de la tendencia de cómo venía creciendo en los años anteriores del 2017 al 2018 a cómo ha evolucionado actualmente, a cómo se ha quedado en 2019, realmente hemos conseguido una mejora global en la tendencia del 18% y, en algunos puntos, como es Movilidad, de un 30%. Son unos datos que le voy a facilitar, que ha sido una sorpresa también para nosotros el sentarnos a analizar y ver la evolución y realmente creo que es un cambio de tendencia y que es un indicio de que escuchar a los ciudadanos y mejorar sus servicios públicos tiene resultados rápidos, porque son los servicios más inmediatos y los que viven y evalúan en su día a día. Así que eso le puedo decir. Muchas gracias.

Sr. Gómez Gámez: Pues, señora Chueca, yo me alegro mucho, lo que pasa es que ya sabe que el papel lo aguanta todo. Podemos poner una cosa y la contraria. Mire, esta misma mañana, yo, que soy muy cotidiano, muy vulgar, viniendo por la plaza del Pilar a trabajar estaba un camión de FCC baldeando la plaza del Pilar y había dos ciudadanos, un ciudadano y una ciudadana, criticando de forma bastante molesta y, además, creo que con bastante razón, qué narices hacían el conductor y el de la manguera gastando agua y ocupando su tiempo en algo cuando ayer llovió a mares y hoy se prevé que va a llover a lagos por lo menos. Y tenían razón. Y claro, usted me dirá —ya me adelanto—: "Hombre, es que esto está programado, hay unos cuadros de trabajo". En fin... Hombre, vamos a ver, en FCC seguro que, además de las personas que hacen los trabajos en la calle, habrá alguien en algún despacho, que hasta cobrará y todo, y se supone que estará para pensar, para decir: "Mire usted, la previsión es que viene una borrasca que va a arrasarse la península. Suspendan los baldeos lunes, martes y miércoles. Suspendan los riegos". Que también ocurre, que ves cómo están regando mientras diluvia. Pero ya no solo por el consumo de agua, que también, sino porque esos

efectivos, esos recursos, se pueden reubicar y yo pienso que no habría ningún problema en que al trabajador se le dijera: "Pues mira, este lunes y martes ibais a baldear la plaza del Pilar. No vayáis y, a cambio, id a reforzar, pues no sé, una tarea de otra cuestión donde haya una mayor demanda". Hombre, yo sé que, desde el punto de vista de los despachos y desde las alturas de la segunda planta de esta Casa Consistorial, pues eso se ve como lejano y minimalista, como algo poco importante, pero, de verdad, créame, si a esas personas que estaban hablando les pregunta usted por su nivel de satisfacción por el tema este de la limpieza en concreto, pues dirán que es malo, porque, claro, entienden que hay absolutamente un desaprovechamiento de recursos que es tan sencillo de corregir y de mejorar. No requiere grandes estudios ni grandes adopciones de decisiones. En fin, le pongo esto, ya digo, que es muy cotidiano, porque me ha ocurrido esta misma mañana.

Y, por cierto, quería una cuestión. Perdóneme, señora Bella, que ya sé que no tiene nada que ver con esto. Quizá más con el transporte, los autobuses y la contaminación, pero es frecuente oírlo. Hablaba usted del CO2 como de un gas tóxico. Y no alarmemos a la gente; el CO2 no es tóxico, es irrespirable. Lo que es tóxico es el monóxido de carbono, el CO, ¿vale? No, lo digo esto porque no vaya a pensarse alguien que si se toma una Coca-Cola o demás pues se va a intoxicar. Y viene al hilo de la alarma que se está generando en la actualidad con el tema de la neumonía de Wuhan, que, al final, tiene una mortalidad menor a la gripe habitual que nosotros tenemos aquí. En fin, perdón por la digresión.

Sra. Presidenta: Bueno, gracias por las aportaciones, señor Gómez. Pues la verdad es que, escuchándole, digo: "Pues sí, tiene razón, estoy de acuerdo con usted". A priori parece como que sería una tontería estar limpiando a presión hoy. Me dicen, por otro lado, que justo después de haber llovido, el poder limpiar a presión permite sacar suciedad y porquería que está incrustada que, de otra forma, no es posible. Bueno, si es real que tiene esa explicación técnica, pues bienvenida sea. Pero estoy de acuerdo con usted que los servicios públicos municipales son los servicios más esenciales y que impactan en la vida de los ciudadanos todos los días, incluso por encima de otros servicios que puedan ser más importantes, como la sanidad o la educación, pero igual no se están evaluando todos los días. Pero, realmente, los servicios públicos municipales nos impactan cada día, por eso el nivel de exigencia y de control de los servicios públicos tiene que ser infinitamente superior y, para eso, vamos a intensificar los esfuerzos técnicos y económicos y, como habrán visto en el Presupuesto, estamos recuperando las infradotaciones que tenían, porque realmente son esenciales. Pero, además, afortunadamente, no hay mal que por bien no venga, como tenemos que licitar casi todos los contratos y casi todos los pliegos están pendientes, es una oportunidad para poder introducir el uso de la tecnología que nos permite hoy, en el siglo XXI, meter unas nuevas herramientas de control y de optimización de los servicios para hacerlos más eficientes que en las contrataciones anteriores, que estaban caducadas o que están por caducar, no estaban, porque, por el momento temporal, pues no había esos avances tecnológicos. Con lo cual, uno de los compromisos que tenemos en nuestro equipo de Gobierno es aprovechar esta tecnología y transformar la ciudad en una ciudad donde los servicios públicos sean inteligentes, en lo que llamamos una smart city. Van a ir viendo que eso no se puede hacer de golpe, en un día, pero lo van a ir viendo cómo a lo largo de la legislatura podemos conseguir que todos estos servicios públicos sean más inteligentes y puedan ser excelentes, permitiendo una mayor calidad del servicio con un uso más eficiente de los recursos. Llevamos solo ocho meses y yo, cuando me pongo a analizar las quejas, por supuesto que quedan quejas, no hemos llegado al nivel cero, pero oye, es que hemos mejorado en todas las quejas de mi Área, que son la mitad del Ayuntamiento, un 18% y lo que nos queda. Con lo cual, esto es un primer paso y, como les hemos dicho muchas veces, tenemos un compromiso con los zaragozanos, venimos a solucionar sus problemas y, claramente, la mejora de los servicios públicos esenciales en su día a día es lo que les va a impactar y aquí estamos trabajando para incrementar la calidad y optimizando los recursos disponibles. Así que vamos a seguir en esa dirección. Gracias.

(Se incorpora a la sesión la Sra. Herrarte Cajal)

5.1.8 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si la Sra. Consejera puede definir su posición ante las reivindicaciones de los trabajadores/as de la

contrata de Parques y Jardines. (C-763/20)

(Se tratan conjuntamente los puntos 5.2.2 y 5.2.5)

Sr. Cubero Serrano: Bueno, yo, por romper una lanza en su favor con el debate de antes, aunque lo haga muy bien, señora Chueca, el transporte, la limpieza y los jardines siempre van a ser los que más quejas ciudadanas reciban. No va a ser cementerios o el padrón los que más quejas reciban, sino los servicios que se usan diariamente por los ciudadanos. Ahora bien, que usted me diga que ha hecho un nuevo método de ordenar las quejas y ya le sale no sé cuánto porcentaje menos de quejas, pues me gustaría saber qué método de ordenación de quejas es ese, porque hablaba de un 30% menos en el transporte. Pero si no ha hecho nada en el transporte, simplemente matar proyectos no natos, como la línea 2 del tranvía o algunos carriles bici. Me da a mí que en esa ordenación hay muchas que se habrán ido a la papelera de reciclaje del ordenador, muchas de esas quejas.

