

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

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

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

GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS

D. Víctor Serrano Entío

GRUPO MUNICIPAL PSOE

D^a Ana Becerril Mur
D. Alfonso Gómez Gámez

GRUPO MUNICIPAL ZeC

D^a Luisa Broto Bernués

GRUPO MUNICIPAL PODEMOS EQUO

D^a Amparo Bella Rando

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 julio de dos mil veinte, se reúne la M. I. Comisión de Servicios Públicos y Movilidad del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, con la asistencia de las personas al margen reseñadas.

Asisten, asimismo, D. Luis 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 administrativo de dicho Servicio, D^a M.^a José Alcaine Grau, con el fin de tratar el siguiente

ORDEN DEL DÍA

1.- Aprobación, si procede, del Acta de la sesión ordinaria de fecha 17 de junio de 2020.

Se aprueba por unanimidad.

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

Sin asuntos.

3.- Dar cuenta de los 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.

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

5.1 Comparecencias

5.1.1 Comparecencia del Coordinador del Área de Servicios Públicos y Movilidad, D. Luis García-Mercadal, solicitada por el Grupo Municipal Socialista, para que informe de la situación de la contrata del autobús tras el COVID, y una vez conocida la sentencia del Tribunal Supremo que viene a

ratificar la del Tribunal Superior de Justicia de Aragón. (C-1571/20)

(Este punto es retirado por el Grupo Municipal proponente)

5.2 Interpelaciones

5.2.1 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a la situación en la que se encuentra la elaboración del pliego de limpieza viaria. (C-1537/20)

(Se trata conjuntamente el punto 5.3.9)

Sra. Presidenta: Tiene la palabra, señora Broto.

Sra. Broto Bernués: Bueno, pues buenos días a todos y todas otra vez. Les planteo que, en relación con el proceso de redacción de los pliegos del contrato de limpieza viaria y recogida de basura, como usted bien sabe, señora Chueca, este contrato está ahora mismo en prórroga y finaliza en diciembre de 2020. Es una de las contrataciones más grandes del Ayuntamiento. Estamos hablando de en torno a 1300 trabajadores y trabajadoras y no sabemos, y la verdad es que le digo claramente que nuestra intención es obtener información, porque, como usted bien comprenderá, como grupo de la oposición, tenemos contacto con las personas que actualmente están trabajando en esta limpieza, con su comité de empresa, representantes sindicales y lo que nos plantean es que quieren saber algo más sobre este pliego.

En concreto, queremos saber preguntas que yo creo que espero y deseo que usted me responda de manera sucinta: en qué fase estamos de la elaboración de estos pliegos técnicos, porque sabemos y somos conocedores de que ustedes solicitaron una asistencia técnica para llevar a cabo los mismos; qué importe se maneja, porque no sabemos si ustedes van a retrotraerse a la restricción que se hizo en el año 2011 de 50 millones o ustedes se plantean volver a los 60 millones que se supone que era el cómputo que tenía dicha contratación. Digo esto porque esta sería una de las fórmulas más importantes de generar empleo. Vuelvo a decir que estamos hablando de 1300 trabajadores y trabajadoras. Ayer mismo su compañera Carmen Herrarte hablaba en la Comisión que le correspondía de Economía y Hacienda, Innovación y Empleo de que el mayor objetivo de esta administración en este momento era generar empleo. Entonces, aquí tenemos una posibilidad. ¿Tiene intención, señora Consejera, de dividir el pliego? Porque esto es algo que, como usted bien sabe, están reclamando información, puesto que la plantilla claramente y de manera pública está en contra de esta división. Queremos saber también qué opina usted sobre las peticiones de la plantilla en cuanto a cláusulas sociales y son muy sencillas: más contratación de mujeres en todos los servicios, contratación de personas con diversidad funcional o discapacidad, medidas de conciliación y una mejor atención sanitaria, que nos sorprende, en un servicio que es de 24 horas, saber que el servicio médico funciona de ocho a tres y, por lo tanto, hay quejas con relación a este tema. ¿Qué opina, señora Consejera, de estas peticiones?

Y, sobre todo, nuestro objetivo trayendo aquí hoy esta interpelación es saber cuáles son las propuestas que usted tiene con estas preguntas, que son muy concretas, y, sobre todo, nos gustaría tener una manifestación clara para que quede constancia en Acta y, sobre todo, para que la actual plantilla sepa cuáles son sus intenciones, porque, hasta ahora, permítame la expresión, han sido un poco ambiguas y, evidentemente, hay cierta preocupación y temor. Y, sobre todo, porque no queremos y no nos gustaría que se llegase a la conclusión y redacción de estos pliegos sin que se hubiera tenido en cuenta estas reclamaciones, que nos parecen completamente lícitas y justas, y, sobre todo, porque supondría, creo, una falta, digamos, de manejo en la situación. Lo digo con todo el respeto, pero me refiero al hecho de que, evidentemente, hay unas propuestas encima de la mesa de la parte laboral, de la parte de los trabajadores y trabajadoras, y creemos que, si eso no se sabe hasta el último momento en que han sido redactados los pliegos, evidentemente, generaría cierto malestar. Y de nuestra parte le planteamos esta interpelación, porque, hasta ahora, los trabajadores y trabajadoras no están teniendo esta información de manera clara, así que esperaré su contestación. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señora Broto. Tiene la palabra el Grupo Socialista.

Sra. Becerril Mur: Ante los argumentos de la señora Broto, damos por formulada la pregunta.

Sra. Presidenta: Muy bien. El coordinador del Área, el señor García Mercadal, hablará para dar toda la información detallada técnica de los pliegos.

Sr. García Mercadal: Buenos días, Presidenta. Con la venia. Me referiré exclusivamente al ámbito del procedimiento, el estado de tramitación del expediente y a las circunstancias que legalmente nos exigen atender de manera muy especial este contrato, como bien ha advertido la portavoz también del grupo proponente. En primer lugar, recordarles que el 3 de febrero de 2020 se suscribió un contrato de asistencia técnica con una consultora para apoyar los trabajos de elaboración de los pliegos que están llevando a cabo desde la Oficina de Gestión de Residuos. Ya previamente, en septiembre de 2019, se había creado un grupo de trabajo interdisciplinar dentro de la Casa en el que estaban representados técnicos, jurídicos y economistas de distintas Áreas para que pudieran colaborar y participar desde el principio en la elaboración de estos pliegos que, como se ha dicho, son de tanta relevancia económica y técnica. El 4 de marzo de 2020, la consultora presentó un primer estudio Benchmarking sobre los servicios que existen de esta naturaleza en el resto de las ciudades del país y una especie de comparativo. El 6 de abril de 2020, se presenta un primer borrador de resultados que ha sido corregido y enmendado por el propio Servicio de Espacio Urbano y Gestión de Residuos al entender que adolecía de algunas deficiencias. El 28 de abril, la consultora remite al Ayuntamiento un nuevo documento definitivo que ha sido objeto de un informe técnico. El 13 de mayo se inicia un procedimiento que ahora les explicaré un poquito más, porque es ciertamente novedoso en la ley, de peticiones de la estructura de costes a distintas empresas del sector. El 4 de junio del 2020 se prepara el primer informe sobre dimensionamiento del servicio y estudio de costes. Este documento ha habido de nuevo que corregirlo. Hemos tenido que devolvérselo a la consultora porque hemos advertido que existían nuevas deficiencias o, por lo menos, había que aclarar algunos aspectos que no quedaban bien recogidos, a nuestro juicio, desde el punto de vista técnico, económico y jurídico, en el informe presentado por la consultora. El 18 de junio se presentó lo que se llamó informe preliminar sobre el pliego de cláusulas administrativas particulares y prescripciones técnicas del contrato, que, de nuevo, ha sido objeto de revisión y correcciones. El 30 de junio ha sido enviada ya una propuesta de estructura de costes, que, en este caso, ha sido enmendada por la Oficina de Diseño de los Servicios Públicos y Económica del Área.

Esta parte es la que quería destacar porque es la primera vez. Yo creo que en este Ayuntamiento se va a tener que poner en marcha este procedimiento previo sobre la revisión de la estructura de costes de un servicio. Desde que se aprobó la Ley de Desindexación de la Economía Española en 2015 y con posterioridad al Reglamento que la desarrolla en 2017, en los contratos, digamos, de larga duración, en los que se incluía siempre una cláusula de revisión de precios, como es el caso, es decir, contratos en los que, por ser la inversión necesaria muy elevada, hay que ampliar el plazo más allá de los cinco años inicialmente previstos en la ley para que se puedan amortizar esas inversiones y se pueda recuperar la inversión a lo largo de los ocho o diez años del contrato. En este caso, la ley exige, y por primera vez lo tenemos que poner en marcha en este Ayuntamiento, dos procedimientos previos y sucesivos además en el tiempo, lo cual nos va, ya anuncio, a retrasar. Bueno, a retrasar... Nos va a exigir la dedicación de nuevos plazos, que son, por un lado, una aprobación —esperemos que se lleve al próximo Gobierno— de la estructura de costes del servicio, donde ya verán que es un informe de carácter económico que se ha llevado a cabo después de la consulta que se ha hecho con cinco operadores distintos que en este país gestionan este tipo de servicios de limpieza y recogida de residuos. Cuando esa estructura de costes sea aprobada por el Gobierno municipal, es necesario llevarla a un periodo de información pública durante 20 días. Procuraremos que, en cuanto se apruebe por el Gobierno —esperamos que sea esta semana, pero, si no llegamos, será la semana que viene—, se pueda iniciar ya ese procedimiento de información pública, pero con posterioridad a cerrar ese procedimiento, además, hay que remitir a la Junta Consultiva de Contratación de la Comunidad Autónoma la estructura de costes también para que pueda emitir un informe preceptivo, pero no vinculante, en relación con esa estructura de costes, para lo cual tiene otro plazo de 20 días la Comunidad Autónoma si desea hacer algún tipo de corrección o enmienda. Y con posterioridad es cuando se llevará a cabo ya o ya se puede,

digamos, iniciar propiamente el procedimiento de licitación.

Evidentemente, nuestro cronograma inicial, aquel que presentamos en el mes de diciembre, no lo vamos a poder cumplir. Es decir, además de la suspensión de plazos administrativos que se llevó a cabo como consecuencia del Real Decreto 463, de declaración del estado de alarma, y se levantó el 2 de junio, además de eso, que hemos seguido trabajando pese a esa suspensión, ya les adelanto que, con toda sinceridad, va a ser muy difícil que antes de final de año estén todos los documentos preparados. Intentaremos que así sea —septiembre, octubre, en cuanto nos sea posible— para entregarlos en el Departamento de Contratación y que pueda iniciar el procedimiento de licitación, pero estamos en una situación muy compleja, hemos tenido muchos problemas con los informes de la consultora y los seguimos teniendo, ya se lo digo, y estamos teniendo que revisar constantemente, porque no estamos de acuerdo con los conceptos económicos, sobre todo, que se han ido incorporando y ya se lo explicaremos con más detalle si quieren. En fin, creo que me he excedido de sobra con el tiempo y pido disculpas.

Sra. Broto Bernués: No tiene por qué pedir disculpas, porque, siempre que es información, es de agradecer. Bueno, yo agradezco mucho al señor Luis García-Mercadal que nos haya detallado todo el primer punto, que era la pregunta que teníamos de en qué fase estábamos, pero todas las demás yo esperaba que la señora Consejera tuviese un pronunciamiento público, que es lo que le he pedido. No sé si en la réplica lo podría hacer.

Señor García-Mercadal, entiendo y matizo que ahora mismo, fundamentalmente, estamos en una situación de devolverle a la asesoría técnica los informes, porque no está de acuerdo el Gobierno municipal con todos sus diferentes departamentos de Asesoría Jurídica y de coordinador del Área de los informes, fundamentalmente en el ámbito económico. El procedimiento que usted dice novedoso, creo que le voy a corregir, porque creo que con el servicio de ayuda a domicilio también la contratación que se hizo fue la primera vez que tuvo que tener información pública y se hizo una consulta previa, que era lo que marcaba la normativa europea. Por lo tanto, puedo entender perfectamente la dilación. Como verá, como oposición responsable, no le voy a decir que es una culpa de la mala gestión, sino que entiendo perfectamente los procedimientos.

Ahora bien, si que le pido en la parte política a la señora Chueca que nos detalle, en la medida de lo posible, porque nos gustaría que hubiera aquí hay concreción para las más de 1300 personas que están trabajando en este servicio, cuál es la voluntad de la Consejera en relación a una de las demandas claramente de que la plantilla está en contra de lo que sería la partición de los pliegos en el sentido de dividir la plantilla. Es más, le estamos planteando una serie concreta de preguntas que tienen que ver con cláusulas sociales en las que entiendo que la asesoría técnica no tiene por qué conculcar cuestiones que ya en este Ayuntamiento se han consolidado a través del Plan Municipal en cuanto a la igualdad de género o la posibilidad de inserción de mujeres, el tema de la diversidad funcional, puesto que hay una mesa sectorial en el Ayuntamiento... Entonces, me gustaría, sobre todo, que la señora Chueca nos concretase.

Y al señor García Mercadal le agradezco las explicaciones. No dude que a lo mejor le pedimos una consulta para ver con detalle toda esa relación de fechas y en qué fechas presumibles o en qué momento podríamos plantearnos cuál sería la resolución de los pliegos, un poco por tener ese escenario. Vuelvo a decir que nos gustaría saber esa concreción por parte de la Consejera en relación a la posible división de lo que sería la plantilla y a todo el tema relacionado con las cláusulas sociales. Y vuelvo a decir con el tema de la posibilidad de que sea un momento para generar empleo y que no se quede en los 50 millones de la licitación, que se retrotraen al 2011 —de esto hace mucho— y nos actualicemos al 2020. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Gracias, señor García Mercadal, por la información. Y respecto a nuestra pregunta, no se ha contestado, porque, insistimos, es lo mismo que está preguntando la señora Broto. ¿Se contempla dividir en lotes el nuevo contrato?

Sra. Presidenta: Bueno, pues, en este punto y sobre las cuestiones que me plantean más políticas, como les hemos detallado, estamos en una fase de estudio técnico donde, sobre todo para mí, lo más

importante es asegurar que realizamos unos pliegos donde se prima la calidad del servicio público por encima de cualquier otra cuestión. Mi objetivo como Consejera de Servicios Públicos es que tengamos la ciudad limpia, que, además, podamos introducir todas las mejoras tecnológicas que nos permitan realizar estos servicios de una forma más sostenible para el medio ambiente a través de la innovación de las flotas y de los usos de tecnología que nos permitan ganar eficiencia y, por ello, se están realizando todos estos estudios técnicos, que son de cierta complejidad y que son los que van a dimensionar el contrato. Yo no parto de una base de si va a ser de 50 o de 60, sino primero lo que estamos haciendo es dimensionar el trabajo que se tiene que realizar de la forma más eficiente para que todos los zaragozanos, los 700.000 que viven en esta ciudad, puedan disfrutar de una ciudad más limpia y una mejor gestión de los residuos, que, a su vez, son también nuevas obligaciones que nos marca la Unión Europea y que tendremos que cumplir. Por lo tanto, es un trabajo que se empezó a hacer el año pasado —cuando llegamos, empezamos con la contratación de esta asistencia técnica— y que se debería de haber empezado quizá dos años atrás para haber podido llegar a tiempo al final del contrato. Pero bueno, a pesar de eso, estamos haciendo este profundo análisis y ese análisis es el que nos va a dimensionar si estamos hablando de 50 millones, de 55, de 60, porque lo importante no es gastar más o menos, sino que lo importante será realizar el mejor servicio con los menores recursos posibles, de forma que optimicemos los impuestos de los zaragozanos.

A partir de ahí, con los trabajadores he estado en permanente contacto, igual que están ustedes. Yo me he reunido con ellos telemáticamente durante estas épocas del confinamiento, en mayo-junio. Se han reunido también hace pocas semanas con el Servicio, precisamente para poder conocer con detalle cómo se está trabajando, con el Servicio de Limpieza, con los jefes del servicio. Y me vuelvo a reunir con ellos en septiembre. Conozco cuáles son sus inquietudes y en estos momentos, como les he dicho, estamos terminando de valorar la forma más eficiente de realizar el trabajo. Por supuesto que voy a tener en cuenta cuáles son sus peticiones y, siempre que no sean incompatibles con la forma más eficiente de prestar el trabajo, pues las tendremos en cuenta. Y por supuesto que las cláusulas sociales, como son el servicio médico, la contratación de más mujeres, el poder integrar personas con discapacidad, son cuestiones que se van a tener en cuenta. No duden de ello. Lo que sucede es que son unos pliegos complejos que, como digo, se tendrían que haber iniciado con más tiempo y, lamentablemente, tenemos que estar haciendo en poco tiempo, mucho trabajo que, además, coincide, como decía... No es que no estemos de acuerdo con los datos el equipo de Gobierno, es que la Asesoría Técnica, desde mi punto de vista, no estoy especialmente satisfecha. Y creo que no soy yo, sino que son los técnicos del Servicio, que no están especialmente satisfechos porque a veces presenta informes que no tienen la calidad que deberían de tener. Con lo cual, si hay que ampliar la prórroga del contrato, la ampliaremos, pero no vamos a sacrificar elaborar los pliegos de la mejor calidad posible y los mejores pliegos posibles del contrato más importante que tenemos en el Área después del de transporte. Creo que la ciudad no nos lo perdonaría y que no nos lo podemos permitir, vamos. Con lo cual, vamos a seguir trabajando y, en cuanto tengamos más información, les podremos facilitar, pero por supuesto que los trabajadores están en contacto permanente con nosotros y que están informados de cómo van los avances. Si no hay más información es porque realmente no está todavía elaborada. Muchas gracias.

Sra. Becerril Mur: Sí. Gracias. A ver, nosotros...

Sra. Presidenta: No toca ahora, ¿no?, porque usted ha dado por formulada la pregunta después de la primera intervención de la señora Broto.

Sra. Becerril Mur: Sí. Pero como no me la ha contestado la primera vez, me guardaba el turno para cuando me lo contestara.

Sra. Presidenta: No. No es así. Creo que no es así.

Sr. Secretario: Efectivamente. Ha renunciado al primer turno y ha usado el segundo.

Sra. Presidenta: Ha cedido el turno al decir que daba por formulada la pregunta.

5.2.2 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera valore los recursos administrativos y judiciales presentados contra el Ayuntamiento de Zaragoza por su decisión de obligar a las bicicletas a circular por el carril de la derecha en numerosas avenidas y la prohibición de hacerlo por el resto de carriles. (C-1565/20)

(Se tratan conjuntamente los puntos 5.3.8 y 5.3.13)

Sra. Bella Rando: Gracias, Consejera. Bien, la bicicleta, evidentemente, ha venido a quedarse. Lo sabemos todas y todos. Y la medida de los ciclocarriles a 30 kilómetros/hora que pusieron en marcha consideramos que es un fracaso, porque consideramos que no incentiva el uso de la bici y entorpece incluso a los buses urbanos, y, además, son carriles que están llenos de coches. Lo que Podemos defendemos es que tiene que haber construcción de carriles exclusivos y segregados como un medio para incentivar la movilidad sostenible. Creemos también que no solo perjudican a los posibles usuarios de la bicicleta, también a los autobuses y también a los patinetes y otros vehículos de movilidad personal. Lo que está ocurriendo es que estos carriles se están convirtiendo en una obstaculización continua. Los ciclistas y potenciales ciclistas no los perciben como seguros y, si no, veamos todas esas familias o personas que van los fines de semana a pasear en bici por las riberas, que, desde luego, no se arriesgan a ir por estos carriles bici, porque suponen un riesgo y un peligro para la seguridad. De esta manera, Zaragoza creemos que se está colocando precisamente en una situación contraria a las metrópolis europeas que están haciendo lo que debería de ser, que es incentivar el uso de la bicicleta, construir más carriles bici e incentivar este uso de ello como una configuración o una concepción de una ciudad más sostenible y cuidadosa del medioambiente. Podemos lo hemos dicho en múltiples intervenciones: no queremos apaños baratos, podríamos llamar, con un ciclocarril; queremos carriles bici que estén en el entramado urbano, en toda la trama urbana, y que sea de una manera sostenible. Todo esto, señora Chueca, como usted sabe, está recogido en el PMUS, en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, en su artículo 92, que dice cómo haría falta una nueva configuración de carriles bicis, que es lo que hemos estado reivindicando durante todo este año y que, claro, en la pandemia parece que ustedes se han dado cuenta de que realmente son necesarios, a diferencia de lo que hicieron al inicio, que fue cancelar las obras pendientes de extensión de los carriles bici.

