

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE LA M. I. COMISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS Y MOVILIDAD DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA CELEBRÓ EL DÍA 23 DE JUNIO DE 2021

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

D^a Natalia Chueca Muñoz (Presidenta)

D. Alfonso Mendoza Trell (Vicepresidente)

GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS

D^a Carmen Herrate Cajal

GRUPO MUNICIPAL PSOE

D^a Ana Becerril Mur

D. Alfonso Gómez Gámez

GRUPO MUNICIPAL ZeC

D. Alberto Cubero Serrano

GRUPO MUNICIPAL PODEMOS EQUO

D. Fernando Rivarés Esco

GRUPO MUNICIPAL VOX

D. Julio Calvo Iglesias

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

Asisten, asimismo, D. Luis Garcia-Mercadal y García-Loygorri, Coordinador General del Área de Servicios Públicos y Movilidad, D. José Ignacio Notivoli Mur, Interventor General (a través de videoconferencia), y D. Luis-Javier Subías González, Jefe del Servicio de Asuntos Generales, que actúa como Secretario de la Comisión, asistido por la auxiliar administrativa de dicho Servicio, D^a M.^a Reyes Calvo Arruga, con el fin de tratar el siguiente

ORDEN DEL DÍA

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

Se aprueba por unanimidad.

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

Sin asuntos.

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

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

4.1 Interpelaciones

4.1.1 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique si existe algún plan para construir aparcamientos públicos en altura y de superficie, con objetivos disuasorios y de servicio, que permitan liberar estacionamientos en las calles de la Ciudad para permitir su transformación urbana. (C-3200/21)

(Se tratan conjuntamente los puntos 4.1.4, 4.1.5, 4.1.6, 4.1.11 y 4.2.5)

Sra. Presidenta: Bueno, pues, señor Rivarés, tiene usted la palabra.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Es fácil. Digamos que son cuatro conceptos y un solo objetivo.

Aunque el debate global sería, obviamente —lo acabamos de demostrar—, la discusión sobre modelos de aparcamiento —¿Cuántos? ¿Qué tipo de aparcamiento? ¿Dónde? Y, sobre todo, ¿para qué?—, la interpelación que Podemos presenta tiene que ver con cuatro conceptos y un objetivo.

El objetivo es liberar las calles de coches aparcados, eso fundamentalmente; y, por lo tanto, también de coches en circulación entendiendo que en muchos casos muchas personas necesitan desgraciadamente el coche para moverse por la ciudad porque tienen que atravesarla para ir y venir fundamentalmente a polígonos, a trabajar, o, por ejemplo, porque viven o trabajan en la periferia, en municipios cercanos o al revés. Pero aun así creemos que una ciudad del siglo XXI por cuestiones ambientales, por cuestiones estéticas, por cuestiones ecológicas y por cuestiones de movilidad contemporánea, necesita liberar sus calles de coches y también de coches aparcados, fundamentalmente de los coches aparcados en batería. ¿Para qué? Y este sería el segundo objetivo. Para que sea posible —si se quisiera, que Podemos quiere— poder hacer intervenciones en las calles más abandonadas de muchos barrios con calles pequeñas que permita, como mínimo, ampliar las aceras y, si es posible, arbolar esas aceras. En muchísimos casos, en cientos de calles solo es posible ampliar aceras y arbolar aceras —si quisiéramos— eliminando las dos baterías o una de las baterías de los coches aparcados en las aceras. ¿Sí?

Bueno, pues entonces los cuatro conceptos serían: uno, aparcamientos disuasorios en puntos estratégicos para que la gente abandonara ese coche, que le es imprescindible para ir y venir a polígonos o al trabajo o porque vive o duerme fuera de la ciudad, y dejarlo para tomar el tranvía o para tomar una bicicleta o para tomar un autobús urbano. El segundo concepto sería aparcamientos que nos permitieran liberar los aparcamientos en batería, pero entendiendo que en muchos barrios viejos muchísimas casas no tienen aparcamientos propios; tendríamos que ubicarlos en algún sitio; no favoreciendo el uso del coche, sino entendiendo que tú usas tu coche y no tienes aparcamiento, te lo quitamos de la calle, tenemos que ponerlo en algún sitio. ¿Dónde? En un aparcamiento no tanto disuasorio —que también—, sino como sustitutivo. Tercer concepto: a veces no es estético y no es ecológico, a veces es fácil y de baja inversión escoger un suelo municipal o de la comunidad cedido, etcétera, o privado alquilado para que con una pequeña inversión —que se calcula en los servicios técnicos en unos 70.000-75.000 euros—, poner grava y después poner cemento blando y luego pintura y señalización —y, a ser posible, árboles— para aparcar. Y en otros casos, cuarto concepto, no es posible porque no existen como tal esos suelos, pero sí es posible imitar lo que en algunas ciudades europeas ya ocurre y que, por supuesto, no es posible en todas las calles, que es hacerlo detrás de una fachada que no tiene visos de ser ni ocupada ni rehabilitada como vivienda, pero que estéticamente y de modo urbano mantendría tanto la altura como la estética de la calle, detrás de la cual, si es posible, por los accesos y las salidas establecer un aparcamiento en altura. No tanto construir esos mamotretos horribles, estéticamente horribles de cemento para aparcar arriba —que también sería una posibilidad si tapamos una fachada con cierta estética—, sino aprovechando las fachadas que esconden edificios sin mucho fundamento, digamos, de habitabilidad.

Esos son los conceptos. Lo hablamos —que lo sepa, consejera— en Urbanismo. A Urbanismo no le apetecía pensar, no consideraba que era su función pensar en la búsqueda de solares para hacer esto, pero yo creo que es un debate que como mínimo tenemos que abrir en Servicios Públicos y en Movilidad.

Para acabar, ¿qué espacios disuasorios para aparcar hacemos para que la gente deje el coche y use el transporte colectivo no contaminante? Dos, ¿cuáles no estrictamente disuasorios, sino sustitutivos, hacemos para quitar ya coches en batería? Quitar coches en batería que permita a Urbanismo ampliar aceras y arbolarlas. Y cuatro, si nos ponemos a buscar ese tipo de opciones que, además, en muchos casos sería de baja inversión de modo relativo. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Gracias, consejera. Buenos días a todos. A ver, mire, nosotros no estamos en contra de la propuesta que hacen para estacionamientos de larga estancia, pero sí que lo cuestionamos por varias razones. Este proyecto se ha anunciado con una falta total de diálogo con el tejido social y vecinal de los barrios. La propuesta producirá una privatización del espacio público porque incluir estos dos estacionamientos como estacionamiento regulado implica un coste para las familias más humildes, que actualmente venían aparcando de forma gratuita. El concepto de aparcamiento de larga estancia la verdad es que lo conocemos fundamentalmente por los aparcamientos de aeropuertos o estaciones de ferrocarril, donde

pagas una cantidad diaria por el almacenaje del mismo los días que una persona está fuera de la ciudad normalmente, pero esta utilidad no la vemos muy adecuada para las necesidades de aparcamiento en los barrios de Zaragoza.

Hay dos cuestiones diferenciadas. Está bien que haya aparcamientos disuasorios, está bien que haya aparcamientos de larga estancia para personas que no utilicen el vehículo normalmente, solo fines de semana, para ir a los pueblos y estas cosas, pero yo creo que el verdadero problema de aparcamiento lo tenemos los 365 días del año debido a los nuevos diseños urbanísticos, a los antiguos porque carecen de aparcamientos, de garajes, y a la nueva utilización de espacios por los veladores en calzada. Creemos que uno de los principales problemas de aparcamiento está relacionado de alguna manera con la movilidad. Si la movilidad fuese realmente atractiva, pues a lo mejor la gente dejaría más el coche en el garaje, pero mientras que no exista esto, el coche seguirá siendo fundamental para muchas personas que van a trabajar, como decía el compañero, a polígonos, a sitios donde tienen que realmente desplazarse unos kilómetros.

Usted dijo que tenía un mapa de solares públicos vacíos y, bueno, nosotros queríamos saber si en ese mapa de locales o de solares vacíos se podrían hacer aparcamientos dentro de las calles de los barrios, no solo en las grandes avenidas, sino dentro de las propias calles de los barrios, es decir, utilizarlos para que pudiesen aparcar de una forma rápida, económica, segura porque realmente, claro, el problema no es de ellos, simplemente es que no hay espacio público muchas veces en la calle para poder aparcar y hay que dar demasiadas vueltas. Simplemente era eso, que lo tuviesen en cuenta y que observara a ver si en ese mapa de solares pudiésemos hacer algo así —o parecido— en las calles de los barrios. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Disculpenme. Digo. Fíjense que estamos hablando de un tema en principio absolutamente técnico o que debiera ser técnico; sin embargo, aquí también subyace un trasfondo político. Y hay una gran diferencia entre las políticas de la izquierda, que suelen ser políticas disuasorias, y las que debieran ser —y a veces no son, señora Chueca— políticas de la derecha, políticas de alternativas; disuasoria por un lado, ofrecer alternativas por otro, cosa que usted me parece que se está decantando más bien por las políticas de la izquierda, las políticas disuasorias, a juzgar por los resultados de su gestión. Ya sabe que le he dicho que es usted una de las peores concejales de Movilidad que está habiendo en la ciudad de Zaragoza porque nadie como usted ha restringido tanto la movilidad en la ciudad. Y lamento decirlo porque sabe que, si al fin y al cabo está usted de consejera de Movilidad, es gracias a nuestro respaldo.

Miren, hablaban de solares vacíos. Nosotros en el año 2011-2015, yo mismo personalmente, además, puedo decirlo personalmente porque fue iniciativa mía, hice varias propuestas. Esta que ven ustedes es en la calle Ramiro I; hay ahí una serie de coches aparcados. No, perdón, esta es en la calle Moncayo, perdón, me he confundido, en la calle Moncayo, de la que también quería hablar. Esta es en la Bombarda, junto al polígono de la Bombarda, ven ahí todos estos coches aparcados. Esta es en la calle Pedro Argüés, hay unos cuantos también. Y por último, estos aparcados en espina de pescado, que es en la calle Ramiro I. Bien, todos estos aparcamientos se han construido en Zaragoza, se construyeron a iniciativa mía. Me llevó, me costó sus críticas porque yo recuerdo haber presentado esta moción en el Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza en aquellos años; fue desestimada, lógicamente, como casi todas las que presentábamos en aquel entonces; y a los tres meses, el Partido Socialista presentó una idéntica, a los tres meses, creo que no dejó pasar mucho más tiempo.

Bien, quiero decir que esta propuesta de emplear solares vacíos no es original, estas propuestas las formulé yo mismo ya hace unos cuantos años y, efectivamente, se pueden seguir formulando porque sigue habiendo algunos solares vacíos que se han estado utilizando como aparcamiento, pero que se han deteriorado tanto que ahora ya los vecinos ni los pueden usar.

Bien, yo varias propuestas que les hemos formulado. Primero, el aparcamiento de la calle Moncayo tiene un notable desnivel de unos dos o tres metros con respecto a la calle. Es decir, la calle está tres metros por encima del solar y ese es un buen sitio que nosotros proponemos precisamente para construir un aparcamiento en altura; que podría ser no con mucha altura, sino simplemente aprovechando el desnivel de la calle Moncayo respecto al solar donde aparcan los coches, ahí ya se podría ganar una altura y ya podría haber unos 200 vehículos más aparcados si se le dotara de otra planta más. No estoy hablando de un mamotreto de muchas plantas, pero dos o tres plantas podrían solucionar el problema de aparcamiento a no

menos de 400 familias, a no menos de 400 personas. Le hemos propuesto también en otra de nuestras interpellaciones, la posibilidad de convertir en aparcamiento la explanada situada en la propia avenida de Santa Isabel, en el barrio de Santa Isabel, la calle Reina de Portugal y la calle de la Alameda, que es un solar que tradicionalmente se ha estado utilizando como aparcamiento, pero que ahora se encuentra, efectivamente, tan deteriorado, con tantos baches por la continua afluencia de coches que ahora ya está en desuso totalmente. Y tenemos ahí una explanada en medio del barrio de Santa Isabel, tradicionalmente usada como aparcamiento, pero que ahora prácticamente se encuentra vacía o algún coche que se aventura a dejarse los bajos cuando entra allí. Y esa sería una actuación de poco coste. Es cierto, me señaló el consejero Víctor Serrano, el consejero de Urbanismo, que, efectivamente, por ejemplo, el parking de la calle Moncayo ese exigiría una modificación parcial del Plan General de Ordenación Urbana. Se puede proponer, por supuesto; lo propondremos. Pero este otro de Santa Isabel no requiere ningún cambio, absolutamente, sino que por parte de su Área —o por parte del Área que corresponda, no sé si de Infraestructuras o de la suya— bastaría con rellenar de tierra esos baches, apisonar la tierra, compactarla; si fuera posible —mucho mejor— asfaltarla y ahora mismo podría estar prestando servicio, de forma que no menos de 70, 80, 100 coches podrían aparcar allí perfectamente dando servicio al barrio.

Le hemos planteado varias preguntas también para que nos dieran datos pormenorizados de la situación del aparcamiento en la ciudad, de la pérdida de plazas de aparcamiento porque realmente ha habido pérdida de plazas de aparcamiento en los distritos consolidados de la ciudad, mientras que, por el contrario, no nos cabe ninguna duda de que habrán crecido las plazas de aparcamiento en los barrios en crecimiento. En Arcosur, por ejemplo, cada vez que se abre una calle, pues, evidentemente, se ponen plazas de aparcamiento a los lados, en la zona de Vadorrey, donde se ha urbanizado también esa zona, lógicamente han aumentado las plazas de aparcamiento, pero por el contrario en la ciudad consolidada están desapareciendo.

Y mire, le voy a dar un dato que usted no debería ignorar y es que la población de Zaragoza está estancada, es cierto; no pasamos de 700.000 habitantes, estamos ahí desde hace ya décadas, pero, sin embargo, el parque móvil no ha parado de crecer. El parque móvil ha crecido en los últimos años, en los últimos 20 años ha crecido aproximadamente un 20 %. Es decir, ahora mismo hay aproximadamente entre un 15-20 % más que en el año 2000, pongamos por caso. Lo cual quiere decir que cada vez más los ciudadanos tienen problemas de aparcamiento —me estoy permitiendo pasarme del tiempo porque he concentrado muchas interpellaciones, con su permiso —.

Nos encontramos con problemas, por ejemplo, en la calle Predicadores, donde van a acometer una reforma de esa calle, pero claro, nos dicen también que van a desaparecer el 40 % de las plazas de aparcamiento. Y bueno, se puede estar más o menos de acuerdo en que desaparezcan los coches de las calles, etcétera, etcétera. Pero, ¿y las alternativas? ¿Les han ofrecido ustedes alguna alternativa a los vecinos de la calle Predicadores? Porque, desde luego, el decirles que se vengán a aparcar aquí a la Plaza del Pilar o al aparcamiento de los juzgados no es una alternativa. Nadie puede soportar ese incremento del gasto porque son aparcamientos carísimos, no se puede aparcar en un aparcamiento privado como alternativa al aparcamiento en la calle. En un aparcamiento privado de pago, quiero decir.

Y por último, le quiero hablar de una queja que nos han trasladado los vecinos de la calle La Ripa, posiblemente igual de aquí a unos meses o cuando sea, los vecinos de alguna otra calle nos transmiten también sus quejas, pero en la calle La Ripa, sin saber por qué, han ido desapareciendo. He hecho fotos, la verdad es que lamento no haberlas impreso porque se las podría haber enseñado, pero de repente han aparecido unas rayas amarillas pintadas y han desaparecido plazas de aparcamiento. No muchas, tres o cuatro plazas de aparcamiento, y nadie sabe por qué; no tiene ni justificación. Hay zonas de aparcamiento para vehículos oficiales sin que se sepa que allí, en las inmediaciones de la calle La Ripa, haya ningún organismo oficial que requiera esa reserva de plazas. Pero, como digo, en estos últimos meses, de repente aparecen unas rayas amarillas y desaparecen plazas de aparcamiento, que no sé si lo han hecho solo en esa calle o lo han hecho en alguna otra, pero claro, tendría que tener alguna justificación, que espero que nos la dé. Ya sabe que una de las cosas que prohíbe nuestra Constitución es la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos, es decir, que las decisiones se tomen de forma lógica y razonada y no de forma arbitraria, como parece, porque ningún vecino se explica por qué han desaparecido de repente de esa calle esas plazas de aparcamiento.

Bien, estos son los planteamientos que le estamos haciendo. Primero, que se dote de aparcamientos el barrio de Santa Isabel, que se arregle el aparcamiento de la avenida de Santa Isabel, la calle Reina de Portugal y la calle de la Alameda. Que se estudie, lo propondremos, propondremos la modificación del Plan General de Ordenación Urbana para poder construir un aparcamiento en superficie en la calle Moncayo, que se encuentra en una de las zonas más saturadas de la ciudad, en el entorno de la calle de Santander, donde hay verdaderos problemas de aparcamiento y, afortunadamente, gracias a aquella iniciativa que yo tomé que, como digo, me supuso bastantes críticas por parte de alguna entidad vecinal declaradamente de izquierdas porque preferían tener ese solar vacío que no lleno de coches. Bueno, ahora gracias a aquella iniciativa, pues hay 200 personas o 250 personas que tienen resuelto el problema de aparcamiento gracias a aquella iniciativa. Podrían ser más si, efectivamente, se construyera un aparcamiento a altura. Y por último, si les ruego que nos traslade, por favor, aparte de explicarnos esto de la calle La Ripa que le acabo de decir, que nos traslade a todos los grupos —o a nosotros por lo menos que se lo hemos pedido, pero imagino que también al resto de los grupos— un estudio pormenorizado de la evolución de los aparcamientos en el conjunto de la ciudad desglosado por distritos, a ser posible, porque no me vale que desaparezcan plazas de aparcamiento en la calle Predicadores y me diga que al cambio aumentan las plazas de aparcamiento en Arcosur. Eso no resuelve el problema de los vecinos de Predicadores. Y recuerdo que, efectivamente, toda la conversión que usted propone de plazas de aparcamiento libre en plazas de aparcamiento regulado, evidentemente, no incrementa las plazas de aparcamiento en la ciudad. Las plazas de aparcamiento siguen siendo las mismas, solo que aparcar se convierte en más caro. Y por último, el impacto que han podido tener la conversión de plazas de aparcamiento en terrazas para los establecimientos de hostelería, que nos parece muy bien y sabe que los hemos apoyado; no tanto como usted pretendía, no tantas plazas de aparcamiento que usted pretendía eliminar, pero bueno, en principio lo hemos apoyado. Pero claro, hay que saber también cuál es el impacto y, sobre todo, qué alternativas se brindan a los vecinos que a partir de entonces empiezan a tener problemas de aparcamiento. Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, pues muchas gracias a todos. Voy a intentar resumir las respuestas a todos los puntos y si no, en la segunda intervención continuamos. Yo creo que aquí lo que subyace y aquí sí que quiero empezar diciéndole al señor Calvo que no se trata tanto de políticas de disuasión o alternativas. Yo creo que estamos todos un poco con los mismos planteamientos en estos momentos. Yo creo que de lo que se trata es de dar soluciones a los ciudadanos y de facilitar esas alternativas para poder aparcar de una forma ordenada en el espacio público en función un poco de las circunstancias. Y el ejemplo lo daba usted mismo, señor Calvo, cuando dice que usted hizo unas propuestas hace unos años y que luego las ejecutó el Partido Socialista, con lo cual entiendo que, más allá de una primera capa de debate para no reconocer que estoy de acuerdo, al final su propuesta fue aceptada por un partido de izquierdas y fue ejecutada, con lo cual al final se estaban dando ese tipo de soluciones. Soluciones que son también en la línea de las que estamos trabajando.

Yo no sé lo que usted comentaba que pasó el otro día en la Comisión de Urbanismo, pero lo que sí que le puedo decir es que estamos trabajando con Urbanismo desde hace ya un tiempo precisamente porque dependemos de la información que Urbanismo nos tiene que facilitar precisamente para localizar solares más grandes, más pequeños, para poder encontrar esos aparcamientos disuasorios de corta duración, de larga duración en función de la ubicación, adecuarlos a las necesidades de la ciudad. Los datos que tenemos en la ciudad, que no vienen solamente de ahora, que ahora quizá es verdad que ha habido algunas actuaciones que han podido incrementar el cambio de uso del espacio público de aparcamiento a otro uso, pero la ciudad en general tiene un déficit de unos 36.000 aparcamientos. Es decir, entre el parque móvil que tenemos en la ciudad y, por otro lado, las plazas de aparcamiento que tenemos privadas, lo que son garajes, hay 36.000 vehículos que sí o sí según los registros tienen que dormir en la calle y se tienen que aparcar en la calle. A partir de ahí, cuando se hace la distribución por distritos y por barrios, el único que tiene un déficit importante es el Casco Histórico, donde tiene un déficit de 2481 vehículos, lo que supone un 16 % por encima de los residentes. El resto de los distritos... Y ahí quedaría Casablanca al margen porque Casablanca en los datos del PMUS estaba todavía unido a los Barrios del Sur, o sea que ahí yo creo que Casablanca también se podría unir por los problemas que todos hablamos ya el otro día en la Comisión. El resto tienen un cierto margen.

¿Qué sucede? Que esos son con los residentes que viven allí, pero luego la población es flotante y

cambia y es ahí cuando vienen esas dificultades. Entonces, a esos 36 000 vehículos que se deben estacionar en vía pública hay que darles una solución y una solución, como en todas las ciudades, pasa por la necesidad del estacionamiento regulado, que es lo que facilita es la rotación de los vehículos y evitar que un vehículo pueda estar semanas estacionado o meses estacionado en la vía pública, haciendo un uso privativo de ese espacio público. Con lo cual la rotación es que ya hemos hablado en otras condiciones para residentes, por un pequeño coste facilita esa rotación; y por supuesto, la que es de visitantes con las zonas azules. Pero además con eso sabemos que no es suficiente y que aunque esa es una solución, estamos trabajando para poder tener, por un lado, aparcamientos disuasorios que faciliten las conexiones para aquellos vehículos que vengan de fuera de la ciudad y que puedan luego vincularse al transporte público o que puedan utilizar otros medios de movilidad compartida y que estén bien conectados y puedan tener alternativas, pero también aparcamientos, aunque sean provisionales, porque aquí depende mucho de la titularidad de los solares. Hay solares que van a tener un uso definitivo el día de mañana pues igual para construcción de viviendas, con lo cual el uso para aparcamientos pues igual es durante cuatro o cinco años. Y ahí lo que se está trabajando es para poder tener un mapa con estos solares y poder ir acometiéndolos.

¿Cómo los vamos a acometer? A través del contrato de aparcamiento regulado en el que estamos. A través del ESRO-ESRE, que saben que va a salir a licitación, lo que queremos es complementar ese contrato de aparcamiento regulado con una serie de actuaciones y de aparcamientos complementarios, disuasorios y compensatorios para aquellos barrios, además, que tienen un mayor déficit a la vista de las cifras. Es por eso que lo primero que tenemos que tener es realmente el mapa de solares que por lo menos tengan una duración de cuatro o cinco años sin ningún otro uso a la vista para poder acometer esas actuaciones blandas. Y por otro lado, también estamos valorando y estamos estudiando desde hace tiempo lo que son distintas alternativas de aparcamientos en altura. Creo que es una solución más económica que subterráneos y porque al final todos queremos poner este servicio lo más económico posible al servicio de los ciudadanos, sobre todo, de aquellos barrios donde no hay garajes originales en la construcción de sus viviendas y, por lo tanto, tienen mayores problemas de estacionamiento. Y es en el curso de esa búsqueda de soluciones que se están realizando anteproyectos para luego poderlos meter en la licitación definitiva en el que se están explorando distintos solares. Ha habido dos solares, pero vendrán más a raíz de tener ese mapa de solares definitivos con el Área de Urbanismo. Muchas gracias y termino el resto de las preguntas en la segunda ronda. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera, pero yo creo que hay unos cuantos matices en el modo de conseguir el objetivo, pero el debate que plantea Podemos ahora es otro. Es decir, en este momento lo que Podemos está planteando no es tanto dónde construir aparcamientos en altura, que es un avance importantísimo en lo que llevamos mucho retraso, y dónde construir aparcamientos en solares hoy abandonados y que en el futuro más o menos medio-largo plazo o inmediato, no tengan un destino educativo o residencial o lo que sea. No, ese es el debate sobre el modo, el instrumento.