Pero bueno, la pregunta en cuestión. ¿Qué posición mantiene con las reivindicaciones que se oyen en la Plaza en estos momentos, las reivindicaciones de los trabajadores de Parques y Jardines? Porque hace ya un mes y medio, un poco más de un mes y medio, que usted, su Gobierno, anuló la adjudicación del pliego de Parques y Jardines a la única adjudicataria que dejaba el Tribunal de Contratos Públicos, que era la empresa Perica. A partir de ahí, esa decisión, evidentemente, genera una incertidumbre, una incertidumbre que usted, en un mes y medio, todavía no ha despejado, porque no aclara —espero que lo haga hoy— qué opinión le merecen las reivindicaciones que tienen los trabajadores, que algunas de ellas, evidentemente, son laborales, como es la firma de un convenio, que usted ya ha opinado de eso, el otro día decía que le parecía justa la propuesta que hacía la empresa de subida salarial por debajo incluso del IPC...

Sra. Presidenta: Razonable.

Sr. Cubero Serrano (continúa): ...Razonable la subida salarial por debajo del IPC. Hombre, es fácil que le parezca razonable desde una posición de comodidad del sueldo que usted tiene de Consejera y de las subidas salariales que tiene como equiparación de la plantilla municipal, pero, cuando usted cobra lo que cobran los jardineros y la empresa, después de tener dos años el convenio congelado, les plantea subidas por debajo del IPC, hombre, pues razonable, razonable no me parece. Justo a mí no me parece. Y vista la experiencia histórica de esta empresa, me parecería hasta insultante. Pero bueno, yo entiendo que, desde su posición y desde su percepción de la situación laboral de estos trabajadores y del conjunto de trabajadores de este país, que cobran 1.000 euros, incluso por debajo de 1.000 euros, subidas salariales por debajo del IPC le puedan parecer razonables, a mí me parecen insultantes.

Pero bueno, dicho esto, yo le preguntaba más por otras reivindicaciones, otras reivindicaciones no del ámbito laboral, que tienen estos trabajadores, como es el tema de las cláusulas sociales o el tema del pliego de condiciones, si se va a dividir por lotes o no se va a dividir por lotes. Claro, llevamos ya un mes y medio desde que usted paralizó el contrato y no arroja ninguna certeza y algunas de estas dudas son cuestiones que usted debería tener claras desde el primer día, porque, si no, no puede avanzar la licitación del contrato. Si usted no sabe si quiere hacer un lote, dos, tres o cincuenta, no va a empezar la licitación del contrato. Y lleva usted así ya un mes y medio sin tener claro ni lo más evidente. Entonces, espero que usted lo tenga claro, se lo aclare a los grupos políticos, se lo aclare a los trabajadores para ver si podemos salir de esta situación.

Sra. Presidenta: Señora Bella.

Sra. Bella Rando: Sí. Gracias. En la misma línea que se está exponiendo y respondiendo un poco a lo que va saliendo en la prensa —lo enseñó aquí— y lo que tenemos en la calle, que es la movilización y una huelga indefinida. Estamos escuchando ahora mismo los pitos de todos los trabajadores y trabajadoras de Parques y Jardines, que, inevitablemente, han llegado a una huelga porque no ha funcionado la mesa de negociación con la empresa FCC y porque no se están atendiendo sus reivindicaciones. Decir que algo es razonable, pues bien, porque lo razonable es que atiende a algunas razones, pero tendríamos que preguntarnos a qué razones, porque no nos parece justo, señora Chueca, permítame, que usted afirme que le parece razonable que no se les incremente el sueldo, un sueldo congelado desde hace años, por encima del IPC, sino por debajo, y, además, en los dos años anteriores incremento cero. Creo que el Ayuntamiento de

Zaragoza y el Gobierno de la ciudad tiene que ser un mediador y tiene que ejercer de Gobierno mediador para garantizar que los servicios públicos que presta este Ayuntamiento, máxime cuando son privatizados o adjudicados a una gran contrata, como Fomento de Construcciones y Contratas, no sea la empresa beneficiaria de todos esos beneficios, que van en detrimento del sueldo de unos trabajadores que son mileuristas. Creo que debería de darnos un poco de vergüenza que estos servicios básicos de la ciudad, que son los de mantenimiento de parques y jardines, igual que antes hemos hablado de los de limpieza, estén en óptimas condiciones y el Gobierno de la ciudad debería de garantizarlo. Creemos que la situación a la que se ha llegado no es la adecuada y la óptima. Ayer el comité de huelga y los trabajadores de Parques y Jardines exigieron una reunión con el señor Alcalde de Zaragoza, con el señor Azcón, para poder intentar solucionar este conflicto que hace que haya una huelga en la cual se están pidiendo tres cosas básicas, que es tener un convenio, un convenio regulador de las condiciones laborales, que se garanticen las cláusulas sociales y que el Gobierno de la ciudad atienda a que no haya una compartimentación del servicio que vaya en detrimento de los trabajadores que actualmente prestan de manera profesional y de manera excelente un servicio y que, precisamente, las quejas ciudadanas son porque no se atienden reivindicaciones justas que mejorarían la calidad del servicio. Desde Podemos, además, creemos que se debería contemplar la posibilidad de una gestión directa de este servicio que ahorraría costes y mejoraría la calidad del mismo. A ver si puede respondernos, señora Chueca, qué medidas está tomando para solucionar este conflicto.

Sra. Presidenta: Señor Gómez.

Sr. Gómez Gámez: Sí. Gracias. Podría parecer que solicitar la mediación del Ayuntamiento o del Alcalde era poco procedente si, desde luego, estuviéramos hablando quizá de un conflicto en una empresa al uso, una empresa instalada en cualquier polígono. Ojo, tampoco sería descartable, porque, al final, los poderes públicos deben de estar un poco también con la vista puesta en desbloquear también situaciones de conflicto, que todo genera incertidumbre social. Pero es que, claro, en este caso, además, evidentemente, el conflicto está afectando a los ciudadanos de la ciudad de Zaragoza, porque se trata de una contrata de un servicio público, como es el de mantenimiento de parques y jardines. En ese sentido, parece evidente que el Ayuntamiento algo tiene o tendría que decir.

