

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 DICIEMBRE DE 2020

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

D^a Natalia Chueca Muñoz (Presidenta)

D. Alfonso Mendoza Trell (Vicepresidente)

GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS

D^a Carmen Herrarte Cajal

GRUPO MUNICIPAL PSOE

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

Asisten, asimismo, D. Luis García-Mercadal y García-Loygorri, Coordinador General del Área de Servicios Públicos y Movilidad, D. Julian Francisco Illana Martínez, Director General de Fondos Europeos, 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 18 de noviembre de 2020.

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. (Aplicaciones Corporativas, seleccionar en el desplegable de la izquierda Administración Electrónica y menú Libro de Resoluciones/20)

La Comisión se da por enterada.

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

4.1 Información del Gobierno, sobre el estado de tramitación de los asuntos ordinarios propios del ámbito de las competencias del Área al final del ejercicio 2020.

Sra. Presidenta: Buenos días a todos. He querido traer a la comisión de este mes uno de los temas que empezamos a tramitar y que llevé a Gobierno la semana pasada, el viernes pasado, para poderles explicar un poquito más detalladamente en qué va a consistir la nueva Ordenanza de terrazas y veladores, que empezó a ver su luz a partir del viernes y que se ha sometido a consulta pública por 15 días. Básicamente, como saben, el sector de la hostelería está en un momento realmente complicado y las terrazas

y los veladores han sido una de las vías de poder trabajar, de facilitar las posibilidades de trabajo. Y esto, además de que es una cuestión puntual en este momento del COVID, pero hay algunos cambios y hay algunos ajustes que creemos que son necesarios, y que queríamos aprovechar para consolidar y para modernizar lo que es la gestión del espacio público a través de unas mejoras sobre todo estéticas y también de las condiciones de trabajo y de las condiciones de gestión de este espacio público, del aprovechamiento del espacio público.

Quiero resumirles, para que quede claro, los puntos más importantes, las variaciones más importantes que va a traer esta ordenanza o que propone esta ordenanza, este proyecto inicial, y que luego habrá que ir viendo cómo evoluciona. La primera diferencia va a ser que el aprovechamiento del espacio público se plantea en metros cuadrados y no en número de veladores, como se hacía hasta la fecha. Es una petición por parte del sector que nos parece muy razonable porque se da más libertad para que, dentro de ese espacio, que es lo que nosotros concedemos o cedemos, los propios hosteleros puedan elegir con libertad el número de elementos y la disposición de estos elementos, sin que los veladores tengan que ser con cuatro sillas, como estipulaba la ordenanza anterior, que me parece que es un concepto más anticuado. Se mantiene el paso peatonal mínimo exigido de 1'8 metros. Aquí realmente es importante sobre todo que haya este buen equilibrio entre el espacio para trabajar y para poder conceder espacio para terrazas y el espacio para el tránsito peatonal y es muy importante que este 1'8 m. se mantenga. Además, en el caso de las plazas sí que se permite una ampliación; si antes estaban limitados hasta el 50 % de una plaza, si es una plaza que no tiene un tránsito peatonal importante, que se pueda ampliar hasta el 65 % porque siempre va a haber un tránsito peatonal y facilita el que en algunos puntos se pueda trabajar con mayor soltura. Otra de las cuestiones importantes es que, a la hora de estipular cuál es el espacio que se va a conceder, se va a valorar tanto la fachada del local —eso se mantiene—, pero se amplía también a los colindantes, es decir, al local de un lado y de otro, siempre y cuando por un lado tengan la autorización de los locales colindantes o, en el caso de que sean locales que están cerrados porque no tienen una explotación comercial, puedan ser utilizados de forma temporal hasta que ese local vuelve a ser abierto y, si tienen la autorización podrán mantener la actividad y si no, no la tendrán, ¿vale? Luego, un aspecto muy importante es el aspecto de las condiciones estéticas y la calidad de los materiales. Creo que el espíritu de esta ordenanza, por un lado, es ampliar y permitir que haya un mejor y mayor aprovechamiento del espacio público para que el sector de la hostelería pueda trabajar en la calle, porque hay una demanda ciudadana en estos momentos de pandemia, pero en general también, y eso lo vemos en otras ciudades, que realmente hay una necesidad de estar en espacios al aire libre y es más agradable, con lo cual hay una demanda ciudadana también, pero eso tiene que ir acompañado de unos mejores criterios estéticos y que la imagen de la ciudad se vea reforzada. Para ello se va a limitar también el espacio de la publicidad a un tamaño determinado, de forma que se mejore la imagen que tengamos para la ciudad. Vamos a plantear en la ordenanza distintos anexos con esas condiciones estéticas para que todos tengan una vía y podamos facilitar a todos los hosteleros el que puedan ajustarse dentro de su espacio de flexibilidad, pero realmente a los elementos y los materiales que construyen imagen de ciudad y que mejoran la imagen de nuestra ciudad. Otro de los cambios que vamos a plantear en el horario. El horario se mantiene exactamente igual, excepto en media horita, que en los días laborables se podrá poner la terraza desde las siete y media (7:30 h), facilitando así también el trabajo en el momento de los desayunos. Siete y media en vez de a las ocho, o sea, solamente es media hora que no molesta, solamente es en los días laborables, con lo cual no molesta a los vecinos en el descanso, pero sí que facilita que puedan empezar a trabajar antes y que aprovechen mejor el momento de los desayunos.

Una obligación, o sea, como vamos a ser, digamos, más abiertos a la hora de conceder espacio público, también somos más exigentes a la hora de exigir más obligaciones. Es decir, tiene que haber más obligaciones en cuanto a la limpieza del espacio de las terrazas. Esto ya lo reflejaba la ordenanza anterior, pero queremos incidir en la importancia de que cada hostelero tiene una licencia para utilizar y explotar ese espacio público, pero a su vez tiene una obligación de mantenerlo limpio y en condiciones de higiene. Somos especialmente exigentes, y en eso también vamos a incluir aspectos determinantes sobre el tema de las colillas y los ceniceros, que es uno de los principales problemas que tenemos en la suciedad de la ciudad y también de contaminación. Como todos ustedes saben, las colillas son muy contaminantes, con lo cual exigimos que tengan ceniceros en todas las mesas. Y un mayor control a los propios hosteleros de la

contaminación acústica. Uno de los principales problemas que generan estas terrazas en la calle es cuando no se respeta el descanso de los vecinos; por eso pedimos que sean los propios hosteleros los que vayan a tener un mayor control y que puedan controlar, digamos, a sus clientes a la hora de mantener esa contaminación acústica en las condiciones que luego nos marque la ordenanza del ruido, pero van a estar condicionadas. Y mejorar la convivencia. Sí que incluimos que haya una revocación de la licencia en el caso de incumplimiento; por un lado, somos más abiertos a la hora de facilitar que se pueda trabajar mejor en las terrazas, pero a la vez tenemos que ser también más exigentes en que se cumple con los requerimientos y que, cuando hay incumplimientos reiterados y hay sanciones firmes graves o muy graves, pues se pueda llegar incluso a revocar la licencia si hay un incumplimiento reiterado.

La actual ordenanza va a incluir tres tipos de terrazas. Por un lado, las terrazas en calzada, que, como saben, desde la instrucción de mayo ya están autorizadas de forma temporal, pero que queremos darle continuidad porque nos parece que es una forma de trabajo interesante; siempre en aceras que tengan más de un metro y medio y, por otro lado, con un tamaño máximo de 15 metros cuando son aparcamientos en cordón o 6 metros cuando son aparcamientos en batería. Por otro lado, aparece un segundo tipo de terraza, que son las terrazas protegidas. Es decir, es un modelo unificado donde se permite que las terrazas, sin llegar a ser integradas, puedan estar protegidas de las condiciones atmosféricas del frío o el calor, permitiendo paravientos, toldos y también calefactores, siempre con una diferencia, y es que sean móviles, que no estén anclados al suelo. Y luego ya el tercer tipo, que son las terrazas integradas, con un anclaje al suelo y para ello sí que es necesario la licencia urbanística con un modelo que en todos los casos hay un modelo dentro del anexo, que es el que se va a solicitar. Además, se va a permitir que haya una adaptación de las condiciones estéticas hasta el 31 de diciembre de 2023, de forma que cualquier restaurante, cualquier bar que ahora mismo no las tenga no vea en estos momentos un problema, sino que tenga tiempo suficiente para ir convergiendo todos los bares y todo el sector hacia esta nueva estética que creo que va a facilitar el confort de los usuarios y, sobre todo, también de la imagen de la ciudad y permitirnos que, siendo que hay un crecimiento de los metros de espacio público dedicados a terrazas y veladores, puedan a su vez tener unas condiciones estéticas aceptables y mejoradas sobre las que hay actualmente que hagan de nuestra ciudad una ciudad mucho más atractiva.

Esto es todo por mi parte. Ahora empezamos la consulta pública y empezamos la tramitación como cualquier ordenanza y espero contar con su apoyo. Me gustaría que esta ordenanza pudiésemos llegar a un acuerdo unánime, porque creo que realmente es una ordenanza que favorece a la ciudad, que favorece al sector de la hostelería y que todos estamos de acuerdo. De hecho, muchas de las medidas que aquí se reflejan estaban en el pacto que hicimos por el futuro de la ciudad y, por lo tanto, pues quería hacerles partícipes. Tienen ahora cinco minutos si quieren hacer algún comentario y puedo cerrar yo luego en cinco minutos para intercambiar impresiones. Gracias.