Bien, creemos que es una decisión política la que han tomado ante este apaño de los carriles 30. No creemos que sea una solución técnica. Creemos que no va a durar. No es eficiente ni es pacificadora, porque está creando más problemas y más riesgos, y estas medidas creemos que verdaderamente no facilitan el uso de la bicicleta. Creemos que esta nueva normalidad en la que han entrado con los carriles 30 supone encerrar a la bici en un carril, a la doble fila y al autobús, y no tiene ningún aspecto beneficioso sobre la ciudad. Han instalado ya señalética. Empezaron con toda la señalética en el barrio de la Almorzará y en otros. Y, sinceramente, creemos que la norma que han adoptado con estos carriles bici debería de modificarse para asegurar la estabilidad y seguridad de la circulación vial y el uso de la bicicleta. Sabemos que hay colectivos de ciclistas que han presentado recurso a ello y queremos saber, efectivamente, qué medidas va a adoptar, señora Chueca, después de este tiempo en el que se está viendo que es, podríamos llamar, un absoluto fracaso, porque no incentiva, sino que desincentiva el uso de la bici. Nada más. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias por su opinión, señora Bella. Señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí. Voy a utilizar parte de mi tiempo en contestar simplemente a la intervención anterior que no he podido realizar. Nosotros no queremos hacer ninguna manifestación precipitada sobre los pliegos —precisamente es lo que iba a decir— y esperaremos a conocer los nuevos, pero queremos saber si se están teniendo en cuenta tanto las necesidades de la ciudad como los derechos de los trabajadores. Esperamos, en cualquier caso, que los pliegos, evidentemente, garanticen la subrogación de todos los trabajadores, pero que, además, respeten y garanticen los derechos laborales y sindicales adquiridos con la empresa saliente, si es que así fuera. Y esperamos que los nuevos pliegos sean también funcionales y tengan en cuenta las necesidades de toda la ciudad y que no generen desigualdades en lo que a limpieza se refiere, ya que empieza a ser evidente la tendencia de este Gobierno a generar zonas de primera y de segunda en la

ciudad respecto a los ciudadanos y sus barrios, a los vecinos.

En cuanto a la movilidad, a ver, nosotros creemos que la movilidad es una política pública, así que sí, la bici es una cuestión politizada. Lo que no debe ser en ningún caso es partidista, porque nos jugamos la salud en la movilidad e impide tomar decisiones coherentes de política pública. Queremos que se siga trabajando en la red de carriles bici, aumentando su número, siendo circulares, periurbanos, pero también seguros. Si no son seguros o los ciclistas no se sienten así, los carriles 30 tendrán muy poco recorrido. Ahora, actualmente, en esta ciudad, cuando la densidad del tráfico en verano es muy reducida, el pasear en bici por cualquier carril es fácil, como lo era antes, pero en cuanto llegue septiembre y el tráfico vuelva, no se utilizarán de la misma forma, a no ser que sea un ciclista muy experimentado. Desde el colectivo de Pedalea, desde sus servicios jurídicos, están denunciando que esta norma... Denuncian expresamente que "el decreto es abiertamente contrario a la filosofía y a la regulación de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas, norma que fue creada para facilitar la circulación de las bicicletas por la calzada y no para limitarla, como establece en su artículo 24: "Las bicicletas circularán por la calzada, excepto por el carril reservado para el transporte público"". Pedalea también señala que el Ayuntamiento no está teniendo en cuenta las propuestas lanzadas por los grupos ciclistas en la Comisión para la Reconstrucción postCOVID ni el propio acuerdo final de esta Comisión, que establece en su punto 195 la creación de corredores ciclistas que garanticen los desplazamientos masivos y seguros, lo que significa ampliación de la red de carriles bici. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Señor Calvo, tiene la palabra.

Sr. Calvo Iglesias: Pues permítame que haga lo mismo que la señora Becerril. Mire, me quiero referir a la interpelación anterior, en la que se ha hablado del pliego de limpieza viaria. Yo recuerdo que ya unos meses atrás manifestamos nuestra perplejidad o nuestras dudas del hecho de que hubiera que contratar a una consultora para que preparara los pliegos. Me ha venido a la cabeza el recordarlo. Lo he recordado a raíz de sus intervenciones. Y sí, la verdad es que me llama la atención que todos los informes que les han enviado hayan tenido que ser enmendados o corregidos. Sí que les rogaría, por favor —no sé si lo querrán también el resto de los grupos, pero nosotros, desde luego, sí—, si nos pudiera enviar una copia de esos informes que les ha remitido la consultora y las correcciones que haya tenido que hacer el Servicio sobre el particular.

Y en lo que respecta a los carriles calmados, bueno, decirle lo que le hemos dicho muchas otras veces. La verdad es que las dos personas que me han precedido en el uso de la palabra ya han dejado bastante centrado el asunto. Y decirle lo que le hemos dicho otras veces, que muchas de sus iniciativas, si bien solucionan algún problema, generan otros, por lo cual, tendría que ser usted más cuidadosa y valorar mejor las afecciones, las posibles afecciones, de las decisiones que toma, porque, evidentemente, como digo, sí, se solucionan unos problemas, pero a cambio se están generando otros que yo tengo mis dudas de que, por la naturaleza y por la entidad de los problemas que se están generando, merezca la pena o compensen las soluciones que usted adopta.

Bien, con el tema de los carriles calmados, hay, efectivamente, un recurso presentado por dos colectivos, por un colectivo de ciclistas, la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta, en donde hacen hincapié en dos cuestiones: primero, por lo que supone, ellos dicen, de que les limita, que les incorpora ciertas limitaciones que antes no tenían o no padecían... La verdad es que me gustaría conocer exactamente en profundidad el contenido de ese recurso y los argumentos que exponen, porque sí que me gustaría saberlo. Y luego está la segunda parte, que es la que hace referencia al procedimiento con el que usted ha adoptado lo que ellos consideran que es una modificación de la ordenanza por vías distintas de las establecidas reglamentariamente. Y también me gustaría saber, nos gustaría conocer a mi grupo, cuáles son los argumentos que exponen, porque me parece que ya son cuestiones distintas. Esta es más bien de naturaleza jurídica o administrativa. Y nos gustaría poder analizarlas con detenimiento, por eso yo le voy a pedir que nos remitan a la mayor brevedad a nuestro grupo —supongo que también lo querrán el resto de los grupos— una copia del recurso que ha presentado la Coordinadora en Defensa de la Bicicleta. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Esta cuestión creo que ya ha sido debatida también en otras Comisiones y también salió en la Comisión por el Futuro de Zaragoza, donde les explicaba que el sistema de la movilidad es realmente un sistema complejo. Es un puzle en el que, tienen ustedes razón, un cambio afecta

al resto. Por lo tanto, hay que tener muy en cuenta qué modificaciones se realizan para evitar que darle más derechos o más espacio a un colectivo evite perderlo otro. En esta cuestión hay un tema también que es importante y es los tiempos y los planes.

Yo ya les expliqué a todos ustedes que, de momento, la prioridad del actual equipo de Gobierno para ordenar la movilidad de la ciudad es el Plan Director de Transporte Público Colectivo, porque, realmente, el transporte público colectivo es el que presenta la mayor capacidad para desplazar personas, es el más eficiente y el que no puede colapsarse en ningún momento. Como todos ustedes saben, se está realizando un estudio amplio y detallado para esa reordenación de las líneas de autobús que nos permita tener una nueva red mucho más eficiente, mucho más ordenada y que, fruto de ese estudio, veremos realmente cuáles son las necesidades de carriles exclusivos para el autobús, que es el que tiene una mayor capacidad y es el que tiene que tener la prioridad dentro de la ciudad. Una vez que conozcamos cuáles son esos carriles bus y esos espacios, se analizarán el resto de modos, es decir, cuánto espacio se necesita para las bicis con los carriles bicis, la red de carriles bici si se ha quedado desfasada o hay que modificarla, cuánto espacio se necesita para el vehículo privado... Pero lo que no vamos a hacer ahora, y ya se lo dije en su día, es hacer nuevos carriles bici, que requieren unas altas inversiones, cuando posiblemente luego hubiese que modificarlos a la vista de los resultados y de las necesidades que pueda tener el transporte público colectivo. Eso, por un lado.

Por otro lado, nosotros tenemos... En estos momentos, en Zaragoza no es que partamos de cero, como otras ciudades. Que ustedes siempre me ponen el ejemplo de otras ciudades y está fenomenal que me lo pongan, pero es que hay ciudades que apenas tienen 25 kilómetros de carriles bici. Es que nosotros somos la segunda ciudad con una mayor red y una red más extensa de carriles bici después de Sevilla, que se lo digo muchas veces. Tenemos 135 kilómetros de carriles bici y de inversiones que ya se han hecho en esta ciudad para que haya carriles segregados. Con lo cual, tenemos unas conexiones muy altas dentro de la ciudad. A eso hay que sumarle que ya hay 302 kilómetros de carriles pacificados en los que están conviviendo y están circulando en convivencia y de una forma con una velocidad pacificada a 30 kilómetros por hora bicis, patinetes y el resto de vehículos en la vía. Y, por lo tanto, en la situación actual de urgencia y de poder ampliar esas conexiones y la red actual el diagnóstico lo que nos dice es que un ciclista no tiene toda la red conectada, es decir, que para poder ir de un punto a otro de la ciudad tiene que pasar por calzadas, que ya lo permite la ordenanza, y en esas calzadas tiene que convivir con otros vehículos a motor a 50 kilómetros por hora. Pues nos parece más importante y prioritario y, además, de rápida actuación el poder asegurar las condiciones de seguridad y pacificación en esas vías que permiten conectar unos barrios con otros. Es una medida rápida. Es una medida sin coste para la ciudad. Y es una medida que garantiza que todos esos ciclistas que ahora mismo están conviviendo con otros vehículos a motor a 50 kilómetros por hora lo hagan a 30 kilómetros por hora, que, como todos ustedes saben, se reduce la letalidad y las posibilidades de impacto. Sin perjuicio de que no es incompatible con que, una vez que conozcamos cuáles son las líneas y las necesidades de carriles bus, podamos establecer y volver otra vez a estudiar cuáles son las líneas de carriles bici segregados que necesita nuestra ciudad. Es que no son medidas incompatibles, simplemente son medidas que van en distintos momentos del tiempo y hay que hacerlo de forma ordenada para minimizar las molestias al resto de modos y para minimizar también inversiones que puedan luego tenerse que retrotraer. Con lo cual, eso no quita para que en paralelo sepan que se están estudiando carriles inconexos y que se van a terminar de conectar carriles inconexos que ahora mismo faltaban pequeñas actuaciones para poderlos unir, y en eso está trabajando también el Servicio de Movilidad.

Y las cuestiones más sobre el recurso, se las explico en la segunda intervención. Gracias.

Sra. Bella Rando: Intervengo. Gracias. Señora Chueca, yo creo que usted está eludiendo el problema y está eludiendo el tema, porque, ciertamente, mientras medio mundo crea más espacios para las bicis, en Zaragoza no han habilitado ni un metro más de carril bici. Y, en lugar de eso, lo que hacen es restringir los movimientos. Pues claro que hay áreas inconexas. Claro que hay áreas inconexas y las personas ciclistas no podemos ir a determinados barrios enlazando hacia la Almozara, etcétera, pero ¿por qué? Porque obras que estaban preparadas, presupuestadas, de ampliación de carriles bici, lo que hizo su Gobierno fue paralizarlo al

llegar al Gobierno, y, de estos barro, estos lodos. Entonces, claro, no ponga ahora excusas. Las soluciones que está adoptando ahora, producto, además, de una priorización que entendemos que no es adecuada... No es posible que se hable del transporte colectivo como prioritario en la reordenación de las líneas de bus, que eso es imprescindible, lo hemos dicho y reiterado y repetido, pero no puede usted poner en segundo lugar algo que tiene que ver con la ordenación de una ciudad más habitable, sostenible y, desde luego, no pacificada de la manera que está, porque es un peligro público ir por esos carriles. Es un riesgo público ir por esos carriles. Pregunte a la gente, hable con la gente. Se lo está diciendo toda la Coordinadora de Defensa de la Bicicleta, el colectivo Pedalea, se lo está diciendo gente normal y corriente que no pertenece ni a estos colectivos y que no se atreve a coger la bici por estos carriles porque supone un riesgo y un peligro. Los carriles pacificados, que se llaman, que es una palabra que no define lo que es, porque precisamente suponen un peligro, de 30 kilómetros hora no hacen que las calles sean más seguras. No se consigue el objetivo que usted dice pretender, que es que haya más ciclistas nuevos. Creemos que es una treta legal para que los patinetes puedan circular por todos los lugares cuando habría sido tan fácil como crear un carril específico para bicis y patinetes, así de fácil. Se ha modificado la ordenanza de peatones y ciclistas mediante un decreto que ni siquiera ha estado en exposición pública o se haya hablado con los colectivos más afectados. El decreto restringe la circulación de las bicis, porque no pueden ir por otros carriles, salvo por ese, restringe. Por lo tanto, creemos que no están ayudando a incentivar el uso de la bici, no están contribuyendo a una ciudad más sostenible, cuidadosa del medio ambiente y el uso de la bicicleta.

Sra. Presidenta: Señora Bella, vaya acabando.

Sra. Bella Rando: Termino ya. Y, desde luego, están incumpliendo la medida 195 del acuerdo por el Futuro de la Ciudad, que precisamente hablaba de extender los carriles bici. Nada más.

Sra. Presidenta: ¿Cuándo? ¿En qué momento? Ese es el tema. Señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí. A ver, nosotros pensamos que los carriles 30 ya en muchos lugares se ha demostrado que son inútiles para el fomento real de la bicicleta, porque crea inseguridad, repetimos una vez más. Ahora no lo estamos notando, insisto, porque no hay tráfico en la ciudad, pero dentro de unos días el tráfico volverá y podremos pedir informes y seguramente habrá accidentes, porque no son seguros. Y, además de eso... Eso, a los que vayan, y luego, los que quieran ir se les quitan las ganas, porque no están cómodos en ese carril, no lo están, porque no son ciclistas experimentados, repetimos. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Becerril. Señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Digo, muy brevemente, que no voy a incidir ya en lo que se ha dicho, porque, desde luego, no nos queremos pronunciar sobre el particular hasta que no conozcamos, efectivamente, los recursos que ha presentado la Coordinadora de la Bicicleta. Sí que quiero señalar, hacer un apunte de nuevo, a algo que he dicho muchas veces y es que en los Acuerdos por el Futuro de Zaragoza se incluyeron muchas medidas o algunas medidas que, desde luego, no tenían nada que ver absolutamente con la recuperación económica de la ciudad ni con la lucha contra la pandemia, y este es uno de ellos. No digo que no haya que adoptarlo, que no que haya que tomar en consideración este tipo de cuestiones sobre la circulación, pero, desde luego, entendemos desde nuestro grupo que no es el lugar adecuado el Acuerdo por el Futuro de Zaragoza. No era ni mucho menos el documento adecuado, simplemente por lo que acabo de decir. Ni aporta absolutamente nada a la recuperación económica de la ciudad ni nada absolutamente en la lucha contra el coronavirus. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, yo creo que es una medida que sí que está reflejada en la Comisión por el Futuro y que realmente allí se debatió y se apuntó que ayudaría a mejorar la sostenibilidad de nuestra ciudad y de la movilidad de nuestra ciudad. Aquí la cuestión que tenemos que ver es cuándo y eso ya se lo expuse en su momento. Y lo que no voy a poner es una medida antes que otra, sino que esto tiene que estar dentro de un plan donde se optimicen los recursos de la ciudad y las prioridades. El peligro, señora Bella, es ir a 50 kilómetros por hora, como se está yendo ahora.

Esta es una medida, y lo voy a explicar técnicamente, que simplemente lo que hace es mejorar la

situación actual. Actualmente, estos ciclistas que tienen que desplazarse de un barrio a otro lo están haciendo a 50 kilómetros por hora conviviendo con otros vehículos, como la propia ordenanza les permite. De hecho, es simplemente una medida de ordenación del tráfico que lo que nos va a permitir es mejorar las condiciones de seguridad y unir estas conexiones con mayor seguridad. Por un lado, ¿qué se está haciendo? Limitar la velocidad de circulación. O sea, en el recurso que nos han puesto dice que limita los derechos de los ciclistas y restringe los movimientos y que hay una modificación de la ordenanza. Ninguna de las dos cuestiones son reales y así se lo explico. Limitar la velocidad de la circulación en algunos carriles y vías a 30 kilómetros por hora es algo que está recogido en el artículo 9 de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas. Lo que dice es que el Ayuntamiento podrá establecer calles o zonas pacificadas debidamente señalizadas en las que se limite la velocidad, en ningún caso superior a 30 kilómetros por hora. Lo que estamos haciendo es señalar unos carriles lentos, especialmente para que todos los modos de transporte, todos los vehículos, puedan circular por este carril lento. Y, por otro lado, lo que se está haciendo es evitar, prohibir, que las bicicletas vayan por el carril rápido, como ya recoge la propia Ordenanza de Peatones y Ciclistas, donde el artículo 26 indica que en la calzada... O sea, se permite a las bicicletas circular por la calzada, pero dice a continuación que "en las calzadas las bicicletas circularán preferiblemente por el carril de la derecha". Esta señalización lo único que permite es ordenar el tráfico y permitir la fluidez por el resto de los usuarios para que no se bloquee y para que el resto de los usuarios puedan ir por el carril rápido. Además, no se restringe ningún derecho, porque, por un lado, se les dice que vayan por el carril de la derecha, como ya lo dice su propia ordenanza, y se les permite utilizar el carril de la izquierda cuando van a girar a la izquierda, con lo cual, realmente lo único que se está haciendo es ordenar el tráfico, que es una competencia propia del Servicio de Movilidad. Es como si para cambiar la dirección de una calle o para cambiar la velocidad en una vía hubiese que llevar a Pleno, que es que es lo que nos están diciendo los del colectivo Pedalea. Es que estas son competencias propias de ordenación del tráfico y que las tienen que hacer el propio Ayuntamiento en el ejercicio corriente de sus competencias. Y luego, por último, lo que se está permitiendo es que los patinetes, los VMP, puedan circular por la calzada, igual que lo están haciendo ahora, porque, como en la propia ordenanza... Si es que todo está sacado de las propias ordenanzas, simplemente hay que leerlas e interpretarlas. En el artículo 3 y el punto 5 lo que dice es que, a la hora de contabilizar los carriles, lo que no computan son carriles que sean reservados. En el momento en el que el carril de la izquierda es un carril reservado, porque las bicicletas no pueden circular, automáticamente el único carril que se contabiliza como un carril único es el de la derecha, que es el carril lento por el que pueden circular bicicletas, VMP y todos los modos, todos, a 30 como máximo.