Respecto a la cuestión de la división en lotes, señora Chueca, pero si es que me parece que es un debate un poquito ficticio. Pero si Zaragoza ya está dividida en lotes, en tres, si no recuerdo mal: el Parque del Agua lo gestiona, también sin contrato —aprovecho para recordarle que los tres contratos están vencidos— el Gruporaga, creo; la margen izquierda lo gestiona el Centro Especial de Empleo Umbela; y la zona 1 —creo que se llama así—, el sector 1, es lo que gestiona FCC. Quiero decir que no creo que la Unión Europea nos vaya al Ayuntamiento de Zaragoza a acusar de incumplir esas recomendaciones de lotear los contratos porque este contrato ya está loteado en tres. Claro, ¿hasta dónde queremos lotearlo? ¿Queremos convertirlo en 10 lotes, en 20, en 30? ¿Cómo encajamos eso con las economías de escala? ¿Cada empresa tendrá que comprar su maquinaria propia para trabajar en su hectárea o sus dos hectáreas de asignación contractual? Hombre, parece que la cosa no es muy eficiente desde el punto de vista de la economía. Y hombre, vamos a ver, sí que hay muchas ciudades que tienen dividido esto en lotes, como Zaragoza. Algunas lo tienen en un único contrato, como Murcia, que usted lo sabe perfectamente. Y, además, a ver, estamos hablando de una contrata que emplea un par de cientos de trabajadores, no una contrata como las hay en otras ciudades, que emplean centenares no, miles de trabajadores. Entonces, bueno, yo creo que el justificar diciendo que se impulsa desde la Unión Europea la división en lotes, está cumplido y que se quieran hacer más o menos es una decisión, evidentemente, política, por más que se quiera justificar en criterios técnicos, y que, en estos casos, seguramente supondrá una cierta indefensión para esos trabajadores que no saben en qué situación jurídica van a quedar.

Sra. Presidenta: Bueno, pues, efectivamente, este es un tema que nos ocupa y muy importante en estos momentos. Pero aquí no voy a decir tampoco cosas nuevas sobre lo que ya he podido decir anteriormente, cuando se me ha preguntado. Lo que sí que quiero poner en evidencia, ahora que estamos aquí trabajando los grupos municipales, es que este colectivo de trabajadores lleva dos años, desde enero de 2018, con sus condiciones laborales congeladas y desprotegidos, porque no tenían ningún convenio colectivo. En estos dos años, creo que ahora se les llena la boca diciendo que podrían tener un convenio

colectivo, pero yo, mi pregunta, que, sobre este tema, no viene de ahora, sino que viene de siempre, es por qué, señor Cubero, usted no instó a la empresa y a los trabajadores a la firma de un convenio colectivo que les protegiese, porque, realmente, esta situación no es que se haya generado ahora, es que es una situación que lleva estando en la misma situación dos años. De hecho, hemos sido nosotros el primer Gobierno que ha instado a la empresa y al comité a que, por favor, lleguen a un acuerdo, puedan firmar un convenio colectivo donde puedan tener protegidos todos sus derechos económicos y sociales para que, realmente, ante la nueva licitación que se pueda demorar un poco más o un poco menos o que la estrategia que decida el Ayuntamiento sea una o sea otra puedan tener todos sus derechos protegidos igualmente. Y esa es la cuestión. ¿Yo qué estoy haciendo? Pues, de momento, dejar que sea la empresa y los trabajadores los que lleguen a un acuerdo, los que se sienten a negociar y puedan encontrar ese acuerdo. ¿Que me pueda parecer razonable? Bueno, creo que es un punto de partida sobre el que poder trabajar. Creo que, como usted bien sabe, tenemos otros jardineros de otras contratas que están cobrando el convenio nacional, que es un 19% menos. Bueno, pues que estos señores puedan empezar a trabajar y a recuperar su poder adquisitivo puede ser razonable y, además, en una propuesta que va a lo largo de los siguientes años, no solamente se queda en el 2020, sino que pueda evolucionar en los años, como punto de partida.

De todas formas, no seré yo la única que opine sobre el asunto, porque, además, es que creo que a mí no me corresponde, creo que es un tema que van a hacer ellos, el Ayuntamiento no tiene que mediar en este asunto y que no será tan desproporcionado cuando ha salido también otra parte de los trabajadores, ha salido otro sindicato, que es UGT, que van a tener una reunión este viernes, como ustedes habrán podido ver, que también ha salido hoy publicado en la prensa, y se van a sentar, porque les parece que puede ser un punto de partida sobre el que trabajar antes de seguir en la huelga. Ya les dije que por supuesto que respetamos que se esté realizando esta huelga, pero que es una huelga que tiene unas consecuencias negativas para la ciudad y negativas para los trabajadores, para toda la plantilla, que lo sufre económicamente. Por eso les instamos a que, por favor, lleven a cabo... pues se sienten y que puedan llegar a encontrar ese acuerdo y que puedan cerrar ese convenio colectivo. Y eso es lo que les tengo que decir por mi parte.

Sobre el tema de los lotes, ya se lo dije en la reunión que tuve con ellos en el Comité. Tuve una reunión con el comité hace dos viernes donde yo ya les expliqué que tenemos que hacer lo mejor para Zaragoza y no podía comprometerme a decirles que no íbamos a hacer nuevos lotes. Si queremos resultados diferentes, es posible que tengamos que hacer cosas distintas. Como ustedes me han recordado, tenemos otros contratos en el Área que licitar. Vamos a hacer una reestructuración global y se está estudiando. Con lo cual, yo, de momento, ya les dije que hasta dentro de un par de meses no vamos a poder saber cómo vamos a abordar la estrategia. Ni sí ni no, simplemente que esa decisión la dejen fuera de la ecuación, porque aquí de lo que estamos hablando y el único motivo para poder llevar a cabo una huelga es la negociación del convenio colectivo, que es el único motivo laboral que existe. Gracias. Señor Cubero, sí.

Sr. Cubero Serrano: Gracias. Bueno, sobre el tema laboral, es mentira que es el primer Gobierno que se sienta a hablar sobre un convenio con los trabajadores. Se sentó el Partido Socialista en el 2014 con una huelga, nos sentamos nosotros en el 2017-2018 sin hacer el ruido que usted está haciendo ni los insultos que usted está haciendo a algunas de las propuestas que hace la empresa. Lo que sí que es usted el primer Gobierno, después del Partido Socialista, que se está enfrentando a una huelga de los trabajadores de Parques y Jardines. Eso es verdad. Yo no le voy a pedir que medie, porque, además, si va a la mesa de negociación a decir que tienen que asumir bajadas de salario por debajo del IPC, pues igual es mejor que no vaya a mediar a esa negociación, porque igual son empresa y Gobierno contra los trabajadores.

Lo que sí le vuelvo a preguntar es por el tema de los lotes, porque el tema de los lotes sí que es competencia exclusivamente suya. Y mire, los lotes está no solo justificado, que decía el señor Gómez Gámez, es que la división en lotes está recurrida a los tribunales por parte de las empresas y los tribunales dieron la razón al Ayuntamiento de Zaragoza de que no había que dividir en más lotes el pliego de Parques y Jardines. Está recurrido al Tribunal de Contratos Públicos de Aragón y el Tribunal de Contratos Públicos de Aragón dijo que no era necesario dividirlo en más lotes. A parte de que está ya juzgado ese asunto, usted no puede estar un mes y medio después de paralizar el contrato sin decir qué piensa hacer y no puede decir que no lo va a saber hasta dentro de dos meses. O sea, ¿tres meses o cuatro meses piensa usted dejar el contrato en reconocimiento de obligación porque no sabe lo que quiere hacer, porque está valorando

estrategias y no sé qué rollos? Oiga, que nosotros, cuando el contrato no salía es porque estuvimos peleando hasta 10 recursos en los tribunales. Por eso no salía el contrato. Pero nosotros teníamos claro desde el primer momento si iba a haber lotes o no iba a haber lotes, si iba a haber cláusulas sociales o no iba a haber cláusulas sociales. Si yo no le voy a discutir si usted quiere lotes o no quiere lotes, solo le estoy discutiendo que lo tiene que saber. Oiga, que es que lo tiene que saber qué es lo que quiere hacer con el contrato de Parques y Jardines. No me puede decir que ha parado el contrato y está cuatro meses pensando en algo esencial como si quiere que haya lotes o no haya lotes. Oiga, es que usted no puede estar cuatro meses pensando esto. Es Consejera de Servicios Públicos. Si quiere lotes, dígalos y saque los lotes. Si quiere lotes, dígalos y saque los lotes, pero no esté cuatro meses pensando qué es lo que va a hacer. No esté cuatro meses pensando qué es lo que va a hacer, porque son...