Sr. Calvo Iglesias: Sí, yo quería hacer algún comentario. A nosotros nos interesa particularmente el tema de las terrazas protegidas y las terrazas integradas porque ha sido una demanda que nos han formulado a nuestro grupo bastantes personas del sector y, sobre todo, en el entorno de lo que se conoce como Casco Histórico. Yo la verdad es que cuando he viajado por ahí, por otras ciudades europeas o españolas, he visto que son mucho más permisivos de lo que hemos sido aquí en Zaragoza con el tema de las terrazas protegidas o integradas incluso; es decir, ancladas y absolutamente cerradas, en el sentido de que muchas de estas ni siquiera producen un deterioro paisajístico o urbanístico —de la escena urbana llamémosle— muy significativo, ni que parezca que incomode a la gente. Sin embargo, aquí me da la impresión de que en este Ayuntamiento o en esta ciudad hemos sido muy restrictivos en este aspecto. Nos encontramos ahora en unas circunstancias especiales donde peligran, como saben todos, somos conscientes de que peligran muchísimos puestos de trabajo y la verdad es que la posibilidad de haber puesto en estos meses pasados algún tipo de cerramiento la verdad es que les hubiera venido muy bien, hubiera quizás salvado algún puesto de trabajo aunque ello les implique hacer una inversión adicional, pero hubiera permitido salvar algún puesto de trabajo. Me estoy refiriendo, pues, por poner el ejemplo más paradigmático y más próximo que tenemos aquí, el de la misma Plaza del Pilar. Aquí en esta Plaza del Pilar tenemos algunos mamotretos urbanísticos de obra; por ejemplo, esa pérgola que tenemos ahí cruzando toda la fachada, una

de las fachadas más bonitas de la ciudad y precisamente la arcada primera de ventanas semicirculares la está cerrando totalmente la visión. Yo, el día que yo sea alcalde de Zaragoza, si lo llego a ser, una de las primeras medidas que adoptaré es cargarme esa pérgola porque considero que la Plaza del Pilar está perdiendo un elemento arquitectónico fundamental y precioso que ennoblecería la plaza si se pudiera ver, si se pudiera contemplar en toda su... Pero eso no me... Y a mí, por el contrario, no me importaría que debajo, ahí debajo, hubiera unas terrazas integradas, estéticamente bien adaptadas y que no perjudicarían en absoluto la estética de la plaza. Yo creo que esa pérgola, por ejemplo, y algún otro elemento —el famoso cubo que tenemos allá— deterioran mucho más el paisaje urbano.

Bien, dicho esto, entiendo, yo no sé cuáles son sus planes y me gustaría, desde luego nosotros incidiremos mucho en eso, en abrir mucho más la mano; por supuesto, con todos los condicionantes estéticos que se puedan poner, pero a mí me parece muy importante que en lo que es el Casco Histórico, miremos más por las personas y menos por una estética dudosa. Y más, vuelvo a insistir, cuando por parte de los poderes públicos, por parte del Gobierno de Aragón, por parte del Ayuntamiento, se han permitido verdaderas atrocidades escénicas o urbanísticas, como la ampliación de la Audiencia Provincial, por ejemplo, entre dos edificios catalogados, que eso es una auténtica aberración, que me duelen los ojos cada vez que paso por ahí; o el mismo Centro Musical Las Armas, situado justo al lado de unas casas de estilo aragonés preciosas y sin respetar la tipología del entorno, como obliga un decreto del Gobierno de Aragón, que obliga a hacer lo que precisamente no se ha hecho. Bueno, simplemente insisto con el tema de las terrazas integradas y terrazas protegidas, que me gustaría que por parte de esta ordenanza fuera un poco más liberal y más sensata en ese sentido, y pensando mucho más en las personas y en salvar puestos de trabajo que no en esas estéticas dudosas con las que nos conducimos a veces.

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

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Buenos días. A mí se me ocurren —bueno, la leeremos con detenimiento y con intención—, pero se me ocurren dos cosas que son casi preguntas. Una: vemos, por lo visto, por lo que ha contado la consejera, que nos parece bien, que se trabaja mucho, digamos, a nivel suelo. Y la pregunta sería si podríamos trabajar no sé si las distancias o los metros cuadrados o las cercanías de modo vertical. Lo digo porque hay algunas plazas, precisamente plazas, pero también calles peatonales o semipeatonales donde las ventanas de los edificios de los vecinos están muy abajo. Y yo creo que no es igual la legislación que tendría que haber respecto a si tú montas una terraza debajo de un piso primero, que está a 4 metros, o si lo montas al lado de un piso primero o bajo que está a un metro o a cero metros del suelo. Lo digo porque las distancias verticales del ruido hacia los vecinos son importantes también en ese sentido y quizá eso deberíamos plantearlo, igual que planteamos distancias horizontales, también verticales.

Y la segunda es una pregunta, fundamentalmente por ser coherentes con la estética de la ciudad —a mejorar—, pero también con un planteamiento muy interesante que tiene el Plan Local de Comercio, aún no presentado y que desde mi punto de vista creo que está muy bien, que es diferenciar estéticamente las zonas comerciales o los distritos comerciales. Y en ese sentido, una de las partes más visibles sí o sí de las zonas comerciales o distritos son las terrazas. Es decir, la estética que limitemos o imponamos a las terrazas no tendría que ser una para la ciudad, sino una con variaciones por cada una de las zonas comerciales o distritos, en coherencia con ese plan de comercio. No sé si eso ya lo hemos visto o simplemente es una conversación pendiente con la Concejalía de Economía porque ese aspecto del Plan de Comercio es muy interesante. Si puede contestar ahora, bien, y si no, habrá tiempo de verlo. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Gracias, consejera. Buenos días a todos. Gracias también por la explicación. Yo no sé si lo veremos, si usted es alcalde, pero bueno, si solo se va a cargar eso, tampoco sería tan malo; hasta casi estaríamos de acuerdo, señor Calvo, pero si solo se carga eso, pues igual no es tan malo.

Nosotros con este tema, pues como todos los grupos, agradecer la explicación y lo estudiaremos cuando llegue la documentación, pero a nosotros —y creo que los técnicos lo habrán tenido en cuenta—, aquí hay que compaginar el derecho al negocio de los hosteleros con el derecho al descanso y al uso de la vía pública. Son los principales derechos que colisionan en esta ordenanza. Y yo creo que aquí hay cuestiones

que pueden ser positivas; la medición en metros cuadrados y no en mesas y sillas puede ser positivo porque en ocasiones nos encontramos que se distancian las mesas más de lo que deberían y daña quizás el derecho al uso de la vía pública. Pero a mí lo que me preocupa de aquí es, primero, no lo vendamos como una medida para ayudar en la situación económica a la hostelería; o por lo menos no debería de ser la única, porque recordar que no toda la hostelería o mayoritariamente tiene terrazas. Y que tenemos mucha hostelería y, sobre todo, en los barrios más obreros y populares, donde no hay terrazas precisamente porque las calles son más pequeñas. Los barrios de San José, de Las Fuentes, de las Delicias, de Torrero, donde las aceras son estrechas, muchos de los bares no tienen terraza y, si tienen terraza, no tienen la posibilidad de hacer una infraestructura de ese tipo porque se comerían toda la acera. Y que eso también lo tengamos en cuenta a la hora de ayudar a la hostelería. No quiero retomar un debate aquí de ayer, pero quizá la hostelería, a esa parte de la hostelería, que muchas veces también es la más necesitada, se le ayude de otra manera, como pueden ser las ayudas directas.

Y otra cuestión que me preocupa es que no todo el mundo es igual a la hora de hacer las inversiones que se les pueden pedir. Cuando usted hablaba de un plazo del 2023 para hacer esta inversión, que es una inversión considerable, pues habrá negocios que tendrá la capacidad económica de hacerlo con facilidad, y habrá otros que no. Y yo creo que ahí el Ayuntamiento de Zaragoza una manica debería echar, señora Chueca, una manica a los negocios, un plan de ayudas con unos tramos de renta para que esto no suponga que se marque una diferenciación entre los negocios que pueden y los que no pueden a la hora de hacer esas modificaciones. Y que, cuando les pidamos modificaciones y cuando les pidamos inversiones, que sea con una rentabilidad en el tiempo. No hagamos lo que ocurrió con la prohibición de fumar, que muchas veces se les pidieron unas inversiones a los negocios y a los 4 días se cambiaron; por tanto, que—y ya vuelvo a la parte política— que trabajemos para que esta modificación sea del consenso político y de la unanimidad de este Pleno y de la sociedad, que eso hará que este cambio sea duradero y que la próxima vez que haya que cambiarlo, sea porque la sociedad ha avanzado y se haga otra vez desde el consenso de todos, y no ocurra lo que ocurrió con el tema de la prohibición de fumar.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Sí, buenos días. Gracias, consejera, por la presentación. Vamos a ver, desde luego, desde nuestro grupo, vaya por delante que todo lo que apoye a todos los sectores —no solo a la hostelería, sino a cualquier sector relacionado con el pequeño comercio o las microempresas— contará con nuestro beneplácito. Y en este sentido, seguramente estas medidas, efectivamente, van a permitir disponer de un mayor espacio exterior, con la consiguiente minimización de riesgos de contagio y demás y, por lo tanto, una mayor confianza y un mayor espacio de trabajo. En ese sentido estamos absolutamente de acuerdo. Bien es cierto, como usted decía, que también habrá, dentro de esa corresponsabilidad, que exigir que, efectivamente, esas normativas mínimas de espacios de paso y demás se mantengan y ahí yo creo que no debemos estar solamente al ejercicio corrector de la Policía Local, sino que deben de ser también los propios establecimientos, que son los primeros interesados en evitar el malestar de los viandantes, los que de alguna manera se ocupen de reorganizar sus terrazas, porque todos sabemos que hay una cierta tendencia, ¿verdad?, cuando hay grupos y tal, pues a mover las mesas de sitio y a veces pues a poder obstaculizar estos pasos.