El debate que plantea Podemos ahora es otro, el objetivo de liberar calles. Es decir, no es tanto usar solares para más aparcamientos sino usar solares para otros aparcamientos. Hay dos objetivos desde la postura de Podemos. Uno es, obviamente, eliminar coches de la ciudad porque, además, es verdad que el parque móvil parece crecer, pero hay que tener en cuenta un dato muy importante —el porcentaje quizá lo sepa usted, consejera— muchísimos —no sé cuántos en este momento, pero muchísimos— de los coches, de los vehículos contaminantes que circulan por Zaragoza no son de habitantes de Zaragoza, lógicamente; los flujos comerciales y los flujos de movilidad van mucho más allá de nuestras supuestas fronteras. Son vehículos de gente que puede vivir en Utebo, en María, en Cuarte, en Huesca y que viene a Zaragoza a consumir o a trabajar. Y al revés, hay algunos, muchos, cientos de coches o miles de coches que circulan por Zaragoza porque arrancan en su barrio, en Las Fuentes, en las Delicias, o en San José, o en Torrero, o en Valdespartera, y circulan por la ciudad para dirigirse a los polígonos en los que trabajan. Entonces, asumiendo que hay una buena parte de los coches que circulan por la ciudad, que son imprescindibles para la vida laboral de muchos trabajadores y trabajadoras, hay que buscarles una alternativa de aparcamiento, porque seguramente en muchos de los barrios no hay garajes suficientes porque hay menos plazas de garaje que edificios porque algunas casas son viejas, pero el objetivo final es liberar las calles. Para poder ampliar las aceras y poder colocar arbolados y poder peatonalizar o semipeatonalizar y humanizar los barrios viejos hace falta espacio, espacio que hoy ocupan coches aparcados en batería que en muchos casos no son capricho sino necesidad y que, por lo tanto, necesitan un aparcamiento seguro, gratuito —no económico,

gratuito— en solares sin uso a medio y a largo plazo que hoy están vacíos o en altura, que son más fáciles y más baratos que subterráneos y que, además, en algunos casos —en algunos— podrían ser incluso otras fachadas de viviendas hoy vacías que no tienen ningún futuro como vivienda. Pero el objetivo —y parte del debate, por lo tanto— no es solo dónde aparcamos, sino dónde sacamos los coches de batería para humanizar las calles, arbolarlas, peatonalizarlas o ampliar aceras.

Por tanto, me parece bien lo que ha dicho, consejera, pero el debate que planteamos es otro. Creo que me he explicado ahora un poco mejor que antes. Muchos coches son imprescindibles. Hay que vaciar los aparcamientos en batería de muchas calles para poder intervenir en ellas con árboles y con más aceras, o incluso peatonalizarlas y embellecerlas, pero hay que dars alternativas a muchos coches de esos, que son imprescindibles; aparcando gratuitamente como hacen ahora en muchos casos en calles sin zona azul, en solares o en altura. Por eso decía al principio en la interpelación que no es solo el debate sobre aparcamientos disuasorios para dejar el coche allí y cogerte un autobús o un tranvía o una bici, que es muy importante; sino, además, recuperar la escena urbana, embellecer calles de barrios viejos que no tienen en muchos casos mucha más posibilidad de intervención urbana que no sea sobre sus aceras y sobre los árboles que hoy no tienen sacando los coches. Creo que ahora lo he explicado un poco mejor. Por tanto, no es como decía el concejal de Vox, más aparcamientos, sino otros aparcamientos y, por supuesto, gratuitos.

Y hay un modo —para acabar— muy sencillo de localizarlos, además, obviamente, de consultar en la página web de Urbanismo y localizar los solares, sus metros, su futuro, su calificación y su propiedad, que es preguntarles a las Juntas de Distrito. Algunas —no solo en la mía, el Actur— hemos hecho ya ese mapa y nadie mejor que una Junta para decirle "sí, ese solar está vacío, pero déjame tranquilo, que ahí queremos un parque o un parque infantil", o "este solar que está vacío sería perfecto para el aparcamiento, disuasorio o alternativo". Y eso que en el Actur problemas de garajes no hay porque son casas bastante nuevas. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí, gracias. A ver, yo creo que estamos hablando todo el rato de lo mismo. Es decir, todos hablamos de que se necesitan más aparcamientos porque el parque móvil se ha ampliado notablemente y la reducción del espacio público también se ha reducido para vehículos, con lo cual está claro que necesitamos almacenaje para esos vehículos y no que estén pues a dos kilómetros o a tres kilómetros de donde se vive porque hay gente que realmente lo necesita todos los días. En cuanto al mapa, a mí es que me parece muy importante hacer un mapa de solares, por eso también le ha hablado de las Juntas de Distrito, de los presidentes de las Juntas de Distrito, que son ellos los que realmente conocen las características reales de ese barrio. Coincido con el señor Rivarés en que, bueno, ellos ya lo tienen realizado. Podría ser una práctica habitual en todas las presidencias de Distrito, pero creo que es muy importante. O sea, y de hecho me gustaría cuando usted lo tenga terminado y confeccionado, poderlo conocer, o sea, poderlo tener en nuestro grupo. En cuanto al parking en altura, pues esto es algo que nosotros llevamos diciendo desde hace un año. Desde hace un año decimos que los aparcamientos al final tendrán que ser los parking tendentes a la altura porque no hay superficie suficiente en todos los barrios para poder hacerlo de otra forma. Y por lo demás, pues sería repetir todo lo que hemos dicho. Gracias.

Sra. Presidenta: Muy bien, gracias, señora Becerril. Señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Dice usted, señora Chueca, que hay un déficit de 36.000 plazas de aparcamiento. Bueno, es un dato y es un dato interesante que nos aporta, pero ese no es el dato real. Hay un déficit que por lo menos es del doble. Tenga en cuenta que el problema de los coches no es dónde duermen, dónde los dejan los vecinos cuando están en sus casas por las noches y tener un sitio relativamente próximo a su vivienda para dejarlos aparcados. Y, sobre todo, en aquellos barrios donde, como bien ha señalado usted, pues, evidentemente, las casas por su antigüedad pues no disponen de garajes. El problema de los coches es que son un vehículo hecho para moverse y para desplazarse y hay muchos vehículos que salen por las mañanas de sus garajes privados y que se desplazan por la ciudad a los distintos centros comerciales, polígonos industriales, pero también al centro de la ciudad. En algunos casos, porque a lo mejor las alternativas de transporte no son suficientemente buenas o suficientemente rápidas. Hay desplazamientos dentro de la ciudad para ir a trabajar, que se pueden hacer en 20 minutos y que sin embargo, si ese mismo desplazamiento lo tienes que hacer usando el transporte público, tardas una hora. Claro, todo ese tiempo de desplazamiento la gente no está dispuesta en muchos casos a perder una hora o hora y media de su vida

montado en un transporte público. Eso se hace a lo mejor una vez, pero a lo mejor todos los días no. Le estoy hablando de datos reales, cotidianos, que son los que experimentan un gran número de ciudadanos de esta ciudad de Zaragoza, que, si usan el transporte público, a lo mejor pierden una hora y media o dos horas de su vida diaria montados en autobuses y haciendo trasbordos y de la otra manera se ahorran un tiempo sustancial que ganan para sus hijos, para su ocio o para otras ocupaciones que tengan mucho más interesantes que ir en el autobús. Bien, ese es el problema. Por eso le hablo de que ese déficit de 36.000 vehículos que han de aparcar sí o sí en la calle; realmente es un déficit mayor, es un déficit que por lo menos yo estimaría en el doble como poco. Bien, ese es el problema que hay y que es mucho más importante en determinados barrios de la ciudad, no solamente en el Casco Histórico; también Delicias tiene importantísimas zonas, enormes zonas del barrio de Delicias y de otros barrios donde el parque inmobiliario es tan antiguo que la mayor parte de las viviendas no tienen plazas de garaje.

Yo, ya por acabar, lo único que le pediría es mayor concreción respecto a las interpelaciones y preguntas concretas que yo le he formulado. Primero, que nos aporte ya esa información sobre la disponibilidad de plazas de aparcamiento y su evolución en los distintos distritos de la ciudad porque me parece importante a raíz de las decisiones que se han tomado en el tema de las terrazas, de los veladores, de la remodelación de calles, de la pacificación de calles, etcétera, e incluso de la ampliación de las plazas de aparcamiento regulado. Pues todo eso, evidentemente, tiene una influencia sobre el número de plazas de aparcamiento, que yo creo que por parte del Servicio de Movilidad se deberían haber estudiado, seguramente se habrán estudiado y dispondrán de esos datos. Bien, pues esos datos son los que le estoy requiriendo.

Y por último, que quisiera algo más de concreción en las preguntas que le he formulado respecto a la desaparición de poquitas plazas —son pocas plazas— en la calle La Ripa y la posibilidad de estudiar y de acometer lo antes posible, si pudiera ser, la reforma de la explanada en la avenida de Santa Isabel. Esa es una actuación blanda, como usted ha señalado antes, que con poco coste y solucionaría el problema de los vecinos del barrio en esa zona. El tema de la calle Moncayo y poco más. Y las alternativas que usted va a dar, por ejemplo —eso ya no se lo he preguntado, se lo pregunto verbalmente—, por ejemplo, en la calle Predicadores, con ese 40 % de las plazas de aparcamiento que van a desaparecer de la calle Predicadores. Ahora ya lo único que le resta es, efectivamente, dar un poco más de concreción en su respuesta a las cuestiones puntuales que le hemos formulado. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Calvo. En cuestión concretamente de los dos solares que usted plantea —el de la calle Moncayo y el de Santa Isabel—, el de la calle Moncayo, como bien le apuntó el consejero de Urbanismo, es una zona verde y habría que modificarla en el planeamiento. No tendríamos problema en proceder a esa modificación si dentro del mapa se identifica —como parece que se va a identificar— que realmente es una zona donde hay necesidad, con lo cual ahí no habría problema. En Santa Isabel, es una propiedad privada el solar que usted plantea y, por lo tanto, primero habría que consultar con el propietario de ese solar, aunque me dicen que en Santa Isabel no hay un problema tan elevado de aparcamientos porque tenemos un estacionamiento de desahogo de Espartidero y la Avenida de los Estudiantes, que absorben prácticamente todas las necesidades que tienen en Santa Isabel. Ah, y Camino Jardín de Ricla.

Bueno, en todo caso, como se está haciendo este estudio, para el cual estamos primero cogiendo la información con Urbanismo porque necesitamos saber realmente la disponibilidad con la titularidad o, realmente, cuál es también, además, cómo está catalogado, de tal forma que podamos identificar si son zonas verdes que serían potencialmente utilizables para estos usos o son zonas que podríamos utilizar. Entonces esa es la primera información porque a partir de ahí podemos trabajar con mayor seguridad. Y ahí, con esa información, sí que nos parecía interesante cotejarlo, como hemos hecho en un primer momento, cuando tuvimos la propuesta de estacionamientos regulados con las distintas Juntas de Distrito y ahí poder coger todas las aportaciones que pueda haber.

A partir de ahí, lo que hay que ver luego realmente son esos anteproyectos y el coste que tienen para poderlos poner a disposición de los vecinos en la medida en que sean actuaciones blandas de bajo coste, será más fácil que puedan ser gratuitas que si tienen que realizarse unas inversiones más altas, que, por supuesto, pues se tendrían que amortizar. Pero —y ahí enlace ya con la respuesta al señor Rivarés, que sí que he entendido mejor sus explicaciones—, lo que no vamos a hacer es entrar en el debate que usted plantea antes de tener las alternativas. Entonces, yo creo que lo importante aquí es generar esas otras

alternativas, porque ya por otros usos, por terrazas, por pacificación o por aparcamientos en calzada, es verdad que se han levantado ya una serie de plazas que antes estaban a disposición de los vecinos y entonces no vamos a seguir creando esos cambios de usos. Sí que le puedo decir que, por ejemplo, hemos iniciado los trámites para que en otras zonas donde había muchos problemas y alguna vez lo hemos debatido en este Salón de Plenos, que es en San Gregorio —¿os acordáis de que lo hemos hablado alguna vez en relación al hospital y todos los problemas de aparcamiento que tienen?— pues ya estamos haciendo los trámites para poder adecuar unos campos de fútbol que hay allí para poder hacer esos aparcamientos, con lo cual se está trabajando en los que se puede actuar ya y para tener una visión completa.

Y de la calle La Ripa, que también era algo concreto que me preguntaba sobre la carga y descarga, allí tenemos una solicitud por parte... Es un almacén municipal que necesita hacer actuaciones de carga y descarga y es donde tenemos guardado el mobiliario municipal. Por lo tanto, fue a raíz de una solicitud que nos hizo la directora de Organización y Servicios Generales al Servicio de Movilidad, está perfectamente justificado y tramitado y tiene un horario reservado de 8:00 a 13:00, 10 metros concretamente, que es lo que se ha concedido; igual que tienen muchas otras zonas de la ciudad una carga y descarga para facilitar estas labores cuando están debidamente justificadas.

Y a partir de ahí informarles de que estamos trabajando desde el Departamento de Movilidad para agilizar toda esta información con el Departamento de Ordenación del Territorio de la Universidad de Zaragoza, con quien colaboramos habitualmente para facilitarnos la geolocalización de los posibles solares, de la búsqueda de alternativas y trabajo de campo, para que, una vez que tengamos los mapas de Urbanismo, podamos acelerar la adecuación de distintas alternativas. Para nosotros es importante porque sabemos que es un problema en la ciudad y no queremos generar problemas a los ciudadanos. Y por eso le decía que no es un tema de derechas o de izquierdas. Yo creo que aquí todo el mundo sabe que el coche se tiene que utilizar y tiene que tener espacio para aparcarse de forma que rote en la ciudad para que no se haga un uso privativo y se quede instalado semanas y meses, pero tenemos que buscarles alternativas. Sobre los últimos datos que me plantea usted, yo creo que esos se los podremos facilitar digitalmente porque, aunque se los facilite en la comisión pasada, hoy exactamente los de las terrazas no los he traído; le he traído los datos más generales, pensaba que su pregunta era sobre los datos más generales de la evolución de la ciudad y se lo podré facilitar, los mismos que le facilite en la comisión pasada. Por barrios, sí, sí, se los comenté por barrios, pero se los facilitaré en una tabla como los tenía yo, que se los leí.

Sr. Calvo Iglesias: Le pido un pequeñísimo turno de intervención simplemente para decirle que los datos que me acaba de dar sobre la calle La Ripa son inexactos porque, evidentemente, sí, la reserva de espacio esa es una reserva de espacio ya antigua, conocida por los vecinos de la calle, que me han dicho que, efectivamente, esa reserva es antigua. Lo que no sabía es el destino o el porqué —se lo trasladaré a los vecinos—. Pero es que recientemente, hace unos dos o tres meses, efectivamente, han aparecido unas rayas amarillas en unas zonas que han eliminado plazas de aparcamiento y esas no son reserva de espacio con limitación de tiempo, sino que es prohibición total de aparcamiento, incluso de noche. Y esa es la consulta. Aparte, lógicamente, los vecinos querían saber por qué había una reserva de espacio de aparcamiento, pero desean saber también por qué se han prohibido, pues eso, las tres o cuatro plazas de aparcamiento, sin aparentemente ningún sentido ni ninguna razón lógica que lo avale. Gracias.

Sra. Presidenta: Pues me comprometo a estudiarlo porque pensábamos que se refería a esta solicitud que teníamos. Gracias.

Sr. Calvo Iglesias: Sí, ya le enviaré las fotografías.

4.1.2 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique en qué estado de tramitación se encuentra la Ordenanza contra la Contaminación Acústica y cuál es la previsión de su entrada en vigor. (C-3201/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Sí, en el mes pasado fue —¿no?—, cuando se aprobó la ordenanza de Terrazas y Veladores con el apoyo de Podemos, hicimos un par de consideraciones; bueno,

habíamos hecho muchas aportaciones a esa ordenanza, por eso la apoyamos, porque mejoraba lo existente, pero unas cuantas aportaciones que vienen muy al caso eran que quizá habría que —quizá no, que seguro— de aquí a un año habría que debatir abiertamente sobre qué modificaciones habría que añadir a esa ordenanza. Entre otras, porque habría que analizar el efecto positivo y negativo que tendrían, pero también porque debía entrar en vigor la nueva ordenanza contra la contaminación acústica, que hace mucho tiempo que estaba previsto que entrara en vigor, pero nos llegó la pandemia, etcétera. Es un borrador de varios cientos de páginas que se dejaron hechas en el Gobierno anterior antes de las elecciones de mayo de 2019, que había que avanzar en su última tramitación, hacer aportaciones, votos particulares de los grupos, etcétera, y tramitar su votación en Comisión y en Pleno. Digo todo esto porque estaba bastante cerrada; había que actualizarla seguramente y enriquecerla un poco más, pero el fundamento está hecho. Es un tocho así que tenemos cada quien en nuestro despacho, supongo, un tocho así que costó lo suyo leerse y trabajar. La otra consideración que hicimos en el contexto de las terrazas es que, obviamente, muchas de las terrazas —o algunas—, pero también algunos metros de las terrazas hoy existentes y normalizadas y normativizadas, tendrían que desaparecer con el invierno porque era una excepcionalidad a partir del sufrimiento económico experimentado por la hostelería, y una de las soluciones posibles era, obviamente, mejorar sus condiciones de terraza.

Esas dos consideraciones que hizo Podemos también —y que creo que son compartidas por la mayoría— las recuerdo ahora porque estando terminado el borrador de la ordenanza contra la contaminación acústica y siendo esto algo que va a modificar algunas ordenanzas posteriores como esta de las terrazas, la pregunta es ¿cuándo vamos a trabajarla con los grupos? A ser posible, trabajarla previamente para que sea más fácil su tramitación, como hicimos con la ordenanza anterior —la de los veladores, digo—, someterla a exposición pública, mejorarla y aprobarla; porque hay muchas cosas fundamentales en esta ciudad ahora mismo: el comer, por ejemplo; el aparcar también, pero el comer, sobre todo; el transporte; el empleo; la vivienda. Pero hay una que tiene que ver con un derecho básico y con la salud, que es el silencio y la limitación del ruido. No solo por el incivismo, no solo por algunos comportamientos personales en las terrazas, no solo por las obras, no solo por el tráfico... Todo junto y más cuestiones que tienen que ser reguladas, acordes con una metrópoli europea como la nuestra en el siglo XXI y que va urgiendo, por eso la interpelación. El debate no es tan sencillo, pero la interpelación sí. ¿Cómo está su estado de tramitación con el borrador que se les dejó hecho y cuándo prevemos empezar a debatirlo para aprobarlo? Gracias, consejera.

Sra. Presidenta: Pues gracias, señor Rivarés. Yo en esto le animo a que lo pregunte en la Comisión de Urbanismo porque es una ordenanza que está tramitando la Consejería de Urbanismo y que, según me han trasladado, están pendientes de que se convoque la Comisión de Espectáculos Públicos del Gobierno de Aragón, que tiene que informar y es un trámite que tienen pendiente. A partir de ahí, cuando tengan la información por parte de esta Comisión del Gobierno de Aragón, se podrá seguir avanzando. Es lo que le puedo decir desde mi Área porque en este sentido nosotros no estamos trabajando en... Sí colaboraremos, pero la está liderando Urbanismo. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Está bien que vaya a la Comisión de Urbanismo, ahí la trabajaremos, pero aun así, públicamente le invito, consejera, a que nos invite. Es decir, aunque la tramite Urbanismo desde el punto de vista urbanístico, hay cuestiones específicamente de esta Comisión. Una —clarísimo— es el ejemplo de las terrazas. Urbanismo podrá decir, podremos decir —a mí también me toca Urbanismo— lo que queramos, pero yo creo que el debate, si quiere, privado, en un grupo de trabajo interno en el que podría invitarnos, es lo que le sugiero ahora. Por ejemplo, sobre terrazas y veladores; o por ejemplo, sobre aparcamientos; o por ejemplo, sobre velocidades que provocan ruidos, ese tiene que ser un trabajo de estos portavoces y con las conclusiones —o no—, las aportaciones consensuadas —o no— que podamos establecer, pasarle ese documento a Urbanismo. Porque como Urbanismo enfrente ese debate, algunos sí podremos aportar cuestiones que tienen que ver con los servicios públicos y la movilidad, pero otros portavoces no. Entonces yo creo que facilitaríamos la aprobación de la ordenanza si usted nos invita a una o dos o tres sesiones de trabajo internas, como hicimos en otras ocasiones, para hablar de lo que estrictamente compete a la movilidad, a las terrazas y los servicios públicos para aportárselo a la Comisión de Urbanismo, eso es lo que les sugiero. Pero es verdad que yo pensaba que ordenanza se iba a tramitar aquí.

Le agradezco la información, pero de cualquier manera sí creo que hay trabajos que tendríamos que hacer nosotros como portavoces de esta Comisión. Gracias.

Sra. Presidenta: Fenomenal. Nosotros informarle de que en relación precisamente a la entrada en vigor de la ordenanza de terrazas y veladores este mes, a raíz de la aprobación del mes pasado, lo que sí que estamos llevando a cabo, a partir del 5 de julio se va a realizar un estudio con distintos inspectores y Policía para mapear exactamente la situación actual de las terrazas porque es verdad que ha habido una generosidad o una laxitud acompañada por la situación de la pandemia y, por lo tanto, se tiene que comprobar realmente que la licencia que se tiene es lo que se está ejecutando en la calle porque observamos que ha habido algunos comportamientos que no se ajustan a las autorizaciones. Y, simplemente, poder informar a la vez de las nuevas obligaciones que entran en vigor en la ordenanza. Para eso se está montando un equipo de trabajo que va a recorrer los distintos establecimientos y va a informar de las nuevas obligaciones que van a tener también y normas a las que se tienen que acoger el sector; entre ellas, la obligación de tener sonómetros; entre ellas, la necesidad de poner ceniceros, la necesidad de mantener un nivel de ruido controlado dentro de las terrazas, unos criterios estéticos, un nuevo horario... Todas estas obligaciones tener la seguridad de que no sea por el Ayuntamiento, que se informa convenientemente al sector, y a la vez revisar e identificar aquellos que están incumpliendo lo que tienen autorizado para asegurarnos de que se les informa puntualmente y tienen la oportunidad de acogerse a lo que tengan autorizado, de forma que pongamos un poco de orden y evitemos. Cuando nosotros tengamos esta información podemos compartirla y, si quieren, a partir de ahí podemos hacer aportaciones para la ordenanza de ruido, ¿vale? Gracias.

4.1.3 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique qué proyecto de transporte de alta capacidad de Este a Oeste tiene para la Ciudad, en colaboración con el área metropolitana. (C-3202/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias. Este —bueno, un trocito de este— debate creo que lo hemos tenido en alguna ocasión, así como de modo parcial, y en el último Pleno extraordinario, que era exclusivamente sobre temas urbanísticos, hablamos específicamente del eje este-oeste. Y usted y yo indirectamente mantuvimos una discusión porque como la propuesta no era nuestra —del Grupo de Podemos, quiero decir—, pero hubo un momento en que discutimos usted y yo, dialogamos sobre eso, la traemos a comisión porque creo que es un asunto muy importante.