Sra. Presidenta: Su tiempo, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano (continúa): ...cuatro meses de reconocimiento de obligación. Entonces, a mí me da la impresión de que usted está meditando esto por la huelga que tiene ahí enfrente. Y yo le digo que, mire, los lotes están avalados por los tribunales. No mejora el servicio el sacarlo en lotes. ¿Por qué no hace ya lo que han dicho los tribunales, los saca cómo tiene que sacar y evita este conflicto, y evita este conflicto?

Sra. Bella Rando: Brevemente. Tenemos una ecuación con una incógnita no resuelta y un Gobierno en esta ciudad, un Gobierno de la derecha, que no asume sus funciones. No puede decir que no saben lo que van a hacer. Ya existen los lotes, ya ha dicho el Tribunal de Contratos que estos lotes están bien. Por favor, asuma su responsabilidad, asuma la responsabilidad de mediar para que se solucione un conflicto y digan cuál es la estrategia y qué es lo que quieren hacer. No puede ser que esté una huelga con los trabajadores de Parques y Jardines con 250 trabajadores en un servicio básico de esta ciudad paralizado por culpa de que este Gobierno no asume sus funciones.

Sr. Gómez Gámez: Señora Chueca, créame si le digo que UGT bajo ningún concepto comparte el criterio de dividir en más lotes la contrata. Yo también me he reunido con ellos, obviamente, y es para ellos precisamente la mayor causa de conflicto. Es cierto que pueden tener alguna diferencia con parte del comité de empresa respecto al tratamiento de la adecuación del convenio, pero, desde luego, la cuestión de los lotes es pacífica entre todos los trabajadores —la cuestión del no aumento de lotes—, entre todos los trabajadores. A partir de aquí, efectivamente, como decía el señor Cubero, las decisiones las toma usted. Evidentemente, él le dice, seguramente, que haga usted lo que quiera o que haga lotes o no haga, pero que lo haga ya, y yo estoy seguro de que estaría feliz de que usted hiciera lotes, porque, desde luego, le daría un motivo de conflictividad a los trabajadores para seguir con este litigio que estamos sufriendo todos los ciudadanos. Pero bueno, haga usted lo que quiera, pero, desde luego, sí, haga algo.

Sra. Presidenta: Bueno, entonces están ustedes todos de acuerdo en que el motivo de la huelga son los lotes. Básicamente es lo que me están diciendo, porque me están reconociendo que esto es un motivo, además, por el cual no se justifica una huelga. ¿Es una huelga política o qué es lo que están diciendo? O sea, yo aquí les voy a explicar que, por un lado, está el convenio colectivo, que es el ámbito de lo laboral, que es lo que tiene que negociar la empresa con los trabajadores y en donde les vamos a dejar que recuperen todo su poder adquisitivo y que puedan encontrar todas las protecciones sociales que necesitan, pero, por otro lado, permítanme que yo cumpla con la encomienda que me han hecho los zaragozanos de la ciudad, que es gestionar los parques y jardines de la mejor forma posible, que es un poquito diferente a lo que puedan interesarle. Obviamente que voy a tener en cuenta la opinión y ya sé que es un motivo que no están de acuerdo y que no les gusta, pero tendré que valorar qué es lo mejor para la ciudad.

Como bien hablábamos antes, tenemos muchas quejas con parques y jardines. El 24% de las quejas son porque no están satisfechos los ciudadanos con cómo se están cuidando los parques y jardines de la ciudad. Si seguimos haciendo lo mismo, obtendremos los mismos resultados. Tendremos que evaluar cómo podemos hacer las cosas mejor. Eso, unido a que, como bien dicen, hay una reorganización dentro del área, tenemos nuevos terrenos, tenemos el tema del Parque del Agua que también incorporar, tenemos que estudiar cómo es la mejor forma de salir de esta situación en que todos hemos estado de acuerdo, en todas las reuniones con el Comité, ellos me reconocían que los parques y jardines de la ciudad dejan mucho que

mejorar y que tiene que hacerse mejor. Estamos estudiando con otras ciudades —aquí tengo un cuadro— qué se está haciendo en otras ciudades y cómo se están equilibrando y cómo se trabaja mejor, porque lo siento, pero no quiero presiones y no quiero prisas, quiero tomar la mejor decisión para que los parques y jardines de la ciudad sean un motivo de orgullo para los ciudadanos y realmente estén bien gestionados, cosa que, hasta ahora, no están. Y si es en un lote o es en 10 lotes, pues permítanme que sea una decisión que tomemos pensando en lo que va a ser mejor para la ciudad y para los zaragozanos. Mi obligación es hacer lo mejor para los zaragozanos. Y por supuesto que me importa mucho la opinión de los trabajadores y que los trabajadores tengan sus condiciones laborales y sociales aseguradas y por eso quiero que tengan un convenio colectivo, pero, por favor, no mezclemos. Separemos lo que es un motivo realmente laboral y de poder adquisitivo y de derechos sociales que, por supuesto, ahí vamos a estar siempre a favor, de lo que realmente es lo mejor para la gestión del verde de la ciudad, que eso lo tenemos que estudiar y lo queremos decidir sin prisas y sin presión. Y claro que será una decisión técnica y mía, pero estoy en el estudio y no me voy a sentir presionada por esta cuestión. Gracias.

(Abandona la sala el Sr. Serrano Entío)

5.2 Preguntas

5.2.1 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a qué medidas ha adoptado o qué estudios ha iniciado, a raíz de la pregunta formulada por el Grupo Municipal VOX el 23 de octubre de 2019, para facilitar el uso de motocicletas y ciclomotores en la ciudad de Zaragoza. (C-669/20)

Sra. Rouco Laliena: Bien, buenos días. Pues, como ya decimos, esto va en consonancia a la pregunta que ya realizamos el 23 de octubre de 2019, sobre todo, porque yo creo que se llegó a que se iba a hacer un estudio, la posibilidad de estudiar diversas medidas que facilitaran el uso de las motocicletas en nuestra ciudad y, entre ellas, la habilitación de espacios de salida preferente en los semáforos o el uso del carril bus, a semejanza de lo que ya se está haciendo en otras ciudades. Nos pareció interesante y yo creo que, al final, se quedó en que se iba a hacer un estudio. Como han pasado unos meses, queríamos saber en qué situación estaba este estudio.