En ese sentido, quería hacer también mención a lo que comentaba el señor Calvo respecto a las terrazas. Es verdad que hay una normativa al margen de la cuestión urbanística y de la cuestión estética que me parece importante, y al margen también de que Zaragoza es una ciudad donde seguramente los cubrimientos o los cerramientos son muy interesantes por nuestra propia idiosincrasia a nivel de viento y de frío, es verdad que hay una normativa que ya está vigente desde hace muchos años —ya con la ley antitabaco lo estaba, otra cosa es que no se haya cumplido nunca—, y es que tiene que haber un mínimo de paramentos abiertos para que se considere espacio abierto. Con lo cual, una terraza tipo de estas de cerramiento que está cerrada por tres lados e incluso tiene un techo, con la ley en la mano no se puede habilitar para fumar a pesar de que se ha venido fumando habitualmente y, de hecho, tampoco se puede habilitar para considerar ese espacio seguro a efectos de COVID, criterio que es muy discutible, que yo personalmente cuestiono porque, evidentemente, con una fachada de una terraza perfectamente abierta, creo

que la ventilación de los aerosoles seguro que es más que suficiente, ¿verdad? Y seguramente una medida que estaba más pensada en el tabaco y la molestias que pudiera causar, pues ahora está afectando a una cuestión como es la sanidad, que a lo mejor no tiene razón de ser; es decir, yo considero que una terraza que tenga la suficiente ventilación pero que te proteja del cierzo pues debería ser perfectamente apta para poder estar allí y no considerarse un espacio cerrado. Ha ocurrido incluso con algún pasaje interior aquí en la ciudad, que han tenido que suspenderse las actividades de los establecimientos hosteleros por la misma cuestión. Hombre, lo que yo deseo, desde luego, es que volvamos a una normalidad y que de alguna manera las terrazas, siendo importantes, porque es una forma de socialización de la gente en el entorno exterior, pues ya no sean la única vía de ingresos de los negocios y los negocios puedan volver a su itinerario anterior a la pandemia y tener su propia dinámica de consumo interno y demás. Pero, mientras esto ocurre, sí que creo que seríamos partidarios de que se pueda, en su caso, modificar la normativa porque lo que no se puede hacer es no aplicarla; solicitar la modificación a quien corresponda para que a nivel, insisto, ya no sé si tanto de tabaco, que es una cuestión distinta, pero sí a nivel de considerar que la propagación de aerosoles está de alguna manera ventilada lo suficientemente, vamos, yo estoy seguro de que una terraza abierta, si medimos las concentraciones de CO₂ en la famosa medición, estamos todos por debajo de 700 y más en esta ciudad, que otra cosa no, pero el airecillo se mueve. Pues bueno, sí que es verdad que ha habido quejas de establecimientos donde, efectivamente, les han hecho levantar esas mesas o no poder utilizarlas, cuando realmente seguramente la concentración de CO₂ era mucho menor que la que tengamos ahora mismo aquí en este Salón de Plenos.

Bueno, al final, señora Chueca, sentido común, que es lo lógico y, desde luego, apoyo a todo el sector, que lo está pasando muy mal, a toda la sociedad en general; evidentemente, también al sector económico. E insisto, colaboración de todo el mundo en la medida de lo posible porque yo creo que lo necesitan y además nosotros debemos facilitárselo.

Sra. Presidenta: Muy bien, pues muchas gracias. Bueno, en general yo creo que estoy contenta de ver un poco el espíritu general de todos los grupos porque creo que hay bastante acuerdo. Recordar al señor Calvo que desde mayo este Consistorio ha permitido precisamente ese incremento del espacio en las terrazas para poder trabajar, y para que las terrazas pudiesen ser la vía de escape para poder trabajar a la mayor parte del sector; obviamente, no todo el sector de la hostelería tiene posibilidad de terraza, pero una gran parte sí. La ampliación en calzada, el otro día estábamos hablando de que estamos ya en 200 y pico terrazas en calzada, que se están expandiendo a todos los barrios, o sea, que realmente es una medida que empezó en unas pocas calles al principio, pero luego realmente ahora mismo las peticiones están viniendo de todos los barrios, lo cual está muy bien. Y que desde octubre los hosteleros pueden proteger sus terrazas con toldos, con calefactores, con paravientos sin tener que pedir licencia. O sea que, realmente, en ese sentido se está trabajando para..., otra cosa es que hay algunas calles que por interés cultural —y ese es el matiz que usted quiere abordar— no están permitidas y eso se tendrá que estudiar, eso ya lo hablaremos.

Y luego, en cuanto al poder trabajar, como decía el señor Rivarés, en vertical, no lo hemos considerado, pero bueno, puede ser una posibilidad para contemplar. Y sí que es verdad que tenemos una estética global de ciudad, que nos preocupa mucho el que haya una mejora cualitativa de la ciudad. No hemos visto variaciones por barrios, como plantea, pero lo hablaremos con la consejera de Economía para ver si esa solución es factible o si, dentro de estas pautas generales, que esto no pretende más que ser unas pautas generales, luego se admiten distintas variaciones dentro de lo que es cada una de las zonas comerciales. A mí me parece bien, yo básicamente esta idea sobre todo es para que realmente la imagen de la ciudad salga reforzada; con lo cual, si es con una única o si hay cuatro o cinco distintas en función de matices, eso se puede ver. O sea, eso lo podemos estudiar.

Y luego, por supuesto, muy importante, como decían, la convivencia de derechos. Al final aquí se trata de buscar que realmente el sector de la hostelería pueda trabajar mejor y utilizar el espacio público para que tanto la hostelería como los ciudadanos, porque luego todos lo disfrutamos, o sea, a todos nos gusta estar sentados luego en una terraza disfrutando de ese momento de ocio, podamos trabajar, pero muy importante respetar los derechos de los vecinos y respetar también las obligaciones que tiene esa hostelería. Por ser espacio público sobre el que se puede trabajar no significa que se tenga que abandonar y que no se tenga

que controlar; con lo cual en ese sentido, como les decía en mi primera exposición, esta ordenanza es más generosa, pero a la vez también exige mayores obligaciones, y ese es un poco el espíritu de la misma, de forma que así todos seamos más responsables y podamos mejorar la convivencia. Y sí que es verdad que en todo momento las inversiones que se han ido solicitando o que se han permitido ir haciendo, se mira con mucha sensibilidad que puedan ser duraderas en el tiempo, con lo cual... Esto no es un plan de ayudas, es un plan de trabajo y de facilitar las condiciones de trabajo y en paralelo se trabajará y trabajaremos en los planes de ayuda que puedan ser necesarios.

Así que gracias a todos. Cualquier duda, estoy a su disposición y ya con eso espero que en los próximos meses podamos agilizar el trámite de la ordenanza y que podamos llegar a una ordenanza en la que todos estemos de acuerdo, que refleje el cambio cultural de la ciudad, y que sea duradera en el tiempo porque ha sido aprobada por todo el Pleno y por todos los grupos. El borrador de la Ordenanza ya está en la web municipal desde el viernes, con lo cual pueden consultarla, pueden estudiarla, pueden ir analizándola, sin perjuicio de que más adelante tendrán también el momento especial para los grupos cuando hayamos recibido las alegaciones que tenemos para recibir de todo el sector. Gracias.

4.2 Comparecencias

4.2.1 Comparecencia del Director de Proyectos Europeos D. Julián Illana, a petición de D. Alfonso Gómez Gámez, Concejal del Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Zaragoza, al objeto de que informe sobre la situación de su Dirección, en especial sobre la existencia o no de proyectos específicos en materia de Servicios Públicos, Movilidad, Escena Urbana e Infraestructura verde, y en su caso detalle de los mismos, indicando líneas estratégicas y objetivos de los mismos así como calendario de presentación para la obtención de fondos europeos vinculados a ellos. (C-2331/20/20)

Sra. Presidenta: Señor Gómez.

Sr. Gómez Gámez: Gracias, consejera. Bien, señor Illana, buenos días. Le saludo personalmente, ya que la anterior ocasión fue a través de las ondas, telemáticamente. Bienvenido a esta comisión, su comisión. Seguramente pueda usted preguntarse por este motivo de esta nueva comparecencia. Ya sé que usted convocó a los grupos a una reunión en su despacho, a todos los grupos; asistieron compañeros míos de este Grupo Socialista, de hecho, a esa reunión, donde, por cierto, la verdad es que más allá de presentar al equipo —un equipo, por lo demás, que nos merece toda la confianza y toda credibilidad porque algunos de ellos son viejos conocidos de este Ayuntamiento y, por lo tanto, personal funcionario y trabajadores de reconocida solvencia, por lo cual le felicito en la elección—, pero sí que lo cierto es que me trasladan mis compañeros que usted no expuso nada excesivamente concreto ni tangible. En cualquier caso, ya le adelanto como declaración de intenciones, que es la mía, que usted comparezca en esta Comisión porque yo, al igual que ZeC, manifestaba en la anterior legislatura —y Podemos también lo ha manifestado en muchas ocasiones— lo de la transparencia, el streaming y el retransmitir, yo creo que el foro donde se deben de hablar estas cosas es este foro, que es un foro público donde todos tenemos acceso y no los despachos, donde no digo que se vaya a hablar nada inconfesable, Dios me libre, pero seguramente el foro adecuado es este. Entonces yo que sepa usted que, desde luego, cada vez que quiera requerir información, lo haré a través de este medio, de las Comisiones o de los Plenos; no es por tenerle a usted constantemente aquí, sino porque creo que es donde nos debe informar.