En Podemos apostamos por el tranvía; eso creo que a nadie le va a sorprender, claramente por el tranvía, y afirmamos que hoy —hoy por hoy, a día de hoy, mañana ya veremos— el único transporte real de alta capacidad, similar a un tranvía es otro tranvía. No conocemos que exista otra posibilidad de transporte de alta capacidad. Entonces, cuando se habla de transporte de alta capacidad, a veces hay miedo —en Podemos no tenemos miedo a casi nada, ni siquiera a equivocarnos— y decimos que es el tranvía, línea 2.

Dicho esto, mantenemos la interpelación diciendo "transporte de alta capacidad" porque su Gobierno, consejera, mantiene que hay otras alternativas; supongo, porque tienen claro que el tranvía línea 2 no va a existir, lo eliminaron de la posibilidad, no hicieron uso de los trabajos previos, está fuera de todo presupuesto y claramente han dicho que no lo quieren. Entonces, si no es el tranvía, tienen que decirnos cuál. ¿Saben ya ustedes qué es? Que sepamos, no existe, pero ¿cuál es esa alternativa a un transporte de alta capacidad este-oeste en la ciudad en colaboración con la metrópolis?

Explicamos: sería Valdefierro-Las Fuentes, Las Fuentes-Valdefierro, en el modo en que sea, en aquella línea que dibujaba la línea 2 del tranvía, pero, obviamente, con esos dos extremos de la ciudad tendríamos que volver al debate anterior, a cuánta gente podríamos hacer que venga de fuera de otros municipios —no de los polígonos, sino de municipios— a comprar o a pasear o a trabajar, que dejara el coche en esa zona para que tomara esa línea, ese transporte de alta capacidad. Por eso lo de la metrópoli, para ver de qué manera eso podría encajarse dentro del Área Metropolitana, para que la cofinanciación fuera, obviamente, con el Consorcio —que echara perras la DGA, dicho claramente, que echaran perras la DGA y quien hiciera

falta— para disuadir a vehículos de otros municipios que circularan por la ciudad por que pudieran dejar el coche y subirse a este transporte de alta capacidad este-oeste, que en Podemos seguimos pensando que es el tranvía, pero que si hay alternativa pues ya nos parecerá bien. Díganos cuál es y cuál es la previsión porque, más allá de que sigue pendiente la reorganización de las líneas de bus, que sigue pendiente incluso iniciar el debate porque el debate lo podemos tener antes incluso de conocer datos exactos de utilización cuando pase la pandemia. Más allá de la reorganización imprescindible de los autobuses, este eje en Podemos pensamos que tiene que existir, y, además, encajar la reorganización del autobús con la línea, pero un transporte de alta capacidad este-oeste, Valdefierro-Las Fuentes y vuelta atrás o pa'lante que una todos esos barrios como consiguió hacer el tranvía es muy importante. Entonces queremos saber en qué estado está ese debate o ese proyecto o cuál es ese transporte de alta capacidad que no es tranvía; que no sé si será el autobús que tiene aspecto exterior de tranvía, pero que es un autobús que fue presentado el lunes. Por cierto, ayer se estropearon dos. Si esa es la alternativa, pues vamos a trabajar sobre eso. Podemos seguirá defendiendo el tranvía, pero como mínimo tenemos que enfrentar ya este debate porque eso es lo que cambia radicalmente la movilidad en Zaragoza y eso es lo que la hace sostenible y eficiente, un transporte de alta capacidad, limpio en todos los sentidos, enorme y eficiente que recorra la ciudad. Gracias.

Sra. Presidenta: Señor Rivarés, le voy a dar algunos datos. Lo primero, esta alusión que hacía usted al Consorcio y al Gobierno de Aragón y que así que ponga dinero el Gobierno de Aragón, recordarle —que me imagino que usted sabrá de cuando estaba como consejero de Hacienda— que el Consorcio el 70 % está financiado por el Ayuntamiento de Zaragoza, con lo cual, aportación, aportación por parte del Gobierno de Aragón en cualquier proyecto común, escasa porque básicamente el 70 % de los gastos del Consorcio y de la cuenta de resultados del Consorcio la sustenta el Ayuntamiento de Zaragoza.

En segundo lugar, otro tema también importante, que creo que tienen que ser todos conocedores y conscientes —por si no lo son— es que la movilidad no se puede definir a priori, como usted ha dicho, "yo es que creo que hay un eje que va y que viene desde Delicias a Valdefierro y eso tiene que existir". Mire, eso es lo que sucedió con la línea 1 del tranvía, que hubo unos señores que también decidieron que tenía que haber una línea que uniese norte y sur y sin hacer un estudio de todas las necesidades y flujos de movimientos de la ciudad. Eso tuvo como resultado que se ha perdido más de un 10 % de los usuarios que había del transporte público previos a la entrada en vigor del tranvía durante más de diez años. Es verdad que vemos el tranvía lleno, es verdad que se desplazan personas en el tranvía y es uno de los tranvías más utilizados del mundo, en eso no vamos a discutir, y más bonitos, eso está claro. Pero datos —y eso son datos objetivos—, en Zaragoza se desplazaban en transporte público —solamente en autobuses, pero con las líneas y las conexiones que había— un 10 % más de usuarios que después de la entrada en funcionamiento del tranvía; fueron usuarios que no encontraron solución en el tranvía y que se vieron acometidos a tener que coger el coche o moverse de otra forma. Eso, que ha costado más de 10 años, hasta 2019 no se llegaron a recuperar los mismos datos de usuarios de transporte público, no es lo que queremos que pase. Nos parece un error garrafal de la entrada en vigor de la línea 1 porque, si realmente ya teníamos un volumen de usuarios del transporte público, se hace una inversión como la que se hizo en el tranvía y dejamos de dar servicio a un 10 % de los usuarios del transporte público durante más de diez años, yo creo que éxito, éxito... Estamos empeorándole la vida a ese 10 % que no encuentra solución ahora en el transporte público, entonces eso no se puede hacer. Y eso sucedió porque no se hizo un estudio de las necesidades reales de los flujos y de los movimientos de la ciudad, sino porque políticamente se decidió que quedaría muy bonito que la ciudad la atravesase un tranvía de arriba abajo. Bueno, pues fenomenal, eso se hizo así y se justificó, pero la realidad es que dejó de dar servicio y dejó desconectados a muchos barrios que antes tenían una solución. En ese momento, si se quería hacer esa nueva intervención de la línea 1 del tranvía, pues lo que se tendría que haber hecho es analizar realmente las necesidades y los desplazamientos óptimos y a partir de ahí dar una solución integral, no simplemente quitar algunas líneas que molestaban y que iban en paralelo, porque se dejaron desconectados barrios. Eso es lo que no queremos que vuelva a suceder.

Y ustedes siempre me hablan de la línea este-oeste, de la línea 2, pero de lo que se trata —y es lo que tienen que hacer los técnicos y cuando llegamos al Gobierno empezamos a hacer en 2019— es estudiar las necesidades de movimientos de la ciudad y que sean los datos de uso los que nos digan cuál es ese corredor porque estamos predeterminando que tiene que ser Las Fuentes-Delicias o alargado hasta Valdefierro, pero ¿y si los datos nos dicen que son Torrero-Delicias, por ejemplo? No lo sé; o que hay varios corredores. Y eso

es lo que se tiene que analizar con datos para que la solución que se ponga encima de la mesa sea una solución que realmente incremente los usuarios del transporte público y no pierda usuarios del transporte público como hizo la línea 1 del tranvía. Y luego seguimos en el siguiente turno.

Sr. Rivarés Esco: Yo prefiero que estire el tiempo, porque hemos ahorrado mucho tiempo y así podemos concretar más el debate. Pero hay algunos errores de apreciación, consejera, e incluso algunos errores, que quizás sea que no me he explicado bien o que no ha escuchado bien o que no nos hemos entendido usted y yo.

No es el Consorcio; lo que este portavoz de Podemos ha dicho, es "en el Consorcio". Y este matiz, que parece semántico, no es semántico; es político y técnico. Digo que no es el Consorcio sino en el Consorcio porque sé perfectamente que el 70 % de la aportación económica del Consorcio la hace la institución más grande desde el punto de vista de la movilidad, que es Zaragoza. Digo en el Consorcio porque a continuación he dicho "con dineros de la DGA y de las fuentes e instituciones que sean necesarias". Eso he dicho, he dicho en el Consorcio porque sí o sí, para ser coherente e integral —que es una palabra que la consejera utiliza habitualmente— el debate, por lo tanto, tiene que ser en el foro más integral que existe en el mundo del transporte y la movilidad en esta ciudad y su cercanía geográfica, que es el Consorcio. Por eso lo digo.

Pero dicho eso, sí hay datos acerca de las necesidades y los usos; modificados con la pandemia, pero que vuelven a su ser. Por lo menos había datos; durante dos años ustedes han podido —o un año, si quieren, hasta la pandemia— recoger datos nuevos, pero sí hay datos. Y esos datos y esos estudios se tradujeron en un conjunto y un montón de propuestas de todos los sentidos y ámbitos, algunas de las cuales ustedes están aprovechando y muchas de las cuales no están aprovechando, que están en un documento llamado PMUS (Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Zaragoza) y en el PMUS, con datos de utilización, en las últimas páginas precisamente, que se habla de la línea 2 del tranvía; que ahora, por miedo a decir tranvía 2, estamos llamando "transporte de alta capacidad eje este-oeste". Esa propuesta, un transporte de alta capacidad este-oeste desde Delicias a Las Fuentes —o Valdefierro-Las Fuentes, como propone Podemos— está en el PMUS y está estudiado.

Y respecto a algunas consideraciones del comienzo de la línea 1 del tranvía, este que les habla también protestó pública, física y mediáticamente —en ese momento yo estaba en la radio— acerca de las afecciones negativas a algunos buses. Pero reconozcamos que cuatro meses después —porque fue en junio cuando se empezó a circular de verdad en el tranvía, cuatro meses después— ya hubo nuevos cambios en el autobús. Entonces esto se llama evolución. Ahora acabo. Aprendamos de los errores cometidos en cualquier cosa —en este caso línea 1— para aplicarlas en la futura línea 2.

De cualquier manera, ¿por qué decimos Valdefierro-Las Fuentes? Por el debate anterior; porque si queremos que de verdad vehículos de motor contaminante que vengan de la periferia a comprar, consumir o pasear de municipios cercanos aparquen en los límites de la ciudad y utilicen el transporte público colectivo, necesitamos un transporte de alta capacidad este-oeste, que es Valdefierro-Delicias-San José-Las Fuentes. Lo necesitamos. Podemos dice que tranvía línea 2; ustedes que otra alternativa. Entonces, por favor, ¿cuál es la alternativa para decir no al tranvía? ¿Cuándo tendrán esos estudios? ¿Y por qué no estamos haciendo caso a los datos que planteaba el Plan de Movilidad Urbana Sostenible —PMUS en siglas—, que sigue en vigor? Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Bueno en el Consorcio la movilidad urbana es una competencia municipal y, por lo tanto, por supuesto que nosotros trabajamos con el Consorcio, formamos parte del Consorcio y tenemos en cuenta los intercambiadores modales a la hora de establecer la red, pero no es un debate en el que tengamos que dar cabida a otros entes o a otras instituciones básicamente porque es una competencia nuestra. Con lo cual, en ese sentido, y si encima tampoco nos lo van a pagar, pues realmente no tendríamos muchas ventajas, pero sí, por supuesto, integrar, trabajar conjuntamente.

La alternativa básicamente al tranvía, que usted me está preguntando insistentemente, yo creo que lo tenemos clarísimo. La presentamos el viernes pasado, son autobuses eléctricos; si quiere, tranvía, autobuses... Trambús básicamente, que tienen la forma de un tranvía, pero que cuestan cuatro veces menos, la inversión necesaria que hay que hacer es cuatro veces inferior a la misma capacidad del vehículo llamado tranvía, entre un autobús eléctrico y un tranvía; contaminación los dos, cero, cero emisiones. Y, por lo tanto, creemos que es una solución muy adecuada, óptima, sostenible. En ese sentido, es la apuesta del Partido

Popular y es la que creemos que es más eficiente, y en un momento como el actual nos va a permitir, además, poder incluso presentarnos a las próximas convocatorias y que esa inversión adicional pues nos la pague el Estado con los fondos europeos.

La capacidad es otra vez una cuestión numérica y objetiva de los datos. Serán las pruebas, las propias líneas y el análisis de los datos cuando se pueda hacer los que nos definirán si el autobús que tiene que cubrir una línea, o un eje, o un corredor, o llámelo como le parezca mejor, tiene que ser de 12 metros, de 18 o de 24. Eso son variables que vamos a ir ajustando en función de las necesidades y de la capacidad que tengan. Pero por eso lo más importante —y en eso quiero que todos compartamos esta visión en esta Comisión— es que necesitamos que la movilidad se estabilice porque los datos que teníamos en 2019 y con los que empezamos a trabajar, ahora salimos en un 30 % menos de desplazamientos. ¿Cuántos de esos se van a consolidar y cuántos de esos realmente este año los podremos recuperar? Si hacemos un cambio estructural como es una reordenación de la movilidad de la ciudad y lo hacemos en base a unos datos erróneos, pues realmente nos llevará a conclusiones erróneas, a soluciones erróneas, y estaremos, después de más de 30 años sin cambiar la red del transporte público, haciendo una red errónea ya de partida. Con lo cual yo creo que, aunque querríamos haberlo acometido antes, hay que ser paciente y esperar a que podamos hacerlo con datos que nos den realmente la solución. Mientras tanto, no estamos perdiendo el tiempo; mientras tanto, ustedes han visto que por lo menos estamos modernizando y haciendo más sostenible la red de transporte urbano y de transporte público. Y en cuanto podamos acometer esta segunda reordenación, somos los primeros interesados en poder hacerlo. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Solo déjeme decirle, consejera, perdón, que su gran trambús se estropeó antes de 24 horas, que de lunes a martes ya dejó de funcionar. Hubo averías, nada más. En pruebas, pero averías.

4.1.4 Interpelación presentada por el Grupo Municipal VOX, relativa a que por parte de la Sra. Consejera se dé cuenta pormenorizada de la evolución de las plazas de aparcamiento en Zaragoza. (C-3213/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.1.5 Interpelación presentada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si en el Servicio de Movilidad han estudiado la posibilidad de convertir en aparcamiento la explanada situada entre la propia Avda. de Santa Isabel, la calle Reina de Portugal y la calle de La Alameda, en el barrio de Santa Isabel. (C-3214/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.1.6 Interpelación presentada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si en el Área de Movilidad han estudiado la posibilidad de construir un aparcamiento en altura en la calle Moncayo, o en algún otro solar de titularidad municipal de la Ciudad. (C-3215/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.1.7 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si la Sra. Consejera puede explicar qué planes tiene en relación a la implantación de una zona de bajas emisiones en Zaragoza. (C-3280/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: La doy por formulada.

Sra. Presidenta: Pues bueno, pues este tema es una cuestión que, obviamente, hemos hablado también algunas veces aquí en esta Comisión. Zaragoza en 2023 tendrá una zona de bajas emisiones como

marca la ley, pero no es una necesidad imperiosa que tengamos en Zaragoza porque, como ustedes saben y como yo les he dicho muchas veces, Zaragoza no es una ciudad con episodios de alta contaminación. Es una ciudad realmente donde tenemos una calidad del aire óptima gracias a la baja motorización en relación a otras ciudades que tenemos en nuestra ciudad, ya que el 50 % de los desplazamientos se hacen a pie.

¿Cómo será esta zona de bajas emisiones? Pues realmente va a ser una zona que estará gestionada por cámaras de lectura de matrículas y se incluirá dentro del contrato de estacionamiento regulado. Es decir, que en la licitación que estamos preparando incluye distintos servicios y uno de ellos va a ser toda la zona de bajas emisiones. Habrá también un registro y en ese registro todos los vecinos que quieran dar de alta a sus vehículos para poder entrar pues podrán hacerlo porque tengan la condición de no contaminante. Es una regulación que todavía está pendiente de definir y que será en la nueva ordenanza de movilidad, que empezaremos a debatir próximamente, cuando veremos cómo se va a terminar de regular y qué tipo de vehículos van a poder entrar. ¿Por qué? Porque actualmente está también en el Congreso el debate de la Ley de Transición Ecológica, que es la que está terminando de definir las etiquetas medioambientales que van a tener que tener los vehículos de zonas de bajas emisiones. Parece ser que, por lo visto en el Ministerio tienen unos criterios distintos a los que se han establecido en las zonas de bajas emisiones que ya están implantadas en la ciudad y eso es lo que tienen que terminar de evaluar.

En cualquier caso, lo que sí que quiero dejar claro: el planteamiento es un planteamiento no intrusivo en cuanto a que podamos acostumbrarnos como ciudad a tener esa zona de bajas emisiones y a medida que los ciudadanos van conviviendo con ella, poder ir ampliándola si fuese necesario. Sí que va a haber múltiples excepciones; por supuesto, los residentes no va a obligarse a nadie a cambiar el vehículo si no cumplierse con esas condiciones, los residentes tendrán excepción si viven en esa zona, pero también las personas con movilidad reducida, los vehículos de emergencia, los servicios esenciales... En general se va a intentar que sea algo sencillo, fácil de aplicar y que seguramente pues coincidirá con la zona de acceso restringido que tenemos en el Casco Histórico, de tal forma que cumplamos con la legalidad y que no sea un impacto en la vida de los ciudadanos excesivamente complicado, por lo menos al principio, y a partir de ahí podamos establecer distintas fases. Muchas gracias.

Sr. Cubero Serrano: Gracias, presidenta. Bueno, usted dice que no es imperioso hacer esta zona de bajas emisiones. Usted misma lo ha recordado, la Ley de Transición Ecológica va a imponer que las ciudades de más de 50.000 habitantes tengan una zona de bajas emisiones antes del 2023. Por lo tanto, lo obliga la ley y hay un plazo, que yo creo que es reducido, de dos años. Por lo tanto, imperioso, imperioso, igual es; es necesario y es urgente, es imperioso. Ahora bien, yo veo poca definición en lo que usted plantea. Desde luego, bueno, pues los vehículos no contaminantes, desde luego, la Ley de Transición Ecológica lo definirá y ahí nos tendremos que sujetar. Pero ¿tiene clara la zona que va a ser? ¿La tiene delimitada ya? ¿Es la delimitación que se hizo ya por el anterior Gobierno? Y luego la ordenanza que hay que matizar a todo esto ¿cuándo tiene previsto traerla a debate? Y espero que el debate sea mejor que las otras ordenanzas que ha habido en este Ayuntamiento recientemente. Es decir, espero que el debate sea con más tiempo y con más participación posible. Pero bueno, si nos podría definir la zona y el tiempo de la ordenanza.

Sra. Presidenta: La ordenanza la empezaremos a debatir en septiembre y será ahí donde tengamos definida la zona y todos los criterios que actualmente están pendientes. Esperamos que para entonces se hayan aclarado también los criterios medioambientales de las etiquetas, que nos darán respuesta a qué vehículos pueden entrar o no entrar dentro de tener el acceso restringido o no dentro de la zona de bajas emisiones. Y como le decía, vamos a introducir la zona de bajas emisiones de momento en lo que es la zona de acceso restringido al Casco Histórico, que básicamente tenemos ya una zona de bajas emisiones y a partir de ahí, a medida que vayamos optimizando y aprendiendo a convivir, pues iremos siendo más ambiciosos si es necesario.

4.1.8 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a en qué situación se encuentran los conflictos laborales del autobús, tranvía y estacionamiento regulado, y qué pasos ha dado la Sra. Consejera para tratar de encontrar una solución. (C-3281/21)

(Se trata conjuntamente el punto 4.2.19)

Sra. Presidenta: Señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Sí, bueno, yo creo que esta también se podría dar por formulada. Como usted sabrá, tenemos ahora mismo hasta tres servicios gestionados por Movilidad, que es el autobús, el tranvía y el estacionamiento regulado, en un claro conflicto laboral; alguno podemos hablar ya de enquistado. La pregunta es qué valoración hace de la situación de estos tres conflictos y qué medidas ha tomado usted? ¿Qué ha hecho usted para poder evitarlos y que lleguen a una resolución?

Sra. Presidenta: Señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Sí, bueno, además, creo que es un momento oportuno para plantear esta cuestión, puesto que tenemos noticia de que el lunes hubo una reunión con el alcalde de la ciudad y los trabajadores, de la que al parecer no se sacó demasiado fruto positivo, puesto que la convocatoria de movilizaciones continúa. No sé si usted participó o no en la reunión y si puede o no puede, o cree que debe o no debe, trasladarnos un poco el contenido o al menos el espíritu de esta reunión. Por cierto, perdóneme, señora Chueca; yo sé que ustedes, hablando del transporte, son dueños de su tiempo y de su agenda, pero quiero decirle que a este portavoz de Movilidad le hubiera gustado poder ser conocedor, incluso podría haber asistido a la presentación de los buses eléctricos que hicieron ustedes la semana pasada con bastante bombo y platillo. Y bueno, yo eché en falta quizá una invitación por su parte no a mí, sino a todos los portavoces de todos los grupos.

Sra. Presidenta: Recibido mensaje. Muy bien, las próximas veces no se preocupe, que les invitaré a los temas importantes.

Bueno, pues en relación a esta cuestión y como bien saben, hemos... Por un lado, hace unos meses votamos en Pleno por unanimidad el instar a las partes, tanto al Comité como a la empresa, a seguir negociando y a seguir manteniendo esas reuniones y el diálogo hasta que pudiesen llegar a un acuerdo. En mis reuniones con ambas partes les he solicitado que cumplan esa encomienda del Pleno y que realmente sigan negociando y acercando posiciones, que ahora mismo están igual que en el momento en el que empezaron las negociaciones; ha habido alguna propuesta por unos y por otros, pero todavía siguen a gran distancia y de momento se ha avanzado poco. Como ustedes bien saben —ustedes, Zaragoza en Común, porque lo vivieron en su Corporación y ustedes, PSOE, porque fueron los que marcaron las reglas del juego cuando licitaron el contrato—, en 2013 la relación entre los trabajadores y la empresa es básicamente potestad y responsabilidad de las partes ponerse de acuerdo y, por lo tanto, nosotros, más allá de poder escuchar, de poder pedir, que sean flexibles y que encuentren una solución al conflicto, tanto a unos como otros, pues realmente podemos hacer poco más. Y así se lo trasladamos también el otro día, cuando nos reunimos con el comité; nos expusieron cuáles eran su visión, sus puntos... Yo ya me había reunido hace dos semanas, o sea, yo me estoy reuniendo con cierta frecuencia, pero querían también exponérselo al alcalde y, por supuesto, pues el alcalde escuchó cuáles eran un poco los puntos de conflicto y nos pidieron que básicamente que le pidamos a la empresa que siga negociando, que parece ser que había negociaciones que se habían paralizado, con lo cual a partir de ahí nosotros les puedo contar más detalles, pero básicamente esa es la síntesis.

Le hemos instado a la empresa a que, por favor, se sienten, sigan negociando, que era un poco lo que nos reclamaron a nosotros en el Comité, que hasta la fecha parece ser que había habido menos reuniones de las que ellos habían pedido y les pedimos que, por favor, pues que también fuesen conscientes de la situación en la que nos encontrábamos; el contexto general; la situación del transporte público, que sigue todavía con más de un 35 % de pérdida de usuarios; y, por lo tanto, las dificultades de sostenibilidad económica que tiene para que también en ese sentido entre el convenio actual que tienen y el nuevo convenio pues que sea algo razonable que pueda entrar dentro de este contexto y no sea tan difícil llegar a un acuerdo.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, en nuestro caso, le preguntábamos también por otros dos servicios que están en huelga, no solo por el autobús, que es el que entiendo que usted hablaba, aunque habiendo reunión con el alcalde, entiendo la importancia de la noticia, pero que ¿cómo está la huelga del tranvía y cómo está la huelga de estacionamiento regulado? Porque aquí tenemos tres servicios de Movilidad en huelga. Le falta el

mantenimiento de los semáforos y el servicio BiZi y ya hace pleno. Di que, bueno, como va a quitar el servicio BiZi, faltan los semáforos. No sé cómo está, si podemos hablar con el comité, pero seguro que tienen alguna reivindicación y motivo para ponerse en huelga y hace usted un pleno. Aparte, que la huelga del autobús, aunque sea de baja intensidad, va a batir nuestro récord, señora Chueca, de cuatro meses; va camino de batir el récord, aunque sea una huelga de baja intensidad y aunque no tengamos a alguna empresa de comunicación dando la tabarra, pero va a batir el récord de duración de la huelga.