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco. Lo que hemos estado haciendo durante este tiempo, hemos estado también viendo qué está sucediendo en otras ciudades y hemos consultado también con la Dirección General de Tráfico sobre esta medida. Lo que nos ha informado la Dirección General de Tráfico es que, efectivamente, el uso de las motocicletas está creciendo en muchas ciudades, pero está creciendo el índice de siniestralidad en torno a un 30% en el último año, lo cual les hace que estén realmente preocupados por esta cuestión y van a empezar a legislar y van a empezar a marcar algunas pautas que puedan ayudarles a limitar esta siniestralidad urbana. Con lo cual, nosotros ahí estamos siendo un poco cautos, porque creemos que dentro del Plan Director de Transporte Público vamos a tener la solución definitiva y estructural de la ciudad y no queremos condicionar esa decisión, que nos parece que afecta al mayor volumen de personas, a otras medidas menores. En ese sentido, estamos un poco estudiando y avanzando, pero, de momento, no hemos tomado ninguna decisión ni ningún cambio sobre ese asunto.

Sra. Rouco Laliena: Hombre, es evidente que, si hay mayor uso, hay mayor siniestralidad. Eso se debería de bajar, pero no por eso se debería de dejar de tomar alguna decisión y algún estudio. Además, teniendo en cuenta las recientes declaraciones institucionales en este Ayuntamiento, respaldadas por todos los grupos municipales, pues hombre, son interesantes estos vehículos, que tienen un menor consumo de combustible que los coches y una mayor facilidad de aparcamiento y una menor ocupación del espacio público. Entonces, no sé si hay una demonización también de la moto, también quieren que estén en los garajes, pero es interesante, como en otras ciudades, que yo creo que el que salgan precisamente de forma prioritaria en los semáforos pues quizá eso es lo que haga que no aumente la siniestralidad. Eso ya simplemente por lógica. Y que puedan ocupar un espacio que solo va el bus, pues también le daría un mayor

espacio de maniobra y de menor siniestralidad, porque ya no tendría a los coches alrededor. Quiero decir, que quizá por ahí no está la siniestralidad, sino porque hay mucho más uso. Bueno, gracias, señora Chueca. Ya nos irá diciendo cómo va avanzando el tema.

Sra. Presidenta: Sí, avanzaremos, pero ya le digo que, en principio, aunque es un medio que no hay ninguna demonización sobre la motocicleta, sí que es verdad que no es tan sostenible como parece, porque el uso que realiza, al final, y el espacio público que ocupa es mayor en proporción a las personas, porque en la motocicleta la media es una persona, 1'05 personas pueden ir, mientras que, en un coche, estamos hablando de 1'3. Con lo cual, la proporción del espacio que está utilizando no es menor. No le quiero decir más que que no es tan sostenible como parece. Lo vamos a estudiar, pero no creo que podamos poner en riesgo la preferencia que van a tener los autobuses dentro del carril bus, porque, si dentro del carril bus, que es una de las medidas para poder optimizar la velocidad comercial, la frecuencia, hacemos interferencias, aunque sean menores, aunque no sean coches, aunque sean motos, pues eso limitaría. Ya se lo comenté en la otra ocasión y no es una opinión solamente mía, sino que también lo hemos trabajado con el Servicio de Movilidad y con la DGT y eso estamos estudiando. Sí que le digo que el tema de los semáforos podría ser la cuestión más planteable de las que nos hicieron llegar, pero lo estamos estudiando y le iremos informando, ¿vale? Gracias.

5.2.2 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a cuál es la situación actual y qué planes tiene este Gobierno para el Servicio de Parques y Jardines. (C-695/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 5.1.8)

5.2.3 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a si van a poner límites y modificar las condiciones de la publicidad en el exterior del tranvía, que limitan la accesibilidad de personas con algún tipo de discapacidad sensorial. (C-697/20)

Sr. Rivarés Esco: Gracias, Consejera. Esta pregunta se imaginará —bueno, o se lo habrán contado o, si no, se lo cuento yo— que la hicimos como grupo de Podemos también en la Comisión de Acción Social. Decían que no iba mucho con ellos. Sí que va mucho con esa Comisión, porque tiene que ver justo con las personas con alguna discapacidad sensorial, y, en este caso, en esta Comisión, tiene que ver, puesto que es la que gestiona los servicios públicos y el transporte público. Así que incumbe tanto o más que en la otra Comisión.

¿Qué límites van a poner al horror de la publicidad de los tranvías que anula la personalidad de nuestro servicio, que, además, forman ya parte del paisaje urbano de la ciudad? Lo digo porque aquí hay dos asuntos. Uno, la incapacidad de ver, de verdad, cuando tienes una discapacidad sensorial o visual o incluso personas mayores, que usted habrá comprobado. La Vicealcaldesa el otro día lo reconoció y dijo que estaba de acuerdo con nosotras, con Podemos, y que no le gustaba nada ese asunto. Dificultad para encontrar la puerta, ver en qué parada estás desde dentro, porque la visibilidad es bastante escasa, más allá de que, además, sin entrar en debates estéticos, que eso ya es muy libre, ahí no vamos a entrar, es que el tranvía, guste o no guste, existe y es parte del paisaje urbano y parte de nuestra estética como ciudad y parte de nuestra marca de ciudad. Cada ciudad tiene sus propios tranvías, unos más feos o bonitos, a gustos, y este era el nuestro. Entonces, afecta negativa y radicalmente a la marca de ciudad y a la estética de la ciudad, al paisaje urbano, y muy radicalmente y muy negativamente a las personas con discapacidad sensorial. Lo que proponemos es que se suprima, pero, como mínimo, quizá habrán estudiado posibilidades de recortar, liberar ventanillas y puertas... Bueno, ¿qué pasará con esa publi? Porque, además, tampoco es que nos beneficie económicamente mucho en la ciudad. Sí a la SEM, pero poquito, poquito a Zaragoza. Esa es la pregunta. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Como dijimos, esta publicidad en el tranvía era solamente un piloto durante diciembre y enero para ver, realmente, si existía demanda, es decir, si podía ser una fuente de obtención de ingresos. En ese sentido, hemos comprobado que sí, que realmente ha habido un alto interés por parte de los anunciantes. También, para conocer cuáles eran las limitaciones para que ese uso pudiese ser mejor y ahí, por ejemplo, hemos detectado algunos problemas que ya salieron también en la Comisión anterior y que denunció el señor Gómez y, por supuesto, aunque sí que hubo un estudio que me han hecho llegar donde desde la empresa Idom marcaba un poco, en noviembre de 2019, cuáles eran las pautas que tenían que seguir y los requerimientos para poder realizar esta publicidad con totales garantías para que fuese accesible a todos los viandantes, realmente se ha cumplido todo menos un punto, donde se ha visto que no se estaba garantizando la visibilidad en los paneles laterales, de la información dinámica exterior. Estos aspectos habría que corregirlos, pero, al margen de esto, que me parece poco, creo que todavía se podría subir el nivel de requerimientos y trabajar conjuntamente, como dijimos, con las personas con discapacidad para que no se ponga en riesgo en ningún momento su movilidad y que sea algo fácil y accesible, al margen de que también se podrían estudiar medidas para acotar la parte estética de los tranvías, pero eso ya...

Hay que primar la funcionalidad y trabajar con las asociaciones de discapacitados que nos puedan dar su punto de vista, con qué dificultades se han encontrado —algunas ya nos las han apuntado, pero para poder ver otras— de cara a que, si más adelante llevamos a cabo la licitación de la publicidad y les autorizamos a la SEM a que pueda seguir explotando la publicidad, pues sepamos en qué condiciones y las tengamos estudiadas previamente, ¿vale? Gracias.