Es una medida que, insisto, simplemente ordena el tráfico, mejora la seguridad de lo que existe actualmente y que yo entiendo que todos los colectivos puedan ejercer su derecho, pero que, sobre eso, nosotros, simplemente leyendo y viendo lo que pone en las ordenanzas, no nos hemos sacado ninguna competencia nueva ni hemos hecho ninguna variación más allá de lo que es la obligación del Servicio de Movilidad, que es ordenar el tráfico de la ciudad y garantizar las máximas condiciones de seguridad vial para todos los usuarios de la vía. Muchas gracias.

5.2.3 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique cuánto paga al mes el Ayuntamiento a FCC por los servicios de mantenimiento y limpieza de Parques y Jardines sin contrato, y para que informe sobre cuándo espera tener listos los pliegos del concurso para la adjudicación de este servicio. (C-1566/20)

Sra. Presidenta: Sí. Señora Bella.

Sra. Bella Rando: Gracias, señora Chueca. Ordenar el tráfico, pero ¿para quién? Si es que da miedo ir por esos carriles en bicicleta, pero bueno, hablemos de Parques y Jardines.

Bien, todo el mundo sabemos que el servicio de mantenimiento de parques y jardines es uno de los más importantes que tiene que atender este Ayuntamiento y, sin embargo, sabemos que esta quinta ciudad

de España tiene un servicio sin adjudicar desde hace más de dos años por causa de sucesivos recursos y sucesivas sentencias del TACPA, el Tribunal Administrativo de Contratos Públicos, que, tras detectar irregularidades en la atribución a las empresas elegidas, derivó, como sabemos, en la paralización —ya llevamos más de un año— y la prolongación del pago sin contrato a la empresa Fomento de Construcciones y Contratas, que está cobrando o sigue cobrando en reconocimiento de obligación sin que medie contrato, sin que haya una justificación clara de lo que factura y nos gustaría, señora Chueca, que nos informara al respecto de ello.

Sabemos, como hemos dicho, que esta gestión provisional de FCC se lleva haciendo desde enero del 2018 y que esto está suponiendo un encarecimiento sobre los costes de las actuaciones que puede suponer hasta 8 millones al año. Nos gustaría que especificara cuáles son estos costes de encarecimiento para las arcas municipales. Por otro lado, sabemos también que FCC atiende el servicio con una plantilla que lleva trabajando muchísimo tiempo sin convenio. La pandemia y el estado de alarma, como saben, paralizó la solución de los acuerdos alcanzados tras esta larga huelga que sostuvieron los trabajadores de parques y jardines y apenas hace 15 días, el 25 de junio, fue cuando la plantilla de FCC pudo celebrar una asamblea en donde ratificar el preacuerdo de la finalización de la huelga y el acuerdo alcanzado en el SAMA con la empresa. Con esta decisión, la plantilla lograba sus principales reivindicaciones, que pasaban por los acuerdos que también adquirieron con el Gobierno de la ciudad, con usted, de no dividir en diferentes contrataciones a la plantilla y, en el convenio con la empresa, garantizar las cláusulas sociales, laborales, de género que tenían que incluirse en este convenio. Bien, es cierto que el comité de empresa ha informado que, tras ratificarse esto, el nuevo convenio colectivo se tiene que firmar en los 30 días siguientes a ratificar esto. Por tanto, estamos ya en una situación en la que estamos llegando a la finalización de este plazo, de este mes, y posiblemente se podrá alcanzar un acuerdo, deseamos, que sea lo más eficaz posible y que se sostenga con los derechos laborales que tanto ha costado incluir.

Pues bien, recordamos, y voy finalizando, que esta sería la situación ahora con respecto al convenio. Con respecto a lo que nos afecta desde la gestión de su Gobierno, sabemos que con la aprobación del Presupuesto 2020 se incrementó el presupuesto total para la gestión del servicio de mantenimiento de parques y jardines en 5 millones de euros. Entonces, querríamos saber en qué se ha cifrado este incremento, cómo se está manifestando este incremento o qué ha supuesto este incremento que se supone está cobrando FCC. Nos gustaría saber cómo se está aplicando esta subida, qué facturación ha habido durante el transcurso no solo del confinamiento y de la pandemia, sino también durante el tiempo que duró la huelga. Se lo expusimos también en una moción plenaria que era preciso tener en cuenta la resolución de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Aragón de 25 de febrero de 2016, por la cual se dice que el pago a las empresas ante una situación de huelga en ningún caso debe ser la totalidad, sino los servicios reales prestados.

Y, para finalizar, y por otro lado, tuvimos oportunidad ya de hablar y de preguntar acerca de los pliegos de condiciones para una nueva adjudicación. Hablamos ya en anteriores Comisiones del contrato menor de servicios para la asistencia técnica para la elaboración del pliego para las zonas verdes del sector 1, que se adjudicó a CSIT por 16.456 euros. Y en la última Comisión que le preguntamos acerca de esto, creo recordar que usted dijo que estarían ya listos o podrían hablar de estos pliegos para presentarlos a la finalización de este mes. Entonces, nos gustaría saber en qué situación se encuentra y qué nos puede decir al respecto de ello. Nada más. Gracias.

Sra. Presidenta: Pues muchas gracias, señora Bella. No sé si le interesa algún mes en concreto de los datos que me pregunta sobre la facturación, pero le voy a hacer un resumen general. Básicamente, en el año 2018 se le facturó por FCC 14.057.000 € y en el año 2019 13.917.000 €. La media de las mensualidades del primer semestre de 2018 fue de 1.102.000 y del primer trimestre de 2019, 1.080.000, con lo cual algo inferior. Y del segundo semestre fue de 1.240.000 en 2018 y la media del segundo semestre de 2019, 1.239.000. O sea, que prácticamente en la misma línea. Y esto es así porque, realmente, al acuerdo al que llegó el anterior Gobierno básicamente es una estructura fija de costes, reconocimiento de obligaciones donde se están pagando el 100% de los costes laborables. No se están reflejando por tareas o por proyectos, sino que

directamente se están pagando al 100% de los costes que tiene el servicio, más luego un 6% de beneficio industrial y otro 6% de gastos generales, con lo cual, al final prácticamente es similar. Es normal que no incremente.

Y luego, en 2020, estos cuatro primeros meses, la media es de 750.000 euros. ¿Por qué esta bajada? Pues, obviamente, porque ha habido una huelga durante casi dos meses y, obviamente, los trabajos que no se han realizado durante el periodo que se ha estado de huelga no se ha facturado. Entonces, son matemáticas puras. Sobre por qué este año 2020 en el presupuesto teníamos un incremento, prácticamente para pagar y para dotar adecuadamente 12 mensualidades que tiene un año, porque en los años anteriores se estaba infradotando y se estaban poniendo menos mensualidades de las que correspondía, con lo cual, básicamente, simplemente lo único que se está haciendo es contabilizar lo que cuesta el servicio conforme al acuerdo de reconocimiento de obligaciones que realizó el Gobierno anterior.

Y luego, ya en concreto sobre la nueva licitación, en ese sentido, seguimos trabajando. Creo que se está haciendo un excelente trabajo técnico. Igual que le decía anteriormente que no estaba muy satisfecha con el trabajo que se estaba realizando en el otro pliego, en el de limpieza, pues en este caso sí que le puedo decir que técnicamente y la Asistencia Técnica están realizando un excelente trabajo, que por primera vez en la historia de nuestro Servicio y del Ayuntamiento y del Área vamos a poder conocer con exactitud y tener inventariadas cada una de las zonas verdes de la ciudad, de tal forma que se van a poder dimensionar exactamente todos los espacios verdes que tenemos clasificados en 20 tipologías distintas, porque cada tipo de verde necesita una tarea distinta y, en base a eso, pues se van a cuantificar los trabajos que se tienen que realizar, las personas, el tiempo y las maquinarias que se tienen que utilizar. Entonces, todo este detalle, que se está elaborando actualmente, nos va a permitir sacar la licitación para septiembre y que más o menos empiece a andar en octubre, pero creo que luego tenemos una pregunta sobre esta cuestión. Con lo cual, creo que se está haciendo un gran trabajo por parte del Servicio. No tengo mucho más que aportar. Gracias.

Sra. Bella Rando: Gracias, señora Chueca, por sus respuestas. Obviamente, no es la primera vez que su Gobierno... Parece que todo es la primera vez cuando usted explica lo que se está haciendo. Desde luego, la mala gestión de los procesos de adjudicación de este servicio llevó a que hubiera sucesivos recursos que han ido paralizando lo que es la adjudicación de uno de los servicios mayores e incluso el planteamiento de internalizar o de la gestión directa también de este servicio, como también se planteó en otras ocasiones. Ha sido un calvario de vicisitudes que esperamos que no se demore en el tiempo, porque, aunque las cifras que usted da... Me gustaría, por favor, que nos las pasara por escrito, si es posible, para tener datos fehacientes de cómo se ha ido facturando y que, efectivamente, no se han pasado facturas por el mismo importe en periodos en donde no se ha estado trabajando, como los periodos de huelga, sí que me gustaría también que nos los den.

Desde Podemos creemos que no se puede demorar muchísimo más en el tiempo en la elaboración de unos pliegos que yo creo que claramente durante todos estos meses con las negociaciones con la plantilla o con los planteamientos que el colectivo de trabajadores decía que tenían que ir contenidos en esos pliegos por todo lo que hace referencia a las cláusulas sociales y de género, creo que las estarán ustedes conteniendo en dichos pliegos, que, además, fue precisamente el caballo de batalla por el cual se fueron llevando a recurso los anteriores pliegos que, evidentemente, siempre dieron la razón al Ayuntamiento de Zaragoza en los mismos. Entonces, consideramos que, ya lo dijimos en su momento, que no es preciso externalizar esta elaboración de unos pliegos que los Servicios Técnicos Municipales podrían haber llevado a cabo. Está hecho y lo van a presentar ahí, pero consideramos que tiene que ser lo más rápidamente posible, que tenemos que verlos y se tendrían que presentar ya, porque creemos que no se puede demorar más tiempo en tener una gestión de este servicio lo más adecuada posible. Nada más.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señora Bella. Estamos de acuerdo en que tenemos que tener una gestión de este servicio tan importante para la ciudad lo más excelente posible. Y también creo que se está haciendo este trabajo tan profundo porque realmente era totalmente necesario e indispensable. Nosotros, en Zaragoza, tenemos el estado del verde como lo tenemos precisamente porque hay un absoluto desconocimiento de cuál es el ámbito total de nuestra ciudad, no tenemos inventariado el verde de la ciudad y

una infradotación totalmente inadaptada a las necesidades de la ciudad. De hecho, la dotación de gasto para el verde y el mantenimiento y conservación del verde de nuestra ciudad está un 30 o un 40% por debajo de la conservación por metro cuadrado de la media de España. Eso lo que nos implica es que se ha tenido que hacer un profundo análisis, ya se lo he dicho, se ha tenido que conseguir un inventario que no se disponía, se ha tenido que cuantificar y se está haciendo un trabajo brillante, diría, por parte del Servicio y por parte de la Asistencia Técnica que nos va a permitir cuantificar, controlar y que el resultado sea visible en cuanto se pueda empezar a trabajar, pero claro, es normal que el pliego anterior no saliese adelante, porque es que realmente estaba mal dimensionado. Lo he dicho siempre, y ahora que ya tenemos los estudios técnicos hechos, lo puedo decir ya con datos sobre la mesa, con lo cual, en breve saldrán los pliegos, que estamos trabajando en los pliegos técnicos, y lo podrán ustedes comprobar realmente totalmente cuantificados. O sea, no hay nada que objetar. Es que son datos. Con lo cual, no hay mucho más que decir. Muchas gracias.

5.2.4 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a dar cuenta de la situación de las solicitudes de ampliación o instalación de nuevos veladores y terrazas en vía pública. (C-1572/20)

(Se trata conjuntamente el punto 5.3.2)

Sra. Presidenta: Tiene la palabra, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí. A ver, presentamos esta interpelación para saber el número de solicitudes presentadas para la ampliación o instalación de nuevos veladores y terrazas en la vía pública. Lo último que supimos es que el Gobierno de Zaragoza aprobó la autorización a 11 establecimientos para instalar plataformas donde colocar los veladores en espacios que, hasta ahora, eran calzada. Nos gustaría saber si ya se han tramitado todas, cuántas se han registrado, etc. De cualquier manera, nos llama poderosamente la atención observar que las primeras plataformas se han instalado en la zona centro (calle Costa, Zurita, Francisco de Vitoria, Juan Carlos I, plaza de los Sitios), ninguna en algún otro barrio. ¿No ha entrado ninguna otra solicitud de ningún otro barrio? Porque, claro, a nosotros también nos llegan quejas, quejas de empresarios que tienen locales en otras zonas y no saben cuáles han sido los criterios de evaluación para que exista este orden y este resultado. Los hosteleros están invirtiendo en una época muy complicada en estas primeras plataformas para intentar paliar los efectos económicos negativos de la COVID-19. Por ello tienen tanto interés en poder conseguir esta autorización. Además, son las primeras plataformas de este tipo que se autorizan en el marco de la ordenanza que regula las terrazas de los bares. Su instalación lleva consigo un complejo número de requisitos, desde la medida y materiales de la tarima, pavimentos, barandillas, separación fija entre los veladores y la calzada y entre el velador y el resto de la zona de estacionamiento. Esto supone un desembolso de varios miles de euros para ellos. Por esto los empresarios se preguntan, y nosotros también, si estas ampliaciones quedarán fijas en el nuevo escenario urbanístico o tienen fecha de caducidad al 30 de diciembre.

También hemos encontrado bastante inseguridad jurídica, puesto que la Policía, en sus labores de inspección de locales, exige en algunos casos la presentación del pago de la tasa de ampliación cuando no se ha determinado cómo se va a bonificar esta tasa, por lo que instamos a las Consejerías implicadas a que se pongan de acuerdo si no lo han hecho a fecha de hoy.

Para terminar, Zaragoza es noticia desde hace unos días por los rebotes de coronavirus, aunque era una crónica anunciada por los vecinos. Del mismo modo que defendemos la legítima defensa de los hosteleros en la ampliación de terrazas y veladores, en bonificaciones en tasas y en impuestos, también les pedimos que no vuelva a ocurrir lo acontecido días atrás, cuando en algunas calles, barrios, un cochecito de bebé o una silla de ruedas no podían atravesar algunos tramos de ellas, obligándoles a bajar a la calzada. Esto supone una relajación de las medidas sanitarias, de la distancia social, que llevan a rebotes de la pandemia. No se trata de enfrentar ni locales ni vecinos, sino de respetar el espacio de todos. De cualquier

manera, la administración tiene en su mano apereibir y sancionar a unos y a otros en aras de la sanidad y del cuidado de todas y todos.

También me gustaría aprovechar esta ocasión para que constara en Acta el reconocimiento del grupo Socialista a empresas zaragozanas que han contribuido con su dinero a fondo perdido a ayudar a aquellos locales muy pequeños que no tenían posibilidades, porque se trata de una barra y un par de mesitas, repartiendo una suma total de 149.000 euros entre ellos y que ha supuesto 400 euros por bar. Queríamos dar las gracias a La Zaragozana, Zumos Juber y El Tostadero. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Sr. Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Muchas gracias. Bueno, pues después de la extensa exposición de la señora Becerril, poco hay que añadir sobre el particular. Sí que quería hacer mención al motivo por el que nosotros hemos presentado esta pregunta, no interpelación, sino pregunta. Precisamente ha sido por las quejas que nos han transmitido muchos propietarios de cafés y bares afectados por el tema de los veladores. Y una de las quejas más recurrentes es la falta de información que parece ser que tiene la Policía Local, que les están exigiendo determinados requisitos o que no tienen mucho conocimiento sobre las nuevas determinaciones de medidas, de distancias, etc, etc. Y parece ser que les estaban exigiendo cosas que los propietarios de los establecimientos daban por supuesto que estaban autorizadas o concedidas. No sé si ha habido algún tipo de descoordinación o falta de información entre los distintos Servicios de este Ayuntamiento. En definitiva, lo que le venimos a preguntar también es el número de solicitudes, las recibidas, las tramitadas, las autorizadas y las denegadas, aparte de algún tipo de aclaración sobre la coordinación o descoordinación que haya podido haber entre los distintos Servicios del Ayuntamiento a la hora de inspeccionar las nuevas medidas o la nueva disposición de los veladores, incluida la colocación de las tarimas que invaden parte de la calzada. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias a ambos. Bueno, yo lo primero de todo quiero iniciar la interpelación agradeciendo el trabajo y el esfuerzo que han tenido que hacer los funcionarios de esta Casa, sobre todo del Área de Servicios Públicos, de Policía y también de Movilidad, para poder hacer frente a esta nueva circunstancia con la premura, con la rapidez y con la dedicación, que no ha sido poca, que las circunstancias nos han exigido. Es verdad que seguramente habrá habido errores y se hubiese podido hacer las cosas más rápido todavía o se hubiesen podido hacer mejor, pero ya les garantizo yo que el esfuerzo que se ha estado haciendo desde el 8 de mayo, que firmé la instrucción y que se iniciaron todas estas medidas para poder facilitar al sector de la hostelería de la ciudad y también a los zaragozanos, que también estaban deseosos de poder disfrutar del aire libre y que tenían reticencias a entrar a establecimientos, en el interior de establecimientos, y es más seguro, como todos sabemos, estar al aire libre, pues no ha sido poco.

Dicho lo cual, les voy a dar los datos para que vean realmente ese esfuerzo en qué se ha materializado. Ha habido 2336 solicitudes, de las cuales han sido autorizadas el 78%, es decir, 1824. Se han denegado un 18%, 413, porque no estaban conforme a los requerimientos de la ordenanza. Y en tramitación actualmente hay 95, un 4%, que están pendientes de tramitarse. Con lo cual, creo que los datos son altos en volumen y, además, demuestran que ha habido un esfuerzo y un trabajo detrás. De todas esas solicitudes, luego, además, ha habido ampliaciones, es decir, espacios que han pedido ampliar lo que viene siendo su espacio habitual o autorizado según la ordenanza hasta que se hizo la instrucción del 8 de mayo, de 296 ampliaciones, de las cuales se han autorizado 149, el 50%. Se han desestimado un 34%, 100, porque no cumplían o porque se estaban pidiendo cuestiones que impedían el tránsito peatonal y que no eran viables. Y plataformas aprobadas hay, hasta la fecha, 29, ¿vale? Se ha dicho que no solamente a 3 y están pendientes de subsanar y de corregir, 8.

Señora Becerril, si tiene usted concretamente alguna plataforma o algún caso donde se hayan sentido que no se les estaba tratando igual por estar en un barrio o en una zona de la ciudad, pues no sé, hágamelos llegar y lo estudiaremos, pero, hasta la fecha, se han concedido las plataformas donde se han solicitado y solamente se ha dicho que no a tres, porque no cumplirían con los requisitos exigidos, porque, claro, hay que cumplir unos requisitos de seguridad, no hay que obstaculizar el paso a los peatones... Entonces, realmente, ya les digo que tanto Policía como Movilidad han estado trabajando conjuntamente para poder realmente

hacerlo lo más ágil posible y cumpliendo con los derechos de todos los peatones y de todas las personas que conviven en la vía pública.

Sí que es verdad que esta instrucción me gustaría realizar y vamos a iniciar los trámites para modificar la ordenanza de forma que, aunque la autorización es hasta diciembre de 2020, las nuevas plataformas que tenemos actualmente y que se han autorizado se puedan extender en el tiempo porque, como bien dicen, suponen una inversión importante y, además, suponen una medida que, creo que lo hemos comentado en otras veces y estamos todos de acuerdo, que me parece que en este caso no había debate, recogen otras ciudades europeas y otras ciudades españolas y que facilitan que, además en unos tiempos en el que tendremos que aprender a convivir con el virus, porque, obviamente, va a estar aquí más tiempo del que nos gustaría, pues ayuda a los hosteleros, pero también, sobre todo, a los zaragozanos, que se sienten más seguros estando en la vía pública y estando al aire que estando en establecimientos cerrados, como así lo han demostrado.