Yo le preguntaba por esos dos otros servicios que también son importantes, son empresas de casi 100 trabajadores y de dos servicios bastante esenciales, como es el tranvía y el estacionamiento regulado. ¿Cómo están esos servicios que hay? Porque también las noticias que llegan por parte de las plantillas, que es con quien tenemos la relación, no son buenas, tanto en el estacionamiento regulado como en el tranvía. Y también, ¿qué les dice usted a las empresas? Dice lo que habla con los trabajadores; usted tiene capacidad de hablar con las empresas, nosotros no. ¿Qué les dice usted a las empresas?

Sra. Presidenta: Bueno, ya les he dicho lo que he hablado con ambas partes. Ah, perdón. Señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Bueno, señora consejera, yo creo que, más allá de la cuestión conceptual, que nos hemos cansado de debatirla aquí en este Pleno, de que esto no es una huelga de una empresa privada y sus trabajadores, sino una huelga que afecta a un servicio público esencial que es responsabilidad de Ayuntamiento gestionar, aunque sea a través de una concesión administrativa. Y más allá del hecho de que todos los gobiernos y todos los alcaldes y alcaldesas de esta ciudad han mediado en este tipo de conflictos que afectaban a los servicios públicos que presta este Ayuntamiento —cosa que ustedes no comparten, no sé por qué—, pero más allá, insisto, de esta cuestión conceptual sobre la que ya hemos debatido hasta la saciedad, nos dice usted que esto que sigue igual, que está enquistado. Se va a acabar convirtiendo, por lo que veo, en su herencia recibida. A este paso, quiero decir, la próxima Corporación que la sustituya se encontrará con la herencia recibida de una huelga que ya llevará para entonces casi tres años de duración. Esperemos que los estudios sobre la reordenación de las líneas de autobús que están haciendo, que también llevan estudiándose unos cuantos meses... De hecho, parecen unos estudios no de grado, sino de doctorado, señora Chueca. Yo creo que van ustedes a doctorarse en estudios de movilidad en esta ciudad. Hombre, dejen de estudiar un poquito, que hay que presentarse a los exámenes. Dejemos de decirle a la empresa que tiene que negociar y a los trabajadores y hagamos algo más porque estamos viendo que eso no funciona, lamentablemente, ojalá funcionara; no desbloquea la situación. Y el tema de la reordenación, pues ya eso, insisto, empiecen a sacar conclusiones, cuéntenos algo —luego le preguntaré por este tema y ya hablaremos más ampliamente de la cuestión—, cuéntenos cómo avanzan esos estudios y, en fin, si estamos ya preparados para presentarnos a la EVAU.

Sra. Presidenta: Bueno, pues sobre el resto de los conflictos, tenemos la plantilla de estacionamiento regulado, que también estuvimos reunidos hace tres semanas; que llegaron a un acuerdo en el SAMA el Comité y que luego, cuando llegó y lo votó con el resto de la plantilla, lo echaron para atrás, con lo cual ha vuelto otra vez a negociar. ¿Qué les digo yo a las empresas? Pues que, obviamente, que cierren sus convenios colectivos y que lleguen a acuerdos favorables para sus trabajadores y para la ciudadanía porque lo que, obviamente, no queremos desde el Servicio es tener los servicios públicos afectados.

En el caso del tranvía, es una situación algo más compleja porque aunque ha habido distintas propuestas y ofertas que se han ido ofreciendo en el SAMA, las peticiones que hacen los trabajadores, por lo que me plantean, pues son todavía muy distantes del convenio colectivo actual y de las condiciones actuales, con lo cual suponen un incremento muy elevado y que la empresa tiene dificultades para poder aceptar. A partir de aquí, ellos me planteaban algo que ya hemos hablado en otras ocasiones, que querían cumplir con un programa de operaciones que había inicialmente. Ese programa de operaciones —y también les compartió a todos ustedes hace ya meses el informe de movilidad el jefe del Servicio— es un programa de operaciones que se planteó antes de que la empresa sacase la oferta, un estudio inicial que no era vinculante para hacer unas estimaciones de cómo sería la operación del tranvía. A partir de ahí, luego la empresa se presentó o el consorcio que vino a la concesión con una oferta concreta con unas operaciones. Y en esas operaciones hay un nuevo modelo económico financiero, que es el que ya sí que es vinculante.

¿Qué sucede? Pues que los trabajadores pretenden que sea con ese primer programa, que no ha sido

tampoco el que han tenido en los convenios anteriores y entonces hay una discrepancia más difícil de sostener. Cuando yo he planteado que me digan legalmente si es vinculante o no es vinculante para saber realmente a qué se tienen que atener, a mí la información que me han dicho desde nuestros Servicios jurídicos y técnicos municipales es que esa propuesta inicial no era vinculante, con lo cual yo también se lo transmití el otro día en la reunión al presidente del Comité y, bueno, yo creo que tienen que reflexionar y ver realmente lo que sí que es vinculante y lo que no que es vinculante; y, si hace falta, pues tendremos que profundizar más en esos estudios jurídicos para realmente que sean conscientes de lo que sí que es una obligación y lo que no es una obligación porque, efectivamente, lo que sea una obligación vamos a obligar a cumplirlo, eso está clarísimo; pero si no es una obligación, pues tampoco podemos obligar a nadie. Gracias.

4.1.9 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si la Consejería de Movilidad tiene alguna estrategia específica para limitar el tráfico en los entornos escolares en las horas de entrada y salida de los colegios. (C-3282/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Sí, bueno, esta pregunta viene a relación —me imagino que lo conocerá— de todas las movilizaciones que está habiendo. El otro día fue una concentración en el Colegio Tenerías, creo recordar, lo que denomina la "revuelta" escolar solicitando la pacificación de los entornos escolares para hacer una entrada y salida segura de los colegios. ¿Qué tiene usted previsto? ¿Va a atender estas peticiones? ¿En algunos colegios? ¿En cuáles? ¿Qué nos puede contar de esto?

Sra. Presidenta: Bueno, en esta cuestión no se puede generalizar porque no todos los colegios tienen los mismos problemas. Sí que desde el Servicio de Movilidad se atienden las peticiones que van llegando en la medida en la que se puede solucionar, pero muchas veces son los propios padres los que generan ese momento digamos de caos, que es muy puntual, que son unas horas concretamente. Desde el programa de Seguridad Vial se está trabajando para poder plantear intervenciones blandas en algunos colegios que tengan problemas para minimizar el riesgo y facilitar que los niños puedan acceder al colegio en condiciones de seguridad: pacificación de los alrededores o señalética digital que pueda en función de la hora, cuando es hora de entrada y hora de salida, recordar a los conductores realmente que es un momento más delicado o bajar incluso la velocidad puntualmente en estos momentos. Se están estudiando; en función de las peticiones que van llegando, se van proponiendo soluciones a la medida, pero con esas ideas de poder, sobre todo, garantizar la seguridad vial alrededor de los colegios.

Sr. Cubero Serrano: ¿Se está estudiando en algún colegio en particular o se está estudiando para cuando ya los niños vayan a la universidad?

Sra. Presidenta: No, se está estudiando como toolkit general para que en cada uno tengan una batería de cuatro o cinco acciones y, en función de las circunstancias, poderlo adaptar a las necesidades que tengan cada uno de los colegios. Por eso le decía de crear un marco general que luego se pueda ir aplicando en función de cada situación y cada colegio porque las circunstancias son muy diferentes de unos a otros. Pero por lo menos que haya ya como cuatro medidas que más o menos puedan aplicarse... una, dos, tres en función del sitio.

Sr. Cubero Serrano: ¿Barajan algún plazo? ¿Simplemente? ¿No? Lo antes posible, ¿no?

Sra. Presidenta: No tengo más información.

(Abandonan la sala el Sr. Cubero Serrano y el Sr. Calvo Iglesias)

4.1.10 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que den cuenta de los planes que tienen previstos para futuras ediciones del "Zaragoza Florece". (C-3322/2021)

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Gracias, consejera. Zaragoza Florece. Muy bonito, pero muy efímero, se nos quedó corto. Lo digo en positivo. El Grupo Socialista se muestra, ya sabe que se muestra a favor siempre de los eventos que puedan ser para disfrute de sus vecinos y, además, en esta ocasión coincidió con que fue el primer acto que se celebraba de forma masiva con público tras una pandemia que nos ha tenido pues bastante fastidiados en general, con restricciones, sacrificios y mucho esfuerzo. Además, esto estuvo acompañado de gastronomía y música, con lo cual pues ya la felicité en su momento y me parece que en ese momento era lo que necesitaban los vecinos de Zaragoza. Las calles del parque se convirtieron casi en unas Fiestas del Pilar; hubo algún problema de esponjamiento y también de transporte, pero bueno, exceptuando esas cosas, la verdad es que, bueno, pues estuvo muy bien.

Bien, el aspecto que más nos interesa saber del festival es, uno, si va a continuar; y otra, la ubicación. Y le digo lo de la ubicación porque creemos que este evento debe hacerse a partir de ahora también en otros espacios públicos o en otros parques para que se lleven también las medidas de acompañamiento a las zonas más degradadas porque hay barrios que usted sabe que hay zonas verdes —los jardines, los parterres— están en peores condiciones, aunque, si le digo la verdad, con que tuviesen un buen mantenimiento también nos conformaríamos. Ya sabe, pues mejorar la iluminación, adecuar parques infantiles, que sé que está en ello, o una canalización correcta del agua para evitar formar barro, como ocurre en el Parque de Delicias. Por eso le digo, flores sí, eventos que ayuden a sectores afectados económicamente por la pandemia, también. Pero bueno, vamos a intentar hacerlo en otros lugares que no sean ya el Parque José Antonio Labordeta, que es lo suficientemente visitado fundamentalmente durante los fines de semana, y, además, la inversión realizada en el mismo motivará más las visitas tanto de los locales como del turismo que llega a nuestra ciudad. Por eso le sugerimos que el punto del próximo festival sea otro parque, otro enclave de la ciudad, para que los vecinos de ese distrito sean anfitriones también del resto de vecinos y ayuden entre todos a dar mejora y visibilidad a los barrios. Gracias.

Sra. Presidenta: Pues muchas gracias, señora Becerril. Me alegro de que le gustase Zaragoza Florece, que lo disfrutase como 175.000 vecinos que se acercaron y lo pudieron disfrutar. Efectivamente, ese era el objetivo, el objetivo era poder realizar un evento que subiese el ánimo, que fuese algo nuevo y que estuviese al aire libre y en condiciones acordes con la pandemia; y, sobre todo, poder disfrutar de arquitectura floral, que es algo que en Zaragoza y tampoco en España está muy extendido, pero que en Zaragoza no habíamos tenido hasta la fecha y que realmente tuvo una gran aceptación para todos los públicos, con lo cual en ese sentido creemos que fue, efectivamente, un éxito y nos sorprendió que gustase tanto y que tuviese tan buena aceptación. Sabíamos que era algo que iba a gustar, pero tanto, pues la verdad es que... Eso nos anima a seguir ampliándolo y a seguir trabajándolo para próximas ediciones; que, efectivamente, ya nació con idea de continuarlo, o sea, de que realmente este año lo hemos hecho con los mínimos esfuerzos, con colaboración de patrocinios de empresas, apenas ha habido necesidad de aportación municipal y bueno, y con cuatro meses de trabajo, mucha gestión y eso es lo que hemos conseguido. Entonces a partir de ahí pues podremos hacerlo más grande y la idea es que también se involucren los vecinos de la ciudad, las empresas de la ciudad, igual que, por ejemplo, el tranvía o Caja Laboral se sumaron a la iniciativa cuando la vieron en los medios, dijeron "Oye, queremos también nosotros decorar las paradas" o "Queremos sumarnos y decorar nuestra fachada". Pues que también ahí pueda expandirse por la ciudad y que no solamente sea un evento del Parque Grande, sino que puedan otros agentes, asociaciones y ciudadanos poder participar de la misma porque ya le digo que la inversión fue mínima y que ha sido todo gracias a la participación ciudadana.

¿Poderlo expandir a otros parques o a otras zonas de la ciudad? Pues ahí veremos si hay demanda suficiente, si van a tener potencial y posibilidades también porque al final concentrarlo todo en un lugar es más económico y más fácil de organizar que si lo llevamos a distintas zonas, pero la idea, ¿por qué no?, podría ampliarse y tener un recorrido. Lo veremos un poco, todavía no nos hemos puesto a trabajar tan a fondo como para poder valorarlo. Muchas gracias.

Sra. Becerril Mur: Bien, pues aclarada la continuidad del festival y visto que la sugerencia que le hemos dado al menos la estudiarán, pues no tenemos nada más que decirles. Solo que, además de que Zaragoza sea "la Ciudad de las Flores", como a usted le gusta llamarla, no nos olvidemos que también nuestra ciudad fue sede del agua, la Oficina del Agua de las Naciones Unidas durante una década y eso también nos tiene que proporcionar contenidos, aprovechar esos contenidos para ponerlos también en

práctica en festivales de este tipo. Nada más, gracias.

Sra. Presidenta: Muy bien, lo tendremos en cuenta. Muchas gracias.

4.1.11 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que den cuenta de los planes en relación a la puesta en marcha de sendos aparcamientos de larga estancia, en el Parking Sur de la Expo y en la explanada asfaltada del antiguo recinto ferial. (C-3323/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.1.12 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que den cuenta de cuándo tienen previsto trasladar a los Grupos Municipales la información relativa a los trabajos realizados por los Servicios de Movilidad, en relación a la reestructuración del transporte público. (C-3324/21)

(Se trata conjuntamente el punto 4.2.21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Sí. Realmente, quizá deberíamos haber redactado mejor el enunciado de esta pregunta y, más que preguntar cuándo tienen previsto, deberíamos haber preguntado si tienen previsto dar cuenta a los grupos municipales.

Mire usted, largo tiempo ha —cómo pasa el tiempo— se dirigió usted a los miembros de esta Comisión diciendo que quería hacernos partícipes de los procesos de toma de decisiones de una cuestión tan importante como la reestructuración de la movilidad en la ciudad. De hecho, decía usted hace unos minutos que los culpables de las condiciones de la contrata fuimos el PSOE y tal. Bueno, pues ahora van a ser ustedes los culpables —"culpables" entrecorridamente, evidentemente, los responsables— de esta nueva reestructuración del transporte público que va a vincular seguramente una contrata para muchos años en un futuro. Si no recuerdo mal, era febrero de 2020, ya sé que me dirá usted que ha habido una pandemia por el medio, pero hemos seguido viviendo —los que hemos podido, gracias a Dios, sobrevivir— y trabajando, cuando nos presentó usted en el Consejo de la Ciudad, en el Salón de Plenos del Seminario, un proyecto donde, por cierto, había un eje bien definido y había una cruz y había una línea este-oeste. ¿Recuerda usted que había dos rayas más oscuro en negrita? Y luego pues los sistemas radiales y los sistemas circulares. Ya no hemos vuelto a saber nada más de este proyecto. Han tenido ustedes una ocasión de oro para en la reforma de la Avenida de Navarra haber habilitado con Infraestructuras, con Ecociudad, con la señora Cavero, un corredor. Bueno, trambús, bien. ¿Ustedes no quieren un tranvía? Bien, ya digo que no hemos renunciado a él, pero como la decisión es suya, pero al menos dótenlo, doten ese trambús de un carril con regulación semafórica y dedicado, para que sea lo más parecido a un tranvía con esa menor inversión. Pues mire, no está previsto en la reforma de la avenida Navarra, que nos la han vuelto a presentar, nos la va presentando la señora Cavero, está participando con las Juntas de Distrito de la información y con los vecinos, y no está previsto. Si en un futuro se dice "se quiere hacer, se podrá hacer eliminando el carril bici que va por el andén central" y demás, pero digo yo, el futuro es ya, ¿no? Si esta línea de transporte es de alta capacidad y de modalidad eléctrica la queremos implementar, ¿qué es un futuro? ¿En 2030? ¿En 2040? Pues aprovechemos ahora que se va a hacer una inversión en una infraestructura, se va a cambiar y busquemos un modelo que deje ya ese carril dedicado y esa prioridad semafórica. Si no quieren llevar un tranvía sobre raíles, llévenlo sobre neumáticos, esa es su elección, pero creo que deberían hacer algo.

Y luego, evidentemente, no es la única preocupación que tenemos —siendo importante el eje este-oeste— porque usted hablaba antes de la pérdida de viajeros y de alguna manera incluso me ha respondido a una pregunta que yo le hago al final, hablaba usted de un 30 % de caída de viajeros, con lo cual casi le digo ya que la última pregunta, la del punto 4.2.21, la podemos dar por formulada y contestada —para que vea usted que escucho cuando habla, no se crea que no estoy pendiente—, pero bueno, esto puede ser fruto de muchas cuestiones. Hablaba usted que podía haber sido también que había habido una afección durante una década desde que se implantó el tranvía con pérdida de viajeros y tal, que el vehículo privado había vuelto a la palestra, pero estos datos no coinciden con los de circulación de vehículos por el centro de la ciudad, por ejemplo, que han disminuido y usted lo sabe; importantemente desde que se implantó... Sí, sí, yo creo que

circulan del orden de un 20 y tantos % menos de vehículos por el centro de la ciudad desde que la línea 1 del tranvía está operativa. Ese dato se lo podrá confirmar el experto el señor Anía o el señor García Mercadal. Bueno, habrá que mirar que a lo mejor también los usos han disminuido porque las necesidades de la ciudad, las poblaciones, los nuevos núcleos de residencia han cambiado y a lo mejor hay que cambiar frecuencias, líneas... Pero, oiga, esta es una tarea que tenemos que ponernos a ella cuanto antes. Nosotros le vamos a aportar todo el conocimiento que podamos tener, que seguramente no será mucho porque ya sabemos que los rojos no sabemos gobernar ni pensamos demasiado, pero bueno, les intentaremos ayudar para que ustedes, con su mayor sapiencia y mayor capacidad de gestión, puedan llevar a cabo lo mejor posible una tarea que beneficiará a todos los ciudadanos, y en eso ya les dijimos que nos encontraríamos. Ahora hace falta que usted demuestre también esa voluntad de diálogo.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Gómez Gámez. Me hace muchísima gracia su urgencia en esta cuestión porque ya lo hablamos hace... no han pasado ni diez días desde el último Pleno, que también trajo este tema a un Pleno extraordinario y, después de más de 35 años sin reordenarse las líneas del transporte público de la ciudad, ni siquiera acometieron esa reordenación cuando tuvieron la oportunidad de hacerlo hace 10 años, con la entrada del tranvía y gobernando ustedes para poder hacerlo, siendo que les interesaba tanto, que ahora de repente sea el tema más importante y la urgencia más importante en un momento en el que ya le he explicado que para nosotros lo llevamos en nuestro programa, es un compromiso que tenemos, es algo que empezamos a trabajar nada más llegar al Gobierno. Para poderse presentar en febrero de 2020, significa que en cuanto llegamos en junio de 2019 nos pusimos con los técnicos de Movilidad a trabajar en esta idea. Pero ¿qué sucedió? Que en febrero de 2020 nadie se imaginaba que iba a llegar una pandemia, pandemia que precisamente a lo que ha afectado es a la movilidad de las ciudades, a la movilidad de las personas y lo que ha puesto patas arriba es precisamente la movilidad. Entonces, si una decisión que no se ha tomado en los últimos o un análisis que no se ha realizado en los últimos 35 años, cuando la movilidad de la ciudad estaba, bueno, pues iba evolucionando sin sobresaltos; que ustedes hicieron una línea que trastocó la movilidad de la ciudad —una línea del tranvía— y no acometieron esa reordenación integral, ¿ahora, de repente, les parece que en un momento en el que la movilidad ha perdido hasta un 90 % de usuarios y seguimos en más de un 30 % de pérdida de usuarios, es el momento de que con esos datos tomemos esas decisiones que pueden llevar consigo unos errores estructurales en los próximos años? Pues yo lo único que les digo es paciencia, vamos a esperar a ver qué pasa, simplemente nos vamos a retrasar unos meses, un año, pero va a llegar. Además, nosotros tenemos próximamente que licitar el nuevo contrato de transporte público; somos conscientes de que es un trabajo que se tendrá que hacer y ojalá tengamos ya los datos y la fiabilidad de esos datos para poderlos hacer conforme a la nueva reordenación. Pero lo que no vamos a hacer —ya se lo dije el otro día en el Pleno y se lo vuelvo a decir hoy— es precipitarnos, tomar decisiones erróneas que acarrear millones de euros de pérdidas de los bolsillos de los zaragozanos porque tomar decisiones con datos erróneos nos va a llevar a, efectivamente, pérdidas económicas en la red de transporte público. El transporte público tiene que tener un equilibrio y una sostenibilidad; actualmente está totalmente descompensado, como usted se puede imaginar, con esta pérdida de usuarios. Tenemos que ver realmente si estos usuarios se quedan ya de forma permanente en un -30 %, en un -15 %, en un -20 % y cómo han afectado los cambios en la movilidad para poder dar respuesta a algo que sea real. Lo que no podemos es hacer un cambio estructural tan importante que no se ha tomado en los últimos 30 o 35 años deprisa y corriendo con unos datos que nos lleven a unas conclusiones erróneas. Y eso es lo único que le pido, un poquito de paciencia. Pero por supuesto que se ha trabajado, se sigue trabajando en lo que se puede, pero claro, no se puede terminar de afinar ni cerrar los modelos hasta que no tengamos realmente unos datos más asentados. Gracias.

Sr. Gómez Gámez: Primero, señora Chueca, decirle —digo no recordarle porque veo que no conoce usted el dato— que en septiembre de 2009 se hizo una importante remodelación de la flota de transporte de esta ciudad. O sea, eso de los 35 años no es exacto, ¿vale? Segundo, decirle que, hombre, me habla usted de paciencia, me nombra la pandemia, pero es que antes de la pandemia ya estaban ustedes. Ustedes estuvieron toda la legislatura anterior diciendo que había que reordenar el transporte público. Entonces, ¿por qué no se aplicaban ustedes la paciencia entonces?

Mire, es usted una gran prestidigitadora, se lo reconozco. Juega con los espejos y consigue dar una

imagen que parece idílica, pero que es distorsionada. Me dice "¿qué prisa tienen?", "un poquito de paciencia", "qué urgencia tiene ahora con esto". Hombre, mire usted, a mí me parece bastante más urgente rediseñar la movilidad del futuro que —mi compañera decía que es muy bonito y es verdad— el Zaragoza Florece, pero me parece mucho más urgente eso que lo otro. Pero ¿sabe qué ocurre? ¿Sabe por qué hacen una cosa y no hacen la otra? Se lo dije también en el Pleno, yo también se lo dije: porque ustedes no quieren tomar ninguna decisión que pueda generar controversia. Saben que lo de las flores lo va a aplaudir todo el mundo, saben que la presentación del autobús eléctrico lo va a aplaudir todo el mundo y a eso acuden como los mosquitos a la luz. ¿Por qué? Porque les encanta, es cómodo, es amable y así luego pueden hacer un acto de autoafirmación, ¿verdad?, con sus dirigentes nacionales, que dicen "Azcón, el gran alcalde que ha llevado a la ciudad al siglo XXII" —hemos pasado ya del XXI—, pero decisiones que puedan generar controversia y problemática, no. ¿Intervención en la huelga del transporte? No. ¿Reordenación de las líneas? No.