(Abandona la sala el Sr. Rivarés Esco)

5.2.4 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si la Sra. Consejera piensa hacer algo respecto a las continuas quejas ciudadanas por los constantes acelerones y frenazos de los autobuses urbanos, motivados, al parecer, por la necesidad de cumplir con los tiempos de paso fijados por la empresa, y de difícil cumplimiento, según los trabajadores. (C-759/20)

Sr. Gómez Gámez: Gracias. Vamos a ver, frente a la manifestada preocupación por las mociones presentadas al Pleno de la semana que viene por parte de algunos grupos, que manifiestan su absoluta preocupación por los asuntos juzgados en Andalucía del caso de los ERE y, más recientemente, acabo de ver una moción presentada por el Partido Popular instando al señor Sánchez a que rompa sus acuerdos con Esquerra para romper España —en fin, este catastrofismo que parece ser que le interesa mucho al ciudadano de la línea 52 o de la 25 o de la 38—, yo voy a volver a lo cotidiano, señora Chueca, y voy a preguntar por algo que los que usamos también los autobuses, además del tranvía y la bicicleta, pues también sufrimos y que, desde luego, nos cuenta sobre todo gente de más edad o gente que sufre de alguna manera estos constantes acelerones y frenazos que parecen poco razonables en una flota de autobuses bastante más moderna que la de hace 20 años. Sin embargo, algunas personas añoran la confortabilidad de aquellos frente a estos, cuando las suspensiones son mucho mejores, los sistemas de freno son mucho mejores.

Entonces, bueno, parece ser que algunos conductores y conductoras, requeridos por esta causa, manifiestan a los propios usuarios que es que ellos tienen que cumplir unas frecuencias de paso, tienen que llegar a unos hitos determinados, finales y principios de línea y demás, y que, lógicamente, pues, si pueden apurar para pasar un semáforo, pues lo intentan. Supongo que es una explicación cierta y, además, plausible y quizás, si esto es así, habría que hablar con la empresa para reestudiar esos cuadros de marcha, porque hombre, por encima —que es importante cumplir con las frecuencias y las rutinas— de eso está, ya no el confort, sino la seguridad. Usted sabe que en estos frenazos y estos acelerones se producen caídas, lesiones incluso, de hombro, de cadera, no solo en personas mayores.

En fin, yo creo que alguien que coge un autobús y, además, paga un precio por ello —un poquito más caro este año que el anterior—, no debe de estar sujeto al riesgo de sufrir un percance durante el desarrollo de ese trayecto. Entonces, nosotros lo que le rogaríamos como Consejera del ramo es que indagara, preguntara a la empresa, contrastara, en este caso, las informaciones y, si esto es así, pues buscara alguna solución y, si realmente la empresa argumenta que no es un problema de tiempos de paso, pues que alguien nos dé una explicación de por qué se está aumentando, a pesar de que usted dice que disminuyen y ahí, como bien decía el señor Cubero... Hombre, ya le decía yo que el papel lo aguanta todo. Los números los puede uno adornar como quiera, ¿verdad? Ya le contaré un día una anécdota —sabe que yo soy muy de contar anécdotas— de cómo publicaba un día el New York Times y el Pravda la misma noticia. El New York Times decía: "En la carrera de coches celebrada el pasado domingo, el coche americano llegó primero y el soviético llegó último". Y el Pravda decía: "En la misma carrera, el coche americano llegó penúltimo y el soviético llegó segundo". Y ninguno mentía, pues solo habían competido los dos.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Gómez, por la anécdota también y ponerle un punto de relax. Bueno, pues, en este sentido, estoy de acuerdo, yo también padezco los acelerones y los frenazos que hay en los autobuses urbanos. Realmente es algo que me consta que es un legado también un poco adquirido, porque los cuadros de marchas que hay actualmente, primero, los pactaron ustedes en su contrato en 2013 y, después, en el 2018, Zaragoza en Común los validó. Con lo cual, nosotros hemos heredado este marrón, pero no se preocupen, porque hemos venido aquí para solucionarle la vida a los zaragozanos, así que estamos trabajando y tomando medidas como son los carriles bus, donde estamos dándole esa prioridad al autobús para facilitarle el tránsito y la velocidad comercial. Estamos también poniendo en marcha prioridad semafórica, como saben que hemos puesto en la plaza Basilio Paraíso y estudiando otros puntos de la ciudad, y seguimos trabajando en numerosas mejoras para facilitar de forma natural las frecuencias en los autobuses y facilitar esa conducción. Pero es verdad que la conducción tiene que ser más relajada y, en este sentido, hemos pedido a la empresa que estudie la elaboración de cursos de formación para los trabajadores, para los conductores, para instarles a conducir de una forma más pausada y relajada, que eso también tiene que ver con la agresividad de la conducción también, porque no es en todos los conductores igual. Con lo cual, es uno de los puntos que vamos a poder mejorar.

Aquí una de las propuestas que me parecía interesante que podíamos hacer, si les parece bien instarles a estudiar, es que, por ejemplo, en los vehículos modernos, que están equipados con motores eléctricos, hay unos acelerómetros que nos permiten estudiar en tiempo real cuál es la forma de conducción y cuál es esa aceleración y deceleración longitudinal que está creando falta de confort en los usuarios del autobús, de tal forma que podríamos estar midiendo individualmente el comportamiento de las distintas rutas y de los distintos conductores para identificar en qué tramos hay algún problema y poderlo solucionar. Entonces, en ese sentido, este viernes tengo la reunión con todos los trabajadores, con el comité, con la empresa, con la dirección, con el Servicio de Movilidad —le invito también si quiere venir, con eso de que quiere participar más, o sea, que pueda unirse a la reunión— y plantearemos también estas medidas. Muchas gracias.

Sr. Gómez Gámez: Pues le acepto la invitación, pero, además, de verdad y de buen grado. Si me dice usted —o, después, el señor García-Mercadal— la hora y el lugar...

Sra. Presidenta: A las 12 en el Seminario. Queda usted también invitado, señor Cubero.

Sr. Gómez Gámez: Luego hablo con el señor García-Mercadal y nos dice la hora y el...

Sra. Presidenta: Por supuesto también, señora Rouco. Que es que siempre estoy mirando para allí. Lo siento.

Sr. Cubero Serrano: Usted convoca como quien toma cervezas: "Venga, te invito".

5.2.5 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si

puede informar del contenido de la reunión con el comité de Parques y Jardines, del pasado día 10, y, en su caso, de los compromisos alcanzados por el Gobierno de la Ciudad, para resolver el conflicto existente. (C-760/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 5.1.8)

5.2.6 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si el nivel de participación del resto de Grupos Municipales en la planificación de la movilidad de esta Ciudad va a seguir siendo el mismo que hasta ahora, donde se enteran de sus previsiones por la prensa, y dónde ha quedado su manifestada intención de contar con la opinión de todos los Grupos antes de tomar decisiones de calado estratégico. (C-761/20)