Sobre las cuestiones sanitarias, señora Becerril, yo le diría que las autorizaciones indican expresamente que hay que cumplir con la orden de Sanidad y eso es una competencia que depende de la DGA y que lo que tienen que hacer es cumplir estrictamente. Si ahora, por ejemplo, se han reducido los aforos al 75%, es responsabilidad del propio hostelero cumplir con esta nueva instrucción. Ahí nosotros no podemos entrar. Y ahí Policía lo que está haciendo es intentar controlar, pero tenemos que apelar también, igual que ayudamos al sector de la hostelería, a que el sector de la hostelería sea responsable en el cumplimiento de todas las medidas sanitarias. Y esto es todo por mi parte. No sé si tienen alguna pregunta más o algún comentario más que hacer.

Sra. Becerril Mur: Yo, al hilo de lo que acaba de decir usted, evidentemente hay que apelar a la responsabilidad de los vecinos y de los hosteleros, es una evidencia, pero cuando las cosas se salen de madre, pues, evidentemente, para eso está la administración, para aperebir y sancionar. Entonces, si tiene que ir la Policía, pues tendrá que ir la Policía. Y si tiene que dotar de más efectivos para que eso se cumpla en la medida de lo posible por la salud y el bien de todos, pues habrá que hacerlo. Eso es lo único que hemos planteado.

Sra. Presidenta: Pero es que así está siendo. Yo lo único que quiero decir aquí es que Policía está haciendo su trabajo y está con todos los medios y todos los dispositivos que tiene a su alcance vigilando y controlando y sancionando. De hecho, hay un número importante de sanciones en terrazas porque no se están teniendo en cuenta las condiciones sanitarias y no se están cumpliendo. O sea que, en ese sentido, estamos desde todas las Áreas, tanto la Administración... Pero lo que ya le he dicho alguna vez: no se puede poner un policía por cada zaragozano. Tenemos que también intentar que todos los zaragozanos, seamos particulares o tengamos un establecimiento, seamos responsables y apelar a la responsabilidad individual de cada uno, que en estos tiempos es más importante si cabe que en condiciones normales. Muchas gracias.

5.2.5 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a que la Sra. Consejera informe sobre cómo piensa actuar tras conocer la Sentencia del Tribunal Supremo sobre la licitación de los pliegos del servicio de transporte urbano por autobús. (C-1610/20)

Sra. Presidenta: Tiene la palabra, señora Broto.

Sra. Broto Bernués: Muchas gracias otra vez. Bueno, voy a hacer un pequeño relato. En el año 2013, el Ayuntamiento de Zaragoza sacó a licitación, a concurso, el contrato de gestión del transporte urbano de viajeros por autobús, a la que se presentaron la denominada entonces empresa TUZSA y la Sociedad Cooperativa Urbana de Trabajadores, denominada SCUT. Esta última, la Cooperativa de Trabajadores, quedó excluida por dos motivos. Uno de ellos fue porque no era una sociedad anónima y la segunda razón era porque no tenía o acreditaba suficiente solvencia técnica y económica. Bien, esta cooperativa recurrió y lo que ha ocurrido es que, siete años después, este pasado mes de junio, el Tribunal Superior de Justicia ha

dado la razón a la cooperativa y en esta sentencia se confirman dos extremos importantes. El primero es que la cláusula que exigía la transformación de la sociedad cooperativa en sociedad anónima era nula, no era válida. Y segundo, que la cláusula que requería la experiencia previa en la gestión de un contrato de transporte tan importante como el de la ciudad de Zaragoza, con unos requisitos que eran prácticamente para que la empresa TUZSA se lo pudiera quedar, también quedó anulado.

La cuestión es que la sentencia del Tribunal Supremo no clarifica, y aquí es donde yo le pido a usted, señora Chueca, como Consejera responsable, cuáles son las indicaciones o cuáles van a ser las medidas a tomar, si la adjudicación tiene que ser anulada completamente o si hay que volver a abrir el plazo de presentación de ofertas, pero lo que ha quedado claro es que la empresa entonces denominada TUZSA se quedó con un contrato a través de una licitación injusta. Esto creo que es algo muy importante. Por lo tanto, queremos saber cuáles son las intenciones, señora Chueca, con relación a... Primero, entendemos que, como mínimo, el Ayuntamiento de Zaragoza tiene que garantizar la legalidad de la prestación de un servicio tan importante como el autobús con un procedimiento que garantice los trámites legales. Aquí le hemos oído a usted, y a la Corporación que usted representa, hablar de ajustarse a derecho y que, evidentemente, nunca van a ir en contra de una sentencia que confirma extremos como estos. Pero, además, es que el Ayuntamiento de Zaragoza tiene ahora una oportunidad de estudiar la municipalización de un servicio esencial —vuelvo a decir, esencial— que hasta ahora ha sido gestionado a través de empresas que han tenido grandes réditos económicos. Y, en concreto, me detendré con la actual Avanza, que, como todos ustedes saben, se ha mostrado ciertamente insolidaria con esta ciudad. Después de más de treinta años de gestión de un servicio tan importante, la actual empresa multinacional está planteando el quebranto económico y financiero, está planteando recursos para que este Ayuntamiento le dote de más... Bueno, claramente, le ha pedido dinero a este Ayuntamiento mediante recursos concretos, lícitos por supuesto, pero que reflejan la situación insolidaria con una ciudad en una situación de pandemia y con una caída ostensible de viajeros. Y tampoco hay que olvidar que la propia Cooperativa de Trabajadores siempre ha defendido su objetivo final de la municipalización.

Por lo tanto, y espero que, como suele ser costumbre en mí, pueda conseguir unas respuestas que aclaren determinados extremos. Se los leo, para que lo tenga claro. Señora Chueca, ¿han recibido ustedes la sentencia, puesto que nos consta que tienen dos meses para dar respuesta y entramos en ese momento tan complicado como es el de agosto, donde la mayoría de las administraciones se declaran como inhábiles y nos gustaría tener información? Segundo, ¿qué pasa desde ahora hasta que salga la nueva licitación? ¿Cuál es el escenario en que nos encontramos? Nos referimos en el tema legal. ¿Exigirá usted, como responsable actual de la Consejería, responsabilidades a quien dio el visto bueno a esos pliegos, que claramente se ha demostrado que tuvieron fallos en su elaboración y que han supuesto la ratificación del Tribunal Superior? ¿Y aprovecha la situación para municipalizar el servicio? Desde su punto de vista, ¿es una oportunidad que tiene la ciudad de Zaragoza para llevar a cabo la municipalización de un servicio?

Y ya en mi segunda intervención le detallaré, porque, como entiendo que hacemos muchas preguntas, también tenemos respuestas, pero espero a escuchar las suyas, porque sí que tenemos alguna propuesta desde nuestra formación. Lo digo porque a veces lo que se plantea es que en la oposición nunca se oyen propuestas. No se preocupe, que yo le voy a dar alguna, pero me gustaría saber su respuesta. Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, creo que esta cuestión no es nueva para ustedes, porque ya en 2016 ustedes decidieron no hacer nada, no defender los intereses del Ayuntamiento de Zaragoza cuando gobernaban y, por lo tanto, no recurrieron dicha sentencia, sino que dejaron que las cosas fluyesen. En estos momentos, yo es que tampoco creo que me corresponda a mí hacer demasiado. Yo simplemente voy a estudiar y voy a esperar a ver qué dictaminan los Servicios Jurídicos del Ayuntamiento, que analicen la sentencia junto con el departamento de Contratación y vean si realmente hay que proceder de alguna forma. Ya ustedes conocieron un informe en su día y vamos a ver si el nuevo informe sobre la sentencia actual nos dictamina cómo hay que proceder, si hay que realizar alguna actuación o no hay que realizar ninguna actuación nueva y simplemente esta nueva sentencia lo que nos ayuda es a mejorar la elaboración de futuros pliegos. En este caso, creo sinceramente que todavía está por ver realmente qué dice la Asesoría Jurídica y el departamento de

Contratación sobre la sentencia. Y, como usted bien ha dicho, todavía hay tiempo para poder tener esos informes y para poder evaluar y, mientras tanto, vamos a esperar a ver cómo proceder. Gracias.

Sra. Broto Bernués: Entonces, puedo colegir de su respuesta que han recibido la sentencia. Es una pregunta muy clara que le estaba haciendo y que creo que tienen dos meses para tener que responder. Entonces, esperar, esperar, no pueden esperar mucho. Me gustaría que en la réplica me dijera. Y, como le decía, evidentemente, usted dice que no puede hacer nada. Hombre, yo creo que usted, a través de los medios de comunicación, está planteando su Plan Director y está hablando en muchas ocasiones de la movilidad y de facilitarnos las diferentes formas de movilidad en la ciudad. Nosotros le hacemos una propuesta, que, además, sabe que hemos presentado como moción para el próximo Pleno de la ciudad, en la que le planteamos que quizás esta sea una oportunidad... Independientemente de que, lógicamente, la Asesoría Jurídica le dé sus informes y el departamento de Contratación elabore su propuesta, creemos que usted, y nos parece hasta cierto punto razonable, está caminando en la idea de que a lo mejor se podría crear una empresa de movilidad sostenible en Zaragoza que recogiese todos aquellos diferentes elementos o servicios de transporte, no solamente de autobús, todo lo que tiene que ver con la movilidad personal, todo lo que tiene que ver con los de nueva creación, todo lo que tiene que ver con aparcamientos, todo lo que tiene que ver con puntos de recarga eléctrica, aparcabicis, movilidad compartida, etcétera, de tal manera que esta empresa integrase, conforme van creándose estos servicios o van acabando los contratos, una gestión municipal. Que no es la palabra municipalización la que asusta, sino que es una empresa municipal. Por lo tanto, podría ser algo que usted podría tener en cuenta.

Y la segunda opción es algo que está dándose en grandes metrópolis y que tendría que ver con todo lo que sería la gestión de esta movilidad a través de una perspectiva metropolitana con algo que ya tiene la ciudad de Zaragoza y que sería algo a estudiar. Es una propuesta que le hacemos, porque creemos que podría englobar las demandas de la ciudad, de una ciudad del siglo XXI, y sería a través del Consorcio del Transporte del Área Metropolitana como entidad encargada de esta gestión, lo que permitiría, además, entre otras cosas, algo que ustedes están llevando a gala, que es abaratar costes, puesto que el Consorcio ya existe y mejoraría las conexiones entre barrios rurales y todos los pueblos del entorno metropolitano de la ciudad de Zaragoza. Por lo tanto, dos propuestas que pueden trabajar ya, independientemente de que usted espere.

Y, por favor, me gustaría saber si, efectivamente, han recibido la sentencia, porque hay dos meses y, entonces, este tiempo, incluido el mes de agosto, es algo que es complicado y nos gustaría tener una información. Creemos que muchos ciudadanos están interesados, sobre todo la Cooperativa Urbana de Trabajadores, pero el resto de ciudadanos y usuarios del transporte por autobús.

Sra. Presidenta: Sobre la sentencia, sí que ha llegado y se tiene que tramitar un incidente ante el TSJ para poder iniciar los plazos, con lo cual, estamos dentro de esos plazos. Y con respecto a las cuestiones que me plantea sobre otras formas de gestión, la verdad es que nosotros... A ver, por estudiar y por valorar, todos es estudiable, pero yo creo que usted lo sabe, somos un Gobierno liberal que creemos en la colaboración público-privada y que creemos que la mejor forma de gestionar los servicios públicos es a través de la colaboración de especialistas y empresas que puedan prestar estos servicios. Con lo cual, si ustedes durante los cuatro años de Gobierno en donde abanderaron la bandera de la municipalización no fueron capaces más que de municipalizar el 010, y las consecuencias económicas que ha traído ustedes las saben, pues realmente veo difícil que nosotros vayamos a cambiar el modo de gestión, más que nada porque creo que la mejor forma de gestionarlo no es municipalizando el servicio. No es algo en lo que crea, pero bueno, estudiar, estudiar... Aparte, el Consorcio, esta propuesta que me hace usted sobre el Consorcio, si a mí el Consorcio... Yo trabajo fenomenal con el Consorcio y el Consorcio trabaja fenomenal, pero una parte es las competencias urbanas y municipales que tiene el Servicio de Movilidad y otra parte es las competencias periurbanas y autonómicas que está gestionando el Consorcio. En ese sentido, hay una colaboración excelente y no creo que sea necesario centralizar en el Consorcio unas competencias que ahora mismo son municipales. Y sobre ese punto, pues es que yo lo único recordarle que ustedes hicieron una municipalización del 010 diciendo que habría un ahorro de costes para las arcas municipales y el ahorro de costes se ha traducido en un incremento

de creo recordar que era en torno a un 40% los gastos del servicio, además de una menor flexibilidad a la hora de hacer frente a picos de demanda, situaciones especiales... Bueno, pues tiene una mayor complejidad. En ese sentido, hay que estudiar todas las posibilidades porque creo que la opción que usted nos está planteando le resta flexibilidad también a la gestión de los servicios públicos y, en ese sentido, pues no es, además, una de las prioridades del actual equipo de Gobierno. Gracias.

Sra. Broto Bernués: No le voy a replicar, que no voy a entrar a valoración. ¿Me puede decir la fecha de entrada de la sentencia, por favor? Que, como ha dicho lo de la incidencia, es por computar tiempos.

Sra. Presidenta: Lo digo después por correo, porque ahora no la sé.

Sra. Broto Bernués: Perfecto. Gracias.

5.3 Preguntas

5.3.1 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a cómo piensa solucionar los problemas de aparcamiento generados en los barrios de San Pablo y el Arrabal por la eliminación de plazas para coches y su sustitución por aparcamientos de bicicletas y motos. (C-1538/20)

Sra. Presidenta: Sí. Tiene la palabra.

Sr. Calvo Iglesias: Perdón. Volvemos a lo de antes. Usted toma determinadas decisiones para tratar de solucionar un problema y genera otros. Claro, a nosotros nos parece muy bien el esfuerzo que usted está haciendo por solucionar determinados problemas, pero claro, también nos plantea la duda de si, efectivamente, está valorando adecuadamente las consecuencias de sus decisiones. Por ejemplo, en la zona de San Pablo han eliminado 25 plazas de aparcamiento, según los datos aparecidos en la prensa y quejas de los vecinos, en donde decían que tenían muy serios problemas de aparcamiento, que tenían que estar dando vueltas durante bastantes minutos todos los días, porque son vecinos de la zona que tienen coche y tienen dificultades, serias dificultades, de aparcamiento y todos los días se encuentran con que tienen que hacer muchos desplazamientos por el barrio, muchas vueltas, hasta encontrar un sitio donde aparcar. Y de repente se encuentran con que se han eliminado 25 plazas de aparcamiento más, con lo que muchas veces las posibilidades de aparcamiento en esas zonas son imposibles. Claro, estamos hablando de una zona ya deprimida, con ausencia de plazas de aparcamiento, y esto añade un factor disuasorio más para las personas que quieran desplazarse a vivir allí, que podrían adquirir una vivienda, etcétera, etcétera. Esto, lógicamente, disminuye el valor de los inmuebles, la falta de aparcamientos, con todas las consecuencias derivadas del tema, que son, evidentemente, la degradación del barrio. Y esto mismo está pasando en el barrio del Arrabal, donde también aparecieron en la prensa las quejas de los vecinos, que tenían problemas, serios problemas, de aparcamiento y donde, como consecuencia de sus decisiones, se han eliminado de nuevo 46 parking, 46 plazas de aparcamiento.

Yo sí que quiero hacer constar una cosa y es, de nuevo, esta especie de dicotomía que se plantea entre el peatón y el vehículo. Y, realmente, es un planteamiento falso, porque los coches tienen conductores, hay personas que son sus propietarios y que tienen derechos, derecho a la circulación, y también hay que facilitarles de alguna manera las posibilidades de aparcamiento. Realmente, una persona que es peatón por la mañana puede ser conductor por la tarde o a la inversa. Estamos hablando de ciudadanos, no de coches. No estamos hablando de bicicletas o de coches, estamos hablando de ciudadanos, que unos utilizan un medio de transporte, andando a lo mejor, en bicicleta, y otros utilizan el coche. Y cuando usted está tratando de garantizar los derechos de los ciclistas y facilitándoles el aparcamiento, está perjudicando a su vez a otros ciudadanos. Y eso es lo que yo le planteo, cómo usted ha planteado los aparcamientos de bicicleta, pero ahora nos tendrá que explicar cómo piensa solucionar los problemas derivados de esas eliminaciones de

plazas de aparcamiento, que, le repito, son, si los datos que dieron los vecinos de estas zonas son correctos, 25 plazas de aparcamiento en la zona de San Pablo y 46 en el barrio de Arrabal. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Calvo. Bueno, estoy totalmente de acuerdo en que el peatón es multimodal, el ciudadano es multimodal y que por eso precisamente es la dificultad de la gestión de la movilidad, de todo el sistema de movilidad, porque, al final, la movilidad no puede estar en confrontación, sino que tendremos que encontrar la convivencia entre los distintos modos, y eso a veces implica generosidad e implica alguna cesión, porque no se puede dar sin a otro restar. Entonces, es complicado y por eso digo que es muy importante los tiempos y el ir midiendo las actuaciones para intentar minimizar las afecciones que se están produciendo a los vecinos, que, como usted comprenderá, no es nuestra intención y ojalá no generásemos ninguna afección.

Como usted sabe, uno de los problemas principales, y por eso quiero volver a explicar esta medida, es obstaculizar los paseos y el espacio de las aceras. La prioridad del actual equipo de Gobierno es el peatón, porque, como he dicho otras veces, es la movilidad más democrática, porque todos somos peatones. Porque luego, además, conduciremos, iremos en bici, iremos en moto, pero lo que seguro que todos los ciudadanos, los 700.000 zaragozanos, son peatones, con lo cual, la primera prioridad es el peatón y el peatón en el centro. Por eso queremos despejar las aceras, que en los últimos dos años ha generado un gran problema, porque, además de aparcar las motos, que ya históricamente se venían aparcando y que han crecido mucho en los últimos años, pues aparcaban también las bicicletas, los patinetes que han proliferado en los últimos años. Con esta primera medida que ya pusimos en marcha a principios de este año en el entorno de la plaza de los Sitios pudimos testar y pudimos ver realmente cuáles son la cantidad de aparcamientos en calzada que se necesita en una zona concreta. A partir de ahí, se ha dimensionado, porque inicialmente se quedaron cortos y se vio que se necesitaban más aparcamientos para motos. Pues luego se ampliaron. Entonces, una vez que ya tenemos dimensionadas las necesidades con la información de un piloto real en el entorno de la plaza de los Sitios y con los datos reales de las empresas que trabajan en movilidad, micromovilidad, tanto de bicicletas como de patinetes, sabiendo realmente cuáles son los espacios de circulación, se ha hecho una correlación y se ha visto con los datos reales de usos de bicicletas y patinetes no privados, sino de los que disponen de datos, esa correlación en los distintos barrios. A partir de ahí, la prioridad es despejar las aceras y, por lo tanto, bajar los vehículos para que el peatón pueda caminar más cómodo, en mayores condiciones de seguridad y de distanciamiento social, y eso implica realizar aparcamientos en calzada. Efectivamente, implica quitar alguna plaza de vehículo privado y con los datos que nos piden y que vemos que se necesitan.