Mire, ayer precisamente la señora Herrarte, en la Comisión de Hacienda, presentaba seis proyectos relacionados con su Área de Economía, Innovación y Empleo con una palabrería la verdad es que compleja; esto para los que no somos angloparlantes y además el idioma tecnológico tal, pues hablaba de comercio local digitalizado y resiliente, que eso me llega para saber lo que es; la administración electrónica, el Campus de Centro de Formación Digital Gamificada, que supongo que tendrá que ver con la cuestión de los juegos y la diversión; la incubadora de start-ups maduras y ecosistema de innovación, scale up, la inteligencia artificial,

un hub de educación digital, ciencia de datos y la implantación de un punto neutro carrier house. Vale, en total, un importe de 155 millones. Bien, yo sé además, me consta que ustedes han trabajado desde su dirección general, están trabajando en estos proyectos; lo que querría saber es qué proyectos relacionados con el Área de Servicios Públicos y Movilidad tienen ustedes para presentar. Seguramente lo podía haber contestado también directamente la consejera, pero me ha parecido oportuno, primero, por el conocimiento más directo o más específico, y segundo, porque quiero llamar la atención también por una cuestión. La petición que están haciendo los ayuntamientos, entre otros, el alcalde de esta ciudad, el señor Azcón, de pedir dinero está muy bien y además es algo a lo que nos sumamos, ¿verdad?, obtener fondos, pero estos fondos ya no van a venir en la fórmula tradicional, aquello de “oye, una asignación por municipio”. Los fondos europeos del Next Generation van a funcionar; y si no, no hay más que ver el decreto que creo que se aprobó ayer en Consejo de Ministros, precisamente del tema de las inversiones del dinero europeo. Es decir, esto va a ir contra proyectos, no va a ser aquello de “toma 3.000 millones o toma 500 millones y haz con ellos lo que te parezca bien”, sino “preséntame proyectos, a ser posible con colaboración público-privada, donde la administración sea tractora...”. En fin, con la agilización administrativa que prevé el decreto y, a partir de estos proyectos, los que sean aprobados irán financiados o cofinanciados. Entonces, lógicamente, si queremos ser beneficiarios de cuantías importantes que pueden venir, que pueden mejorar, estos seis proyectos me parecen muy interesantes, más allá de la complejidad de la terminología; evidentemente, también una movilidad más sostenible, unos mejores servicios públicos, con mejores tecnologías de todo tipo, evidentemente, eso es dinero que se puede obtener de los fondos europeos. Para eso tenemos que presentar proyectos buenos, por eso quería que usted nos explicara, bueno, si ya están trabajando en ello, en qué proyectos, con qué temporalización si es posible saberla, qué previsión hay de inversiones o de solicitud de fondos, si la tipología está prevista para ser pública o público-privada. Y, desde luego, también si, evidentemente, se va a dar estricto cumplimiento a ese decreto a la hora del adelgazamiento del cuello de botella de la complejidad administrativa, que todos sabemos que a veces es desincentivadora precisamente de la inversión, sobre todo, del capital privado. Bueno, un poco todo esto. Y, en cualquier caso, pues si queda alguna cuestión pendiente, se la diré después. Gracias, señor Illana.

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

Sr. Illana Rodríguez: Muchas gracias, consejera. Bueno, muchísimas gracias por el interés de nuevo en los fondos europeos, en los proyectos. Estaremos encantados de resolverles sus dudas siempre que se nos pregunte, tanto en nuestro despacho o en nuestro lugar de trabajo habitual como en las comparecencias.

Pues lo cierto es que voy a desglosar la comparecencia en dos partes, que son las preguntas que me hacen en la petición, que una es sobre la situación actual de mi dirección. Bueno, pues lo cierto es que hemos trabajado al máximo en estas últimas semanas porque se nos comunicó que iba a haber un plazo corto para la presentación de proyectos, con lo cual hemos tenido que acelerar un poquito el proceso. Hay que reconocer, estoy de acuerdo con usted, que el equipo que tengo es extraordinario. No puedo, vamos, no puedo más que agradecer su trabajo, su valía profesional, su calidad humana. Yo me siento profundamente orgulloso no solamente de mi equipo, sino del resto de colaboradores que hay en el Ayuntamiento, que están esforzándose en llevar a cabo el trabajo que nosotros necesitamos para obtener el mayor rendimiento en fondos europeos. Es cierto que probablemente necesitaremos refuerzos, pero esto irá más encaminado a continuar con el proceso una vez que se haya avanzado en la presentación de proyectos que no ahora mismo; yo creo que ahora mismo el trabajo que estamos realizando es fantástico y mi equipo está haciendo, está desarrollando una serie de proyectos muy interesantes. Lo cierto es que queremos hacer demasiadas cosas y, bueno, pues no llegamos a todo, pero sí que es verdad que durante las últimas semanas hemos avanzado en la organización de los proyectos por exactamente lo que decía usted en su intervención, que es adaptándonos tanto a la agenda que solicita la Unión Europea como al borrador del proyecto, borrador que ha sido aprobado recientemente y que más o menos marcaba las indicaciones, marcaba las palancas que el Gobierno de España necesitaba para que fueran aprobados los proyectos por parte de las distintas administraciones.

Respecto a la segunda pregunta, que era la existencia o no de proyectos específicos en materia de servicios públicos, movilidad, escena urbana, infraestructura verde, pues sí, tenemos unos cuantos proyectos.

Hemos estado preparando en las últimas semanas las fichas necesarias para presentar al Gobierno de Aragón; es decir, la prisa que nosotros teníamos durante las últimas semanas era porque se nos comunicó que durante este final de año había que presentar al Gobierno de España por parte del Gobierno de Aragón una serie de propuestas que nosotros realmente estábamos muy interesados, porque los fondos Next Generation efectivamente —me alegra mucho que tenga este conocimiento de cómo funcionan los fondos— no van a llegar caídos del cielo. Se necesitan proyectos y los proyectos hay que presentarlos. Y para presentarlos, las entidades locales necesitan que se presenten o bien al Gobierno de España directamente o bien a través del Gobierno de Aragón. Todavía no sabemos exactamente cuántos fondos van a llegar al Gobierno de Aragón. Es importante que, cuando lo sepamos, tengamos el apoyo del Gobierno de Aragón para recibir ese tipo de fondos. Hasta ahora ha habido una relación, una comunicación bastante fluida y hay que agradecerse. Las últimas semanas no ha sido así y, de hecho, pues los últimos dos correos no me han contestado; estoy esperando respuesta porque nos interesa ver sobre todo el grado de definición que necesitan, ya que hemos cumplido, hemos completado las fichas tal y como se nos ha solicitado y ahora nos falta pues ver qué es lo que necesitan más, con qué plazos y qué condiciones; si hay que mandarlo por papel, si hay que mandarlo por vía telemática, si hay que mandarlo directamente al ministerio..., estamos esperando su respuesta.

Los proyectos han sido todos elaborados basados en las palancas; como conocerán, hay 10 políticas palanca de reforma estructural y las diez políticas palanca tienen 30 proyectos o líneas de acción. Y nosotros lo que hemos hecho es ir desglosando para que..., el objetivo de los proyectos no es solo que sean completos o interesantes, sino que sean elegibles, que sean financiables. Hay muchos que serán igualmente interesantes e igualmente correctos, pero por no cumplir con este tipo de palancas, en este momento no son financiables. Entonces, de los muchos proyectos que hemos recopilado y adaptado para que la Unión Europea y el Gobierno de España tengan criterios de aprobación positivos, se han elegido 42. De esos 42, a su vez, los hemos modificado y unificado en 20. De esos 20, tengo que decir que..., o sea, el objetivo de modificar de 42 a 20 es porque de este modo aumenta las posibilidades de financiación, de elegibilidad. De esos 20, 9 son del Área de Servicios Públicos y el trabajo realizado por este equipo, desde luego, ha sido absolutamente extraordinario, descomunal. Tanto Miguel Ángel como Natalia como los colaboradores de Servicios Públicos, desde luego, sin ninguna duda, yo estoy contentísimo con ellos y han hecho un trabajo extraordinario. Esto tengo que decir que, cada vez que vamos a algún foro o que lo presentamos tanto a empresas consultoras expertas como a la universidad, nos felicitan porque, desde luego, el grado de definición, el grado de expertise que se presenta en los proyectos está muchísimo más definido que en otros ayuntamientos o que en otras entidades. Son proyectos innovadores, cumplen los requisitos marcados por la Unión Europea y, si recibimos la financiación necesaria, desde mi punto de vista, supondrán un antes y un después para la ciudad.

Hay que destacar que ya hemos tenido frutos. Es decir, este equipo ha conseguido que se haya aprobado el proyecto Flying Forward, que es para analizar condiciones que deben establecerse para que los drones tengan una utilidad dentro del entorno urbano. Dentro de poco, Zaragoza contribuirá a que se estudien las distintas utilidades de estos aparatos y se realizarán ensayos con la ayuda de distintas Áreas municipales. Ya hemos recibido el 75 % de los 250.000 euros, que serán los primeros de una nueva etapa, la nueva etapa que veremos que estará encaminada a conseguir que la ciudad de Zaragoza sea una de las máximas receptoras de fondos europeos en los próximos años.

Pero yo lo que me interesa, sobre todo, de esta comparecencia es pedir su colaboración. Y esto es porque es una oportunidad única para el Ayuntamiento de Zaragoza. Nosotros tenemos proyectos suficientes; no para el próximo año, sino para el próximo sexenio. Es muy probable que, con todos los proyectos que hemos acumulado, de los 140 que nos llegaron al principio, ya se han acumulado otros veintialgo más porque van llegando de otras Áreas, y tenemos que seleccionar, tenemos que priorizar y estamos ahora mismo en una situación de unificar, elegir y organizar, pero organizar solamente porque creemos que hay algunos que son más importantes que otros, no porque no vayamos a presentarlos todos.