Sr. Gómez Gámez: Bueno, de este asunto hemos hablado hoy mismo, hablamos todas las Comisiones. Vamos a ver, señora Chueca, permíteme que sea tan pesado, pero yo recuerdo que le solicité si conocía usted el importe que se había percibido, precisamente, por la colocación de esta publicidad en los tranvías y usted, de una forma muy didáctica y, además, considero que hizo usted una buena gestión, se lo reconozco, nos explicó que, aunque estaba previsto en las bases que estos ingresos por publicidad fueran para la empresa, habían negociado ustedes que un 50% llegara a las arcas municipales y, además, nosotros, si recuerda, le decíamos aquello de: "Bueno, que se revierta en la mejora del servicio". Pero no supo decirme —quizá no tenía usted el dato, no digo que no me lo quisiera decir— cuál era el importe que se había cobrado. Yo ya lo sé, señora Chueca, porque me he molestado en preguntarlo y lo he averiguado, pero, en fin, reitero. Por supuesto que es parte de nuestra tarea trabajar y no encomendar toda la tarea de la gestión municipal al equipo de Gobierno, pero supongo que usted ya lo sabe también. Si no lo sabe, yo se lo puedo facilitar. Lo digo porque, a la hora de determinar —y hay una moción para el Pleno de la semana que viene también— sobre la eliminación total de estos soportes publicitarios, pues hombre, conocer cuál es el ingreso. A ver, cuando algo es totalmente nocivo, pues todo el oro del mundo es insuficiente para justificar la cosa, pero, en ocasiones, si realmente se puede mejorar esa colocación de publicidad mejorando esa accesibilidad, esa visibilidad, es decir, es compatible una cosa con otra, y más allá de criterios que ya los hablaremos en la moción sobre la imagen estética y de ciudad, bueno, conocer, desde luego, cuál es el ingreso por publicidad, porque lo cierto es que, cuando yo conocí las cifras, las cifras son importantes, no son nada desdeñables. Estaríamos hablando, con los soportes que ya están funcionando, que es un porcentaje pequeño de los tranvías, de que generarían, los que hay ahora, no si se panelaran todos, del orden de 600.000 euros al año en global, 300.000 para el Ayuntamiento y 300.000 para la empresa. Si eso lo proyectamos para el resto de unidades del tranvía, evidentemente, esa cifra se multiplicaría por bastante. Ya digo, hablo de teorías, porque no conocemos las intenciones que hay sobre retirar o continuar con ese plan piloto, pero sí que, desde luego, curiosamente las cuantías que se recaudan son importantes.

Sra. Presidenta: Señor Gómez, me ha dejado usted un poco despistada, porque, realmente, yo creo que me ha explicado un punto que no era el punto de la pregunta, ¿no? ¿Estábamos en la pregunta 5.2.6?

Sr. Gómez Gámez: Tiene usted toda la razón.

Sra. Presidenta: Ah, porque digo: "Yo debo de estar en otra cosa". Entonces... Bueno, no se preocupe. Le comento. Esta tarde tenemos el Consejo de la SEM, donde uno de los puntos es que nos van a informar sobre los ingresos de la publicidad. Con lo cual, si usted ya tiene esa información, pues está haciendo un trabajo excelente, la verdad, de investigación, porque, realmente, todavía los Consejeros no lo sabemos y no tengo ningún problema en que, como le he dicho anteriormente al señor Rivarés, esto es un piloto para poder aprender, para poder mejorar y compartiremos los datos para tomar las decisiones.

Con relación a la queja que usted me plantea en la pregunta, pues yo la verdad es que me sorprende bastante, porque digo: "¿Pero usted no ha leído nuestro programa?". O sea, ¿usted no se ha mirado el programa?

Sr. Gómez Gámez: Lo suelo subir incluso a las Comisiones. Hoy no lo he traído, pero lo tengo abajo.

Sra. Presidenta: Vale. Lo digo porque yo sí que me he leído el suyo.

Sr. Gómez Gámez: No solamente tengo el suyo, sino el acuerdo de Gobierno con los 50 puntos...

Sra. Presidenta: Fenomenal. Claro, es que ese es nuestro trabajo. Entonces, yo, cuando cojo su programa y, en el apartado de Movilidad, lo que leo es que *"creíamos que sería interesante para Zaragoza incorporar un modelo de autobuses urbanos de tránsito rápido, con carril bus, prioridad semafórica, uso de combustibles de origen renovable, alta frecuencia de paso, vehículos articulados de gran capacidad (idealmente para las líneas circulares), reordenación de la red de autobuses urbanos que simplifique los recorridos, disminuya los tiempos totales de viaje para que, gracias a los ahorros del coste, podamos impulsar la mejora de la flota hacia autobuses más accesibles, seguros y menos contaminantes"*, digo: "Pero si es que no sé por qué discutimos, si es que podría ser parte de nuestro programa, ¿no?". Hay puntos en común, además de todos los debates que ya hubo en la anterior legislatura.

Entonces, yo lo que quiero decirle es que creo que no hemos hecho nada que no esté en nuestro programa ni que no se haya comentado en los debates anteriores, que, en este sentido, está todo escrito y que creo que, en la mayoría de los puntos, además, estaremos de acuerdo, porque en los programas hay una alta coincidencia. Con lo cual, esta queja que yo había visto en su pregunta pues quería ponerle de manifiesto que, realmente, creo que no se ha tomado ninguna decisión que no se haya anticipado, más allá de poner en marcha los trabajos, más allá de poner en marcha el Plan Director. Lo que habíamos dicho que íbamos a hacer, pues ponernos a trabajar. Gracias.

Sr. Gómez Gámez: Sí. Es que mi natural melindroso y quejica me induce a esto, pero, mire, señora Chueca, sí coincidimos, claro que coincidimos en muchas cosas. Si nosotros no discutimos que hay autobuses nuevos que pueden permitir renovar la flota de una forma eficiente, ecológica, no contaminante. Si en lo que discrepamos, básicamente, es en el abandono de ese eje travesero norte-sur con este-oeste del tranvía. En lo demás, pues claro que hay que reordenar seguramente las líneas, incorporar autobuses mucho mejores, con mejor accesibilidad, por supuesto, señora Chueca. Y aún le diré más, mire usted, ya que me permite esta ocasión. Precisamente porque coincidimos en muchas cosas y somos partidos de Gobierno, a veces nos cuesta entender por qué es tan difícil alcanzar acuerdos.

Sra. Presidenta: Buena pregunta para la reflexión, pero espero que con el Plan Director de Transporte Público no nos cueste llegar a acuerdos, porque yo cuento con que vamos a poder llevarlo a cabo gracias a que nuestros programas coinciden perfectamente. Muchas gracias.

(Abandona la sala el Sr. Cubero Serrano)

5.2.7 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué medidas piensa tomar ante acontecimientos como el ocurrido el día 13 de enero, cuando 5 contenedores de basura ardieron en la Avda. Gómez Laguna. (C-762/20)

(Esta pregunta será respondida por escrito a solicitud del Grupo Municipal proponente).

5.2.8 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué valoración hace la Sra. Consejera del proyecto piloto de movilidad compartida con bicicletas de la empresa Mobike. (C-764/20)

(Esta pregunta será respondida por escrito a solicitud del Grupo Municipal proponente).

5.2.9 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cómo procede la instalación del cuarto punto limpio en Paseo Echegaray y Caballero. (C-765/20)

(Esta pregunta será respondida por escrito a solicitud del Grupo Municipal proponente).