A partir de ahí, hay otras medidas que se tendrán que llevar a cabo y que no va a ser la única, como, por ejemplo, crear nuevas posibilidades de aparcamiento. Y en esto hace poco anunció el Consejero de Urbanismo la posibilidad de que haya locales que puedan tener nuevos usos, y uno de los nuevos usos posibles que se podría hacer podrían ser habilitar nuevos espacios para aparcamientos. También hay otra de las cuestiones que se puede trabajar, que es el tema del aparcamiento regulado para residentes, que cada vez nos están pidiendo más desde más barrios y que desde el Servicio de Movilidad, y ustedes lo saben, porque muchos de ustedes son presidentes de distrito, están viendo los planes y proyectos que se están valorando para que, conjuntamente con los distintos vecinos, se puedan valorar. Pero es verdad que los vecinos nos piden regular esas plazas para residentes de tal forma que sea más fácil encontrar aparcamiento en la calle. Y, por supuesto, modular la implantación de esta medida de aparcamientos en calzadas en dos fases. En lugar de hacer todas las que se tenían intención inicialmente, pues hacerlas en dos fases, de forma que en la segunda fase se pueda modular y corregir en función de las necesidades reales. Eso es lo que estamos haciendo. Y lo siento, porque me he excedido y le he contestado todo de golpe. Gracias.

Sr. Calvo Iglesias: Primero, sin justificar en absoluto el uso de las aceras como aparcamientos de motos y bicicletas, sin justificarlo, permítame que usted habla de la necesidad de despejar el paso al peatón, porque esto parece ser que supone una molestia inasumible, estas cuestiones, pero le voy a señalar brevemente una relación de otros obstáculos que se encuentra el peatón en las aceras: terrazas de cafeterías y bares, árboles, farolas, semáforos, papeleras, mupis, rótulos publicitarios, kioscos y todo tipo de mobiliario urbano. ¿Quiere usted despejar también de todas estas cuestiones a los...? Porque a veces, mire, usted está

generando unas molestias... Una bicicleta mal aparcada, pongamos por caso, o una moto en la acera, que no la justifico, por supuesto, produce una molestia al peatón, es cierto, igual que la que pueda una papeleras, que obliga, lógicamente, a desviarse. Se solventa con un desvío de apenas unos segundos. Es decir, uno se desvía un poquito y ya ha pasado. Pero eso, a su vez, supone que hay una persona que a lo mejor se tiene que pegar 25 minutos buscando una plaza de aparcamiento. Simplemente para que usted valore qué molestias se generan en un caso y qué molestias se generan en el otro. Y la segunda apreciación: lo que aparecía en la prensa eran las fotografías de esas zonas de aparcamiento de motos y bicicletas absolutamente vacías. Simplemente valore el uso que se está dando a esos aparcamientos para bicicletas y motos, que no se usan y que, por el contrario, están generando ese tipo...

Sra. Presidenta: Bueno, que no se usen... Una foto en un momento determinado puede reflejar un uso vacío, pero también hay veces en donde hay que invertir en una infraestructura para poder acostumbrar a ese uso y para poder acostumbrar a que, en lugar de... De momento no se está sancionando, con lo cual, todavía hay muchas personas que tienen la costumbre de aparcar en la acera. Entonces, vamos a ir poco a poco modulando. Aquí, solamente dos cosas. Por eso, a la vista de que podía generar problemas, lo que se ha decidido es dimensionar en dos fases, como le decía, la implantación de esos aparcamientos en calzada. En lugar de hacerlos todos los que estaban planificados en un distrito o en un barrio a la vez, en una única intervención, se ha pedido que se haga en dos intervenciones, de tal forma que con la primera intervención del 50% o el 60% de las que estaban planificadas veamos si hay demanda, si hay más necesidad o no, y, en base a eso, poder modular para ajustar mejor y no sacrificar más plazas de aparcamiento de las que fuesen necesarias. Yo no quiero generar molestias a nadie, pero es que alguna concesión hay que hacer. Entonces, entre quitar papeleras o quitar árboles de la calle, que no creo que estemos de acuerdo, pues prefiero quitar elementos que son móviles y que es más fácil de bajar a la calzada y, a su vez, los coches poderles buscar otras soluciones, que las hay y en las que también estamos trabajando. Lo que pasa es que las cosas, pues una va detrás de la otra. Entonces, poco a poco irán viendo cómo se va ordenando la ciudad para que el peatón tenga más espacio y la ciudad, al final, sea una ciudad más amable, más paseable y más sostenible. Muchas gracias.

5.3.2 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si puede informar de la gestión de las autorizaciones de ampliación de espacio para terrazas de cafés y bares, y el número de solicitudes recibidas, tramitadas, autorizadas y denegadas. (C-1539/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 5.2.4)

5.3.3 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si la Sra. Consejera va a dar una solución al problema del transporte público para que los estudiantes del Barrio de Valdefierro puedan ir al IES Virgen del Pilar en el Barrio de Casablanca. (C-1542/20)

Sra. Rouco Laliena: Bien. Buenos días. Esta pregunta la voy a plantear desde dos vertientes, desde la vertiente del tema escolar y la otra vertiente desde el tema de conexión entre barrios. Y, además, como ha dicho la señora Broto, cuando estamos en la oposición también queremos dar alguna propuesta de solución y yo la traigo aquí, que también, si quieren los demás partidos, se las diré. El problema es que en el barrio de Valdefierro está el colegio Jerónimo Blancas y desde ahí este año se llevan un montón de niños, por ahora ya llevaban unas 60 preinscripciones, al Instituto Virgen del Pilar, en el barrio de Casablanca. La única línea que tienen de conexión entre barrios y, a la vez, de un colegio a otro es la línea número 57, pero no conecta y ni siquiera pueden hacer un traslado a otro autobús, sino que tienen que ir a plaza España, volver a coger el autobús, volver a ir a Valdefierro y bueno... La verdad es que la solución la han dado los propios padres de familia y es prolongar la línea del autobús número 57 y llevarla hasta el comienzo y al final de las líneas número 36 y 24. Le planteo esta pregunta porque se acerca ya el curso escolar y los padres están bastante

preocupados con este problema, porque, por ahora, no se les ha dado ninguna solución, sino que simplemente... Bueno, simplemente no, se les dijo que se haría un estudio. Pero claro, con las fechas a las que estamos llegando, me trasladan su preocupación, tanto desde el colegio como los padres de familia. Como digo, si quieren los otros grupos, les daré la prolongación de la línea número 57 y verán que la solución tampoco es tan complicada, sobre todo teniendo en cuenta que ahora estos niños van a trasladarse de un colegio al instituto todos los años, con lo cual, es una situación que no es solo para este año, sino que se va a prolongar en el tiempo. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Rouco. Bueno, es una cuestión que tendremos que estudiar y que no es complicado. Claro que no es complicado, es una cuestión económica básicamente. Entonces, hay distintas peticiones y este año también teníamos la intención de resolver algunas peticiones concretas de alargamiento de algunas líneas. Saben que la situación económica del transporte público ha cambiado totalmente, con lo cual, lo estamos estudiando. A la vista de la pregunta que me planteaba, he pedido al Servicio de Movilidad que estudie las opciones. Hay una opción que veo que podría ser bastante viable, pero que supondría un empeoramiento en la frecuencia de la línea para que no tuviese un alto sobrecoste y creo que se puede plantear estudiarlo y valorarlo, porque sí que me gustaría intentar evitar sobrecostes en este año precisamente, en el que estamos con una circunstancia compleja.

Por otro lado, en el Plan Director de Transporte Público se están analizando todas las variables, se están analizando también todas las demandas y todas las necesidades, y ahí se podría ya introducir igual una solución más estructural. Pero, de todas formas, estamos estudiando esta solución y, como digo, hay una solución que supondría un sobrecoste importante y, además, también haría una variación de los tiempos de frecuencia de 8 a 9 minutos, suponiendo un extracoste superior a los 300.000 euros. Y, en cambio, hay otra solución que no supondría un extracoste y que supondría ampliar de 8 a 13 minutos, y yo creo que es por la que podríamos decantarnos, siendo que, además, con la aplicación móvil enseguida se puede saber cada cuánto tiempo viene el autobús. Está en el Servicio de Movilidad y lo están estudiando.

También, por otro lado, decirle que hay otra cuestión, que es el transporte escolar, que eso sí que se tiene que regular desde los propios institutos o desde los propios centros de estudios, que es ajeno al transporte urbano de viajeros y que quizá también se podría estudiar si eso les podría dar una solución. Quiero decir, que el transporte urbano no es una competencia ni está conceptualizado como para dar servicio a todas las necesidades de los colegios y de los centros educativos individuales, sino que tiene que dar un servicio general y que, en la medida de lo posible, se pueda acomodar a las necesidades existentes. Gracias.

Sra. Rouco Laliena: Señora Chueca, me ha dicho que va a valorar el sobrecoste. Me estaba diciendo sobre el tema de escolar. Yo también le he dicho que lo quería plantear un poco también entre movilidad y la conexión entre barrios, ya que estábamos en un momento en que estaban diciendo que estaban planteando toda la conexión y toda la red de autobuses. En fin, yo ya le he dicho que estos niños, que por ahora son 60... Imagínese 60 todos los días con los padres y ahora, además, hasta con sus hermanos, porque cuando se va uno lo normal es que se vayan todos. Me parece que es un tema para estudiarlo, pero para estudiarlo rápido, porque el colegio empieza en septiembre. Y ya le digo que no es una situación que se vaya a dar solo este año, sino que se va a prolongar durante todos los años. Entonces, realmente creo que sí que es un tema para estudiarlo pronto, para valorarlo y darle una salida real a estos niños, sus padres. Y la verdad es que no solo es un tema escolar, sino también un tema de movilidad entre barrios que, estando cerca, no tienen comunicación. Gracias.

Sra. Presidenta: No hay de qué. No se preocupe, que lo estamos estudiando y ya le digo yo que me parece bien y que, además, es que la línea 57 es una línea que está infrutilizada que, si conseguimos darle un nuevo uso, pues la verdad es que vendría bien, pero que, dicho lo cual, y esto es simplemente en el corto plazo, en el largo plazo, en lo que es el Plan Director de Transporte Público, sí que se están analizando las conexiones entre barrios y seguramente allí tendría solución. En breve le diremos algo. Gracias.

5.3.4 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si se ha avanzado en la redacción del Pliego del contrato de mantenimiento de zonas verdes (Sector I), y si la Sra. Consejera cree que cumplirá con los plazos anunciados. (C-1549/20)

Sra. Presidenta: Tiene la palabra.

Sra. Broto Bernués: Muchas gracias. Bueno, pues es muy clara la pregunta. En la pasada Comisión nos dijo que estarían los pliegos técnicos antes del 31 de julio para sacar la licitación alrededor de septiembre-octubre. Entonces, la pregunta es clara. También usted dijo que se iban a adjudicar antes de finales del 2020 o principios del 2021. Estamos a día 22 y creemos que la pregunta es obligada. Además, como ha puesto en valor el servicio que se está haciendo del estado del verde, entiendo que estarán trabajando denodadamente en este tema. Gracias.

Sra. Presidenta: Efectivamente, como antes he dicho, vamos a entregarlo a Contratación a principios de septiembre, porque estamos ultimando algunos detalles ahora, en julio. Está muy avanzado y quiero también poner en valor que se ha tenido que hacer un gran esfuerzo y un gran trabajo para poder compatibilizar el trabajo y la elaboración de estos pliegos, que técnicamente realmente ha sido empezar de cero por lo que les digo, porque no estaba cuantificado, no había un inventario de zonas verdes, no había unas mediciones y se han tenido que realizar todas las mediciones desde cero para poder, realmente, hacer un trabajo elaborado y que nos ayude a que, en los próximos años, se pueda controlar perfectamente a la empresa adjudicataria para que realice su tarea conforme a las directrices y a las necesidades del verde de nuestra ciudad y que, realmente, todos los zaragozanos podamos ver la diferencia en los espacios verdes y podamos disfrutarlos y podamos ver cómo florecen, nunca mejor dicho, pero es que, además, este trabajo se ha tenido que solapar y se ha tenido que compatibilizar con un gran esfuerzo en estos meses con las dificultades de confinamiento, con las dificultades que, además, ha habido que hacer cierres de parques, gestión de los recursos diferente, se ha tenido que programar tareas de desinfección... O sea, quiero decir, que realmente ha sido un esfuerzo importante y, a pesar de ello, se han comprometido a que estos pliegos estén cerrados y elaborados para septiembre, llevarlos a Contratación y que pueda empezar a andar lo que es formalizar la andadura de los pliegos durante el mes de octubre y noviembre —también depende de cómo vaya— en el área de Contratación y que cumplamos con los plazos y con los compromisos adquiridos. Con lo cual, en ese sentido, ya les he dado información anteriormente. Creo que estoy contenta y creo que todos los zaragozanos van a apreciar la diferencia en la gestión del verde a partir de que estos pliegos puedan empezar a funcionar. Gracias.

Sra. Broto Bernués: Sí. Muchas gracias. Entiendo entonces que los pliegos técnicos están a punto de finalizar, que usted confirma que en septiembre-octubre y que luego pasarán a Contratación. Seguro. Confirma. Vale. Gracias.

(Abandona la sala el Sr. Calvo Iglesias)

5.3.5 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a por qué mantienen la reducción de frecuencia y servicio de transporte público en verano de años anteriores, sin atender a la situación excepcional de esta temporada por los efectos de la crisis sanitaria y socioeconómica. (C-1567/20)

Sra. Presidenta: Señora Bella, tiene la palabra.

Sra. Bella Rando: Gracias. Sí. Bien, Podemos y todo el mundo sabemos que vivimos un verano y un periodo estival extraordinario y la reducción de vehículos de transporte público, de bus o tranvía, debe realizarse de acuerdo también con pautas diferentes y creemos que se requieren medidas extraordinarias, porque, desde el primer día que se aplicó lo que se aplica en el periodo estival a partir del 1 de julio de la reducción de transporte, estamos viendo que se están ocasionando graves perjuicios en los usuarios. El 1 de julio ustedes aplicaron la regla que aplican cada año de la reducción del 25% en días laborables, el 20% en

sábados y el 18% en domingos y, posteriormente, adoptaron unas medidas de maquillaje cambiando un poco esta posición, con lo cual, nos dio un poco la razón cuando nosotros ya anunciamos y dijimos que no era necesario reducir, dado que las circunstancias eran extraordinarias, dado que las personas, en estos momentos donde se está recrudesciendo el tema de la pandemia y el rebrote, sabemos que va a haber muchísima gente que permanezca en Zaragoza, con lo cual, los usos van a seguir siendo importantes del transporte público y queríamos preguntarle qué va a hacer al respecto, si la modificación que han hecho adaptando el número de flota en el uso diario de los autobuses, en este caso, si se ha hecho un poco para aliviar la situación y contentar a la ciudadanía durante este verano o se intenta compensar a la multinacional Avanza ante la previsible caída de ingresos en esas Fiestas del Pilar que quizás no serán tan enriquecedoras como en otros años.

Bien, este verano lo han reclamado los propios trabajadores del bus urbano, lo han reclamado las Asociaciones Vecinales y otras entidades ciudadanas, es necesario atajar las largas esperas, el exceso de usuarios que tenemos y hacer también una revisión, que es lo que proponemos desde Podemos y nos gustaría que nos contestara, señora Chueca, al respecto de hacer una revisión línea por línea, porque las disminuciones o no disminuciones son diferentes según los recorridos. Nos gustaría que nos respondiera a esto.

Y luego, dos cuestiones más que añadido al tema de la reducción en la flota de buses y es algo que han denunciado desde algunos sectores sindicales con respecto a las medidas de limpieza y desinfección en los buses urbanos, porque es un poco contradictorio que se exija en las terrazas la limpieza continua, en los bares y terrazas de la ciudad, mientras que sabemos que la limpieza y desinfección en los autobuses se sigue realizando una vez al día. Nos gustaría que nos dijera algo al respecto de ello y también si está aumentando la lista de conductores contagiados de COVID, como parece que está llegando a nuestros oídos. Nos gustaría que nos dijera algo al respecto de todo ello. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Bueno, la verdad es que no me ha quedado muy claro si a usted le parecía bien que se reduzca el servicio o que se mantenga el servicio...

Sra. Bella Rando: Que se mantenga el servicio.

Sra. Presidenta: ...porque, por un lado, me decía que si reducíamos el servicio por las circunstancias especiales, pero, por otro lado, que igual estábamos enriqueciendo a Avanza. Entonces, claro, con esta doble argumentación que me hace, no me queda muy claro cuál es su posicionamiento.

Sra. Bella Rando: Disculpe. Me habré explicado mal. He dicho que desde el principio, cuando se aplicaron las medidas, a fecha 1 de julio, del periodo estival con los recortes de flota, nosotros dijimos que no era necesario hacer estos recortes, puesto que la situación era excepcional y que se requería el mantenimiento del servicio al 100%.

Sra. Presidenta: Vale. Es que, como luego ha empezado a hablar de los beneficios de Avanza y del Pilar y tal, pues no sé, me ha despistado. Bueno, yo, básicamente, es que, cuando veo esta pregunta, digo: "Pero ¿cómo se creen ustedes que trabajamos nosotros?". O sea... Bueno, no nosotros, sino el Servicio de Movilidad. Realmente me dice usted que se han generado problemas a los usuarios. ¿Qué tipo de problemas? ¿Problemas que han tenido que estar algo más de tiempo en las paradas, como están todos los años en julio? Porque es que esto es una medida que realmente, obviamente, no es nueva, se lleva haciendo muchos años, porque se reduce el nivel de usuarios del autobús, del transporte público en general, y, entonces, por optimizar los recursos y adecuar la capacidad a la demanda, pues se intenta ajustar para optimizar también los costes que supone el transporte público de la ciudad. Eso implica unas pequeñas molestias que vienen realizándose todos los veranos, que es ampliar el tiempo de espera en las paradas un poquito más, unos minutos más en cada línea, pero no es nuevo. Esa circunstancia no se ve especialmente afectada este año, porque lo que podría ser de riesgo y excepcional este año es que tuviesen menos espacio dentro del autobús y, en ese sentido, para garantizar la seguridad, porque ahí no corren ningún riesgo nuevo. Entonces, en ese sentido, decirle que estamos en un 30% por debajo del nivel de usuarios durante el mes de julio respecto a otros meses igual, de julio, del año anterior, con lo cual, lo que se ha hecho desde el Servicio

de Movilidad es, línea a línea, hacer una proyección. Desde junio ya se empezó a trabajar para ver cómo iba siendo el ritmo de recuperación de la demanda y, en base a ese ritmo de recuperación de la demanda, poder plantear si era necesario o no era necesario ajustar estas frecuencias, siempre buscando el máximo equilibrio entre garantizar la seguridad dentro del propio autobús y la distancia de seguridad y que no haya aglomeraciones dentro del autobús y con los aforos que nos marca Sanidad, o sea, que nos los marcamos nosotros, con que no haya un derroche de los recursos municipales. Y, en ese sentido, por eso se decidió, y es un tema de cuestión puramente técnica y de necesidades, la primera quincena reducir el servicio de julio, porque se veía que, a pesar de que se recuperaba el nivel de usuarios, esa recuperación iba a ser muy inferior, y así lo ha sido, un 30% o un 35% inferior, a la de otros años en el mismo mes de julio con esa capacidad. Gracias.

5.3.6 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a por qué no se reconoce la presencia de puestos ambulantes callejeros, especialmente artesanos, en el centro de la Ciudad como un atractivo de la misma y una fuente de empleo, como viene siendo habitual en muchas ciudades europeas. (C-1568/20)

(Se trata conjuntamente el punto 5.3.17)

Sr. Presidenta: Sí. Señora Bella.