La palabra que más utilizan ustedes —no usted sola, todo el Gobierno— es "estamos estudiando". Bueno, la palabra, eso son dos palabras, la expresión. "Estamos estudiando, estamos estudiando, estamos estudiando". Insisto, que se lo digo antes, pero usted no me contesta, no se da por aludida. Dejen de estudiar, preséntense a los exámenes, señora Chueca. Pero de verdad, que es que creemos que esto es una cuestión importante. Hay cuestiones que son menores; en algún barrio lo consideran muy importante, pues en una calle se pone un banco, no se pone un banco, se cambia un árbol, no se cambia un árbol... Pero ¿el transporte de la ciudad? Mire, la ciudad se compone de sus habitantes, se compone de sus comerciantes, que ya le he dicho muchas veces que es lo que dio origen al nacimiento de la ciudad de los gremios. Y la sangre que nutre esa ciudad es la posibilidad de que la gente se desplace, eso es el transporte público; pero si es esencial, tan esencial como la salud pública, o sea, como la limpieza, que, por cierto, insisto, está bastante descuidada. Que me vuelven a decir los barrios, Delicias en concreto, que a ver si hace una limpieza en profundidad. Ya lo sabe el señor García-Mercadal, que se lo están diciendo también a él. En fin, yo paciencia puedo tener; los zaragozanos, no lo sé.

Sra. Presidenta: Señor Gómez Gámez, realmente no sé quién es más insistente, si usted o yo. Podemos pegarnos así todo el día porque, claro, yo le cuento, le doy mis argumentos, le explico por qué en estos momentos no nos parece adecuado: por qué no tenemos los datos para poder hacer y concluir con esa reestructuración, y usted vuelve otra vez al principio. Entonces le voy a aclarar un par de cuestiones que antes había dejado sin contestar.

Esa reordenación a la que usted hace alusión de septiembre de 2009 es precisamente la que yo le digo que es la pérdida de oportunidad que tuvo el Partido Socialista de hacer una reordenación estructural. Lo único que hicieron en septiembre de 2009 fue quitar las líneas paralelas al tranvía por la entrada del tranvía y es la que ha supuesto una pérdida del 10 % de usuarios no temporal, durante 10 años porque no fue hasta 2019 que llegamos a alcanzar la misma cifra de usuarios globales del transporte público que en el 2009. Entonces, ahí es donde ustedes, Partido Socialista, que gobernaban en esos momentos, era el momento adecuado que esta ciudad necesitaba, que no tenía ninguna pandemia ni tenía la movilidad patas arriba, era el momento adecuado para decir "Hacemos una línea del tranvía conforme a las necesidades", no a las que ustedes decidieron así, por decreto político, "y después reordenamos y estudiamos toda la movilidad de la ciudad". Pero los datos, los hechos, nos dicen que ese trabajo técnicamente no estaba bien hecho; políticamente yo no lo voy a cuestionar, ustedes sabrán, pero técnicamente no estaba bien hecho porque dejaron de dar servicio a un 10 % de los usuarios del transporte público de esta ciudad, que se tuvieron que buscar otras alternativas.

Y no me diga usted que es que hay menos coches que antes, porque es verdad, pero no tiene nada que ver. Los usuarios del transporte público son un dato de personas que encuentran en el transporte público el servicio diario y otra cosa es que se hayan tomado medidas de expulsar a los coches del centro de la ciudad y hacerles coger cinturones y circunvalaciones. Es que eso son dos cosas distintas, entonces no podemos comparar peras con manzanas.

Entonces, por favor, vuelvo otra vez a decirle que somos los primeros interesados en la movilidad de la ciudad y en mejorar el servicio de la movilidad de la ciudad, pero lo que no vamos a hacer es tomar decisiones con datos erróneos que nos lleven a malas decisiones, malas consecuencias y consecuencias que al final terminan pagando los zaragozanos. Con lo cual, cuando sea el momento adecuado, retomaremos estos estudios. Y no se preocupen, que se los presentaremos a ustedes en cuanto sea posible porque ya les

digo que empezamos a trabajar nada más llegar al Gobierno en 2019 y que por eso en febrero de 2020 pudimos presentar esa cuestión, si es que a los hechos me remito, pero nadie sabía que en marzo de 2020 se caía y se desplomaba la movilidad; si no, ya estaría ese trabajo realizado. Muchas gracias.

(Se reincorpora a la sesión el Sr. Cubero Serrano)

4.2 Preguntas

4.2.1 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a cuántos árboles y dónde se van a plantar este año para ocupar el lugar de los 2.357 talados en 2020 y 2021. (C-3203/21)

Sr. Rivarés Esco: Por formulada, consejera.

Sra. Presidenta: Bueno, pues durante el año 2020 se plantaron 1874 árboles y durante el primer cuatrimestre de 2021 hemos plantado 460 árboles de la ciudad. En estos momentos se está haciendo un estudio de todo el Plan del Arbolado para poder conocer exactamente— de forma, además, geolocalizada— cuáles son esos alcorques que siguen estando vacíos y poder conocer cuál es la especie adecuada que hay que plantar en cada uno de ellos, su densidad de copa y, por lo tanto, también si alguno de los alcorques se tienen que tapar, se tienen que cerrar. En ese sentido, también le puedo anticipar que de cara a este otoño hay previsto que en otoño-invierno podamos plantar unos 1500 árboles en alcorques que ahora mismo están vacíos y que vamos tapando. Como ustedes saben, tenemos el compromiso de no dejar alcorques vacíos al final de nuestro de nuestro mandato.

Y se está trabajando también en tres proyectos importantes. Por un lado, se está trabajando en mejorar la biodiversidad de las especies arbóreas del corredor verde; por otro lado, hay otro plan para la reposición de los árboles caídos con motivo de la tormenta Filomena, que también hizo bastantes daños a la ciudad en cuestión medioambiental; y por último, un plan de plantación de palmeras, también precisamente para restituir aquellas que fueron atacadas por el picudo rojo desde hace varios años. Con todo esto, creemos que vamos a ir reponiendo todos los árboles que se han visto afectados en los últimos años y cumplir con nuestro compromiso de mejorar el arbolado viario en nuestra ciudad. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias. Hay un concepto básico, de verdad que yo no entiendo cómo no se entiende o, si se entiende, cómo no se aplica: un árbol nuevo —ojalá plantemos millones, millones, pero un árbol nuevo— nunca sustituye a un árbol adulto, ni por su valor ecológico, ni por su valor para la diversidad y ya no hablemos ni de la estética ni de su capacidad de sombrear las calles o las casas o lo que sea. Eso es así de importante. ¿Por qué lo digo? Porque en este listado inmenso de los 2357 árboles talados en un año y medio, que, por cierto, me facilitó su consejería —gracias, señor García-Mercadal—, hay en la mayoría de los casos, cuando sale el motivo de la tala, dos conceptos muy preocupantes que, obviamente, les parecerán bien a usted y a los técnicos y a quien sea porque si no, no lo hubieran hecho, pero ecológicamente a quienes estudiamos un poco los árboles nos parece un peligro absoluto. Un concepto peligroso es "tala por acción correctora" y otro concepto es "tala de árbol por decreto de concejalía" —el lenguaje es suyo—. Esto es una barbaridad. El único motivo por el que se puede talar un árbol es porque suponga realmente un peligro para el viandante, pero eso no ha ocurrido ni en la mitad de los casos de los árboles talados. Otra cosa es que ustedes consideren que un árbol torcido o no sé cómo es peligroso.

Entonces, primero, el concepto de por qué talan 2357 árboles que no fueron causados ni de lejos por el vendaval o por la nieve de Filomena, que era una chica muy poderosa, pero no para matar 2537 árboles. Y segundo, cuando hablan de plantar, entiendan el segundo concepto. Un conjunto de árboles no es un bosque, ni siquiera puede llegar a ser una arboleda; un conjunto de árboles es un conjunto de árboles. Y el uso de los alcorques, por favor —tercer concepto—, tiene que ser pactado con las Juntas de Distrito porque a la hora de priorizar cuáles son los alcorques más importantes o más urgentes para repoblar, hay varios criterios. Uno, los años que haga o el tiempo que haga que el alcorque está vacío; dos, la importancia del árbol en el conjunto del arbolado de esa calle; tres, la importancia del árbol en el contexto de ese barrio, y eso lo saben las Juntas de Distrito y nunca nos consultan. Y cuarto, una cosa muy importante, ¿De verdad me está diciendo que van a plantar palmeras? ¿Sabe por qué razón han muerto las palmeras? Por el picudo, sí. ¿Saben la causa de la causa del mal causado, que dirían los juristas —verdad, señor García-Mercadal—? La causa de la causa del mal causado es que siempre que ustedes pongan palmeras en Zaragoza, que es un

hábito desaparecido en los años '90, van a tener picudo. ¿Por qué? Por los cambios térmicos y las lluvias torrenciales. Siempre van a morir las palmeras por los picudos, y cuando no mueran por los picudos, van a estar afectadas por el efecto del viento porque nunca llegamos a talar a tiempo las palmas que de modo natural se secan y caen, pero que en Zaragoza mueren antes de tiempo. Por favor, no pongan palmeras. Pregunten, no pongan palmeras. Gracias.

Sra. Presidenta: Estoy sorprendidísima. "Pregunten". ¿A quién, a usted? Hombre, o sea, yo la verdad es que a mí me dicen los técnicos del Servicio que hay que plantar palmeras para restituir y tal, y ¿yo cómo voy a cuestionar a los que saben del verde? Le voy a preguntar a usted directamente, señor Rivarés, que parece que es experto en árboles y en arbolado y en palmeras.

Sr. Rivarés Esco: Pues mire, sí sé de árboles. Palmeras no y algunos técnicos le dirán que sí, pero otros muchos le dirán que no, según a quién le pregunte.

Sra. Presidenta: Bueno, bueno, yo voy a preguntar a raíz de esto. A mí no me había surgido ninguna duda, si me dicen mis técnicos que van a restituir estas palmeras, pues me parece estupendamente porque confío plenamente en su buen hacer, en su profesionalidad y en su trabajo. Pero a raíz de lo que usted me plantea, yo, no se preocupe, que les preguntaré.

Sr. Rivarés Esco: Están afectadas por la plaga.

Sra. Presidenta: Sí, pero que ya ha sido exterminada la plaga, entonces, bueno. No se preocupe, que les preguntaré. En todo caso, para que quede claro, cualquier tala que se realiza del arbolado es última opción o porque no existe otra solución. Que sea por decreto de consejera, firmado por mí, no significa que sea por mi criterio, obviamente. O sea, hay un informe técnico que justifica que por motivos de seguridad, de tránsito o de lo que sea, es la última solución que se puede tomar porque somos muy cuidadosos y somos conscientes de que estamos haciendo un grandísimo esfuerzo en términos de trabajo humano y económico para mejorar el arbolado de nuestra ciudad, para mejorar la calidad del aire, para absorber más CO₂ y, obviamente, no tiene nada que ver un árbol recién nacido con un árbol que tiene años en la ciudad. Entonces, por eso no cuestione los motivos, porque, sinceramente, si lo hacemos es porque no nos queda más remedio.

También le digo que muchos de esos ejemplares que tuvimos que talar, sobre todo, en 2019 y en la primera mitad de 2020, fueron las prácticas de poda urgente, que eran árboles, ejemplares, que estaban muertos y que tuvimos que quitar por motivos de seguridad que heredamos del consejero anterior.

Y en relación a las cifras, si usted vio la serie que le compartimos en la evolución, verá que las cifras entran dentro de la normalidad, que el año en récord histórico en el que más árboles se talaron en nuestra ciudad fue precisamente en 2018, que estaban ustedes gobernando, con lo cual entiendo que cuando se talan árboles es por motivos de fuerza mayor y que puede ser que venga un temporal o que pueda ser una causa que justifique un mayor número de talas, pero que más o menos las cifras van fluctuando entre 2000 y 3000 y casualmente el año que más hubo pues fue en 2018 en la serie de los últimos seis años o siete años, con lo cual reiterarles nuestro compromiso con el arbolado y, por favor, pedirle que no cuestione que realmente cuando se tala un árbol se está cumpliendo estrictamente con la ordenanza del arbolado que aprobaron ustedes, que no se ha modificado, o sea, que cumplimos a rajatabla esa ordenanza y que es porque no hay otra solución que si la podemos evitar, descuide, que lo evitamos. Y hemos incluso llegado — le puedo decir a tomar decisiones— de no cambiar o de modificar juegos infantiles y otras cuestiones estructurales precisamente para no afectar a árboles que si no, hubiésemos tenido que talar para evitarlo. Gracias.

(Abandona la sala el Sr. Gómez Gámez)

4.2.2 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a si el Gobierno tiene intención de crear zonas de sueltas para perros domésticos en varios distritos de la Ciudad. (C-3204/21)

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. No siempre se cumple la ordenanza, no es verdad; no siempre se cumple la ordenanza del arbolado, al menos desde el Área de Urbanismo. No siempre se cumple. Dicho

eso, la pregunta de la zona de suelta para perros la doy por formulada, consejera. Gracias.

Sra. Presidenta: Pues muchas gracias. Efectivamente, desde hace unos meses —más o menos unos seis meses— pedí iniciar un estudio precisamente para habilitar y dar solución a un problema que hay en la ciudad y es que realmente hay muchos... con la pandemia... O sea, ya antes había muchas familias y muchos vecinos con mascotas, pero además es que con la pandemia se ha incrementado el número de vecinos que tienen mascota y, por lo tanto, tienen necesidad de poder sacar a pasear y que haya una zona de suelta de perros para poder pasear a sus mascotas. A partir de ahí hemos recopilado información del servicio, todas las quejas y sugerencias que nos han llegado desde noviembre de 2014 para poder conocer realmente cuáles son las necesidades de la ciudad. Y nos pusimos en contacto con el Colegio de Veterinarios de Zaragoza, de tal forma que les pedimos que estudiaran, también con su conocimiento de todas las necesidades que hay en la ciudad, una propuesta y nos planteasen una propuesta de trabajo. A partir de ahí se realizó un informe urbanístico con una serie de zonas propuestas por el Colegio Oficial de Veterinarios con el Área de Parques y Jardines que desde el 7 de mayo se llevó al Servicio Técnico de Planeamiento y de Rehabilitación para que nos informen sobre la disponibilidad de esos terrenos que a priori serían adecuados para esta suelta de perros. A partir de ahí podremos conocer, igual que hablábamos antes, la titularidad, la disponibilidad, aunque sea provisional y poder entonces debatirlo con cada una de las Juntas para valorarlo y para poder, incluso si hay otras propuestas de otros solares o de otras necesidades, pues poder abrir ese debate, pero nos parece que es más útil llevar ese debate cuando realmente tenemos una propuesta que, además, está validada la disponibilidad de esos terrenos. Y ese es el expediente que esperamos tener respuesta en breve —desde el 7 de mayo, bueno, yo creo que estamos todavía en plazo— donde hay distintos proyectos, distintos espacios propuestos desde la estación del Portillo; en el Actur también, cerca del World Trade Center; cerca de la plaza Mozart; en Valdefierro y en Las Fuentes. Esos son los espacios que se están evaluando. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias por la información, consejera, porque en realidad es un asunto muy importante; de salud pública, pero también de salud animal. Ya sabe que en Gobiernos anteriores lo que se hizo fue habilitar de noche algunos parques como zona de suelta de 21 h a 9 h, con lo cual se complementa el uso de los parques públicos y se facilita la suelta de perros por muchos de esos humanos. En el Gobierno anterior se abrieron cuatro zonas de suelta al margen de los parques, zonas específicas protegidas para eso; una la gestiona —como sabrá— una asociación de usuarios y usuarias, y las otras tres, el propio Ayuntamiento, pero ahora hay en muchos barrios, una vez más, fundamentalmente en los viejos que fueron diseñados por oleadas, o mejor dicho, no fueron diseñados, crecieron por oleadas y pongo siempre el ejemplo del barrio más grande y populoso de la ciudad, que es Delicias, pero también Torrero, a pesar del pinar, donde en Delicias es imposible prácticamente soltar a los perros y los perros necesitan estar sueltos y mucha gente no quiere aguantar perros sueltos en la calle.

Dicho eso, es que es un asunto muy importante para muchas personas y muchos animales, pero se lo digo porque en algunas Juntas, una vez más, ya hemos hecho un diseño sobre eso —se lo pasaremos—, pero lo que pido aquí oficialmente es que comparta con los grupos municipales esos informes que dice que tiene y esa propuesta de borrador que dice que tiene y los que estaba manejando ahora pasando páginas con fotos, donde ha citado Actur, el World Trade Center y algunos barrios, para que esa información previa la tengamos los grupos antes de que tengamos que debatir sobre eso porque eso nos va a ayudar a toda la ciudad a hacer más rápido, mejor y más eficiente la toma de decisiones. Si tiene estos datos, por favor, compártalos, mándenos un email o lo que sea y así tendremos unas ideas con las que ya trabajar para poder aportarle. Porque es fundamental que Zaragoza entienda que en el siglo XXI una ciudad más humana y cosmopolita también necesita cuidar a sus animales. Y este Gobierno no está haciendo ni una política adecuada —sí mucha política, pero no adecuada— sobre la protección animal en Zaragoza y esto también pasa por las zonas de suelta, que también es un asunto de salud pública. Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, yo, efectivamente, esta propuesta hay que validarla y me parece que el momento más adecuado para validarla es cuando sepamos la respuesta de Urbanismo, más que nada por no hacerles trabajar en balde sobre algo que luego pudiese caer. Yo entiendo que su tiempo es muy preciado, su tiempo es escaso y yo por facilitarles, pero no tengo ningún problema en compartirles el informe que está en Urbanismo.

En relación a que no hacemos ninguna medida por temas de salud pública, ni de cuidado de las

mascotas o de protección animal, pues hombre, yo no estoy de acuerdo. Yo creo que se está haciendo un gran trabajo por parte del Área de Protección Animal, que a veces no es suficientemente agradecido con todo el esfuerzo que conlleva y desde mi consejería, comentarles o informarles de que precisamente esta semana volvemos otra vez a repetir una campaña que ya pusimos en marcha el año pasado para mejorar la concienciación y la salud pública, en este caso, sobre todo, de los vecinos. Y es que acostumbremos a los dueños de las mascotas a recoger un pipí y todo, pero, sobre todo, a través del reparto de botellitas, que es una costumbre que hasta la fecha pues no estaba muy instaurada. El año pasado repartimos 20.000 botellitas y este año vamos a repartir 30.000 en total; en la ciudad tenemos censados 60.000 perros aproximadamente, con lo cual estaríamos casi cumpliendo con el conjunto o con la totalidad si se reparten bien. Y para eso se va a contar también con los operarios de limpieza, con la colaboración precisamente de Participación Ciudadana y Protección Animal, a través de las clínicas veterinarias, a través de las Juntas de Distrito, intentar llegar de la forma más eficiente posible a todos los dueños de mascotas, con lo cual verá que a pesar de que tenemos muchos temas y muy variados, estamos también ocupándonos de los dueños de mascotas porque son vecinos de la ciudad y entendemos que también pueden contribuir a mejorar la convivencia entre todos. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Permítame. Me refería a protección animal, la mala política de protección animal que hace Protección Animal, no su Área. Y las botellitas, que algunos usamos hace 30 años y éramos raros —bueno, yo nací raro ya, ya nací raro en todos sentidos— pues está muy bien, pero no es protección animal, es salud pública. Y me refería a protección animal.

Sra. Presidenta: Perdón, si les parece hacemos un receso de 5 minutos.

4.2.3 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si el Área de Movilidad está estudiando la posible construcción de un carril bici entre Santa Isabel y Malpica. (C-3216/21)

Sra. Presidenta: Señor Calvo, ¿empezamos?

Sr. Calvo Iglesias: La verdad es que yo quería hacer un pequeño inciso para... Esperando a que estuvieran los dos concejales del PSOE para que uno u otro... Cuando ha dicho el señor Gómez Gámez que se había reducido el número de coches por el centro gracias al tranvía, yo creo que ha señalado una imprecisión. Es posible que se haya reducido el número de coches, pero, evidentemente, no ha sido por el tranvía, sino por la entrada en funcionamiento del Tercer Cinturón. De hecho, en su Área, señora Chueca, tendrán ocasión de comprobar como en el momento en que se abra Tenor Fleta y se conecte finalmente al Tercer Cinturón, comprobarán perfectísimamente no sé cuánto, yo eso no lo puedo anticipar ni lo puedo evaluar, pero estoy absolutamente convencido de que ocurrirá, que se comprobará una reducción de tráfico en el entorno de Tenor Fleta, Goya, etcétera, etcétera, por todos los coches —y Sagasta—, por los coches que se derivarán o se desviarán por el tercer cinturón. Pero bueno, la verdad es que los cinturones de circunvalación tienen un efecto muy positivo sobre el tráfico en las ciudades, como se ha comprobado en Zaragoza.

Bien, vamos al tema del carril bici entre Santa Isabel y Malpica. Como sabe, uno de nuestros motivos de preocupación ha sido la situación en que se encuentran los polígonos industriales de Zaragoza; al fin y al cabo, son muchos miles de zaragozanos los que prácticamente pasan un tercio de sus vidas en ellos, que tienen que desplazarse todos los días; una gran cantidad de los ingresos que tiene el Ayuntamiento proceden precisamente de las empresas que se encuentran ubicadas en los polígonos industriales y por eso los hemos visitado. No todos porque hay muchos, pero nos hemos entrevistado con los responsables o con las asociaciones más o menos organizadas en los polígonos industriales y una de las reivindicaciones que nos hicieron, de las peticiones que nos hicieron precisamente en Malpica, que fue uno de los últimos con los que nos reunimos, fue la construcción de un carril bici entre Santa Isabel y Malpica. Prácticamente están contiguos, como sabe, o con muy poca distancia, con algunos campos entre medio, pero muy poquitos, y nos

comentaban que las posibilidades de desplazamiento de algunas personas, de algunos operarios trabajadores del polígono que viven en Santa Isabel con el carril bici disponible —si, efectivamente, dispusieran de él— sería de apenas 10 minutos. Es decir, personas que podrían desplazarse perfectamente de su domicilio a su lugar de trabajo en apenas 10 minutos, haciendo uso de un vehículo no contaminante y, evidentemente, con todas las ventajas que ello conlleva. Por eso le pregunto, ya que hay carriles bici que, efectivamente, tienen muchos más efectos secundarios, muchas afecciones derivadas o muchos efectos colaterales como son reducción del tráfico o dificultades para el tráfico, etcétera, etcétera, este, concretamente, no tendría ninguna contraindicación.

Sra. Presidenta: Efectivamente. Estamos de acuerdo, señor Calvo. De hecho, lo estamos trabajando en colaboración con el Consorcio del Transporte Metropolitano desde hace tiempo. Tenemos un tramo que va a desarrollar el Ayuntamiento de Zaragoza, que es el tramo 4 y que tiene un coste estimado de 246.758 euros —ya tenemos el proyecto— y todo el conjunto del proyecto, todas las partes que implica, está valorado en 750.000 euros. Se han solicitado los permisos, la autorización a la Demarcación de Carreteras del Estado y al INAGA, con lo cual confiamos, además, que sea una intervención que podamos solicitar en las distintas convocatorias que pueda haber también de fondos europeos, ya que para fomentar la movilidad ciclista va a haber partidas específicas. Tenemos el proyecto trabajado, una parte la pueda acometer el Consorcio y otra parte la pueda acometer el Ayuntamiento, o sea, está incluso en distintos fragmentos, con lo cual confiamos en que podamos ejecutarlo en los próximos dos años, básicamente. Si es antes, pues muchísimo mejor, pero se está trabajando en ello con proyectos ya definidos desde hace meses. Gracias.