5.2.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a qué criterios se han seguido para implantar los carriles bus en la Avda. Cataluña y Avda. San José, dejando un único carril para vehículos. (C-770/20)

Sra. Rouco Laliena: Bien, señora Chueca, esta pregunta va al hilo de que, justamente el día de antes de hacer ese carril bus en la avenida Cataluña, pues había habido un pleno en la Junta de Distrito y las asociaciones de los barrios la verdad es que no estaban nada contentas con que se pudiera poner en la avenida Cataluña un carril bus. Justamente la Asociación de Vecinos del Barrio Jesús dijo que era innecesario ese carril y, al día siguiente, ya se encuentra con el carril. Entonces, yo no sé si cuentan con la opinión de los ciudadanos, si no cuentan con la opinión de los ciudadanos, porque, independientemente de que el carril bus en muchos sitios pueda ser bueno, pues hay otros que no, porque ahora nos podemos encontrar, como ya ocurre en la avenida Madrid, unos atascos tremendos en los carriles donde solo van los vehículos, que ya le vuelvo a decir que no sé si es una demonización del vehículo privado, que casi ya lo podían prohibir, porque ahora nos encontramos en la avenida San José —y yo paso por ahí muchos días y le aseguro que hay momentos puntuales en que el carril bus va prácticamente vacío (ya veo que una de las partes que usted ha dicho anteriormente era para evitar frenazos)— pero es que en el otro hay unos atascos impresionantes. Entonces, claro, cuando se mejora una cosa no es para empeorar la otra y yo creo que en la avenida Cataluña ahora mismo está ocurriendo lo mismo. Y ya tenemos el ejemplo de la avenida Madrid.

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco. Yo soy consciente de que los cambios de hábitos en la movilidad nos van a llevar molestias a todos, igual que el evolucionar hacia un consumo más sostenible nos lleva a cambios de hábitos y que, a veces, nos resultan un poco incómodos, pero, en este sentido, creo que tenemos que buscar el bien global y perder un poco ese punto de nuestra comodidad en el día a día.

Es verdad que con los carriles bus se dejan de poder aparcar los coches en doble fila, como en muchos barrios se viene haciendo de forma habitual, para paradas en gestiones rápidas, o sea, realmente se está limitando ese uso así, más espontáneo, del vehículo y eso yo entiendo que pueda tener afecciones en los vecinos y que no todos los vecinos, sobre todo los que no son usuarios de transporte público, puedan sufrirlo, pero ahí sí que tendremos que hacer todos un esfuerzo —y ya no solamente en movilidad, en general— para evolucionar y hacer un cambio de hábitos por el bien común.

En ese sentido, los criterios por los que se ha elegido estos carriles bus tienen que ver con cuáles son las vías que tienen un mayor número de líneas de autobús y cuáles son también las líneas que tienen un máximo número de viajeros, es decir, donde, al final, se iban a ver beneficiadas más personas y líneas de autobús. Eso unido a que también los carriles bus que se pudiesen implementar fuesen rápidos para poder hacer una intervención ágil con mínimo coste. Estos carriles no han salido espontáneamente solamente de estos criterios, sino que vienen también avalados por el estudio que se había hecho anteriormente tanto en las recomendaciones de la asistencia técnica que tenemos en el autobús que hizo en 2015 como en el PMUS de 2006, porque son vías circulantes que concentran un gran número de líneas de autobús.

¿Eso significa que hayamos tenido toda la sensibilidad que se pueda tener con las Juntas de Distrito? Pues seguramente no y, en eso, me apunto para revisarlo cómo se ha hecho, porque, así como me consta que cualquier otra decisión que estamos tomando pedimos antes que lo vea la Asociación Vecinal y que lo valoren en las Juntas, pues no lo sé, no tengo la seguridad de que esto se haya hecho de esa forma y lo vamos a revisar. Gracias.

Sra. Rouco Laliena: Yo le aseguro que, respecto a lo de la avenida Cataluña, se debatió en la Junta y al día siguiente se levantaron con el carril hecho. Efectivamente, ahí no hubo participación ciudadana. Pero bueno, usted me está ahora hablando de que se evitan las dobles filas y, como usted dice, es un uso espontáneo. Pero yo no solo estoy hablando de eso, que eso ya no lo estoy diciendo, porque eso, efectivamente, no se debería de permitir (ni la doble fila ni el uso espontáneo), pero estamos hablando de los atascos que está produciendo ese carril bus cuando solo existe un único carril para los vehículos privados. Porque, le vuelvo a decir, una cosa es que se pueda utilizar un carril bus que vaya más rápido... Que, por cierto, ¿cuánto dinero supone esto para Avanza? En teoría, el carril bus también sirve para mejorar

frecuencias y, por ende, hacer más kilómetros y, por ende, el Ayuntamiento también tendría que pagar más. ¿O no es así? No es así. Bueno, pues ahora me lo explicará, pero, de todas formas, yo creo que podría ser... Ya me dirá si unos estudios posteriores podrían revertir esta situación o ya se va a quedar así, sin tener en cuenta los atascos que produce, si se puede mejorar o simplemente ya damos por aparcado esto y lo que se trata es de dejar el vehículo privado, que, a ver, es que a veces es combinable. O sea, la gente que utiliza el vehículo privado no quiere decir que no utilice el transporte público.

Sra. Presidenta: Sí, está claro. Nosotros creemos en la multimodalidad y que el peatón utiliza los distintos modos según su necesidad del momento, pero que la prioridad y la comodidad tiene que estar de lo que hemos dicho siempre: primero, el peatón, que va a pie; segundo, el usuario de transporte público, porque es lo más eficiente, utiliza menor espacio público, menor uso para una mayor capacidad de personas de desplazamientos; y después, lo que sería el vehículo particular. Y no es como viene estando, porque, históricamente, la ciudad ha estado al servicio del vehículo privado. Por eso cuesta dar este cambio de tendencia y reequilibrar y acostumbrarnos un poco a esta nueva priorización.

Es verdad que, cuando se realizan estos carriles bus, pues se llevan a cabo, sobre todo, algunas retenciones los primeros días hasta que se acostumbran las distintas personas y conductores a evitar esos caminos en horas puntas o a cambiar sus hábitos de conducción, pero, en el estudio que estamos haciendo, como vamos a estudiar tanto los desplazamientos de transporte público como los de transporte privado, ahí se verá si realmente en alguna de esas vías no es necesario el carril bus y, entonces, poder revertirlo, pero la idea y con lo que se ha trabajado no es con una idea de que no sirvan para el futuro, sino que ya están haciéndose con una visión de que sean los más útiles para el futuro, salvo que, al final, algún dato nos dijese lo contrario. Y son carriles bus que se están realizando dentro del contrato de Avanza, o sea, que son recursos disponibles que había que no se estaban utilizando y que se pueden utilizar para optimizar las líneas y la comodidad de los usuarios de transporte público. Gracias.

Sra. Rouco Laliena: Si me permite, solo una cosa. Mire cómo va la avenida Madrid, que ya tiene un poquito de experiencia, y verá que no siempre es tan útil. Que todos queremos que el transporte público vaya como tiene que ir, por supuesto que sí, pero mírelo y verá que, a veces, las consecuencias también son un poquito graves. Gracias.

Sra. Presidenta: Vale, sí, lo vamos a medir todo. Vamos a tener todo sensorizado, así que lo mediremos. Gracias.

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

No se producen.

5.3 Ruegos

No se producen.

Sra. Presidenta: Muchas gracias a todos y damos la Comisión por finalizada.

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

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN,

Vº. Bº.

LA PRESIDENTA,

Fdo.: Luis-Javier Subías González

Fdo.: Natalia Chueca Muñoz