Sra. Bella Rando: Bien. Cambiamos ahora de tema y hablamos de los mercadillos callejeros. Creemos que tienen una demanda social y colaboran en la dinamización social y económica de las áreas donde se asientan, además de ser un atractivo turístico en todos los cascos urbanos e históricos. Todas las ciudades europeas lo tienen. Podemos sostenemos que la política municipal respecto a estos mercadillos debería de ser justo la contraria de la que se está aplicando, por lo que hemos conocido estos últimos días de la decisión de su Gobierno de desalojar a los puestos de venta callejera, en el entorno del paseo de Sagasta, sin ni siquiera darles una alternativa de instalación en otras zonas de la ciudad. Creemos que esta es una medida generadora de paro, especialmente inapropiada en unos momentos de crisis, y una muestra más de una política en algún sentido de retroceso y clasista en torno a lo que es la venta ambulante, considerándolo como una lacra cuando se trata de un sector que es dinamizador de la economía y de la demanda social.

Hablamos de los puestos de Sagasta. Salió en prensa. Después de 37 años con los puestos de artesanía, primero en Independencia y después en Sagasta, Servicios Públicos emitió una notificación diciendo que iba “a recuperar”, entre comillas, el espacio, lo cual es un eufemismo de desalojo, y que debían abandonar sus puestos con diez días para presentar alegaciones, algo que hicieron a la finalización del plazo, el 19 de julio. Y ahora estamos en un plazo de tres meses para resolver. Por tanto, la pregunta es: ¿qué van a hacer?, ¿van a expulsar o van a desalojar estos puestos ambulantes?, ¿no creen que se debería, en todo caso, dar una alternativa para la instalación en otros lugares del centro de la ciudad, que tenemos amplios lugares y plazas donde poder hacerse, en el caso de que no se sostuviera o se mantuviera algo que forma parte un poco de la idiosincrasia de la ciudad y que genera, además, una vida social en torno a este pequeño comercio artesanal? Es cierto que se nos llena la boca cuando volvemos de vacaciones en los países europeos hablando de sus mercadillos, sus cascos históricos, sus maravillas, y aquí parece que no queremos conservar algunas riquezas que ya tenemos y que forman parte de nuestra ciudad. Creemos que habría que dar acomodo a estos puestos y, si no permanecen donde siempre, nos gustaría saber qué criterios se han seguido para tomar la decisión del desalojo, por qué, o sea qué criterios, a quién molestan o quién se ha quejado. Creemos que no es un momento de desalojo. Hay familias y hay personas que están trabajando detrás y que se les dejaría sin los recursos adecuados para continuar viviendo. Creemos que es un momento en que las administraciones públicas —y termino ya— deben velar precisamente por mantener puestos de trabajo y por mantener esta riqueza y la generación económica. Gracias.

Sra. Broto Bernués: Yo la doy por formulada.

Sra. Presidenta: Gracias. Bueno, pues aquí, simplemente, por la primera parte de su pregunta, que me decía sobre los puestos ambulantes callejeros y la referencia de las ciudades europeas, yo creo que en este sentido desde la Consejería de Economía y de Mercados sí que tienen competencias en esta materia y gestionan todo lo que es la venta ambulante y los mercadillos municipales. Desde el Área de Servicios Públicos tenemos este tipo de mercadillos especiales siempre que son solicitados para fechas especiales, como para El Pilar, como para Navidad, donde nos hemos reunido varias veces, me han expuesto su forma de trabajar y, cuando ellos hacen sus solicitudes y piden autorizaciones, realizan el pago de sus tasas y se hacen varias veces a lo largo del año. Si no se realizan más veces a lo largo del año, es posible que no haya demanda. También para el Día del Libro también lo piden. O sea que, cuando llegan estas solicitudes por parte de los que tienen estos mercadillos y puestos ambulantes, unas veces desde el área de Mercados y otras veces desde el área de Servicios Públicos, depende del tipo de solicitud, se les da respuesta, igual que, por ejemplo, está el mercado agropecuario. O sea que, realmente, creo que Zaragoza no podemos decir que no tenga este tipo de mercadillos con encanto cuando hay una demanda para ello.

Otra cosa diferente es que haya situaciones de ilegalidad que tengamos que regular y yo creo que básicamente el segundo punto que me plantea, que es el tema de los puestos de Sagasta, pues creo que es una situación irregular que tendremos que regularizar, porque estas personas están llevando a cabo, tres personas concretamente, tres vendedores, una actividad comercial sin ningún título para ello, con lo cual, están al margen de tener una autorización y, por otro lado, sin pagar ninguna tasa desde 2005. Esto a mí me parece que simplemente está generando una discriminación positiva hacia tres personas que están en una situación que creo, simplemente, que procede que se regularice y que puedan optar a poder tener un puesto ambulante o un puesto en los mercados que tiene la ciudad cumpliendo con las mismas normativas que el resto de comerciantes. Es decir, que pueden pedir tener un puesto en el rastro o que pueden tener puestos ambulantes cuando se celebren. Simplemente yo lo único que quiero es que se corrija una situación irregular y que se puedan aplicar los mismos reglamentos municipales que para el resto de comerciantes. Muchas gracias.

Sra. Broto Bernués: Creo que yo sí que tengo tiempo. Sí. Bueno, muchas gracias por la respuesta, señora Consejera. Está claro que el mes pasado las personas que tienen estos puestos recibieron una notificación del Ayuntamiento diciendo que no tenían título habilitante. Es real. Yéndonos a la fórmula legal, es efectivo y real que estas personas, que ejercen su labor desde hace muchísimos años, no tienen este título. La cuestión es que también la administración, como garante, que usted muy bien lo ha dicho, ha permitido durante muchos años esta situación por circunstancias varias. Por ejemplo, en el 2007-2008 se les planteó, con motivo de la Expo, que hicieran arreglos, que nos consta que estaban justificados, para poder adecuar su venta en el ámbito en el que estaban realizándolo.

La cuestión aquí es muy clara, señora Chueca. Evidentemente, los mercados que usted ha relatado, con encanto, los diferentes puestos que se plantean en diferentes ferias en Zaragoza... Que ya hablaríamos largo y tendido, porque, evidentemente, tuvimos en el anterior mandato una Comisión Especial para valorar el Rastro de primera y segunda mano en la ciudad de Zaragoza y sus opciones. Podríamos hablarlo largo y tendido. Pero, en este caso concreto, la cuestión aquí es... La pregunta es... Uno: evidentemente, está la situación de que el Ayuntamiento tiene que velar por el cumplimiento de la normativa, pero ¿es realmente tan urgente como para hacerlo ahora? Es una pregunta que le lanzo en una situación de pandemia, en una situación en la que vuelvo a decir que la Consejería que usted ha nombrado, al frente de la cual está doña Carmen Herrarte, plantea que el objetivo fundamental de este Ayuntamiento es generar empleo. Y dos: nos gustaría saber si usted se ha reunido con estas personas para poder oír de viva voz cuál es la situación y que, efectivamente, podrían plantearle alguna circunstancia. Y tres: ¿no se podría plantear...? Porque nos consta que, según la información que se ha publicado en prensa y también que les ha llegado a los titulares de los puestos, ¿no podrían ustedes plantear un periodo de regularización? La señora Bella ha planteado la posibilidad de una alternativa. Yo les planteo la posibilidad de una regularización para que la situación no sea tajante en menos de un mes, dos meses. Y, sobre todo, ¿es realmente tan importante que esa situación que lleva años y que, efectivamente, el Ayuntamiento —vuelvo a decir que tiene usted toda la razón— legalmente

tiene que articular, como otras tantas muchas que se han dado y que se ha llegado a lo que en derecho se llama el uso del derecho y la costumbre, ahora tendría que ser, justo en este momento, cuando estas personas se están ganando la vida, como muchos otros comerciantes, lógicamente? Nos llama la atención. Y saber si usted se ha reunido con ellos y con ellas para hablar de este tema. Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, pues esta es una cuestión que estaba planificada para llevarse a cabo a finales de febrero, se retrasó y coincidió en medio de la pandemia, el estado de alarma, con lo cual, se ha demorado y ha seguido su curso, si no, hubiese sido en febrero, cuando estaba planificada. ¿Cuándo? Cuando he llegado a Gobierno, he visto las irregularidades... Y ha salido también aquí muchas veces. El área de Concesiones, donde hay una serie de cuestiones que se han dejado, que no se han estado controlando desde el Ayuntamiento, y que, obviamente, hay que regularizar y hay que garantizar los derechos a todos los zaragozanos. Yo tengo quejas de la Junta de Distrito, tengo quejas también de los comerciantes que pagan sus impuestos, que no les parece justo que haya otros comerciantes que estén haciendo una actividad comercial sin pagar ninguna tasa, y tengo que velar por ser justa y darle respuesta a lo que es de justicia. Entonces, quiero decir que, de tres de esos puestos, dos de ellos ni siquiera son los titulares.

Es decir, que en los años '80 se concedieron unas licencias que se supone que eran para un tiempo y que ahí se han ido demorando, demorando, se han traspasado a otros vendedores y, de hecho, hay otra persona que está también incluso pasándolo a una cooperativa porque se va a jubilar. Es que realmente es una situación que no se puede demorar más. Y que realmente existen otras opciones, claro que existen —y, si no, se buscarán—, pero, obviamente, cualquier actividad comercial que se está haciendo en la ciudad se está haciendo pidiendo una licencia y pagando unas pequeñas tasas. O sea, y tendrá que ser igual para todos, porque, si no, el resto de comerciantes que están cumpliendo con sus obligaciones, pues están viendo que esa situación no es justa. Entonces, yo creo que, después de más de, desde los años '80, estamos hablando de 40 años, yo creo que tiempo para rentabilizar esa situación ha habido más que de sobra y se trataría de regularizarla para que todos se sientan a gusto, no solamente esos tres comerciantes, sino también todos los comerciantes de las zonas de alrededor, que son tiempos difíciles para todos. Muchas gracias.

Sra. Broto Bernués: Solo 10 segundos, que creo que me quedaban. De acuerdo. Ya le he dicho que, evidentemente, el Ayuntamiento tiene que regularizar y tiene que cumplir el ordenamiento jurídico. Hablo de la oportunidad. Usted me dice que lo habían planificado en febrero. Bueno, después de 40 años, que usted dice que son 40 años, quizás, a lo mejor, seis meses más de tiempo para poder dar una alternativa... Usted dice que hay alternativas. Que yo sepa, las personas que se han puesto en contacto con nosotros no conocen esas alternativas. Y, desde luego, lo que le plantearía es un poco de flexibilidad. Evidentemente, esto, como usted bien dice, está hace 40 años en la ciudad. Yo hablo de la oportunidad justo ahora y hablo también de que hable con ellos. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias.

5.3.7 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a si incluirán en los futuros Plan de Movilidad y Plan Director de Transportes Públicos nuevas tarifas reducidas y nuevas bonificaciones e incluso gratuidades en el transporte público. (C-1569/20)

Sra. Presidenta: Sí.

Sra. Bella Rando: Sí. Gracias. No sé si tenía oportunidad de responder, pero creo que el Ayuntamiento o la administración pública debería ser garante de las condiciones de vida —lo digo por el personal—, con las cuales usted no ha respondido siquiera si se ha reunido con ellas por lo de los puestos de Sagasta. Lo dejo ahí.

Con respecto a la pregunta que le formulamos, viene a colación de que, con la crisis sanitaria y las consecuencias socioeconómicas gravosas para un porcentaje alto de la población, va a haber un aumento de

dificultades para acceder al uso del transporte público, por el deterioro de la capacidad financiera de muchas personas en Zaragoza. Lo que la gente puede no saber, quizás, es lo que pone el Ayuntamiento para subvencionar o para pagar el transporte. Pueden saberlo porque leen la prensa o lo que sea, pero lo que la gente sí sabe es lo que ingresan, el salario que tienen o la pensión que tienen, y si les va a llegar o no les va a llegar. Bien, desde Podemos sostenemos que el Ayuntamiento podría hacer una actualización de criterios para revisar el tema del precio del billete y de considerar posibles situaciones de la gratuidad o bonificación. El objetivo sería rebajar el precio de los billetes a determinados sectores de población, principalmente los más afectados por la crisis, y facilitar el uso del transporte público a la gente con menores recursos.

Por ello, lo que planteamos es que se pudieran aplicar los criterios de gratuidad de billetes para pensionistas con la revisión con respecto al salario mínimo interprofesional a aquellos que no llegan al SMI de un 1'5. También, en segundo lugar, diríamos que se revisara para las personas paradas o para las personas en una situación laboral muy precaria, muy precaria, incluso para los futuros perceptores del Ingreso Mínimo Vital que se está poniendo en marcha ahora. Y también, en tercer lugar, que se extendiera la gratuidad también hasta los 14 años. Hasta ahora está en los 8 años, entonces, que se revisaran estas cuestiones. En relación con los jóvenes, creemos que también sería un estímulo para los usuarios del transporte público el que hubiera un descuento de un 25% que se aplicara en el carnet joven y que esto se ampliara todavía más. Bien, estas medidas de reducción de precios se pueden sufragar de diversas maneras y, entonces, lo que proponemos es que haya una incentivación del uso del transporte público y facilitar los usos a las personas que pueden estar en peores condiciones, todo ello siempre en aras al uso del transporte público, del transporte limpio y la reducción de los vehículos contaminantes. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señora Bella. Yo creo que este tema lo hemos debatido en la Comisión pasada, hubo una moción en el Pleno también y volvemos a hablarlo cuantas veces quiera, pero no por hablarlo más veces creo que voy a poder darle una respuesta distinta. O sea, yo le vuelvo a recordar las cifras. Le vuelvo a decir que Zaragoza es una ciudad donde ya el 50% del coste del transporte público lo pagan todos los zaragozanos con sus impuestos, lo usen o no lo usen, y que el otro 50% se está pagando por uso. Estamos hablando, además, de que el 95% entonces de todos esos usos están subvencionados. Todos, excepto el billete sencillo, están subvencionados. Y hay una política muy extensiva y amplia de gratuidades, de abonos, de forma que se pueda favorecer que sea accesible a todos los colectivos de la sociedad. Si no, no sería el transporte público más barato de toda España. De las grandes ciudades, de las ciudades de tamaño equivalente o incluso más pequeñas, nosotros tenemos el transporte público más económico. El 13% de los usos, 14'5 millones de usos al año, son totalmente gratuitos, sin coste, con lo cual, creo que podemos seguir estudiando y estudiaremos, pero es una cuestión que ha estado ampliamente debatida, estudiada y no dejaremos de estudiar si hay algún nuevo colectivo que pueda tener alguna necesidad puntual, pero, realmente, como ya le dije en la moción que debatimos hace unos días, aquí lo importante es ver realmente cuál es el agujero del transporte público y cuál es la respuesta que tenemos por parte del Gobierno de España para conocer realmente la situación económica a la que nos enfrentamos. Ahora mismo, la ciudad ha hecho un amplio esfuerzo por mantener unos niveles de servicio de los más altos de toda España, precisamente para garantizar la seguridad, el distanciamiento, las condiciones de higiene y desinfección, y ese esfuerzo que estamos haciendo, que hemos hecho, por encima de otras ciudades españolas, o sea, hemos sido un referente, parece que aquí, en nuestra ciudad, no lo estamos poniendo en valor. Todo eso nos ha obligado a tener un agujero económico de una desviación de 20 millones de euros respecto a lo ya subvencionado y presupuestado que tenemos que ver ahora como lo pagamos. Entonces, hablar de más gratuidades y hablar de otras cuestiones, hasta que no sepamos realmente cuál es la situación económica, lo que sabemos es el agujero previsto para este año, para 2020. Lo que todavía no sabemos es cuál es la respuesta que vamos a tener por parte del Gobierno de España en cuanto al fondo y lo que nos corresponda para el transporte público. De momento, la semana pasada se dijo que 275 millones, cuando el Presidente de la FEMP, Abel Caballero, que, además, es del PSOE, había pedido 1.000 millones. Si hacemos las cuentas y esos 275 millones los llevamos a cuánto puede corresponder a Zaragoza, haciendo una cuenta rápida me salen 4'8 millones de euros. Con esos 4'8 millones de euros todavía nos quedan más de 15 millones para ver

de dónde los sacamos y cómo los pagamos. Esa es la situación en la que nos encontramos ahora mismo con el transporte público, señora Bella.

Sra. Bella Rando: ¿Puedo brevemente...? Simplemente decir que, cuando hablamos de mejorar las condiciones de vida de la gente en una situación tan excepcional y crítica como ahora, creo que no valen los falsos discursos de a ver si vamos a poder pagar con lo que tenemos, porque, cuando hablamos de necesidades sociales, tenemos que hablar de inversión en futuro. Quiero recordar —y termino— que la medida 221 del Acuerdo por el Futuro de Zaragoza y también la medida 93 del PMUS, pero sobre todo la del futuro de Zaragoza, precisamente habla de rebajar las tarifas. Por lo tanto, creo que es completamente legítimo el planteamiento de la revisión de las bonificaciones y de las tarifas en el transporte público para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Sra. Presidenta: Señora Bella, soy consciente de lo que hemos hablado en todas las reuniones, de lo que le dije en el último Pleno y ¿cuál fue mi respuesta? Que hasta que no conozca la situación económica, no podremos abordar esas otras cuestiones. Entonces, soy consciente, y también se lo dije en la Comisión por el Futuro de Zaragoza, que, una vez que conociésemos la situación económica, podríamos estudiar puntos concretos, no gratuidades, como ustedes me plantean, del transporte público, pero yo creo que, hasta que no tengamos esta respuesta... Y esta respuesta ojalá la hubiésemos tenido hace tres semanas o hace cuatro, pero es que de momento se ha hecho esperar. Vamos a ver si ahora se acelera y nos da luz. Gracias.

5.3.8 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a qué opinión tiene la Sra. Consejera de que colectivos ciclistas de la ciudad de Zaragoza hayan interpuesto un recurso al Decreto que les obliga a circular por el carril 30. (C-1573/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 5.2.2)

5.3.9 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que la Sra. Consejera informe a la Comisión de sus planes al respecto del contrato de gestión del servicio público consistente en la prestación de los servicios de limpieza viaria, recogida y transporte de residuos urbanos de Zaragoza, así como de si contempla dividir en lotes el nuevo contrato. (C-1574/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 5.2.1)

Se altera el orden en el tratamiento de los puntos pasando a tratarse en este momento el punto 5.3.12

5.3.12 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si la Sra. Consejera tiene previsto dar alguna alternativa a los estudiantes que venían haciendo uso de las salas de estudio situadas en el Museo del Fuego. (C-1577/20)

Sr. Gómez Gámez: Entiendo que va a responder usted, señor Mendoza. Pues mire, en esta Comisión ha repetido la Consejera del orden de 50 veces que están estudiando las cosas. No tengo ninguna duda de que ustedes en septiembre van a sacar matrícula de honor con todo el estudio que están llevando a cabo, pero eso me hace reflexionar que, curiosamente, para estudiar ustedes tanto, la poca empatía que tienen para el resto de los estudiantes de esta ciudad, aquellos que no tienen despachos, como disponen ustedes, para estudiar los asuntos y que tienen que estudiar sus materias y sus asignaturas en espacios públicos, porque todo el mundo no dispone de habitaciones aisladas con conexión wifi y demás. ¿Sabe usted que este es el único espacio, al menos que yo conozca —dígame usted si estoy equivocado—, en Zaragoza que está abierto 24 horas al día, siete días a la semana? Sabe usted que los centros cívicos, que se habilitaron algunos de ellos para sala de estudio, cierran los domingos, cierran a un determinado horario, algo, por otra parte, normal. Y ¿sabe usted que aquellos estudiantes insomnes y tenaces solo tienen un sitio donde poder

estudiar a cualquier hora del día, cualquier día de la semana y es, precisamente, el Museo del Fuego, este que ustedes ahora de una forma unilateral han decidido desvincular del convenio que tenían con la Universidad de Zaragoza, la cual, por cierto, les comunico —supongo que lo saben— que no tenía más noticia de esta cuestión que una reunión que ustedes celebraron hace un año y medio aproximadamente con la gerencia de la Universidad donde es cierto que manifestaron la posibilidad de que en algún momento se recondujera la utilización de este espacio?