Sr. Calvo Iglesias: Espero que lo podamos ver antes de que concluya la legislatura. Gracias.

4.2.4 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si el Área de Movilidad ha comprobado la manifiesta irregularidad de las marcas viarias en las rotondas del polígono de Malpica, y si piensan tomar alguna determinación al respecto. (C-3217/21)

Sr. Calvo Iglesias: Como ven, las visitas a los polígonos y el hablar con los responsables de los mismos da mucho juego. Bien, permítame, ahora que se ha incorporado la señora Becerril, que le diga. Les he dicho antes —estaban ustedes ausentes, los dos concejales del Partido Socialista—, que, efectivamente, lo que ha dicho el señor Gómez Gámez, que es cierto; que se ha reducido el número de coches por el centro de Zaragoza sí que es cierto, pero que no tiene que ver con la implantación del tranvía, sino con la apertura del Tercer Cinturón y le decía yo a la señora Chueca que tendrán ocasión de comprobar como en el momento en que se abra Tenor Fleta, la prolongación de Tenor Fleta y su conexión al Tercer Cinturón, podrán comprobar como en todo ese entorno disminuye el tráfico; en Goya, Tenor Fleta y Sagasta, en toda esa zona cómo disminuye el tráfico respecto al que actualmente existe. Dígaselo, transmítaselo al señor Gómez Gámez, para que no atribuya la disminución del tráfico al tranvía, sino a lo que realmente lo ha producido, que es el Tercer Cinturón.

Bueno, paso al tema de las marcas viarias en las rotondas del Polígono de Malpica. Miren, he traído fotografías. Es muy curioso porque estamos hablando casi de la prehistoria de las rotondas porque tienen una peculiaridad y es que los “Ceda el paso” en esas rotondas están señalizados dentro de la rotonda y no fuera. Es decir, fíjense la poca actuación que se ha hecho desde el Ayuntamiento a lo largo de todos estos años que todavía se mantienen —aquí está la fotografía, una fotografía aérea que la pueden ustedes ver fácilmente en el Google Maps— como las marcas viarias, las marcas que se encuentran en el pavimento son todavía de cuando se iniciaron las primeras rotondas allá en, como digo, en la prehistoria de las rotondas y que desde entonces no se ha revisado la señalización en los polígonos y, de hecho, se encuentran... Bueno, yo lo que le vengo a pedir más que a preguntar es que, efectivamente, que revisen, por favor, la señalización en esas rotondas porque nos dijeron que se producen accidentes, que todos los meses se produce algún accidente, algún choque de pequeña entidad, pero bueno, al fin y al cabo, son accidentes que se podrían evitar simplemente señalizado correctamente los rotondas del polígono de Malpica y me temo que también de muchos otros polígonos. Y como, al fin y al cabo, los polígonos industriales —a los cuales prestamos muy poca atención porque prestamos más atención a las zonas habitadas y muy poca a estas zonas industriales—

pues también forman parte de la ciudad y contribuyen con sus impuestos al sostenimiento del Ayuntamiento. Gracias.

Sra. Presidenta: Efectivamente, es verdad que tienen más importancia y mayor dedicación las zonas urbanas que los polígonos y que los recursos, lamentablemente, siempre son limitados, humanos y económicos. Entonces por eso... Yo entiendo que ese es el motivo por el que llevamos desde los años '70 con ese problema que ha señalado. Estamos hablando de un problema, una situación irregular de hace casi 50 años o sin casi 50 años, y que, efectivamente, nosotros sí que estamos trabajando, como también hemos hablado alguna vez más de Malpica, de la movilidad al trabajo y estamos intentando mejorar estos accesos. Por eso, a raíz de también las reuniones que estuvimos haciendo el año pasado con el Plan de Recuperación del Futuro de Zaragoza, nos comprometimos a mejorar la movilidad al trabajo y los accesos a los distintos polígonos, y para poder diversificar un poco también los recursos y no saturar los equipos que ahora mismo tenemos en el Área de Movilidad, le encargué expresamente al Consorcio que trabajase en estas cuestiones. De ahí vienen proyectos como el carril bici y de ahí viene también el trabajo con identificar este problema, que, efectivamente, me dicen que sí que se han comprobado y que se están estudiando soluciones de remodelación para la señalización y la estructura viaria que van a mejorar la seguridad en estas intersecciones y además están estudiando que permita ampliar las plazas de aparcamiento en el propio polígono. Con lo cual, creo que a principios de junio tuvieron ya una reunión de trabajo bastante productiva, de la que salieron una serie de medidas y entre ellas está esta irregularidad. No le puedo dar fechas, no sé cuándo va a poder ser, no tengo ese plan de trabajo, pero sí decirle que estamos en ellos y que están trabajando para poder encontrar y dar una solución lo antes posible. Hemos tomado conciencia a través de las distintas reuniones y espero que más pronto que tarde podamos resolver esta situación, que ya le digo que viene arrastrándose desde los años '70.

Sr. Calvo Iglesias: La verdad es que la solución es muy rápida. Si se dan con la pintura de estas rotondas la misma celeridad que se han dado con los carriles pacificados, la semana que viene podría estar resuelto.

4.2.5 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si pueden informar de los motivos por los que se han eliminado plazas de aparcamiento en calle La Ripa, a qué responde la reserva de plazas para vehículos oficiales y si esa misma política se está llevando a cabo en otras calles de la Ciudad. (C-3218/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.2.6 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si el Área de Movilidad está estudiando cuáles son las afecciones sobre el tráfico que están causando los nuevos límites de velocidad, en qué calles, y si está estudiando la posibilidad de aplicar la excepción prevista en el artículo 50.3 del Real Decreto 970/2020. (C-3219/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Sí, ya sabe cuál es nuestra posición respecto a estas limitaciones de velocidad que ha impuesto el Reglamento General de Circulación, la última modificación, y que a nuestro juicio no contribuyen en absoluto a disminuir la contaminación ambiental en las ciudades porque, como he señalado otras veces —yo creo que lo entiende cualquier persona que conduzca habitualmente—, el que un coche circule a 30 kilómetros por hora en segunda, con el motor revolucionado a 2000 revoluciones por minuto, pongamos por caso, obliga a que ese coche vaya circulando a 2000 revoluciones por minuto durante más minutos por la misma calle, porque a 50 puede ir en tercera a 2000 revoluciones por minuto exactamente igual. Con lo cual yo creo que todos están de acuerdo —todos los técnicos, los que entienden algo de esto— que el que un coche, de gasolina o diésel, de combustión interna, que circule a menos velocidad pero con las mismas revoluciones, pues, evidentemente, está gastando mucho más combustible porque está circulando

durante mucho más rato. Otra cosa son los vehículos eléctricos, pero no es el caso.

Lo que sí es cierto es que de momento hay la generalización de estos carriles pacificados y de estas calles con limitación a 30 por hora está perjudicando —o perjudicaría, lo voy a decir en condicional, perjudicaría— la movilidad en la ciudad si, efectivamente, se estuvieran cumpliendo porque habrá comprobado usted, señora Chueca, y sus técnicos de Movilidad habrán comprobado y la Policía Local habrá comprobado, como lo han comprobado los taxistas y cualquiera que circule por la ciudad, que esas señales no se están respetando. Yo no estoy en contra de que no se respeten, fíjese, porque es que me parece una medida absurda, creo que la gente con buen criterio pasa de respetarlas y, de hecho, yo cada vez que he cogido un taxi me he molestado en preguntarle al taxista "Oiga, usted, que está todo el día circulando por la ciudad, ¿me puede decir si la gente respeta los límites a 30?" Y la respuesta unánime es "En absoluto, no se respeta nunca", por nadie, ni siquiera cuando circulas a 50 por hora por un carril normal, muchas veces el autobús te pasa por el carril pacificado a más velocidad.

Bien, hay varias ciudades españolas que paso a referirle —seguramente habrá alguna más—, que son Ponferrada, San Sebastián y Málaga, que están estudiando acogerse a la excepción prevista en el artículo 50.3 del Real Decreto 970/2020, que permite precisamente que los Ayuntamientos, sin necesidad de especificarlo mucho o de dar muchos argumentos, simplemente invocando las dificultades para la movilidad que puedan suscitarse en determinadas calles, puedan modificar estos límites de velocidad. Y aquí en Zaragoza existen varias calles en donde concurren esas circunstancias; aquí mismo lo tenemos, ahí detrás. El paseo Echegaray, por ejemplo, sería un caso; hay un carril bici fantástico en la acera y la limitación a 30 en el Paseo Echegaray no tiene absolutamente ningún sentido. Si a ello unimos que el cruce en el puente de Santiago, por ejemplo, por donde pasan las líneas del tranvía, coincide con alguna parada de autobús también, hay veces en las que se producen unos notorios atascos allí, y tardas no menos de tres o cuatro cierres de semáforo hasta que lo puedes pasar. Bien, simplemente le señalo este ejemplo, pero seguramente hay muchos más y por eso le pregunto si por parte del Ayuntamiento se está estudiando la posibilidad como ya están haciendo otros ayuntamientos —creo que con buen criterio— de acogerse a la excepción prevista en el artículo 50.3 de ese Real Decreto y en qué calles.

Sra. Presidenta: Señor Calvo, mire, esta decisión por parte de la DGT, aparte de ganar en sostenibilidad, que usted siempre cuestiona el tema de las marchas, sobre todo, también lo que facilita es que el tráfico sea más fluido, la pacificación que sea más fluida, pero, sobre todo, la motivación principal por la que se toma esta pacificación generalizada en los núcleos urbanos es por un tema de seguridad vial, para minimizar las posibilidades de fallecimiento, de muerte en un accidente. Nosotros, sin ir más lejos, en el año 2020 creo que tuvimos cuatro fallecidos en accidente urbano en el núcleo urbano y cuando baja la velocidad bajan exponencialmente las posibilidades de que ese choque pueda producir esta muerte. Es la motivación principal y sabe que tenemos buena relación con la DGT, que trabajamos muy de la mano con ellos y es básicamente la fórmula de la energía cinética y la velocidad, al final lo que hace es multiplicar al cuadrado las posibilidades y en función de que se baje la velocidad, pues ese impacto es mucho menor.

En cualquier caso, en la ciudad de Zaragoza el impacto de este Real Decreto no es como el de las ciudades que usted me ha mencionado y que están en esa situación. Cuando he hablado con otros compañeros como los de Málaga, realmente ellos tienen una afección importante y les va a modificar mucho la circulación en todo el núcleo urbano, en muchas más calles. En Zaragoza realmente nos afecta en siete calles el impacto real de este Real Decreto porque realmente nosotros tenemos ya desde hace más de diez años todas las calles de un único carril ya pacificadas a 30. A partir de ahí, donde se ampliaría es a las calles que tienen dos carriles y que tengan uno de ellos reservado al carril bus. Eso realmente en Zaragoza significa que las calles afectadas serían la Avenida de Madrid, Conde Aranda, Paseo de Teruel, Paseo Constitución —solamente un sentido, en el sentido hacia el centro—, en la Avenida América, el paseo de Sagasta también en una dirección en el sentido al centro y algún tramo de la Avenida Cataluña. No hay otras afecciones en la ciudad porque ya están pacificadas o porque no tienen que ajustarse a ese real decreto. De momento no hay un plan de implantación, por lo tanto, no se está estudiando una excepción porque se considera que el cambio que puede suponer es realmente muy bajo. Cuando simplemente estamos hablando de siete calles para poder hacer una excepción y porque la motivación, al final nos parece que es una motivación que se trata de salvar vidas y de evitar problemas de seguridad vial, que realmente es importante.

Pero, además, se ha hecho un cálculo y es ver cuál es la velocidad media de estas siete calles —y

estos datos también le puedo compartir— que tenemos actualmente en la circulación de las ciudades, para no hablar de percepciones o de situaciones particulares, y realmente de las siete calles que tenemos sus mediciones y la velocidad media, la única que supera en el tramo de 10 a 11 la velocidad media de 30 kilómetros por hora es el Paseo Teruel, es decir, es en la que más se corre de todas estas porque todas las demás están por debajo de los 30 kilómetros por hora la velocidad media; no le digo que puntualmente haya uno que corra a 60 y otro que corra a 20, pero en la velocidad media de las mediciones que hay, el impacto va a ser mínimo en el cumplimiento de este real decreto, con lo cual no entendemos que se tenga que hacer una excepción en ninguno de estos siete casos. Gracias.

(Se reincorpora a la sesión el Sr. Gómez Gámez)

4.2.7 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si pueden informar si ha habido un incremento de las sanciones por incumplimiento de las nuevas limitaciones de velocidad y si podrían cuantificarlo. (C-3220/21)

Sr. Calvo Iglesias: Me habla usted de velocidad media. Evidentemente, las velocidades medias en la ciudad no son... hay que contar las paradas semafóricas, evidentemente, que son las que realmente reducen la velocidad media de desplazamiento. No es lo mismo desplazarse a 50 kilómetros por hora libremente por toda la ciudad, cosa que no ocurre nunca porque te tienes que parar en los semáforos, y, efectivamente, es eso lo que produce esas bajas velocidades medias.

Bien, le hablaba yo, lógicamente, de la poca racionalidad de estas medidas que se han adoptado porque, evidentemente, me invoca usted los motivos de seguridad. Pero es que mire, estamos hablando de una siniestralidad bajísima, unos porcentajes de siniestralidad bajísima. Otra cosa sería si, efectivamente, esa siniestralidad urbana fuera muy alta, en donde, evidentemente, todas las medidas adoptadas serían pocas, quizás, o estarían absolutamente justificadas. En este caso estamos hablando de una siniestralidad muy baja.

Sra. Presidenta: Hombre, cuatro personas...

Sr. Calvo Iglesias: ...en donde estas medidas tienen un efecto prácticamente residual o muy bajo. Bien, en cualquier caso, como ya le dije en una ocasión, si por motivos de seguridad lo hacemos, pues reducimos la velocidad a 10 kilómetros por hora y le puedo asegurar que los atropellos serán todavía menores. Es decir, o eliminamos los coches y, evidentemente, ya no habría nadie atropellado por un coche; si por bicicletas o por patinetes. Pero bien, eso es llevando el tema al absurdo.

Lo que sí que da la medida de lo poco acertada de la decisión tomada y de esta modificación del Real Decreto del Reglamento General de Circulación es que, efectivamente, nadie lo está cumpliendo. Ahora mismo quienes respetan el límite de velocidad de 30 kilómetros por hora yo estoy absolutamente convencido de que no llegarán ni a un 5 % de los conductores de la ciudad; aquí en Zaragoza y estoy convencido de que en el resto de España. Eso hace... Sí, señor Rivarés, pregunte usted; cuando coja un taxi, pregúnteles a los taxistas, a ver qué le responden y luego me lo cuenta. Bien, esto, el incumplimiento generalizado de esta medida que a usted le tiene que constar como me consta a mí y como le consta a cualquiera que circule por la ciudad, llevaría a que, si ustedes empiezan a multiplicar los radares y los controles de velocidad por la ciudad, van a tener una recaudación por multas impresionante, impresionantemente alta.

Eso es lo que le quiero preguntar, si, efectivamente, han notado que ha habido un incremento de las sanciones por incumplimiento de las nuevas limitaciones de velocidad y si nos lo pueden cuantificar porque al final me temo que la medida va a tener más efectos recaudatorios para el Ayuntamiento que sobre la seguridad vial. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Pues esperemos que realmente las medidas impacten sobre la seguridad vial más que sobre la recaudación. De momento la recaudación no se ha visto muy afectada. Nos estamos moviendo de denuncias entre 1200 denuncias que hemos tenido en julio de 2020, que es cuando empezamos a pacificar con los ciclocarriles algún carril. Hemos bajado, por ejemplo, en momentos como octubre a 932 denuncias... Se mueven. El momento que más denuncias ha habido, que ha habido un pico, ha sido en marzo de este año, que ha habido 1900. El resto han estado estables entre 1000 y 1200 denuncias. Le puedo

pasar la serie de datos.

Pero en realidad yo creo que es verdad que es una medida que necesita un mayor control y que en esa parte necesitamos también que sea Policía quien realmente haga cumplir la medida. La medida no se cuestiona si es mala o buena, igual que cuando nos obligaron a ponernos el cinturón, pues al principio nadie se ponía el cinturón y ahora no te puedes montar en un coche sin ponerte el cinturón porque te empieza a pitar y aunque solamente sea por no aguantar el pitido del coche, te pones el cinturón. Y eso en su momento nadie llevaba casco tampoco cuando iba en moto. Son medidas que se van introduciendo y lo que van haciendo es que, aunque sean molestias, efectivamente, son molestias, pero realmente ganamos en salud y reducimos la mortalidad. Y yo creo que ese es el objetivo principal.

Además, la pacificación tiene una ventaja muy importante que, además, nosotros queremos empezar a trabajar en ello de forma continua y es que la pacificación de las calles, el bajar la velocidad, hace que el tráfico sea más fluido, hay menos arranques y menos acelerones y paradas. Y entonces, cuando todo fluye, se pueden incluso minimizar los semáforos porque se baja la velocidad en general de todas las calles. Y esa es una cuestión que sabemos que en Zaragoza tenemos más semáforos de los que deberíamos y que hay muchos semáforos que se podrían eliminar. En la medida en que las calles están pacificadas, será más fácil ir eliminando estos semáforos siempre de forma que se pueda mantener esa velocidad media de 30, que ya la estamos teniendo muchas veces provocada por los semáforos en las vías grandes, pero de una forma más natural y más fluida, que al final nos va a ahorrar tiempo al permitirnos llegar en el mismo tiempo, pero sin tantos parones por el camino. Gracias.

4.2.8 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a si va a haber de nuevo un Plan Especial de Borrado de Pintadas en las fachadas. (C-3268/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Me explico porque está bien formulada, pero para dar algún detalle más. Existía un convenio nominal, uno directo con Mapiser, una empresa de economía social que dependía de la Fundación Picarral, que hace muchos años dependía, además, de un convenio —no de su consejería, que quede claro, sino de la Consejería de Economía— que tenía como fundamento —y nació así, de hecho— pintar en principio todas las pintadas y grafitis no artísticos que había, fundamentalmente la zona de Moncasí desde hace unos años. Luego amplió un poco su espectro a unas calles mucho más allá. Ese convenio finalizó; el Gobierno decidió no renovarlo, sino someter los proyectos de las empresas de economía social —si no me equivoco— a un concurso público, donde ganarían las que ganaran o donde ganarán las que ganen, que serán unas sí y otras no porque se han presentado muchos proyectos. Esta empresa, Mapiser, ha decidido, por lo visto, no presentarse porque, a la vista de la competencia que se ofrecía, creía que tenía pocas posibilidades en ese sentido.

Pero lo que pregunto es, en nombre de Podemos, si más allá de este convenio que ha desaparecido tiene la consejera, ha pensado un plan especial de borrado de pintadas en esta zona y en todas las demás porque esto sí que lo hacía este convenio, que pagaba Economía, y de cualquier manera, esto es un —iba a decir— problema, es una circunstancia que es bastante ofensiva estéticamente y arquitectónicamente en muchos barrios de la ciudad. Teníamos uno que hemos perdido, si vamos a tener alguno en los próximos pliegos de limpieza o un plan especial como o, por ejemplo, como en algunos años se ha hecho con algunos Gobiernos de modo ocasional, planes específicos de choque para limpiar las porquerías, que no el grafiti artístico, las intervenciones, sino las pintadas en las fachadas. Esa es la pregunta. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Efectivamente, ojalá no hubiese que dedicar dos millones de euros al año del dinero de todos los zaragozanos a limpiar estas fachadas de estas pinturas. Hicimos un plan de choque el año pasado y prevemos hacer un nuevo plan de choque en septiembre-octubre de este año, reorganizando los recursos que tenemos habitualmente. Les recuerdo que tenemos actualmente en la contrata, en el contrato actual, 13 operarios y 11 peones y furgones hidrolimpiadores y furgones limpiapintadas. Con esos recursos se van a reforzar. Esos están habitualmente. Es verdad que durante estos meses de pandemia han sido algunos de los servicios que se han trasladado para incrementar las labores de

desinfección y otra serie de labores, que ya hace unos meses volvieron a sus tareas habituales y ahora en septiembre-octubre se van a reforzar equipos para poder hacer un plan de choque durante estos dos meses, de forma que podamos mejorar y hacer un poco ese trabajo que se quedó acumulado quizás el año pasado porque se priorizaron otras cuestiones.

Ahora, actualmente, por si no lo han observado, están en el plan de desbroce y se está notando mucho, que además quiero agradecer en estos momentos y en esta comisión porque realmente es un trabajo duro que cuando les ves, pues realmente hay que agradecer esa dedicación y ese esfuerzo y ese trabajo que están haciendo para desbrozar la ciudad de todas las hierbas que salen en las baldosas.

En el nuevo contrato de limpieza vamos a reforzar con 14 equipos limpiapintadas y con 14 furgones de hidrolimpiadoras, con lo cual estos 14 equipos nos incrementan ligeramente los recursos actuales y esperamos que se noten e iremos repitiendo pues estas cuestiones, estos planes especiales, que nos viene bien hacer una batida, pero, sobre todo, yo creo que hay que concienciar para que lo que hoy se limpia es que a veces es muy duro, pero en la campaña del año pasado lo pude comprobar, se hizo una campaña especial de choque y es que sitios que se habían limpiado las pintadas a la semana volvían a estar otra vez pintados, con lo cual parece como que encima dejas el lienzo en blanco para nuevas intervenciones. Entonces, en ese sentido seguiremos haciendo lo que podamos con la dedicación de recursos que tenemos previsto en el nuevo contrato y le pediremos la colaboración a Policía Local para que realmente también multe en los casos en los que vea este tipo de comportamientos. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: ¿Puedo, consejera, invitarle en 10 segundos —o preguntarle y si no, invitarle— a que se planteen seriamente la firma de convenios menores con empresas de economía social para reforzar este proyecto? Le digo por qué, porque el 100 % los empleados empleadas de esas empresas de economía social que renuncian a sus beneficios para la inversión social, no tienen nunca otra opción de empleo y es el doble sentido de asegurar el empleo de personas excluidas o rerrecuperadas, pero a punto de exclusión de nuevo y, además, reforzar de un modo muy social este tipo de trabajos en la ciudad. Plantéese, por favor, los convenios con las empresas de economía social que estén especializadas, como existe esta y otras más, en este tipo de cuestiones porque si no, esos trabajadores no tienen dónde ir a buscar un empleo. Gracias.

4.2.9 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si se ha hecho una valoración del impacto ambiental que tiene el cultivo de las flores que se están plantando en la Ciudad, y qué gasto económico en flores va a realizar el Ayuntamiento este año. (C-3283/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, consejera, antes no he querido interrumpir, pero es que hay algo que tengo que decir. Cuando hablaban en la pregunta de los límites de velocidad en movilidad con el señor Calvo, es que el señor Calvo ha llegado a decir que "con buen criterio la gente no respeta los límites de velocidad". Hombre, decir eso aquí, en la Comisión de Movilidad del Ayuntamiento de Zaragoza, una incitación a las infracciones de tráfico... Usted imagínese los vecinos y vecinas que estén escuchando esta comisión, van a decir "Oiga, a mí no me van a multar, y si me multan, alegraré que en la Comisión se dijo eso y la concejala de Movilidad no llamó la atención al señor Calvo". Hombre, yo creo que al menos aquí hay que respetar un poco las buenas formas y decir que no es un buen criterio saltarse los límites de velocidad. Por lo menos dígaselo usted la próxima vez que lo diga porque es que si no, vamos, yo soy un vecino de Zaragoza y me pongo ahí como los Autos Locos o como en Mad Max por la ciudad de Zaragoza, que aquí vale todo porque la concejala de Movilidad deja decir eso en la misma comisión. Hombre, yo creo que a la próxima vez estaría bien llamarle la atención si dice que está bien saltarse los límites de velocidad. Que a todo el mundo nos pueden poner una multa de tráfico, ¿eh?, a mí el primero.