Me preguntaba por plazos, por cuáles eran las convocatorias. La primera y la más urgente, desde luego, es que el Gobierno de Aragón contacte con nosotros, se ponga a trabajar mano a mano con nosotros y consigamos en equipo que Zaragoza reciba el mayor número de fondos, la mayor cantidad de fondos para

que los zaragozanos tengan una ciudad más adaptada al siglo XXI, y que aprovechemos esta oportunidad de fondos que llegan en el plan de recuperación, de resiliencia. De este modo, me interesa que tanto su grupo político como el resto de los partidos que forman parte del Gobierno de Aragón, se pongan en contacto con nosotros y, por favor, de forma conjunta podamos establecer una relación de trabajo como la que han hecho otras comunidades autónomas con otras ciudades. Es decir, no somos una isla; Zaragoza no es distinta de otras ciudades y hay que reconocer que las comunidades autónomas están haciendo exactamente esto. Entonces sería de agradecer su colaboración y el plazo, que es el primero de Next Generation, y es la cantidad —hay que reconocerlo—, la cantidad más alta que vamos a recibir y la que más posibilidades tenemos de obtener fondos para el futuro que sea pues eso, que sea un trabajo en equipo, que sea beneficioso.

Posteriormente habrá una convocatoria que se llama el Green Deal Call. El Green Deal Call son 1.023 millones, si no recuerdo exactamente, del anterior sexenio. Esa convocatoria termina el 26 de enero. También se presentarán algunos proyectos; el único problema es que en esa convocatoria se necesitan consorcios más complejos, un consorcio de tres ciudades, de tres países distintos y está muy determinado, está muy definido el objetivo de las 40 líneas que hay de este llamamiento, de este Green Deal Call. Posteriormente vendrán otros fondos; de hecho, estamos trabajando en visos de preparación de cuando lleguen las convocatorias del Horizon Europe y de tanto el COSME como las compras públicas innovadoras como otros muchos fondos y posibilidades y llamadas que va a haber en los próximos años. Pero lo urgente y ahora lo que estamos trabajando para no llegar tarde, bueno mejor dicho, nosotros ya no llegamos tarde, a partir de ahora nuestro trabajo ya está hecho, ahora estamos buscando la colaboración por parte de tanto Gobierno de España como Gobierno de Aragón y, con el trabajo que ya hemos realizado, a partir de ahí, esperar a cumplir con los objetivos que nos han pedido y trabajar conjuntamente para obtener los resultados oportunos. Muchas gracias. Y, en cualquier caso, todas las definiciones y todas las cuestiones más finas que quieran ustedes preguntarnos, nosotros tenemos, el equipo está a su disposición y tengo, efectivamente, el despacho abierto para ustedes, para cuando quieran y resolverles las preguntas que me hagan al respecto. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Illana. Se abre ahora un turno de palabra. Señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Sí, bueno, yo voy a ser muy breve. Vamos a ver, yo me imagino que su presencia en las distintas comisiones se va a convertir en algo habitual, como ya lo viene siendo, porque prácticamente todos los meses hay alguien que le pregunta por estas cuestiones en un Área o en otra. Bien, yo, señor Illana, creo que usted se ahorraría estas comparecencias si por parte de su equipo nos remitieran a todos los grupos información periódica sobre los avances que vayan realizando sobre todos los proyectos. Ha dicho, por ejemplo, que hay nueve proyectos ya en el Área de Servicios Públicos; no nos los ha enumerado, no nos los ha definido. Bien, esto es lo que lo que nos gustaría. Yo no necesito, sinceramente, nuestro grupo no necesita que usted comparezca en estas comisiones, sino simplemente que periódicamente tengamos información de estos proyectos que ustedes van estudiando. Y de nuevo vuelvo a lo que siempre he dicho: nos preocupa el tema de los solapamientos, el tema de que por parte de este ayuntamiento se esté trabajando desde distintas Áreas, a lo mejor en las mismas cuestiones, Zaragoza Ciudad del Conocimiento y algún otro órgano más o menos dependiente de la estructura ordinaria del Ayuntamiento que esté trabajando en las mismas cuestiones.

Y me ha parecido deducir de sus palabras que no existe la colaboración o la agilidad en las relaciones con el Gobierno de Aragón, que están ustedes a la espera de que les definan algunas cuestiones para poder seguir avanzando en estos temas. Bueno, pues, evidentemente, eso es algo que hay que tratar de solucionar. Es evidente que las dos instituciones están gobernadas por partidos de diferente signo político, pero eso no debería ser obstáculo, teniendo en cuenta además la importancia que tiene la ciudad de Zaragoza dentro del contexto de Aragón; yo entiendo que básicamente una gran parte, un grandísimo porcentaje de los proyectos que pudieran presentarse para la captación de fondos europeos tienen que proceder del área metropolitana de Zaragoza, de Zaragoza y de su área metropolitana. Por lo tanto, yo creo que la colaboración entre Gobierno de Aragón y Ayuntamiento de Zaragoza es no solo necesaria, sino vital para poder obtener el mayor número de fondos o el mayor número de recursos procedentes de estos fondos. Y ya lo señalé en su momento, que me preocupaba el hecho de que aquí tuviéramos una Dirección General de Proyectos

Europeos que coincide en su nombre con una jefatura de Servicio del mismo nombre en el Gobierno de Aragón. Bien, entiendo que la coordinación entre ambas administraciones debe ser máxima y ahí lo dejo. Y de nuevo vuelvo a lo que le he dicho antes: que, para evitarse estas comparecencias, por favor, remitánnos con frecuencia, con la frecuencia que usted considere adecuada; evidentemente, si no tiene nada nuevo que contar, no hace falta, pero todos estos proyectos que van ustedes estudiando, que van analizando, que van o que les van proponiendo, pues informe a los grupos y así supongo que se evitará estas comparecencias que, por otra parte, le hacen perder parte de su precioso tiempo. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Y buenos días y gracias, señor Illana. A mí sí que me parece muy importante que el señor Illana venga por las Comisiones de vez en cuando porque creo que el foro público es este y además —en sentido positivo— eso nos permite a todos, al señor Illana y a los miembros de la Comisión, debatir para crecer y compartir proyectos, seguramente porque es mucho más fácil entenderse con las palabras que con los textos de vez en cuando. Y porque, conversando, el señor Illana recibe el feedback que tienen algunos de los grupos y los grupos el del señor Illana. Creo que esto es muy interesante, así que yo agradezco la petición que ha hecho el Grupo Socialista y la presencia del señor Illana.

Y luego tenemos como grupo unos cinco matices; a ver si nos da tiempo a todos, yo creo que sí. Uno: seguramente esta, si no me equivoco, consejera y señor Illana, es el Área —la de movilidad fundamentalmente, más que servicios públicos, pero ambas— el Área más proclive a ser financiada por fondos europeos, porque —o la segunda quizás, seguramente—, porque las palancas más importantes para condicionar fondos europeos tienen que ver con la movilidad y con el medio ambiente en muchos casos, y la movilidad vinculada o no al medio ambiente, pero también hacer más verde los servicios públicos nos permitirá ser un Área bastante financiable en nuestra opinión. En lo concreto, pregunto a la consejera —y si no, al señor Illana, si lo sabe—, si ya se ha hecho una especie de sondeo, o de encuesta, o de conocimiento interno, quizás mediante personal o mediante las jefaturas de Servicio o como sea, sobre el conocimiento de idiomas —fundamentalmente inglés, pero no solo— que tiene el funcionariado en el Área, porque los hay, hay funcionarios y funcionarias con conocimientos en diferentes niveles de inglés, y eso va a ser esencial a la hora no de conseguir los fondos, pero sí de gestionar los proyectos que los fondos europeos nos financien. Y es fundamental que podamos hacerlo dentro de la Casa, porque creemos que se puede, seguramente, y no fuera y para eso tendremos que saber quiénes saben qué idiomas, en qué nivel, qué puestos ocupan y de qué modo podríamos hacerles responsables o corresponsables de la gestión de esos proyectos. Y a esos compañeros y compañeras funcionarios hay que tener localizados.

La siguiente sería si hemos hecho o estamos haciendo o vamos a ver un benchmarking, para que no nos digan que hablamos con lenguaje raro, una especie de estudio sobre modelos de red de movilidad que tienen otras ciudades europeas o españolas que nos permitan dos cosas: una, aprender cómo lo hacen ellos o ellas, desde Birmingham y Moscú, que son muy interesantes hasta Valencia, pero también establecer posibles proyectos comunes o conjuntos de colaboración que nos dé puntos a la hora de conseguir los fondos europeos. Podemos cree que eso sería muy importante, que algunos proyectos fueran de Zaragoza, pero otros compartidos porque eso da puntos y complica la gestión, pero facilita el resultado del proyecto que queramos que nos financien.

La siguiente sería si uno de los proyectos que vamos a trabajar o que podemos trabajar para los fondos europeos tiene que ver con el transporte a demanda o, por ejemplo, con aquella propuesta que hace casi un año hizo Podemos, pero que, bueno, por la pandemia y por más cosas quedó en agua de borrajas, que es la creación de transporte público de distrito sanitario. Es decir, algo así como un minibús, o parecido, circular que asegurara en barrios muy grandes y además densificados —por ejemplo, como Delicias, pero no solo— la posibilidad de la gente más mayor o con dificultad de movilidad su ida y venida a centros de salud, centros de especialidades, hospitales, centros de mayores, convivencia, etcétera, a demanda o con horario establecido imparables de modo circular. Eso sería un minibús de barrio o distrito sanitario. Lo digo porque eso sabemos, hemos constatado en Europa con nuestros compañeros y compañeras de Bruselas y de otras ciudades, que es un proyecto bastante del gusto de los financiadores europeos.

Y ya que decimos eso —y sería el final—, por favor, ¿cuáles son los 9 proyectos de este Área que hemos elaborado para presentar a los fondos europeos de los que hablaba el señor Illana, cuáles son y en qué consisten? Porque ha dicho que hubo 42, hemos pasado a 20; está muy bien reducir para conseguir mayores opciones de ser financiados, pero si son 9 de este Área, ¿cuáles son los 9 de este Área? Gracias.

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero, tiene la palabra.

Sr. Cubero Serrano: Gracias, presidenta y bienvenido otra vez, señor Illana. La verdad es que sí, que le vamos a coger cariño ya, tantas comparecencias... Yo recuerdo ya tres o cuatro entre las Comisiones que estoy yo, que es esta y la de Hacienda.