Mire, yo no voy a discutirle, señor Mendoza, la conveniencia de habilitar un sitio donde se haga formación en prevención, qué duda cabe que me parece una cuestión interesante. Lo que estamos diciéndole es: Uno, que este espacio era importante para la Universidad, además de salas de estudio, había clases de español para extranjeros y otro tipo de actividades. Dos, no han informado ustedes a la Universidad. En estos momentos, la Universidad de Zaragoza todo lo que sabe de la terminación de este espacio como lugar de estudio y de desarrollo de actividades universitarias es lo que han leído en los medios de comunicación. Hombre, yo le diría que, aunque solo fuera por una mínima cortesía institucional, ustedes deberían haber hablado con ellos.

Pero insisto, replantéense. Si ustedes necesitan este espacio, busquen otro alternativo donde estos jóvenes, estas chicas y chicos jóvenes y no tan jóvenes estudiantes, puedan llevar a cabo esos estudios que ustedes, insisto, pueden, afortunadamente, llevar a cabo en sus despachos con su aire acondicionado y demás. Por favor, créanme, es una demanda del colectivo y es una demanda de la propia Universidad de Zaragoza, señor Mendoza.

Sr. Mendoza Trell: Señor Gámez, lo primero, y si me lo permite, corregirle. El Museo del Fuego no está abierto 24 horas al día, siete días a la semana. Abre en jornadas de mañana y tarde de lunes a viernes y de mañana los sábados y los domingos. Quizá se equivoca usted con el edificio que hay justamente al lado, que es el parque de bomberos, que, evidentemente, está abierto 24/7. El Museo del Fuego no abre 24 horas, siete días a la semana.

En todo caso, señor Gómez, la verdad es que me parece un poco... No sé cómo decirle. El Ayuntamiento de Zaragoza, mal que les pese a quien les pese, no tiene competencias en cuestiones educativas y, por lo tanto, la respuesta a su pregunta sería hasta con un "no". No tenemos intención de prevenir alguna alternativa a estas cuestiones. Mire, los estudiantes que vienen haciendo uso en base a un convenio con la Universidad de Zaragoza de unas instalaciones que son municipales a través de la Universidad de Zaragoza será la Universidad de Zaragoza quien tendrá que decidir qué situación alternativa les proporciona, porque es quien es la competente.

En todo caso, si usted quiere, podría haber hecho esta pregunta a sus compañeros de las Cortes de Aragón, a la Consejera de Ciencia, Universidad y Ciencia del Conocimiento, la señora Díaz, o al de Educación, Cultura y Deporte, el señor Faci, o a la propia Universidad, pero, en todo caso, cualquier opción hubiera sido mucho mejor que la que han optado, que es preguntar en este Ayuntamiento, porque, como le digo, el Ayuntamiento no tiene competencia alguna en cuestiones educativas. La Consejera, la señora Chueca, lo único que ha hecho es poner en marcha, a propuesta de este concejal, lo estipulado en la cláusula sexta del convenio, que fue firmado el 21 de enero de 2011 con la Universidad, para que el Ayuntamiento pudiera disponer nuevamente del uso de las salas que viene utilizando la institución universitaria. Ni en dicha cláusula, ni en ninguna otra del citado convenio, que no sé si usted se habrá leído, establece que deba ser el Ayuntamiento quien, en caso de denunciar el convenio, deba proporcionar alternativas a los estudiantes. Como ve, yo creo que no hay nada fuera de lo común, nada extraño, y quizá lo más extraño, quizá, si me permite esta apreciación personal, es la pregunta en esta Comisión.

Sr. Gómez Gámez: Pues, si me permite, señor Mendoza, yo le invitaría cariñosamente a que repase la información de la que usted dispone, porque este que le habla personalmente ha estado un sábado y un domingo a las once y a las doce de la noche en ese espacio de estudio. Entonces, a mí no me lo ha contado nadie, lo he visto yo. Yo he estado allí a esas horas y le aseguro que estaba abierto.

Por lo demás, mire, las circunstancias son, además, excepcionales. Se va a requerir un mayor esponjamiento y una mayor distancia interpersonal, con lo cual, va a haber que aumentar y no disminuir todos

los espacios. Mire, no es el único espacio donde los estudiantes, afortunadamente, podían ir a estudiar. Ya le he dicho, también los centros cívicos, también en la Consejería de Educación y también en otro tipo de equipamientos, incluso de fundaciones de entidades bancarias que disponen de espacios para que estudien. Lo que digo es que este tenía esa peculiaridad de la gran disponibilidad horaria, temporal, y lo que digo es que por supuesto que usted dice que la competencia no es nuestra, de acuerdo, muy bien, yo no se lo discuto, pero lo que abunda no daña, ¿verdad? El que no sea una competencia no quiere decir que no fuera un servicio muy bien valorado por los usuarios. Y, al margen de que la cláusula de ese convenio que usted presupone que yo no he leído —no solamente lo he leído, sino que he hablado con el equipo rectoral—, y efectivamente no establezca la obligatoriedad de compensar con otro espacio, que no lo discutimos, le vuelvo a repetir lo que digo siempre, que una cosa te dé un derecho o no te obligue a algo no quiere decir que la mejor voluntad y disposición para servir mejor a los ciudadanos no haga que tomemos decisiones diferentes. Gracias, señor Mendoza.

Sr. Mendoza Trell: Yo, señor Gámez, ya siento llevarle la contraria, créame, de verdad, pero la información que le he dado me la ha dado el jefe del Servicio, que entiendo que sabrá algo más que usted sobre los horarios de algunos de sus departamentos, lo que no quita para que usted haya podido estar en alguna actividad particular y concreta. Y el jefe de Servicio me dice: Le digo: "¿Abre 24/7? -No, abre en jornadas de mañana y tarde de lunes a viernes y de mañana los sábados y domingos". Entiendo que el jefe del Servicio tendrá una información mejor que la suya y probablemente que la mía. Tiene usted razón, señor Gómez, en que...

Sr. Gómez Gámez: Le aseguro que no solamente por la tarde sino por la noche.

Sr. Mendoza Trell: Bueno, señor Gómez, aceptaremos pulpo como animal de compañía para que pueda seguir yo en el uso de la palabra. Tiene usted razón, lo que abunda no daña. Lo que hay que ver es en qué situación está quien tiene que abundar lo que no daña. Mire, quizá la pregunta que deberían haber hecho desde el grupo Socialista es, en vez de si vamos a proponer alternativas, la pregunta correcta, y permítame la cuestión, a lo mejor hubiera sido en qué va a usar el Ayuntamiento esas instalaciones que ahora reclama y que, por cierto, efectivamente, fui yo personalmente con la Consejera los que estuvimos en gerencia diciéndoles, ya hace un año, nuestra intención, incluso proponiéndoles situaciones alternativas para cuando se diera el caso que ahora se da. La situación que propusimos es, si la Facultad de Filosofía iba en tiempo, pasarlos allí y, si no, nosotros dos le propusimos el uso de los juzgados a través de un convenio con el Gobierno de Aragón, de los antiguos juzgados. Quiero decir, que no solo avisamos de lo que podría ocurrir, sino que dimos diferentes alternativas.

Y, como le decía, pues bueno, si le interesa, le doy una información muy rápida. Lo que el Ayuntamiento de Zaragoza pretende hacer en esas instalaciones municipales una vez que hayan vuelto a poder utilizarse es una escuela ciudadana de prevención de riesgos en la que habría biblioteca, ludoteca, formación a colectivos relacionados con emergencia, educación sanitaria, fundamentalmente, y de promoción general en riesgos del hogar dirigida, fundamentalmente, a mayores y a jóvenes. Todas estas instalaciones serían controladas y realizadas por el personal del Servicio de Bomberos. Eso sí es nuestra competencia y eso es para lo que utilizaríamos los recursos municipales que hay en el Museo del Fuego, también de competencia municipal.

Se recupera el orden en el tratamiento de los puntos.

5.3.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cómo va a afectar la reducción de la partida del convenio del taxi adaptado, a la prestación del servicio de movilidad para personas con discapacidad funcional. (C-1575/20)

Sra. Presidenta: Sí. Señor Gómez.

Sr. Gómez Gámez: Sí. Pues buenos días, señora Consejera. Mire, empéñese usted cuanto quiera. Ya ve que no es mi ánimo discutir. Yo no sé usted, pero este que le habla y miles de ciudadanos que utilizamos ahora la bicicleta para desplazarnos hace 15 años no la usábamos. ¿Sabe por qué? Porque nos daba miedo circular por la calle y no había carriles bici, que los pusimos nosotros. En un Gobierno del Partido Socialista empezamos a construirlos. Y sigue dando miedo ir por los carriles pacificados. Pero permíteme la digresión, voy a lo que iba.

Mire, ustedes, cuando hicieron el presupuesto, incluyeron algunas partidas destinadas a facilitar un servicio de taxi accesible, partidas que, como la preciosa película de Sofía Coppola "Lost in translation", se han perdido como consecuencia de la reasignación de efectivos para el Plan de Reconstrucción y demás. Mire, le leo: 'Convenio Cooperativa autotaxi, servicio taxi accesible', bueno, una minoración del 36%, 400.000 eurillos; 'Convenio con DFA, gestión de taxi accesible', 20.000 y aquí la eliminación ha sido un poquito mayor, 100%, todos los euros al saco; 'Convenio Asociación Provincial de Autotaxi', bueno, aquí solo un 66'67, 100.000 de los 150.000 euros, además le recuerdo que esta es una enmienda al presupuesto que presentó este grupo y ustedes aceptaron y que ha desaparecido, como decíamos antes, lost in translation.

Y mire, ¿cómo va afectar? Pues hombre, es una pregunta un poco que se contesta sin más. Pues mal, pues mal. Claro, habrá menor adaptación y, por lo tanto, menores beneficios para las personas con discapacidad funcional y movilidad reducida. Y sobre este punto, y aprovechando el ruego que veo que ha presentado el grupo municipal de Vox, decir, cuando ellos hablan de la disponibilidad de rampa para minusválidos, que, siendo conscientes de que la RAE recoge ambas acepciones y son de uso correcto e incluso, si me apura, frecuente en la calle, no es menos cierto que las personas que tienen una discapacidad —discapacidad significa capacidad distinta— no son menos válidos que los demás, que es lo que significa "minusválido". Y, además de esta sensibilidad en el lenguaje, en la terminología, que tenemos que modernizarnos, señores de Vox, en esta terminología, que ustedes son un poquito antiguos en esta cuestión, además, es que creo que es una obligación de todos los poderes públicos promover el uso de un lenguaje inclusivo. Pero, a mayor abundamiento, les recordaré que, a pesar de lo que diga la RAE, hay una ley, la 39/2006 de 14 de diciembre, una ley que aprobó el señor Zapatero y su Gobierno, de promoción de la autonomía personal y atención a las personas en situación de dependencia, que en su disposición adicional octava establece la obligación de usar en textos normativos la expresión "personas con discapacidad". Sé que un ruego no es un texto normativo stricto sensu, señor Secretario, no me cabe ninguna duda, pero hombre, si hay algo, por extensión o por analogía, que en la terminología jurídica —el señor García-Mercadal me está entendiendo— que se pueda aplicar a un texto normativo, es un ruego, una moción, una proposición de un Ayuntamiento. Yo ruego encarecidamente a todos los grupos municipales y a usted, como Presidenta de la Comisión, que estos términos, por favor, se vayan actualizando y hablemos de personas con distintas capacidades funcionales o personas con discapacidad y no hablemos ya más de minusválidos. Si no vamos mejorando, nunca cambiaremos la terminología. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Gómez. Bueno, usted me pregunta que cómo va a afectar esta reducción de la partida del convenio del taxi adaptado a las personas con discapacidad funcional y yo le diré que esta partida, que habíamos casi duplicado en el presupuesto de 2020, porque preveíamos antes de la llegada del COVID un crecimiento de este servicio que nos parece fundamental y que tiene más beneficios que los autobuses y es más cómodo y, además, hablando también con las asociaciones, que los autobuses amarillos, los PMR, pero claro, lo que no contábamos es que, después de haber hecho ese esfuerzo de duplicar esta partida, íbamos a tener, durante la llegada del COVID, una reducción de la movilidad total y absoluta, íbamos a tener confinamientos y esta situación. Entonces, a la vista de este cambio de circunstancias en la movilidad, lo que hemos visto es que realmente se han reducido los usos más de un 25% en todo el primer semestre y eso nos permitía que pudiésemos hacer una proyección hacia final de año y hubiese un excedente, porque, precisamente, habíamos duplicado la partida. Con lo cual, lo que hemos hecho ha sido utilizar ese excedente para otras cuestiones que, como usted dice, el Plan de Reconstrucción, ahora mismo son más prioritarias dentro del Ayuntamiento y dentro de los servicios que podemos dar a los zaragozanos y las personas con discapacidad funcional no van a sufrir ninguna consecuencia ni se van a ver

afectadas por la simple razón de que, realmente, lo que ha reducido es su demanda de este servicio y lo único que estamos haciendo es ajustar a las necesidades reales para poder dedicar esos recursos a otras cuestiones que son más prioritarias. En estos momentos, hay una previsión de que se cierre el año con un importe de unos 650.000 habiendo proyectado los usos que se van a necesitar durante el segundo semestre. Claro, sin contemplar que haya muchos rebotes y contemplando que la movilidad pueda evolucionar. Y, en ese sentido, está dotado lo que se necesita, ni más ni menos, y lo que no vamos a hacer es perder esa dotación, sino que se puede utilizar para realmente una necesidad importante que haya en estos momentos en el Plan de Reconstrucción de la ciudad. Muchas gracias.

Sr. Gómez Gámez: Señora Consejera, permíname, yo le rogaría encarecidamente que reconsideraran la supresión de la partida presupuestaria del convenio con DFA, porque, al final, son 20.000 euros que seguramente tampoco son la solución ni la panacea para esa disponibilidad del Plan de Reconstrucción, pero posiblemente para una entidad de este tipo, que es precisamente una de las mayores representantes o agrupadoras de personas con distintas capacidades, puede ser importante.

Sra. Presidenta: Muy bien. Lo revisaré. Gracias.

5.3.11 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si la Sra. Consejera tiene previsto iniciar conversaciones con las asociaciones de los polígonos industriales y las empresas concesionarias de los servicios de autobús, para prestar servicio de autobús a los polígonos industriales. (C-1576/20)

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Gracias. A ver, las actividades industriales se han ido adaptando al crecimiento de la ciudad y de su área de influencia, produciéndose un proceso por el cual las actividades industriales han ido hacia los límites exteriores de la ciudad, pero el crecimiento de la ciudad ha sido continuo, dándose la situación de que algunas de esas actividades industriales han quedado enclavadas dentro de la ciudad consolidada. Nos encontramos dentro de estas categorías con varios polígonos: Cogullada, Argualas, Miguel Servet, Alcalde Caballero, Polígono del Pilar, Avenida de Cataluña, etc. Algunos de ellos se articulan en torno a las antiguas carreteras de entrada y salida de la ciudad, que, en estos momentos, se han convertido en avenidas residenciales donde la actividad industrial ha perdido su función. Además, varios de ellos han sufrido un abandono progresivo de su actividad que ha ido acompañado de un deterioro de su equipamiento e infraestructuras, el abandono, la suciedad, la falta de cuidado y un deficiente estado de mantenimiento de viales, caminos y aceras. Para ello es necesario realizar, creemos desde el grupo Socialista, los estudios necesarios, acometer las reformas de planeamiento y ejecutar las inversiones en infraestructuras que sirvan para frenar y revertir su deterioro, desde la colaboración público-privada, como así se abordó en el último foro de FPA. Apostamos por un plan de reordenación de las líneas, y nos alegramos de que ustedes también, para que las rutas diseñadas atiendan de manera adecuada a los barrios y, si pudiera ser, a los polígonos industriales. La entrada de los autobuses en los polígonos es una demanda antigua ya de trabajadores y de empresarios. Mejoraría muchísimo la movilidad y reduciría, creemos, la densidad del tráfico, sobre todo en horas punta. De cualquier forma, los problemas de los polígonos se agrupan en la falta de comunicación, la seguridad, la fibra óptica y la movilidad. Los empresarios invierten cuando tienen buenas comunicaciones. Cuando no tienen un lugar mínimamente agradable, pues no lo hacen. Creemos que hay que darle una solución. Por eso nuestra pregunta. Gracias.

Sra. Presidenta: Muy bien. Muchas gracias. Realmente, este tema es una cuestión que estamos trabajando de la mano del Consorcio, porque precisamente, como les decía, por un lado, estamos trabajando todo lo que es urbano con el Servicio de Movilidad y todo lo que lleva ya a un área más periurbana de la mano del Consorcio para poder facilitar esas conexiones con el resto del territorio. A partir de aquí, ya en 2018 se introdujo una mesa de trabajo para poder facilitar la movilidad a polígonos industriales y

empresariales en el área de Zaragoza, que ya decidí junto con el Consorcio que era importante continuar esta mesa de trabajo y seguir avanzando en esta dirección, porque creo que la movilidad al trabajo realmente es muy importante y que, tanto que hablamos muchas veces de reducir el uso del vehículo privado, realmente es en estos desplazamientos periurbanos y a los entornos laborales y en los polígonos cuando realmente es más necesario, porque hay falta de alternativas. Entonces, me parecía importante. Revalidamos la importancia también en la mesa por el Futuro de Zaragoza y salieron también allí estas cuestiones. Y estamos trabajando y seguimos trabajando con esta mesa que se compone de las asociaciones más importantes de organizaciones empresariales, de polígonos empresariales de Aragón, también a los dos sindicatos más importantes, la Cámara de Comercio, asociaciones de personas con discapacidad física y orgánica, también técnicos del Ayuntamiento, técnicos de la DGA, técnicos de la Diputación... Con lo cual, es una mesa en la que están representados prácticamente todos los agentes a los que les pueda influir la movilidad. En este sentido, ya se trabajó en su día con un plan, sobre todo para poder facilitar desplazamientos colectivos. Se quedó precisamente parado ese plan después de haber hecho también una asistencia técnica donde se analizaron distintas soluciones y se estudió la viabilidad técnica, económica y organizativa de distintas soluciones. Y en el momento de llevarlos a un piloto, ese era el momento en el que las organizaciones sindicales encontraban algunos problemas y lo pararon. No tuvo el respaldo de los comités de empresa, como era de esperar. Esto se lo planteé en la Comisión por el Futuro a los representantes sindicales que allí estaban para valorar si ahora estarían abiertos a poder seguir adelante con esos pilotos, si habían cambiado de opinión también a la vista de los cambios de circunstancias y parece que sí. Con lo cual, se van a retomar estas conversaciones. Hay pendiente una reunión para septiembre de 2020 en la que se espera que se puedan desbloquear y se pueda seguir avanzando en estos pilotos. Además, en los últimos meses nos hemos reunido para poder estudiar también soluciones de movilidad compartida, tanto en vehículos como en motos, que puedan también facilitar una movilidad eficiente, al ser compartida, eléctrica, sostenible para estos polígonos. Con lo cual, estamos trabajando en ello. Gracias.

Sra. Becerril Mur: Pues nada, darle las gracias por la información y nos alegramos mucho. A ver si es posible que salga el proyecto.