Sr. Rivarés Esco: A mí no.

Sr. Cubero Serrano: Pero, hombre, eso decirlo aquí, hombre, no puede ser. A mí me han puesto, hasta con bicicleta me han puesto, lo tengo que reconocer, pero bueno. Dicho esto, la pregunta de las flores

por formulada.

Sra. Presidenta: Bueno, a ver, yo creo que cualquier vecino... Una cosa es que el señor Calvo dé su opinión —totalmente injustificada, está claro—, pero no creo que nadie se piense que eso es norma ni ley, que todos tenemos sentido común, ¿no? O deberíamos. Efectivamente, las normas están para cumplirlas nos gusten o no nos gusten; unas nos gustarán más y otras nos gustarán menos, pero efectivamente hay que cumplirlas.

Y en cuanto a esta pregunta sobre el impacto ambiental en el cultivo de las flores pues yo creo que el impacto ambiental es muy positivo, en el sentido de que influye en el estado de ánimo y la felicidad de los ciudadanos, con lo cual genera un buen ambiente que no solamente está en algunas calles de la ciudad, sino que también esta vez lo hemos llevado a los barrios rurales; concretamente tenemos 60 parterres florales en la ciudad y 14 barrios rurales que están encantados de que por fin puedan tener flores porque realmente, señor Cubero, las flores levantan el ánimo. Lo comprobamos en Zaragoza Florece y lo comprobamos con las múltiples felicitaciones o comentarios que nos llegan de que la gente pasea por la ciudad mucho más alegre y más contenta desde que están los parterres con flores y además dan una imagen de ciudad cuidada y de ciudad bien mantenida y agradable y apetecible para pasear. Es decir, que, además, invita también a pasear mucho más porque es mucho más agradable y, por lo tanto, influye también en la salud de los ciudadanos que pasean más gracias a este buen ambiente.

Y más allá de ello, de esta introducción que sí que le quería transmitir porque creo que son aspectos intangibles que no tenía usted en consideración cuando hizo la pregunta, sí que también plantearle que el tratamiento que estamos haciendo del impacto ambiental es realmente un tratamiento de parterres florales sostenibles, como he explicado alguna vez, porque realmente el 70 % de la base del arreglo floral son plantas perennes, que solamente hay un 30 % de plantas de flor de temporada que realmente se tienen que renovar de un año para otro. Pero el 70 % de la base en las que ya se plantó el año pasado se ha mantenido y se ha hecho un arreglo de ese 30 %, que es el que le da un mayor color en el momento de primavera. Con lo cual, a la hora de hacer el estudio que se hizo para el planteamiento y el proyecto de los parterres de flores, se tuvo en cuenta la ubicación exacta de cada uno de los parterres para elegir las especies florales más adecuadas a la exposición de luz o sombra que tenía en esos momentos; la exposición que tenía también de viento; y, por supuesto, la combinación de colores. Y a partir de ahí el poder hacer unas composiciones donde solamente el 30 % haya que renovar. ¿Cuánto nos cuesta a la ciudad? 74.000 euros es el presupuesto que tenemos, incluidos los sistemas de riego, que es una inversión porque una vez que los hemos hecho es porque no estaban hechos anteriormente y por eso teníamos parterres donde las flores se morían, porque no tenían un sistema de regadío bien hecho. Ahora, como ya hemos implantado ese sistema de riego, pues realmente nos va a permitir el poder tener en las futuras reediciones de estos parterres con flor, solamente habrá que recuperar e invertir ese 30 % y evitar otra vez el coste del sistema de riego.

Sr. Cubero Serrano: Con respecto al coste, ¿son 74.000 euros lo que ha costado hasta ahora, lo que va a costar, lo que hay presupuestado este año...? Si nos puede concretar eso.

Y después, sobre el impacto ambiental, me he quedado flasheado, señora Chueca. "Como las flores dan felicidad, pues hay menos impacto ambiental". Porque las endorfinas se comen el CO₂, todo el mundo lo sabe, ¿no?

Mi pregunta iba más en la línea de ¿de dónde vienen las flores que se plantan en la ciudad de Zaragoza? Porque hemos visto que muchas son tulipanes y los tulipanes todo el mundo sabe que la mayor producción de flores en el mundo es Colombia y Holanda. Es decir, yo creo que tendríamos que ver que las flores si son de proximidad o vienen de Bogotá, ¿no? Porque si al final ponemos tulipanes que duran dos días, no sé si la felicidad producida por dos días se come el queroseno de Bogotá a Zaragoza. Y mientras, tenemos la Huerta de Zaragoza produciendo alfalfa para los jeques árabes. Mi pregunta iba más por esa línea, no por la felicidad que producen las endorfinas de los tulipanes de Zaragoza, que no sé cuánta felicidad producen a los que pasan y cuánto CO₂ se comen las endorfinas. Que me gustaría saber si usted es conocedora del origen de las flores que se plantan en Zaragoza.

Sra. Presidenta: No lo sé. O sea, el origen no lo sé; si en el Servicio lo conocen... Lo que sí que sé es que siempre que se puede y se puede elegir se eligen empresas locales, pero cuando no se puede elegir, pues no lo sé, la verdad. Lo que sí que le digo es que medioambientalmente tienen un impacto muy

importante en la biodiversidad y también medioambientalmente le digo que están elegidos para que solamente se tengan que renovar el 30 %. Con lo cual, una vez que esa flor está plantada, tiene el 70 % una conservación plurianual, de más de un año. En el caso de los tulipanes, que desconozco la procedencia y puede ser que vengan de Colombia o de Holanda, son tulipanes que, aunque duraron tres semanas, las bulbosas siguen estando vivas. O sea, es una bulbosa que tiene una floración de tres o cuatro semanas al año, que es el momento en el que se vio la explosión de los tulipanes, pero debajo ahora mismo siguen estando esas bulbosa que el año que viene tendrán que volver a florecer, con lo cual no es algo que simplemente haya sido un esfuerzo para tres semanas, ¿vale? Simplemente por que lo conozcan. Gracias.

(Abandonan la sala el Sr. Rivarés Esco y el Sr. Calvo Iglesias)

4.2.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué valoración hace del impacto que los ciclocarriles han tenido en el fomento de la bicicleta y el patinete eléctrico, si la Sra. Consejera ha circulado en bicicleta o patinete por ellos y, en caso de hacerlo, si se ha sentido segura, y si se va a hacer algún tipo de encuesta para conocer la valoración y uso que los usuarios de bicicleta y patinete hacen de los mismos. (C-3284/21)

Sr. Cubero Serrano: Por formulada.

Sra. Presidenta: Pues el impacto yo creo que ha sido muy positivo, en realidad a los datos nos remitimos. Ha incrementado el uso de las bicis y de los patinetes un 80 %. Seguro que han tenido que ver mucho los cambios de movilidad en la ciudad, como hablábamos y como todos somos conscientes de que ha habido un cambio en las costumbres provocado por la pandemia, pero la realidad es que se está circulando por los carriles segregados y por los carriles en bici. Y en cualquier caso, ante este crecimiento de usuarios de movilidad individual, tanto en bicis como en patinete, si no fuese por los ciclocarriles, realmente los carriles segregados estarían totalmente saturados y las condiciones de circular en calzada en aquellos puntos en los que no hay conexiones entre un carril segregado y otro serían realmente muchísimo más peligrosas porque serían a 50 kilómetros por hora en lugar de ser 30. Con lo cual, creo que los datos son favorables, en cualquier caso, como nos indican.

Pero es que, además, hay un dato más y es que en 2020 se incrementaron un 4 % los accidentes en carril bici y no hubo ningún accidente en ciclocarril. Con lo cual, creo que es otro dato también importante a la hora de valorar esa seguridad. ¿Que posiblemente la sensación inicial pueda ser un poco más insegura? Puede ser que sea una percepción, pero la realidad es que disponen de un espacio mayor para maniobrar; permiten con toda esta explosión que ha habido también de la ciclogística y de los repartos de los riders el poder dar mejor servicio porque tienen una mayor disponibilidad y son más aptos para todas las cuestiones de ciclogística; y, además, en el caso de los vehículos de movilidad personal, si no hubiese sido por los ciclocarriles, realmente no hubiesen podido circular por calzada y, por lo tanto, no hubiesen podido desarrollarse como se han desarrollado, ya que realmente la red de carril segregado no está conectada a toda la ciudad.

En cualquier caso, hay que seguir avanzando en campañas de educación, de concienciación y, por supuesto, como saben, en nuevos carriles que se puedan ir haciendo y que puedan mejorar las infraestructuras en la ciudad para poder desarrollar la movilidad ciclista, pero sin renunciar a la convivencia y al respeto en vías comunes porque realmente la ciudad no tiene tanto espacio público como para que haya carriles segregados por todas las calles de la ciudad. Estamos obligados a convivir y creo que el futuro, en la medida en que la movilidad sostenible y la movilidad ciclista sigan creciendo, va a pasar por la convivencia en estos ciclocarriles. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: ¿Estos datos que usted da o estas apreciaciones se basan sobre algún informe objetivo o es como lo de las endorfinas de los tulipanes que limitan el CO₂? Es decir, porque yo le he preguntado si tiene algún informe, algún análisis del uso de los ciclocarriles y la valoración que se hace de los usuarios. Yo no sé en qué se basa para decir que están bien.

Dice "no hay accidentes". ¿Cómo va a haber si la gente no va? Si la gente que coge la bicicleta y el patinete se va por carril bici o no usa estos ciclocarriles calmados. Una de las cosas que ha dicho el señor

Calvo es verdad: la gente no respeta los límites de velocidad; con mal criterio, pero la gente no respeta el 30 de los carriles calmados, eso sí que es verdad. Con mal criterio, mal hecho, pero no lo respeta. Entonces mi sensación como ciclista es que los carriles calmados no se están utilizando porque dan miedo, la verdad es que dan miedo ver cómo, además, se está utilizando como un carril de adelantamiento por la derecha y la gente no es que supere los 30, es que supera los 50 para adelantar a los vehículos que van por la izquierda, entonces... Visto, además, que este es un tema muy polémico, donde hasta la derecha está poniendo en cuestión el uso de estos carriles o el respeto a la velocidad, yo creo que es hora de que el Ayuntamiento, y ya con un tiempo prudencial de implantación, haga una valoración pero una valoración objetiva, como la que hizo usted del uso de los carriles bici con la pandemia, que salió aumentado, pues bueno, haga una valoración, un estudio del uso de los carriles estresantes a ver cuál es el uso que se hace con respecto al de los carriles bici. Porque, además, no solo son algo cuestionado aquí en la Comisión de Movilidad; ya sabe que los colectivos ciclistas —se lo dijeron en el último Pleno— también tienen serias dudas con esto y es la típica medida que se está implantando en pocos sitios, en pocas ciudades de Europa porque en todas ellas lo que se está haciendo son carriles segregados, carriles bici segregados. Pero bueno, yo creo que es momento de los estudios y análisis objetivos de este asunto y no de las vaguedades subjetivas que usted pueda tener como consejera de Movilidad.

Sra. Presidenta: A ver, no son vaguedades, son datos que vienen de Policía Local, son datos que me han dado de Policía, pero es verdad que sería bueno hacer un control de aforos más detallado y que sean los propios datos los que nos den realmente la aceptación de los ciclocarriles teniendo en cuenta pues, obviamente, que ya ha habido un período de adaptación y de acostumbrarnos a ellos. Estamos identificando posibles proveedores para hacer un piloto y, de hecho, la semana pasada estuvimos hablando con una empresa que tiene una tecnología muy adecuada para este tipo de aforos, en Francia lo están utilizando mucho, y posiblemente lo utilicemos aquí para hacer una prueba piloto y, si nos gusta y nos da fiabilidad, poder extenderlo a más ciclocarriles de la ciudad. Gracias.

4.2.11 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a, Zaragoza es la única gran ciudad española que tiene privatizada la gestión del transporte público, ¿considera la Sra. Consejera que hay motivos justificados para esta excepcionalidad? (C-3285/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: La doy por formulada.

Sra. Presidenta: Pues la verdad es que me sorprende que me haga usted a mí esta pregunta porque yo creo que se lo tendría que plantear a sus compañeros de bancada, que realmente son los que han decidido el sistema en el que tenemos las dos concesiones del transporte público en la ciudad. Lo que tampoco creo que está bien expresado es "privatizado" porque en realidad es una forma de gestión pública indirecta a través de una concesión administrativa. No se ha privatizado el transporte público y sigue siendo una competencia municipal, así que se lo tendría que preguntar a los Gobiernos anteriores, que fueron los que decidieron en su momento si realmente se decidió esta fórmula por una razón u otra. Y entiendo que si se decidió es porque es la forma más eficiente de gestionar estos servicios, que no solamente afectan al transporte, sino que la tenemos en la limpieza, en las zonas verdes, en los edificios municipales, las aguas residuales, como sabe, y un largo etcétera. O sea, no son los únicos, son los que permiten, además, tener una gran flexibilidad y optimización de los recursos públicos de la ciudad. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, pues yo se lo pregunto a usted porque usted es la consejera. Quiero decir, yo de los compañeros del PSOE me interesa su opinión, pero me temo que va a ser poco influenciable a la hora de tomar la decisión en el 2023, que hay que tomarla. Yo entiendo que en el 2013 el Partido Socialista consideró que era la mejor forma de gestión, pero bueno, yo a mí lo de escribir el pasado se lo dejo a los historiadores, yo pretendo escribir el futuro. ¿Y qué plan lleva usted para el 2023 que entiendo, por lo que dice, que también lo comparte? ¿No? Que el servicio tiene que mantenerse privatizada la gestión del

transporte público, no privatizado el servicio, la gestión; el servicio desde luego que es titularidad municipal, aunque usted en este tema lo ejerza poco, lo hemos visto en el conflicto del autobús, que parece que la titularidad no sabemos muy bien de quién es, pero bueno.

Y lo que sí que es una excepcionalidad es con el resto de las ciudades, que es lo que viene también en la pregunta. Por supuesto que hay otros servicios gestión privatizada o externalizada en la ciudad de Zaragoza, pero de las grandes ciudades de España somos la única que tiene el transporte urbano en autobús privatizada la gestión. Entonces entiendo que no se plantea el cambio de modelo de gestión de aquí al 2023, entiendo, ¿no? Eso es una cosa que creo que creo que hay que empezar a tener clara porque luego tenemos una pregunta de pliegos, pero es que dentro de dos años se acaba el pliego de autobús y, bueno, dos años no es mucho tiempo para hacer una licitación de esta envergadura. Bueno, dos años lleva usted gobernando y dos años llevamos en reconocimiento de obligación el servicio de mantenimiento de parques y jardines y eso que se encontró un pliego hecho. Y seis meses llevamos con limpieza en reconocimiento de obligaciones. O sea, dos años no es mucho tiempo y para usted mucho menos parece que es. Entonces yo creo que tener claro cuál es el modelo de gestión, que es la primera gran decisión a la hora de abordar una caducidad de contrato, creo que debemos empezar a tenerla. Creo que usted, si me lo confirma, no valora de ninguna manera el cambio de modelo de gestión. Otra cosa es cómo lo justificará eso técnicamente en los pliegos porque, claro, cuando se acaba una concesión, hay que justificar cuál es la manera más correcta de prestar el servicio; económica fundamentalmente, pero también técnica. Tendrá que hacer una valoración a la hora de finalizar el contrato. Me gustaría saber si va a hacer esa valoración y cuál es su valoración personal, que entiendo que es la de la gestión privatizada.

Sra. Presidenta: Claro que haremos esa valoración, por supuesto que tenemos que estudiar cuál es la mejor forma de gestión, pero ya le adelanto que veo complicado que sea con una gestión directa. Usted fue consejero de Servicios Públicos y sabe perfectamente que no era posible. De hecho, hizo declaraciones públicas diciendo que no era posible por todo el montante económico y la situación que supone para el Ayuntamiento hacer frente a todas las inversiones que se tendrían que hacer para poder llevar una gestión directa. Con lo cual, posiblemente si no nos hubiésemos encontrado con el Ayuntamiento más endeudado de España, pues lo podríamos plantear con más posibilidades, pero creo que con la situación económica del Ayuntamiento de Zaragoza difícilmente se podría plantear otras alternativas.

En cualquier caso, ustedes les prometieron a los trabajadores del transporte público que los iban a municipalizar, no cumplieron su palabra —yo creo que ellos no lo han olvidado—, pero nosotros en eso no vamos a engañar a nadie ni a mentir. No es algo que llevemos en nuestro programa, no es algo que tengamos en nuestra línea de pensamiento, creemos que la colaboración público-privada es la forma más eficiente de gestionar los recursos y, por lo tanto, estudiaremos porque habrá que estudiarlo, obviamente, como no puede ser de otra forma, pero es muy posible que tengamos una serie de limitaciones que nos impidan —limitaciones en personal, limitaciones en capacidad de inversión—, que hagan totalmente inviable esa posibilidad. Gracias.

4.2.12 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a la situación en la que se encuentra el expediente sancionador a la empresa de VMP compartido y qué planes tiene la Sra. Consejera respecto a la próxima licitación de VMP de alquiler. (C-3286/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, yo creo que el momento —volviendo a la anterior pregunta— es cuando finaliza el contrato. Nosotros nunca dijimos de municipalizar estando el contrato en vigor; el costo económico era el lucro cesante que había que pagar a la empresa, pero el momento es ahora, en el 2023. Bueno, no está en su programa; tampoco se está privatizando el servicio por el señor Almeida en Madrid. El señor Almeida está manteniendo la EMT. Quiero decir, y el señor Azcón el otro día dijo que se fijaba mucho en lo que hacía Almeida y lo que hacía Almeida lo replicaba. Bueno, pues tampoco están externalizando servicios de transporte urbano en aquellas ciudades en las que están gobernando, como Valencia, que gobernaron

muchos años; o Madrid. Por lo tanto, yo creo que se lo podrían o se lo deberían plantear. Pero bueno, dicho esto, tampoco voy a dar ideas al señor Almeida, a ver si nos va a escuchar y lo externaliza.

Sobre la sanción a la empresa de VMP, ¿cómo va este asunto? Porque ya hace un tiempo de aquello.

Sra. Presidenta: Por acabar lo anterior, eso lo justifica... O sea, eso era una explicación clara de que no se trata tanto de una gestión por una ideología u otra, sino realmente por lo que es más eficiente y viable. En Madrid, en Málaga... pues tienen ese tipo de empresas y aquí en Zaragoza es lo que he dicho. Lo estudiaremos, pero lo veo complicado a priori. Sí, sí, hay muchos ejemplos, en cada ciudad se elige lo más conveniente en cada momento.

A partir de ahí, yo con este expediente creo que tiene usted un cierto interés especial, es la tercera vez que pregunta en comisión sobre esta cuestión. Ya le dije la última vez que después de las alegaciones que nos había presentado esta empresa, que no íbamos a renovarles ni íbamos a ampliar la prórroga del servicio. ¿Qué sucede? Que, aunque originalmente finalizaba el 22 de mayo el servicio, el contrato que tenían, por la pandemia tuvieron unos meses anulado el servicio y el nuevo plazo que se ha ampliado para esa compensación excedía en 103 días, con lo cual terminará oficialmente el 2 de septiembre de 2021. En ese momento la empresa Bird actualmente o Koko Kicksharing dejará la ciudad.

Por otro lado, estamos trabajando en la licitación de los nuevos pliegos que actualmente creo que están pendientes del informe de Intervención General y de la Asesoría Jurídica y, por lo tanto, en cuanto lo tengamos saldrá la licitación el pliego de los nuevos patinetes para la ciudad y será por 1200 patinetes y tres años con una prórroga de un año, muy similares a los pliegos que hemos sacado para las motos y para las bicicletas. Y a partir de ahí ampliaremos el plazo de la otra empresa, de Reby, para que podamos tener el servicio hasta que se adjudiquen los nuevos concesionarios o las nuevas licencias. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, por seguir, no cada ciudad toma un modelo distinto en base a lo que es mejor para ellas. Todas tienen empresas públicas menos nosotros. Estamos circulando en contradirección, como los amigos de Vox; todos tienen empresas públicas menos nosotros. Entonces no es que cada ciudad tenga un modo, sino que creo que todas están haciendo lo mejor para sus ciudades menos nosotros, que seguimos teniendo a la empresa Avanza, que tiene más años que yo, gestionando el servicio y no es broma; lleva más años gestionando el servicio que años tengo yo y creo que ya toca cambiarla porque, además, nos genera una enorme conflictividad laboral y usted lo está viviendo también.

Con lo de la empresa del patinete, yo no le preguntaba cuándo caduca el contrato y la vigencia del contrato y si se va a cambiar. La pregunta es clara: ¿en qué situación se encuentra el expediente sancionador a la empresa de VMP compartido y qué planes tiene la consejera? ¿Cómo se encuentra el expediente sancionador? Esa es la pregunta fundamental porque es que hace ya seis meses de este expediente sancionador. Quiero decir, ¿no se habrá caducado el expediente sancionador?. Entonces, ¿se ha impuesto sanción? ¿No se ha impuesto sanción? ¿O se ha caducado el expediente sancionador? Esa es un poco la pregunta. La licitación me parece bien lo que me comenta, pero háganos de las sanciones que se ponen a las empresas.

Sra. Presidenta: Es que ya le contesté en la última comisión, que habían presentado una serie de alegaciones a cada uno de los puntos por los que habían sido sancionados: el número de patinetes puestos a disposición, que no eran los suficientes, estaba autorizado por Movilidad con motivo de la pandemia; el número de trabajadores con discapacidad, que no era el señalado en la oferta, se comprometieron a contratarlos en la próxima contratación que se fuese a realizar; y habían incluido vehículos emisiones cero para la recogida de patinetes. Aun así, como no habían cumplido en el punto 2, aunque tuviesen la intención de hacerlo en las alegaciones, pero que no lo hicieron, no les impusimos sanción, pero les hemos eliminado la opción a prórroga. Y eso es lo que yo le planteé en última comisión. Con lo cual, esa es la situación del expediente.

Sr. Cubero Serrano: Vamos, que había motivo para sancionar más que claro porque no tenían trabajadores con discapacidad y usted les ha perdonado la sanción diciendo que "no les voy a prorrogar el contrato", que es otra decisión absolutamente paralela a todo esto. Bien, vale, bastante claro, ¿no?, bastante claro el seguimiento que se hace del cumplimiento de los contratos y más en un tema que es una cláusula social bastante importante la de la contratación de trabajadores discapacitados. "Te he pillado con el carrito del helado", "Ah, en la siguiente contratación ya contrataré a gente". Esto es como su compañera, la señora

Navarro, se ha pagado con un móvil de 1.200 euros con dinero municipal. "Ah, no, ya devuelvo la factura" y no pasa nada.

4.2.13 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué medidas ha tomado el Ayuntamiento para prevenir la mosca negra, qué coordinación ha habido con otros municipios de la ribera y qué escenario se prevé para este verano. (C-3287/21)

(Se trata conjuntamente el punto 4.2.16)

Sr. Cubero Serrano: Pues por mi parte por formulada.

Sra. Becerril Mur: Por la mía también.