Y bueno, no nos hagamos trampas al solitario todos. Es verdad que el tema de los fondos europeos es un tema muy importante en la política a todos los niveles, es verdad; es verdad que, si usted nos diera la información en papel, se podría ahorrar estas comparecencias constantes que le solicitan, pero el problema es que yo creo que la razón también es que usted actúa como político, se lo tengo que decir. Hoy en la primera intervención ha deslizado un pellizquito al Gobierno de Aragón, pero lo que suele hacer en todas las comparecencias es que al final usted hace de político y empieza a soltar sopapos a Pedro Sánchez, al Gobierno de Aragón, a los grupos de la izquierda. Y bueno, ya se lo dije, se lo decimos muchas veces, lo que pasa es que como es la última intervención, usted ya ha salido de la sala, pero lo que solemos comentar en la bancada es, "hombre, dígame al señor Illana que se corte un poco". Que todo el mundo puede tener carné político, es muy loable, pero cuando estás en un cargo técnico, pues yo pongo el ejemplo del señor Puy. Se lo he dicho alguna vez a la señora Herrarte; el Sr. Puy, todo el mundo sabemos de qué pie cojea en lo político, pero actúa en sus intervenciones como un técnico. Entonces, el problema del señor Illana es que, si uno hace de político, le llaman a comparecer como un político y, si usted hace de técnico, pues seguramente le preguntemos como un técnico. Y quizás haya mucho de eso en por qué las comparecencias constantes que le solicita el Partido Socialista.

Continuando hablando a calzón quitado, yo con esto de los fondos europeos —y esto ya es una reflexión que trasciende al Ayuntamiento de Zaragoza y es para el Gobierno de Aragón, para el Gobierno de España y para todos los gobiernos de Europa—, yo tengo la sensación de que con este tema de los fondos europeos tenemos la cómoda idea de que, bueno, que ha acabado el neoliberalismo y pasamos a una fase keynesiana donde nos van a financiar todo lo que queramos constantemente en el tiempo; y este tema de los fondos europeos tiene un límite temporal y un límite económico y que tenemos que saber aprovechar muy bien esta oportunidad. Y yo tengo la sensación de que ni en el Ayuntamiento de Zaragoza, ni el Gobierno de Aragón ni el Gobierno de España —para que vea que no va con usted, señor Illana— vamos a tener la capacidad con los ayuntamientos y gobiernos autonómicos y estatales realmente existentes, y las administraciones realmente existentes, de poder gestionar este dinero en tiempo y forma. Tengo esa sensación. Y esto para quitar responsabilidad a todo el mundo, porque la necesidad de elaborar proyectos, de sacarlos a concurso, de corregir las ofertas, adjudicarlos y ejecutarlos en el tiempo que se está marcando es complicado para todos, eh, para todos. Y la sensación y las ideas y las decisiones que se van tomando, y ayer en el Consejo de Ministros vimos una de agilizar la contratación pública, de quitar trámites, la colaboración público-privada, etcétera, etcétera, demuestra un poco también la incapacidad que tienen actualmente las administraciones de poder ejecutar tanta cantidad de dinero en tan poco tiempo. Y la idea y la filosofía de esto era aprovecharlo para hacer un cambio también de modelo productivo, y un cambio también en la filosofía económica y social de nuestros países para hacerlos más resistentes. Porque, ojo, las reglas fiscales se han suspendido, que no eliminado, y el artículo 135 está en la Constitución y esto me recuerda un poco a los fails de Zapatero, ¿se acuerdan? Los que los vivieron... Venga, a gastar, a gastar, a gastar y después viene otra vez la troika con sus rebajas. Entonces que aprovechemos muy bien este momento para que los proyectos que se hagan sean financiables, desde luego, como usted muy bien dice, pero que también supongan un cambio de modelo, que nos haga mucho más resistentes cuando vuelvan el neoliberalismo y la austeridad, porque no nos engañemos, aquí se habrán puesto algunos la piel de cordero, pero lo que hay es una suspensión de las reglas fiscales y de la austeridad. Y mi sensación es que no se va hacia eso y lo que se va es a ser las administraciones meros transmisores de un dinero público hacia el sector privado, me temo que nos vamos a eso y eso trasciende su responsabilidad, señor Illana. Entonces, yo lo que le pediría es que

al menos en el Ayuntamiento aprovechemos esta situación para mirar un poco más allá, al futuro que volverá, que se parecerá mucho al pasado que teníamos.

Y mire si soy poco exigente, señor Illana, que yo ya simplemente lo que le pido es que muchos de estos proyectos no se saque a consultoras externas la redacción del proyecto, fíjese. Que el Ayuntamiento de Zaragoza adquiera experiencia y conocimiento en la redacción de sus propios proyectos y en la gestión de las subvenciones y los trámites europeos, fíjese si me conformo con poco. Porque esto acabará, pero a su nivel anterior continuará y que, por lo menos, el Ayuntamiento tenga esa experiencia, que no externalicemos todo, en esto de la redacción y elaboración de los proyectos y que algunos funcionarios de esta Casa tengan al menos esa capacidad y esa experiencia de manera autónoma e independiente poder haber realizado todo el proceso de un proyecto europeo y que conozcan los trámites. Yo mire si soy poco exigente, que ya con eso me quedaría contento. Desde luego, si podemos aspirar a la idea que se supone que era original de que estos fondos europeos cambiaran el modelo productivo de este país, y cambiaran la forma de entender y de relacionar y hacer economía por parte de las administraciones públicas, ya sería la leche, pero me temo que eso fue un discurso vacío de una Unión Europea que creímos que iba a cambiar, pero que en el fondo es un lobo con piel de cordero.

Sra. Presidenta: Señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Pues lamentablemente, señor Illana, me vuelvo a ir como he venido, sin información. Sí, es cierto, nos habla usted de los 42, de los 20, de los 9 de Servicios Públicos, pero solo nos ha dado un dato concreto, que es que hay un programa relacionado con drones, del cual ya le van a abonar o le han abonado el 75 % de los 250.000 euros. Mire, el documento que presentó ayer la señora Herrarte, a mí no me duelen prendas; pues hombre, es algo más concreto. Habla de..., desglosa un poquito los proyectos. Ya sabemos que es un documento muy básico, no vamos a pedir un detalle imposible, pero, desde luego, es que usted no nos trae nada. Ha hecho como en la anterior comisión. Claro, pues ¿cómo no le vamos a hacer comparecer? Ya le dije un día a la señora Chueca que mientras no nos aclarara el tema de la subida del transporte, se lo preguntaría en todas las comisiones. Pues mientras usted no nos dé la información, que tienen razón el señor Calvo y el señor Rivarés, que, si usted nos diera algo de documentación, por lo menos no iríamos tan ciegos. Yo no sé si no la tiene o es que no nos la quiere hacer llegar, pero es que aquí lo hacemos comparecer y tampoco nos la da, tampoco, señor Illana.

Además, mire, le voy a decir..., por cierto, que tengo que contestar al señor Cubero, que tenía miedo de que no se puedan ejecutar los proyectos porque dice que son complejos, ¡hombre!, a lo mejor también es un problema de equipos, ¿eh?, nosotros desarrollamos una Expo que se nos concedió en diciembre de 2006 y en 2008 estaba funcionando; digo nosotros, los socialistas, los de la deuda histórica y tal; que sí, pero demostramos una capacidad de gestión..., digo “demostramos” porque yo, afortunadamente, como bien sabe el Sr. García- Mercadal, estaba en ese equipo de Gobierno; por eso me incluyo. Yo lo que espero es que esa capacidad también se demuestre.

Pero le diré una cosa: a mí no me gusta, al contrario de lo que el alcalde —y en algunas ocasiones se lo hemos dicho, desde este grupo— que actúa un poco paternalistamente, dando consejos sobre cómo tienen que proceder los grupos o lo que debemos hacer o no, yo no quiero ser paternalista, Dios me libre, que los dos somos personas adultas; pero sí he observado en su terminología algunas expresiones que me han llamado la atención, por ejemplo, cuando ha dicho “estoy muy agradecido al Área de Servicios Públicos...”, pues claro que está agradecido, pero si no es cuestión de agradecimiento, si es que el problema es que usted trabaja para el Gobierno, para el Área de Servicios Públicos y para el resto del Gobierno y, por lo tanto, para todos los ciudadanos, o sea, que hasta ahí podíamos llegar, que desde el Gobierno no se le diera a usted facilidad para hacer su trabajo, eso sería lamentable. Pero, evidentemente, aunque su área es importantísima —porque lo es y por eso usted aparece aquí más que otras personas—, porque es que su área es fundamental. Si va a haber un área importante en los próximos meses o años, va a ser el área de obtención de fondos europeos, por eso, pero, desde luego está claro que quien es responsable de la gestión del Ayuntamiento no es la dirección. Ustedes hacen, como les decía el señor Cubero, un trabajo técnico y los políticos están aquí. Y digo esto porque nos decía “Ayúdenos a que la DGA colabore y tal”. Primero, no nos dice para qué quiere el apoyo. Insisto: “Oiga, para este proyecto, para el eje este-oeste, un eje de alta

capacidad no contaminante que regenera escena urbana...”, muy bien, vamos a hablar, pero no nos dice eso. Y además le voy a decir otra cosa: no es obligación nuestra coger a nadie de la levita y tirarle de la chaqueta y decirle: “señor consejero, señora consejera, llévese usted bien o póngase en contacto o ayude...”. Hombre, por supuesto que, si está en nuestra mano desbloquear situaciones, lo haremos porque es un bien para la ciudadanía, pero esto es como si yo le dijera al señor Azcón en el Pleno el día 28: “señor Azcón, llame usted al señor Casado y dígame que apruebe los presupuestos” o “dígame al señor Casado que...”; hombre, por favor, vamos a ser un poco serios con esto. Las instituciones se tienen que relacionar y tienen cauces de relación entre ellas y para eso están el equipo de Gobierno, los consejeros, las consejeras, el alcalde y todos los demás. Entonces, a ver si va a resultar que a este equipo de Gobierno vamos a tener que venir a resolverles los problemas de comunicación y de accesibilidad los modestos socialistas de esta bancada, por el amor de Dios.