El punto 5.3.12, ya ha sido tratado de forma anticipada antes del punto 5.3.10

(Abandona la sala el Sr. Gómez Gámez)

5.3.13 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a qué valoración hace la Sra. Consejera del recurso de reposición presentado por la Coordinadora en Defensa de la Bici contra el Decreto que establece la circulación obligatoria de bicicletas y vehículos de movilidad personal por los “carriles calmados”. (C-1598/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 5.2.2)

5.3.14 Pregunta de nuevo por respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si la Sra. Consejera considera que la señalización de las obras y de los itinerarios alternativos en C/ Rioja y Avda. Navarra, como consecuencia de la renovación de una tubería, ha sido la adecuada. (C-1599/20)

(Este punto es retirado por el Grupo Municipal proponente)

Sra. Rouco Laliena: Perdón, Secretario. Esta pregunta la retiramos porque ya no tiene sentido, en su momento sí, pero ahora ya no.

Sra. Presidenta: Vale. Gracias.

5.3.15 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a que la Sra. Consejera informe sobre el proyecto piloto de coches eléctricos compartidos. (C-1611/20)

Sra. Presidenta: Señora Broto.

Sra. Broto Bernués: Sí. Muchas gracias. Bueno, pues ya tuvimos el mes pasado información sobre este expediente, pero la verdad es que el expediente nos dejó un poco sin mucha información, por eso traemos aquí esta pregunta, porque la verdad es que es poco concreta la documentación que ahí está y le preguntamos cuestiones muy... Ya sabe, yo intento ir a la concreción, que me parece que es una virtud en todos los ámbitos y más en este de la política.

Habla de la prueba piloto de 1 a 2 años. A nosotros nos parece un periodo excesivamente largo, pero bueno, es una valoración. En el decreto no se dice de cuántos vehículos estamos hablando, pero se hablaba en un primer momento de 200 y luego las informaciones que hemos tenido es que se han puesto en funcionamiento dos coches. No sabemos qué ha pasado con el resto de coches, para los que nos están oyendo, que son, digamos, una prueba piloto en la ciudad de Zaragoza con el tema de la movilidad eléctrica compartida. Nos parece interesante saber la información. El decreto establece que habrá empresas que deberán organizar jornadas y eventos. No sabemos si se ha hablado con esas empresas. Entendemos que sí, puesto que el expediente va rápido y sabemos que seguro habrá habido conversaciones. No sabemos si se va a celebrar un calendario o se va a poner en marcha o si podremos tener, como miembros de la oposición, información sobre el mismo. Y luego también, se puede dejar el coche aparcado en lo que serían aparcamientos de usuarios enchufados. Leo y cito textualmente. Que nadie malinterprete. Entonces, durante este periodo, ¿ha pasado algo más desde la llegada de este servicio? Y ¿qué valoración hace usted, como responsable, con relación a este tema? ¿Cuántas personas lo han podido utilizar como usuarios enchufados? Vuelvo a decir que es la denominación que se recoge en el expediente. Y espero su respuesta y en la réplica le diré más cosas, si es que no me responde. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Este es un proyecto piloto, como su nombre indica, que creo que abre las puertas a que una ciudad como Zaragoza, con 700.000 habitantes, pueda disponer de un servicio que de otra forma no sería rentable ni viable para ninguna iniciativa de empresas de micromovilidad y esa es una de las principales razones por las que nos ha parecido interesante elegir Zaragoza como ciudad piloto para poder, precisamente porque es un piloto, testar si ese modelo funciona, es viable, y de ahí que la propia empresa luego lo pueda exportar a otras ciudades. Con lo cual, quiero también ensalzar que se trata de investigación y desarrollo, de I+D. Se está haciendo realmente un piloto.

¿Qué sucede con las empresas de carsharing? Pues que a las empresas de carsharing las operaciones no le son rentables para ciudades pequeñas, de nuestro tamaño, ni medianas. O sea, las empresas de carsharing están a partir de dos millones de habitantes, a veces un millón y medio, y para venir a ciudades más pequeñas tiene que ser a través de otros medios, como con costes para las instituciones. Entonces, este proyecto lo que hace es precisamente un nuevo cambio de operaciones donde facilita y selecciona usuarios habituales que les interesa formar parte de la red, que es lo que ellos llaman enchufados, o sea, de ahí viene el término enchufado, porque electrifican su garaje y se comprometen a cargar al menos diez días al mes el coche, de tal forma que, como son los propios usuarios habituales los que están cargando y realizando una parte de las operaciones, tienen otra estructura distinta y hace viable que en ciudades más pequeñas pueda funcionar. Ese es el modelo que se está testando. Entonces, a partir de ahí, es la empresa la que está identificando cuántos enchufados puede tener. Es una iniciativa que nosotros queremos aprovechar que sea Zaragoza el punto de prueba para que desde ahí pueda extrapolarlo, pero es una iniciativa privada donde nosotros lo único que estamos haciendo es una autorización para que pueda realmente realizar esas pruebas aquí, en nuestra ciudad. Me consta que están haciendo la selección de personas usuarias habituales, que serían los que harían esta parte de la estructura que va a permitir la electrificación de garajes

privados para los usuarios habituales. Tienen ya más de 20 enchufados. Están haciendo un despliegue gradual. Actualmente creo que están operando con cuatro vehículos y que están también negociando con otras empresas la forma para que sea utilizado como vehículo habitual para sus desplazamientos como movilidad compartida, de tal forma que puedan trabajar a nivel de usuarios y zaragozanos que puedan utilizar este vehículo de movilidad compartida, este nuevo sistema de movilidad, y también empresas que puedan ofrecerlo a sus trabajadores para que puedan tener una alternativa de movilidad compartida, movilidad eléctrica en un modo eficiente para poder desplazarse en sus desplazamientos al trabajo. Y es en esa parte en la que están trabajando. Y será a partir de septiembre cuando hagan ya un despliegue gradual mayor.

Sra. Broto Bernués: Muchas gracias por la información. La pregunta que le hago se la haría en cualquier otro momento, pero en este contexto me parece que es importante. Al ser usuarios de vehículos compartidos, no sabemos cómo se va a llevar la tarea de limpieza, desinfección. Lo digo porque a lo mejor usted ahora no tiene los datos, pero entiendo que, aunque no seamos el Ayuntamiento quien promueve el servicio, sí que tenemos una responsabilidad.

Y dos, antes hablaba en una de las intervenciones anteriores del foro que se había llevado a cabo con el tema de la movilidad. Yo le planteo también si usted ha tenido contactos con la Mesa de la Movilidad, que ya sabe que se constituyó en febrero de 2018 y en la que están entidades como la Cámara de Comercio, el Consorcio de Transporte Urbano también, Ebrópolis, etcétera, etcétera. Lo digo porque, a la hora de tener en cuenta esta nueva forma de movilidad, quizás la Mesa que se habilitó para ello de la movilidad eléctrica, que está dentro de la estrategia de movilidad de Zaragoza, estaría bien que usted la hubiera tenido en cuenta y, si no la ha tenido, pues es una recomendación que le planteamos, porque supongo que habrá muchas personas expertas que estén interesadas en saber cómo es ese desembarco, lo digo en buen tono, en septiembre, así como las derivadas que puede producir en la movilidad compartida en la ciudad. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Bueno, sí, de hecho, tanto con la Cámara de Comercio como con el Consorcio estamos trabajando no solamente para que sean conocedores de esta iniciativa, sino también para impulsar la oficina que tiene ahí el Ayuntamiento, que ha impulsado el Ayuntamiento, de Impulso de la Movilidad Eléctrica en colaboración con el Consorcio y con la Cámara de Comercio. Justamente hace unos días nos reunimos precisamente para ver cómo lo podíamos impulsar. Es decir, que somos todos conocedores de esta iniciativa y que la propia empresa luego, una vez que ha tenido la autorización por parte nuestra, se ha ido reuniendo con los distintos agentes para ver cómo podía prestar un mejor servicio a la ciudad y a las distintas iniciativas, tanto con la Cámara de Comercio como con el Consorcio y distintas asociaciones empresariales. Y en cuanto a las cuestiones de desinfección, claro que nos interesamos, porque, obviamente, nos preocupa mucho. Tienen un protocolo precisamente para poder entrar con desinfección, con mascarilla, y un protocolo con máxima seguridad y, además, también dentro de su I+D están testando un sistema de desinfección por ozono telemático, de tal forma que entre usuario y usuario — este todavía no está en marcha ahora, pero estará en los próximos meses— puedan garantizar esa desinfección sin perjuicio de que puedan llevarlo cada equis días a talleres para que realicen una desinfección más profunda. Con lo cual, sí que la empresa está sensible, como no podría ser de otra forma, igual que lo tienen que estar todas las empresas, a las necesidades de desinfección y de garantizar las condiciones de higiene en estos momentos en los que estamos. Muchas gracias.

5.3.16 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cuántos carriles y de qué extensión han sido segregados para ser convertidos en carril bici/VMP bidireccional, desde que la Sra. Consejera anunció esta medida en mayo. (C-1612/20)

Sra. Broto Bernués: Sí. Como ha habido varias intervenciones previas a esta pregunta que hacemos, me permitiría decirle, y espero que lo tome en buen tono, señora Chueca, que hay por ahí gente que dice que primero fueron los coches y después el código de la circulación. Y hace referencia al hecho de que muchas

veces el uso del vehículo, el transporte, sean los coches, la movilidad personal, sean los patinetes, bicicletas, cualquier tipo de movilidad, intermovilidad, es primero y después se hacen las regulaciones, porque suele ser habitual que las personas demanden un modelo, las ciudades avancen y las administraciones responsables vayan poniendo las normas para que la convivencia sea pacífica. En mayo usted anunció la iniciativa de los carriles 30 en el marco de varias actuaciones que se iban a llevar a cabo en torno a la movilidad. En el caso de las bicis y los vehículos de movilidad personal, usted anunciaba también la segregación de un carril para convertirlo en carril bici e VMP bidireccional. Bueno, en concreto, en mayo le hicimos una pregunta de carácter escrito y usted nos respondió que existen unas 20 calles más en las que es necesaria una alternativa distinta al ciclocarril. Estas alternativas pueden pasar por usar vías-30 alternativas, calmado total de la calle a 30 kilómetros o construcción de tramos de carriles bici eliminando carriles de circulación. Se está estudiando la alternativa para cada una de estas 20 calles, pero aún no se ha definido. Esta es la respuesta que nos dio usted, en concreto el Servicio, ya entiendo, a pregunta escrita. Dos meses después, volvemos a plantearle. Ya sabe que, como buena labor de oposición, somos insistentes. Y, como es algo que usted anunció y creemos que lo que hizo fue un anuncio de foto y de anunciar una medida, entiéndame, se lo digo de manera legítima, porque usted es Gobierno y, evidentemente, puede anunciarlo, pero no tenemos más información con respecto a este tema que, como todos sabemos, ha creado mucha controversia. Ya se ha dicho en preguntas anteriores. No me voy a extender. Espero su respuesta.

Sr. Presidenta: Bueno, como les he dicho anteriormente, nosotros estamos desarrollando ahora mismo la señalización. Hasta la fecha se han señalizado 15 calles y el plan es que señalicemos 42, que vamos a pacificar, que vamos a calmar, que vamos a reducir la velocidad para que puedan unir los puntos de conexión y los barrios que ahora mismo están desconectados y que puedan circular en condiciones de mayor seguridad a 30 kilómetros por hora en lugar de circular a 50 kilómetros por hora todos los vehículos, pero especialmente esta medida está hecha para proteger y para darle más seguridad a las bicicletas y a los peatones. De momento, llevamos 21 kilómetros de ciclocarriles y vamos a extender la medida a las 42 calles que anunciamos en su momento. Nosotros no anunciamos en ningún momento ni he anunciado en ningún momento que iba a hacer carriles segregados, porque, como les he explicado anteriormente, los carriles segregados vendrán cuando hagamos el análisis de cuáles son las necesidades de la ciudad después de haber hecho el análisis de los carriles bus. Actualmente, lo que sí que he podido anunciar es que estamos haciendo conexiones de carriles bici que estaban inconexos y que necesitan conectarse y que puedan mejorar las condiciones de seguridad, pero son distintas conexiones y creo que hay tres o cuatro conexiones que quedaban pendientes y que faltaban. Y otra cosa es que estemos estudiando carriles segregados que puedan facilitar las salidas de las ciudades y que estoy trabajando con el Consorcio dentro de lo que es el Plan de la Movilidad Periurbana y las conexiones del entorno urbano con otros entornos a las afueras de la ciudad, que se están estudiando, pero de momento, hasta la fecha, no hay ningún plan concreto porque estamos haciendo un gran trabajo y un gran esfuerzo, pero las prioridades van una cosa detrás de otra y, como le digo, ahora mismo la prioridad es poder acabar y finalizar con que nuestra ciudad sea 100% ciclable en condiciones de seguridad o bien por carriles bici, los carriles bici ya existentes, que siguen existiendo, y que se suma a esos carriles bici existentes los nuevos carriles pacificados, tanto los 302 kilómetros que ya existían antes de un solo carril como las 42 calles que vamos a unir de aquí a finales de octubre y noviembre, que espero que ya estén finalizadas todas las señalizaciones. Muchas gracias.

Sra. Broto Bernués: Sí. Me quedaban unos segundos. Simplemente, primero, agradecer el reconocimiento a los carriles bici, que ya se ha dicho que se iniciaron con equipos de izquierda y que usted ha reconocido que Zaragoza es la segunda ciudad con más kilómetros ciclables. Segundo, yo no me lo invento, señora Chueca. Tengo aquí el extracto de una nota de prensa del Ayuntamiento, de comunicación oficial del Ayuntamiento, en que la propuesta dice que habla de recorridos y rutas alternativas seguras, señalización de un carril de circulación en la vía limitando la circulación en ese carril a 30 kilómetros por hora y segregación de un carril para convertirlo en carril bici VMP bidireccional, entre otras. Si quiere, luego le paso... Sí, entre otras, pero usted señaló ahí que esa es una de las propuestas. Yo solamente, como finalización de la pregunta y de mi intervención, recordarle que los carriles 30 en el Estado español han sido bastante

cuestionados. Plantearle también que sabemos que hay un recurso que ustedes ya han respondido, pero que tendrá sus derivadas. Antes hablábamos de la contrata del bus urbano. Siete años después se ha resuelto un recurso. Esto es bastante habitual en la administración. Simplemente le planteamos que Zaragoza es una ciudad que quiere ser ciclista, que, efectivamente, los carriles bici son, además, la mejor medida para fomentar esa posibilidad de movilidad. Que lo tenga en cuenta. Y, desde luego, yo me remito a las palabras que salen en la nota de prensa, que, si quiere, yo se la devuelvo, porque, además, como son públicas...

Sra. Presidenta: Sí, puede ser, pero estamos hablando de una batería de acciones. Ya le digo que se están haciendo conexiones dentro de la ciudad de carriles que estaban pendientes de unirse y, por otro lado, de otras vías fuera de la ciudad. Y más adelante, como les he explicado anteriormente, cuando terminemos los carriles bus, así se hará.

Pero también quiero aprovechar para cerrar este debate. Justamente ayer tuve una reunión con la FEMP, porque pertenezco a la Comisión de Movilidad de la FEMP, donde se estuvieron hablando de las distintas necesidades y de los cambios y los retos en los que nos encontramos todas las ciudades después de la pandemia, y una de las medidas que se ponía en valor y que realmente vamos a ver cómo va evolucionando en los próximos meses, que no me lo invento yo —lo digo porque está en muchas ciudades en el debate y está avalada por la FEMP—, es precisamente la pacificación de los carriles de las ciudades, el evolucionar hacia ciudades 30 y, en una primera instancia, hasta que llegamos hacia esas ciudades 30 donde toda la velocidad del transporte y de los vehículos sea 30 kilómetros por hora, que también está la DGT detrás de esta cuestión, se puede avanzar conviviendo y facilitando la convivencia de las bicicletas, de los patinetes con el resto de modos pacificados en carriles de 30 kilómetros por hora, que es una medida que está en todas las ciudades europeas desde hace muchos años y que el otro día precisamente hubo un debate sobre movilidad en el que estuve participando. Y que no lo dije yo, es que lo dijeron otras personas participantes de este foro y de este desayuno. Y es que es un debate que está superado en todas las ciudades europeas donde se utiliza la bicicleta. En Holanda mismo, en todos los países nórdicos donde se utiliza la bicicleta con normalidad... Que no se trata de confrontar, sino que se trata de convivir y de que sean los propios conductores del vehículo privado los que respeten a las bicicletas y que las bicicletas se sientan seguras porque son respetadas. Y yo creo que eso no se contradice con que tengamos ya 135 kilómetros de carriles bici y que ojalá pudiésemos tener más en el futuro, pero que tendremos que asegurar la convivencia de todos los modos de circulación. Entonces, por favor, intentemos evitar la confrontación y vayamos hacia la convivencia, que las ciudades a partir de ahora van a tener que ser ciudades que aprendan a convivir con el virus y ciudades en que convivan todos los modos de transporte, porque son las circunstancias que nos ha tocado vivir y tendremos que estar a la altura entre todos. Gracias.

Sra. Broto Bernués: Perdona, señora Presidenta. Es que, como se ha pasado 2 minutos, simplemente una matización. Yo lo único que le preguntaba era... La pregunta en concreto era que usted anunció una medida y ahora se retracta, simplemente. Todo lo demás, que es el debate con relación a la compatibilidad y al uso de la bicicleta, etcétera, estaría encantada. De hecho, cuando quiera, tiene la puerta de mi despacho abierta o yo me acerco y hablamos. Pero yo le decía en concreto con esta medida que usted la anunció en mayo y ahora cambia de opinión. Es algo legítimo.

Sra. Presidenta: Yo ya le he dicho que vendrá en su momento, pero que una cosa detrás de otra. Todo a la vez, no se puede. Muchas gracias.

5.3.17 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cuáles son las intenciones de la Sra. Consejera con respecto a los puestos situados en el boulevard de Paseo Sagasta (frente al número 10 e inmediaciones). (C-1613/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 5.3.6)

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

No se producen

5.4 Ruegos

5.4.1 Ruego formulado por el Grupo Municipal VOX, para que desde el Área de Servicios Públicos y Movilidad se haga llegar a la empresa concesionaria del servicio de transporte urbano por autobús, la posibilidad de ofrecer a los usuarios la información en las paradas sobre la disponibilidad de rampa para *minusválidos* en las unidades próximas a llegar. (C-1540/20)

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Sí. Que conste en Acta la corrección de la palabra, desde luego, de minusválidos sustituyéndola por 'personas con discapacidad funcional'. Desde luego, está fatal. Y agradecer y tomar nota de la aportación enriquecedora del señor Gómez Gámez, que siento que no esté, y, sobre todo, de sus formas, porque así nos abre la puerta a corregirle a él también las suyas. El fondo bien, pero las formas, fatal. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Sobre esta cuestión, la totalidad de las flotas lleva rampa. Toda la flota actualmente lleva rampa, con lo cual, es algo que realmente va por defecto y, además, también la información me dicen que está en la propia aplicación, pero ya he trasladado su ruego para que valoren señalarlo o indicarlo especialmente dentro de las paradas, porque entiendo que es usted lo que me plantea, que tenga información adicional. Creo que es un poco redundante, dado que ya los propios vehículos, todos los vehículos, tienen que ir equipados con rampa y van equipados con rampa, no solamente algunos y que haya que señalarlo, pero si cree usted que hay una demanda sobre esta cuestión.

Sra. Rouco Laliena: Lo que nos hicieron llegar, además también de CERMI, es que muchas veces no funcionan y no pueden ver ahí si funcionan o no funcionan y tienen que esperar un montón. Por lo menos, si lo saben si funcionan o no funcionan en ese autobús, podrán decidir si se quedan, se van o cuánto tiempo es. Simplemente, que lo pongan en... Nos lo dijeron ellos.

Sra. Presidenta: Pues así lo haremos.

Sra. Rouco Laliena: Gracias.

Sra. Presidenta: Vale. Gracias. Pues se levanta la sesión. Muchas gracias a todos.

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