Sra. Presidenta: Fenomenal. Bueno, pues como saben, realmente este año hay más macrofito por la ausencia de riadas que otros años y se prevé que haya más mosca negra. Ya lo hemos visto. Desde las primeras actuaciones que se empezaron a trabajar —las primeras fechas son el 11 de mayo— se ha ido comprobando el número de larvas cómo ha ido creciendo en las distintas intervenciones: 11 de mayo, 24 de mayo, 7 de junio... Se están realizando las actuaciones que se hacen todos los años, desde hace un par de años que se introdujeron nuevas maquinarias para poder evitar la mosca negra y en el río Gállego sí que existe una coordinación por nuestra parte con la empresa contratada por la Mancomunidad de Gállego, pero en el Ebro es verdad que no. El problema que tenemos es que nosotros intervenimos desde que empieza la temporada, pero aguas arriba y aguas abajo no intervienen, con lo cual ahí queremos que la Confederación Hidrográfica del Ebro y el Gobierno de Aragón tomen cartas en el asunto y que puedan incrementar también las actuaciones porque este año va a haber más problemas de picaduras, como ya lo estamos comprobando. Y por otro lado, estamos estudiando nuevas soluciones que nos permitan incrementar la eficiencia en los tratamientos y mejorar respecto a lo que veníamos haciendo hasta la fecha, precisamente porque vemos que este año es un año más complicado por la situación climatológica. Ya saben que esto depende de cada año, hay más larvas o menos larvas en función de cómo ha ido el año.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, por lo que usted explica, entiendo que está haciendo lo de todos los años, por lo que ha dicho. Bueno, no creo que haga falta... Además, han salido varias noticias y todos lo hemos sufrido, yo creo que este año va a ser especial de aumento de picaduras de mosca negra. Y yo entiendo y conozco el problema —porque también me tocó sufrirlo— de que no tiene mucho sentido que se esté actuando en el tramo de la ciudad de Zaragoza y no se esté actuando en el resto de río arriba y río abajo. Y creo que sería el momento de yo no sé si el Gobierno de Aragón, la Diputación Provincial, porque al final del tramo del río es fundamentalmente Diputación Provincial, buscara un marco de acuerdo de colaboración para que la intervención, sea del tipo que sea, pero se haga por lo menos en el conjunto de la cuenca, del río en nuestra provincia o nuestra comunidad autónoma. Porque, desde luego, es intentar poner frenos en un espacio acotado que al final la mosca pues es verdad que puede avanzar unos kilómetros y venir a la ciudad de Zaragoza.

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí, gracias. Gracias por la detallada información porque, claro, un año más nos encontramos con este problema. Lo que opinan los expertos, sin ninguna duda, es que la excesiva contaminación de los tramos fluviales, pese a la mejora en su tratamiento de los últimos años, ha permitido que este insecto pueda proliferar mucho más rápido y, además, recorriendo más territorio; además de más ejemplares, recorriendo más territorio. Habrá que insistir en el mantenimiento del río, evidentemente, no solamente nosotros, sino contando con el resto de las instituciones, porque la importancia de tratar un río de su limpieza, que al fin y al cabo es un río urbano, pues es fundamental para la protección del medio ambiente y la continuidad de su hábitat, pero también para los propios vecinos, que tienen que dejar de pasear por sus riberas porque realmente las mordeduras de esta mosca son dolorosas y crean alergias y complicaciones alérgicas. Por ello esperamos que todo lo que nos ha contado pues sea efectivo y podamos volver a la normalidad. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias.

4.2.14 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si la Sra. Consejera puede dar plazos en relación a las licitaciones de parques y jardines, limpieza pública y recogida de residuos, estacionamiento regulado y alquiler de VMP. (C-3288/21)

Sr. Cubero Serrano: La doy por formulada.

Sra. Presidenta: Fenomenal. Parques y Jardines están estudiando los informes los técnicos y confiamos en que se puedan llevar a la Mesa de Contratación a finales de julio, con lo cual, las Mesas de Contratación serán en septiembre. Limpieza está en estos momentos en Contratación el pliego técnico y, por lo tanto, estamos a la espera del informe de Intervención y de Asesoría Jurídica para poder sacarlo a Contratación, que esperamos que sea dentro de este mes de julio, dentro de junio-julio. Lo antes posible, es importante agilizarlo. Sobre las licencias de bicicletas y motocicletas, está a punto de adjudicarse. Han estado evaluando los vehículos y el plazo estimado de resolución será de unas tres semanas y luego tienen seis meses para el despliegue, como ustedes saben. El de patinetes eléctricos ya se lo he explicado anteriormente, esperamos que en 20 días hábiles máximo podamos tenerlo. ¿Y qué más me falta? Luego tenemos otros contratos como es el de fuentes, que se va a llevar esta semana a Contratación; o el del sector II de Parques y Jardines, que el 15 de julio esperamos llevarlo a Contratación.

Sr. Cubero Serrano: Varias dudas, que no me ha quedado claro. Con el contrato de Parques ha dicho que a finales de julio estará en Contratación, pero que la Mesa será en septiembre. Sí, bueno, pero a finales de julio puede ser el día 20 y hacer la Mesa el 25 de julio, ¿no? Quiero decir, estamos hablando de un finales de julio muy apurado como para que tenga que ser septiembre, ¿no? Vale.

Sra. Presidenta: Lo antes posible, pero...

Sr. Cubero Serrano: Sí, sí, bueno, pero que la Mesa, el acto en sí será en septiembre, ¿no? Vale, vale, bien. No, lo digo porque en este tema pues los plazos, el horizonte se va moviendo, ya lo sabemos, ya estamos en septiembre, que ya son pues 28 meses desde que usted es Gobierno sin estar el contrato de Parques. No le voy a recordar lo que me decían a mí cuando eran 18 meses o 16 meses, pero ya me supera por 10, señora Chueca, esperemos que al menos sea para bien.

Con el contrato de limpieza pasa lo mismo, en Contratación estará en julio, ha dicho. ¿Eso quiere decir que estará encima de la mesa de la señora Budría o que lo aprobará el Gobierno y se publicará en el Perfil del Contratante, que significa que en julio está en Contratación? En ese agujero negro que es Contratación, ¿cuándo se dará un paso efectivo y ejecutivo como la aprobación por Gobierno y publicación en el Perfil del Contratante el contrato de limpieza? Porque yo recordar, en este ya llevamos siete meses en reconocimiento y obligación del segundo mayor contrato de la ciudad de Zaragoza, que miedo me da las facturas que estarán entrando ahí, conociendo a los dueños del corral. Miedo me da con un contrato de casi 60 millones y los piratas que son Fomento, las facturas que estarán metiendo ahí, la amortización de vehículos ya usted la da por descontada, ya la estamos pagando el medio millón ese con algo que estarán metiendo. Las flores, yo no sé, igual no vienen de Colombia, igual las traen de Marte las flores. Miedo me da. Algún día... Yo, además, le he solicitado por escrito temas de factura y auditorías de estos contratos para este verano pasar un rato en la playa con mi hijo mirando las facturas, a ver de dónde vienen las flores.

Sra. Presidenta: Fenomenal. Se espera que esté en Contratación el 15 de julio, pero es que, a diferencia del contrato de Jardines, que teníamos en reconocimiento de obligaciones y que firmó usted con FCC un acuerdo de costes fijos más un beneficio industrial y unos gastos, aquí simplemente es el precio que teníamos antes menos las amortizaciones porque se han dejado de hacer, con lo cual aquí en este caso no tenemos un sobrecoste, sino que tenemos un ahorro respecto a lo que veníamos pagando anteriormente. Pero no se preocupe, que nuestro objetivo no es prolongarlo, sino que, a ser posible antes del 15 de julio, esté publicado este contrato. Eso sería lo ideal dentro de nuestros plazos, pero ya no depende solamente de nuestro Área. Gracias.

4.2.15 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a qué uso piensa dar el Área de Movilidad y Servicios Públicos a los 23 millones de euros concedidos al transporte por el Gobierno de España, cuatro más de los incluidos en los presupuestos de 2021. (C-3289/21)

(Este punto se retira por el Grupo Municipal proponente)

4.2.16 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a qué acciones tienen previsto realizar esta temporada para la prevención de la proliferación de mosca negra y otros insectos, en el cauce de los ríos de Zaragoza. (C-3325/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.2.13)

4.2.17 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a qué medidas tienen previstas tomar para proteger las flores ornamentales en la Plaza de Santa Engracia. (C-3326/21)

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí. Gracias, consejera. A ver, el enunciado la verdad es que se hizo un poco corto, se ha quedado un poco corto, pero bueno, vamos a lo que vamos. Realmente la renovación de la plaza de Santa Engracia ha ocasionado un acalorado debate en la sociedad zaragozana y no es para menos porque realmente es una plaza fría, hay mucho cemento de un color gris que no invita al paseo; además, está exenta de verde y hay mucho calor en verano y mucho frío en invierno. Mire, cuando ustedes solicitaron a Patrimonio la instalación del Monumento a las Víctimas de la COVID-19, Patrimonio recomendó encarecidamente al Ayuntamiento de Zaragoza proceder a la reordenación y racionalización del mobiliario urbano —las señales, iluminación y jardinería existentes en la plaza— de manera que, tal y como señala la normativa aplicable, tanto autonómica como municipal, se creara un entorno armónico con el monumento y el resto de los edificios de interés existentes, que no impidieran ni distorsionada la visión del frontal de la iglesia. Esto fue la recomendación de Patrimonio, pero la Comisión realmente no proyectó nada. Decide sobre lo presentado, pero no sobre el gusto de sus miembros. Desde el Grupo Socialista creemos que hay una falta de gusto, de estilo y de sensibilidad, y que lo único bueno de esta reforma realmente es la peatonalización y la visión del frontal, desde luego. Para instalar este tipo de vegetación ha habido que romper el pavimento, quedando muy fragmentado y de difícil mantenimiento. Si además de ser difícil de por sí hay actos vandálicos como arrancar las plantas de entre ese pavimento fragmentado, encuentro muy complicado volver a plantarlas si esto ocurre con asiduidad. ¿Se ha pensado en rectificar esta vegetación por algo más simple? ¿Tienen conocimiento de los autores/autoras de este miserable acto? ¿Pondrán cámaras de seguridad o algún otro elemento disuasorio? Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señora Becerril. Bueno, la verdad es que la plaza de Santa Engracia realza la fachada de la iglesia y del monumento y creo que realmente ha permitido limpiar de vehículos y despejar esa plaza y ha quedado preciosa. Otra cosa es que, como siempre pasa —y ustedes lo saben bien porque saben que, cuando hicieron la reforma, por ejemplo, de la Plaza del Pilar o del Paseo Independencia —, pues inicialmente a todo el mundo le cuesta a veces acostumbrarse a distintos gustos o a los cambios y siempre hay distintas opiniones y debates. Pero bueno, yo más allá de eso, creo que ha sido un gran trabajo del equipo de Infraestructuras y quiero transmitirles mis felicitaciones porque realmente han realizado, han conseguido una plaza austera que realce precisamente la fachada, que era el objetivo que se tenía con esa intervención, que es realmente el monumento histórico, además de, por supuesto, peatonalizarlo.

En relación a la pregunta concreta de si vamos a proteger las flores, pues yo creo que esa actuación de vandalismo que tuvo lugar esa noche pues realmente quiero pensar que fue un acto esporádico, puntual, aislado y que no estaba provocado o intencionado ni que se vaya a repetir. Creo que esos parterres están igual de protegidos que los parterres del resto de la ciudad que antes estábamos hablando. Tenemos 64 en la

ciudad, en el casco urbano; 14 en los barrios rurales y ninguno tiene cámaras ni tiene ningún tipo de protección. Por lo tanto, no creo que proceda poner más protección en esta plaza que en cualquier otra. Y lo que sí que intentar, pues eso, llamar a la convivencia y evitar el vandalismo, que parece que tiene algunos picos en estos momentos en nuestra ciudad, lamentablemente, y como usted bien sabe. Muchas gracias.

Sra. Becerril Mur: Sí, yo le he dicho lo de la plaza pues porque, independientemente de que nos vayamos acostumbrando a la nueva disposición, la nueva reestructuración de esta plaza, las plazas también están para ser habitadas, no para que se vea solo el frontal de la iglesia. Hay que aprovechar todo; que se vea el frontal, que, además, los vecinos o los visitantes o quienes quieran puedan disfrutar también de la plaza. Por eso le digo que es una plaza dura. Dura porque le falta verde. Cuando yo hablé con Patrimonio para saber si habían dicho realmente de retirar árboles de esa plaza, me comentaron que de palabra le dijeron que sí, que dos árboles que coincidían en la línea que limita el Paseo Independencia con el principio de la plaza de Santa Engracia. Esos dos árboles sí que tapaban la visibilidad del frontal de la Iglesia, pero en el resto los laterales podían haber puesto bastante más verde. Eso es nuestra forma de verlo. Por otro lado, estoy de acuerdo con ustedes en que nadie tiene que ser más que nadie. Es decir, las flores no van a estar custodiadas ni por la Policía ni... Además, cuando se necesitan efectivos en Zaragoza y en muchos sectores, fundamentalmente, en violencia de género, pero sí que es verdad que habrá que estar un poco al tanto de que esto no ocurra con demasiada frecuencia por ser una plaza nueva, porque "lo hago porque me da la gana", porque... bueno, por fastidiar, por lo que sea. Lo que le quería decir es eso, que estuviesen... Además, esa plaza está rodeada de bancos o de edificios como Correos, que yo creo que también tienen cámaras, que desde ahí podrían ustedes mirarlo sin necesidad de ponerlas exclusivamente para la plaza. A eso me refería, a que pueden controlarlo desde los distintos edificios. Y ya está, hasta aquí.

Sra. Presidenta: Pues gracias. Seguimos.

4.2.18 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuándo tiene previsto la Sra. Consejera iniciar los trámites para la aprobación de una nueva Ordenanza de Movilidad. (C-3327/21)

Sr. Gómez Gámez: Sí, me conformaría, señora consejera, con que me diga cuándo tiene previsto, efectivamente, iniciarlos porque terminarlos, como supongo que requerirá también de una fase de estudio, supongo que no me lo va a poder anticipar. Pero vamos, si usted fuera tan amable o capaz de decirme cuándo estaría previsto tenerla, pues también considere implícita una pregunta en otra, ¿de acuerdo?

Sra. Presidenta: Fenomenal. Llevamos muchos meses trabajando desde el Servicio de Movilidad, desde Policía Local y se ha compartido con otras Áreas del Ayuntamiento, con otros Servicios que tienen que damos su dictamen y su opinión y sus aportaciones para poder empezar el procedimiento y empezar la consulta pública y empezar a hablarlo. Yo creo que esto será a partir de septiembre u octubre; en septiembre u octubre me gustaría que pudiésemos empezar. Y que, además, nos ha permitido un poco recuperar el ritmo después de la última ordenanza de terrazas y el reglamento del taxi y la del botellón, llevamos ya tres ordenanzas en lo que va de estos dos años y después del verano empezaremos con la de movilidad. Gracias.

4.2.19 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a qué acciones tienen previsto llevar a cabo para resolver el conflicto entre las concesionarias del transporte y los trabajadores, para que los ciudadanos de Zaragoza no continúen viéndose afectados por la disminución del servicio. (C-3328/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.8)

4.2.20 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cómo tienen previsto implantar en la ciudad de Zaragoza las recomendaciones recogidas en la estrategia nacional de la bicicleta. (C-3329/21)

Sra. Presidenta: Señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí. A ver, la estrategia de movilidad refleja un cambio de paradigma en el MITMA, que pasa de ser un ministerio centrado en la provisión de infraestructuras a planificar la movilidad en su conjunto para dar un buen servicio público, priorizando el mayor beneficio social. El MITMA quiere absorber los retos medioambientales, tecnológicos, sociales y económicos, a la vez que debe garantizar el derecho a la movilidad como elemento que contribuye al bienestar, al crecimiento económico y a la creación de puestos de trabajo, dando respuesta a la necesidad de una transición hacia una movilidad más segura, más sostenible y más conectada. Bajo esta perspectiva, la bicicleta, gracias a los beneficios que representa para la movilidad, la salud y el medio ambiente, se convierte en un elemento fundamental dentro de la nueva estrategia de movilidad. En este escenario, el MITMA aborda el impulso de la estrategia de la bicicleta con el objeto de coordinar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este medio de transporte desde todos sus ángulos: desde la movilidad cotidiana o el cicloturismo o hasta sus beneficios para la salud, pasando por su uso recreativo y deportivo por las oportunidades sociales y económicas y el desarrollo empresarial del sector, que nos parece también muy importante. Algunos ya las cumplimos. Le preguntamos si va a articular, promocionar y desarrollar el resto de las recomendaciones recogidas o algunas de ellas en el citado texto. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Bueno, yo creo que, sobre todo, la Estrategia Estatal de la Bicicleta está fenomenal para aquellas ciudades que no tengan desarrollada la movilidad ciclista, pero creo que en Zaragoza y, además, en distintas reuniones con la FEMP ha salido siempre de ejemplo como una de las ciudades que ya tenía implementadas casi todas las medidas que en otras ciudades están partiendo de cero. Con lo cual, en ese sentido, darles la enhorabuena, porque yo creo que ustedes hicieron mucho por la movilidad ciclista cuando todavía el resto de las ciudades no estaban haciéndolo. En ese sentido, oye, como hay que reconocer que algunas cuestiones pues se hicieron, no solamente voy a reconocer lo malo. En ese sentido, nosotros como ciudad en Zaragoza claro que implementaremos y seguiremos desarrollando la movilidad ciclista. Ya les he comentado en alguna ocasión que estamos trabajando en nuevos carriles bici, en mejorar las infraestructuras, hemos mejorado mucho las infraestructuras este año para facilitar los aparcamientos en toda la ciudad y tenemos una ciudad con una red de carriles bici, pero también de aparcamientos en calzada ejemplar para el resto de la ciudadanía, y hay otra serie de cuestiones que iremos desarrollando. Como digo en otras ocasiones, depende también de la capacidad de medios y de recursos que tenemos dentro del Servicio. Sí que es verdad que en estas cuestiones de la bicicleta estamos apoyándonos mucho también con el Consorcio porque hay muchas actuaciones que hay que desarrollar más que salen fuera de lo que es el núcleo urbano que sí que estaba más por desarrollar y ahí es donde estamos dando un mayor impulso, como decía antes, en el carril bici con Malpica u otros ejemplos. Así que espero que podamos seguir avanzando y trabajando en implementar estas medidas. Gracias.

Sra. Becerril Mur: Mire, nosotros cuando hablamos de la integración de la bicicleta en la movilidad de la ciudad, ya sabe que le hemos sugerido muchas veces, como otros grupos municipales, que los carriles pacificado no nos gustan, no son seguros para los ciclistas y, además, con todas las organizaciones de ciclistas que venimos hablando, todas coinciden en señalar que la seguridad de los ciclistas pasa por tener carriles segregados. Nuestra red de ciclocarriles, de diseño de infraestructura ciclista, es francamente buena, evidentemente, pero hace falta un desarrollo de redes de vías ciclistas. No puede contabilizar kilómetros ciclables cuando pinta las rayas en los carriles pacificados, o sea, eso no se puede contabilizar como más kilómetros de carril bici. No, no, la contabilización bajo este documento es en carriles segregados, eso es lo que yo le quería decir.

Mire, el vehículo particular ha sido hasta nuestros días el gran protagonista de la calzada, ha sido así, pero ha llegado el momento de dejar de serlo. En eso estamos trabajando todos y, bueno, pues con un poco de suerte podremos hacer una ciudad más sostenible. Pero es preciso —e insistimos— en que haya un registro de las bicicletas, del VMP, de que los ciclistas tengan una seguridad jurídica y que, sobre todo, tengan esa seguridad física a la hora de desplazarse por todo Zaragoza. Muchos de ellos ya lo hacen para ir

a trabajar, no solamente porque quieran ir al parque o porque se junten con unos amigos y demás. No, la utilizan ya como un vehículo para su trabajo, con lo cual creo que sí que debería de incidir e invertir en esa cuestión. Se han dado pasos, desde luego, con el desarrollo del sistema de bicicletas compartidas, con los estacionamientos y con la promoción de la bici, pero queda mucho por hacer. Por eso le decía que, aunque lo esencial y prioritario sea la ampliación de carriles bici y la apuesta por el mantenimiento de los ya existentes, no dejamos de reconocer todo lo que se viene haciendo en los últimos meses. También —y antes de terminar— me gustaría desde aquí mandar un saludo cariñoso y nuestro más sentido pésame al ciclista, al niño de 15 años que falleció pues creo que hace tres días. Hace tres días creo que falleció y que, la verdad, ha sido una desgracia. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, Ana, y me sumo a ese pensamiento, nos sumamos todos en la Comisión y ojalá no vuelvan a repetirse accidentes de esa tipología. Efectivamente, seguiremos trabajando y avanzando en la medida de todas las posibilidades porque está claro que la movilidad ciclista hay que impulsarla y que es una necesidad en todas las ciudades y creo que estamos en muy buena predisposición y, por lo tanto, pues habrá que seguir trabajando en ella y facilitando este medio para todos los usuarios de esta tipología de movilidad. Así que muchas gracias.

4.2.21 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a en cuánto estiman la reducción del número de usos del transporte público para este año 2021. (C-3330/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.12)

Sr. Gómez Gámez: Ya he dicho antes que la dábamos por formulada y también por contestada. Únicamente, señora consejera, si hubiera alguna evolución importante, ese 30 % se aumentara o redujera significativamente durante los meses después del verano, agradeceríamos que nos lo comentara.

Y una última apostilla. Por supuesto, sumarme —ya lo hicimos en su momento— al dolor por la pérdida de este chico. Eso es una demostración palmaria de aquello que hablamos de los carriles pacificados; la convivencia entre vehículos de motor y bicicletas siempre es complicada y peligrosa para estas últimas.

Sra. Presidenta: No, le voy a corregir, ya siento hacerlo, pero fue en la carretera de Castellón, no en un carril pacificado, en medio de una carretera a las 3:45 de la mañana.

Sr. Gómez Gámez: Lo sé perfectamente. Sé dónde ocurrió, en la rotonda del Cuarto Cinturón; el horario lo sé. Pero lo que quiero decir es que la ventaja de un carril segregado es que se impide que puedan entrar en colisión fácilmente un vehículo pesado y una bicicleta, a eso me refería.

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

No se producen.

4.3 Ruegos

4.3.1 Ruego formulado por el Grupo Municipal de Zaragoza en Común:

Sra. Presidenta: Vale, bueno, una cosa antes de acabar, simplemente decirles que ahora a la una (13:00 h) se va a poner la nueva estatua de la Virgen en Gran Vía con Goya, por si quieren acercarse dentro de 15 minutos. Ya que antes me ha dicho el señor Gómez Gámez que no fue invitado a los autobuses, pues ahora, si le apetece, puede ir a verlo en primera persona. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Yo tengo un ruego. La próxima vez nos podría avisar con un poco de antelación

porque 15 minutos a Gran Vía. Yo como soy ateo no voy a ir, ya se lo digo, pero... Yo tengo un ruego que me ha llegado desde el barrio Jesús, que a raíz de las obras de la calle Santiago Lapuente se están viendo afectados, por un lado, un negocio, un bar, el bar Aparicio, donde se han colocado a raíz de las obras media docena de contenedores en la puerta, que está generando problemas de mal olor y que no puede abrir las ventanas del negocio, pues si los podían ubicar en otro lado; y por otro lado, esas obras impiden que puedan ser utilizadas en torno a 80 plazas de garaje de vecinos y vecinas por el corte de la calle, que me piden si se podría habilitar la explanada de Estación del Norte para aparcamiento porque son 80 plazas que tienen que buscar aparcamiento en el barrio, que ya es difícil de hacerlo y que además esta plaza, esta explanada, se suele habilitar para las Fiestas del Pilar, que sería duración de un mes, lo que duren las obras para que pudieran aparcar los vecinos. Me lo trasladan desde el barrio Jesús. Yo me comprometí a trasladarlo aquí como un ruego para que lo valoren en la Consejería.

Sra. Presidenta: Si no le importa trasladárnoslo por escrito, solicitamos los informes y vemos cómo le damos solución, ¿vale?

Sr. Cubero Serrano: Lo haremos por escrito.

Sra. Presidenta: Gracias. Muchas gracias a todos

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

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN,

Vº. Bº.

LA PRESIDENTA,

Fdo.: Luis-Javier Subías González

Fdo.: Natalia Chueca Muñoz