Me decía usted: “veo que usted conoce...”, ya le dije en la anterior comparecencia que yo he tramitado muchos fondos europeos porque yo he trabajado en el Gobierno de Aragón, he tenido ese honor, ese privilegio, o sea que le aseguro que los conozco. Conozco cómo funciona Europa y aún le voy a decir más, le voy a dar, a todos, un consejo, hablaba el señor Rivarés de gente que hable inglés, les aseguro que hay gente —no voy a nombrar por nombres y apellidos— en este ayuntamiento, que no solamente hablan inglés, sino que en su puesto de trabajo dicen que es responsable de obtención de fondos europeos; una de estas personas está en el Instituto Municipal de Empleo que preside la señora Herrarte, seguramente la conoce usted; es una señora, además, que ya estuvo colaborando junto con otras personas de este Ayuntamiento. Tienen ustedes los recursos. Se lo digo porque son gente que tiene un nivel de inglés altísimo y son gente que no solamente conoce la Unión Europea, sino que son parte en muchas ocasiones de tribunales de los que seleccionan proyectos elegibles; y que están al servicio de la ciudadanía y, por lo tanto, llámenlos. No sé si lo que se piensa hacer con el IMFEZ —por las noticias que nos llegan, que son preocupantes— es darle un giro de 180 grados o directamente disolverlo, pero le aseguro que hay ahí trabajadores y trabajadoras absolutamente cualificados, y para esto además, magníficos porque yo he trabajado con ellos —o ellos conmigo— durante muchos años y los conozco muy bien.

Señor Illana, insisto, me vuelvo a ir sin información. Le reitero, por favor, mándenme algo así a los grupos para que podamos ver en qué se está trabajando y, como decía el señor Rivarés, hacerle aportaciones. Si esto es para sumar, para decirle: “oye, pues esto nos parece muy interesante” o “esto podríamos mejorarlo de esta manera”, porque de verdad, créame, nosotros, que sí que estamos actuando aquí y ahora como políticos y no como técnicos —aunque en algunos casos muchos de nosotros hemos sido técnicos también en etapas anteriores—, nosotros sí que queremos que las cosas vayan bien. No queremos hacer de esto una causa de oposición. Si a la ciudad le va bien, nos irá bien a nosotros; a su familia, a la mía, a nuestros hijos y a todos nosotros. Y además, como clase política —si nos podemos considerar una clase, que es una frase muy del sector más a la izquierda, lo de la famosa casta—, mejoraremos seguramente la percepción que los ciudadanos tienen de nosotros, el prestigio, porque esta es una ocupación —que no profesión, que esto es una ocupación— que, desde luego, está bastante desprestigiada y todo lo que podamos contribuir desde este Grupo Socialista a recuperar de alguna manera la confianza de los ciudadanos en nosotros, no le quepa la menor duda que lo apoyaremos. Pero insisto, por favor, mándenme algo concreto. La señora Herrarte ayer dio un ejemplo de..., mi compañero Luis Miguel García Vinuesa estaba encantado, dice: “oye, tenemos algo tangible”. Mándenme esos nueve proyectos, díganme en qué consisten, sobre qué versan, por favor, y así podemos debatir con usted, llamarle, comentar o la próxima vez que comparezca aquí, pues podremos hablar ya de temas concretos y ver cómo están evolucionando. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Para el cierre, señor Illana.

Sr. Illana Rodríguez: Muchas gracias de nuevo. Pues bueno, pues iré respondiendo por partes. La reunión con los grupos municipales fue bastante productiva. Yo acabé contento por una sencilla razón, porque todas aquellas preguntas que se nos hicieron las fuimos contestando. En este caso, yo a mí no me cuesta nada hablar con ustedes de los proyectos, pero los proyectos son muy complejos. Yo no tengo ningún problema en que vengan y se lleven, es decir, y les vayamos explicando poco a poco cómo son, pero es que

decir, ahora mismo decir los nombres o definir un poquito, es que me pasaría toda la mañana. Entonces yo les invito de nuevo a que hablemos de los proyectos, que vengan cuando quieran: mañana mismo, esta tarde, cuando quieran, no tengo ningún problema, pero que los proyectos son bastante complejos. Yo prefiero, antes de darle un papel donde vengan los títulos de los proyectos, que trabajemos de forma productiva, que vengan ustedes. Nosotros nos sentamos, nos hacen las aportaciones y, sobre todo, entiendan que no es un trabajo de dos días ni de una semana, que esto lleva... Hemos reflexionado y hemos hecho un trabajo de campo bastante profundo en todos los ámbitos. Luego, respecto al área fundamental que formamos parte, sí, pero es que el área fundamental, nosotros hay partes que dependen de nuestro trabajo y que vamos a hacer convocatorias directas a la Unión Europea, que ahí sí que nosotros podemos trabajar de forma independiente; y en otras tenemos que trabajar en equipo con el Gobierno de España y con el Gobierno de Aragón, y ahí es verdad que no es su obligación, pero probablemente como Grupo Socialista sí que es su responsabilidad. Aquí sí que nos pueden echar una mano, entonces yo les pido, por favor, colaboración. Solamente digo que ha habido un trabajo hasta ahora bastante..., la comunicación ha sido bastante positiva y yo querría que siguiéramos en esa línea, porque creo que es bueno para todos. El Gobierno de Aragón también puede recibir muchos más fondos si se apoya en los grandes proyectos que se han elaborado por el Ayuntamiento de Zaragoza.

Respecto a lo que comentaba el Sr. Calvo, pues yo encantado, lo mismo digo, cuando quiera. Hablamos de los proyectos, definimos y, si hay que hacer alguna aportación, ningún problema. Nosotros estamos, lo que dijimos en la anterior reunión de grupos municipales, me reitero. Y luego seguiremos intentando, evidentemente, la colaboración con el Gobierno de Aragón; es nuestro objetivo ahora mismo. Entonces, lo que le he dicho al compañero socialista.

Respecto a lo que decía el señor Rivarés, bueno, sí, es cierto, probablemente no sé si sería la primera, yo creo que es la segunda Área más financiable después de Medio Ambiente, pero bueno, sí, estaría muy cerca, la verdad es que estaría muy cerca. Es una oportunidad única. Y, sobre todo, quiero agradecer enormemente la pregunta sobre... o el detalle sobre el conocimiento de idiomas del Ayuntamiento. Es absolutamente imprescindible para mi área. Yo desconozco si hay, si está ahora mismo elaborado un... si hay un seguimiento de los trabajadores municipales que hablan idiomas, lo desconozco, pero sí que sería muy interesante localizarlos e intentar apostar por estos compañeros y que fueran cada vez tomando más cuerpo y más responsabilidad en el ámbito de los fondos europeos; no para ahora, que ahora es una vorágine de situaciones y que probablemente no les daría tiempo a adaptarse a esta situación, pero sí a largo plazo, sí es importante que haya un equipo, que haya una red y que el Ayuntamiento de Zaragoza, independientemente de quien gobierne, tenga un sistema que funcione solo, ¿vale?

Respecto a lo de los estudios y comparaciones de otras ciudades, efectivamente, sí; hemos hablado con otras ciudades, hemos hecho estudios con otras ciudades. De hecho tenemos un estudio de una consultora que a través de Eurocities nos pasaron. Eurocities es una red, supongo que conocerán Eurocities, pero es la red más importante que hay de ciudades europeas y a través de ellos pues sí que nos dieron..., de hecho, es que es español el responsable de movilidad de Eurocities, es Juan Caballero. Entonces tenemos muy buena relación y nos han ayudado mucho en esto. Es verdad que estamos comparando con otras ciudades y los consorcios que vamos a mantener con otras ciudades para nosotros es imprescindible. No tenemos suficiente músculo a día de hoy, reconocimiento en Europa como ciudad de Zaragoza para ir como líderes. Entonces primero tenemos que ir como followers con un líder y en pocos años esperemos que sean los demás los que quieran ir con Zaragoza porque habremos demostrado que la movilidad en Zaragoza es, efectivamente, es algo admirable, pero a día de hoy tenemos que ir todavía con otros consorcios donde iremos más como compañeros que como líderes a día de hoy.

Y, respecto al señor Cubero, que no está, pues efectivamente, sí, es complicado cumplir en dos años todos los requisitos que nos han puesto para formalizar los proyectos europeos. Pero bueno, según me han comentado, van a ampliar del 2023 al 2024; no es mucho, pero sí que ayuda un poquito a cumplir los plazos. Aun así van a ser complicados; hay algunos proyectos de entidad suficientemente compleja como para poder cumplir en estos plazos. Y estoy de acuerdo con él también, el objetivo es no depender de consultoras. Las consultoras al final pues es una necesidad que tenemos actualmente y que tienen el resto de los ayuntamientos actualmente porque tenemos mucho volumen de trabajo y no podemos asumirlo, pero es

cierto que el objetivo es que en el futuro haya un equipo de fondos europeos en el Ayuntamiento, una red que pueda asumir toda la gestión. Y, por otro lado, y lo último que me interesaría decir es, ahora se ha abierto una etapa que yo creo que..., yo no sé cuánto va a llegar al Ayuntamiento de Zaragoza, lo que sí que sé es que ha servido el trabajo que se ha realizado durante este tiempo con las Áreas recopilando, haciendo pensar a los jefes de Servicio, al equipo, a los funcionarios, a los políticos, que han tenido que pensar cuál es el objetivo con unas palancas, con unas normas, con unas condiciones relacionadas con la mejora de la eficiencia energética, la mejora del medio ambiente, la mejora de la sostenibilidad. Todo esto va a ser positivo para la ciudad, independientemente de que nos den los proyectos o no, porque los proyectos han servido para una reflexión interna. Ahora nuestro trabajo es conseguir el mayor número de fondos posibles para que se lleven a cabo, pero si no es así, aunque no se consigan, habrá merecido la pena.

Y por último, simplemente decirles que la celebración del nacimiento del Niño Jesús que viene en los próximos días, que les llene de alegría, de paz, de felicidad y que les deseo una Feliz Navidad a todos, a los grupos municipales y al resto de asistentes. Y nada, pues que tengamos la salud necesaria y deseable para poder seguir discrepando, y que lleven cuidado con las reuniones familiares porque el bicho no perdona y ya saben que yo no soy político profesional, yo soy médico y lo que me interesa, sobre todo, es la salud de ustedes. Así que muchas gracias y, desde luego, por supuesto, las comparencias que quieran, aquí estaré encantado de atenderles.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Illana.

Sr. Rivarés Esco: Perdón, consejera. ¿Me da 10 segundos? ¿Sí? Se lo pedimos oficialmente, por favor. Haga, si puede, como hizo la consejera de Economía ayer y envíenos un resumen básico, más que básico, menos cero, de los nueve proyectos del Área porque ese modelo es muy interesante. Nos parece suficiente porque es muy eficiente. Si puede, lo manda usted como consejera, por favor, y así estamos al tanto. Gracias.

Sra. Presidenta: Muy bien, muchas gracias.

4.3 Interpelaciones

4.3.1 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a la política de prevención de residuos y previsión de elaborar un Plan Local de Prevención de Residuos Municipal. (C-2350/20/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero, tiene la palabra.

Sr. Cubero Serrano: En aras de ahorrar tiempo, la doy por formulada.

Sra. Presidenta: Bueno, pues básicamente decirle que sobre este plan local de prevención de residuos municipales que usted me pregunta, actualmente no existe; creo que usted es conocedor porque durante su mandato no dejó hecho ningún plan de prevención de residuos y, por lo tanto, en estos momentos no existe en el Ayuntamiento, ya que durante este tiempo de mandato hemos priorizado la gestión del contrato de limpieza y residuos, pero sí que le puedo adelantar que está en nuestro programa y entre nuestros objetivos que durante nuestra Corporación, antes de que acabe la legislatura, tengamos una estrategia de economía circular donde estará incluido también el plan de prevención de residuos.

Sin que tengamos este documento formal y firme, lo que sí que le puedo plantear es que... Bueno, también decirle que al final esto es una competencia autonómica, que realmente nosotros sí que podemos tener este plan local de residuos, pero que es una competencia autonómica la de poder establecer las posibles restricciones en el uso de envases y de plásticos, y que sí que nos hemos reunido también con el Gobierno de Aragón, concretamente con la Directora General de Medio Ambiente, precisamente para poder

conocer en qué fase están de sus trabajos y sus proyectos y cómo nosotros podemos avanzar de forma coordinada. Con lo cual, sí que estamos trabajando en ello.

También estamos trabajando en distintas medidas y campañas, que lo que hacen es influir positivamente en el crecimiento del reciclaje. Les puedo anticipar, y así también aprovecho y les comparto las previsiones para este año 2020, donde la evolución de los envases ligeros sigue creciendo; estamos previendo que vamos a llegar a un 17'2 %, con lo cual hay un crecimiento desde el 16'3 % y también se mantiene la evolución en el reciclaje de papel y cartón; estamos en torno al 21'2 %. Lo más importante y la buena noticia es que este año por primera vez, 2020, Zaragoza ciudad va a llegar a tener el 50 % de sus residuos reciclados, es decir, que van a ir en cada una de sus fracciones y, por otro lado, el otro 50 % en vertedero. Esta es una cifra que es la cifra que está marcando la ley en estos momentos para este año. Era un objetivo con el que trabajamos ya desde el año pasado, incluyendo nuevas campañas, como por ejemplo, la de grandes productores con el tema de la materia orgánica u otras campañas que estamos realizando con Ecoembes y con Ecovidrio, y va a ser la primera vez que Zaragoza llegue a este 50 % de reciclaje y vertedero. Es muy buena noticia porque muy pocas ciudades en España lo van a conseguir; realmente el otro día leíamos un informe donde estábamos hablando de que hay ciudades como Madrid que están en torno al 38 % de reciclaje. Nosotros estamos ya en el 50 % por primera vez este año 2020, yo creo que esto es un logro importante de la tendencia que veníamos teniendo, que ya partíamos de una buena base, pero, sobre todo, de las campañas que hemos introducido, como la recogida de grandes productores de materia orgánica y el crecimiento que ha habido durante estos meses en todo lo que tiene que ver con la recogida de papel y cartón y, sobre todo lo más importante, de los envases ligeros, que han experimentado un crecimiento muy importante. Con lo cual, es un plan que nos importa mucho, que nos interesa mucho, que en estos momentos no hemos empezado todavía a trabajar, pero sí que en el nuevo pliego estamos introduciendo ya muchas de estas mejoras que van a influir. Como les avisé hace unos meses, vamos a extender la recogida orgánica a toda la ciudad y, cuando tengamos ya el nuevo contrato licitado, que es ahora mismo la prioridad dentro del Área, tenemos previsto trabajar en una estrategia de economía circular y tener un plan de prevención de residuos como el Gobierno de Aragón ofrece a las instituciones locales que puedan llevarlo a cabo. Muchas gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, poca cosa ha contado, la verdad. Decir que están centrados en la tramitación del contrato de limpieza, pues es decir que estamos centrados en lo que tendría que ser gestión ordinaria. Por cierto, es el primer mes en el que estamos ya en reconocimiento de obligación este mes de diciembre. Entonces están centrados, centrados, pero tampoco les cunde mucho. Ya tendremos una pregunta de ese tema porque el contrato ha entrado en reconocimiento de obligación, el segundo mayor contrato de la ciudad de Zaragoza.

Ha nombrado algunas cosas que en realidad ya estaban: porcentaje 50-50 de reciclado y depósito en el vertedero es fruto de un trabajo constante y progresivo en el tiempo que excede, desde luego, al anterior Gobierno de Zaragoza en Común; yo tampoco me voy a poner medallas, pero que sí que se avanzó con algunos proyectos como la materia orgánica o con muchas campañas de difusión. Por lo tanto, está anunciando cuestiones que ya estábamos en esos niveles de cumplimiento en años anteriores. Y dice que no tiene un plan de prevención de residuos municipales, e incido en lo de prevención —luego se lo comentaré—, porque nosotros tampoco lo teníamos; nosotros teníamos y estábamos pendientes de la aprobación del Plan GIRA a nivel autonómico y eso no tiene que quitar para que no tengamos un plan de prevención de residuos municipales. Y digo prevención, porque usted se ha centrado única y exclusivamente en una R de la prevención, la última R, la del reciclaje, pero se está hablando de reducir, reutilizar y reciclar. Y usted ha cometido el error habitual de que solo se habla de la parte de reciclar. Y la pregunta iba más en el sentido de ¿qué se está haciendo, cuáles son los planes para la reutilización y la reducción de residuos? Que si se reduce y se reutiliza, pues seguramente haya que reciclar poco ya, que no es más limpio el que más limpia, sino el que menos ensucia. Pues en esto de la prevención de residuos pasa lo mismo; la mejor manera de prevención es la no generación y en ocasiones se están generando inútilmente residuos en la forma de funcionar y que, por lo tanto, ese plan local de prevención de residuos municipales la idea es qué se va a hacer o qué planes tiene la reutilización y reducción. Encantadísimo de que en el reciclaje continúe con los

planes de Zaragoza en Común, que es la materia orgánica y todo el plan que se inició en el anterior Gobierno de materia orgánica, preocupados de que lo vincule al contrato, por los tiempos, porque al final es lógico que lo vincule al contrato, pero con los trámites que llevan de ese contrato, miedo me da que la reducción de materia orgánica, que la reutilización de materia orgánica pueda estar demasiado tarde. Y nada más.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Cubero. Bueno, realmente recordarle que el Plan GIRA, en el cual usted se escuda para decir que no pudo hacer un plan local de residuos, empezó en 2018, con lo cual, sí que tenía posibilidades de haber trabajado dentro de ese plazo porque le recuerdo que hasta mitad de 2019 usted estuvo en el Gobierno de Zaragoza. Y, efectivamente, es verdad que había una buena base, eso no es discutible, pero sí que es verdad que nosotros hemos intensificado a través de distintas campañas, hemos continuado con distintas campañas y con el plan de grandes productores en materia orgánica que van a ayudar a que este año, por primera vez —no fue en 2018 ni en 2019, este año 2020, por primera vez— llegamos al objetivo que marcaba la ley, que es 50 % reciclado, 50 % en vertedero, lo cual creo que es una muy buena noticia y que Zaragoza sea una de las pocas ciudades que está en ese baremo. Eso no quita para que sigamos trabajando. De momento, aunque no tengamos un plan local, lo que sí que estamos trabajando es con el Marco Estatal de Gestión de Residuos y el Programa Estatal de Prevención de Residuos, cumpliendo toda la normativa, y en eso Zaragoza está siendo ejemplar. No solamente nos centramos en el reciclado, sino también en la reducción y, sobre todo, en la reutilización. Y estamos trabajando intensamente para toda la materia orgánica y todo el compost que existe ahora mismo y que hay toneladas y toneladas acumuladas en el vertedero, que puedan tener una salida y que pueda realmente cerrarse el ciclo para conseguir llegar a esa reutilización de la economía circular. Con lo cual, confío que, aunque a usted en cuatro años no le dio tiempo a hacer ningún plan de prevención de residuos, a nosotros sí que nos dé. De momento solamente llevamos un año y medio y confío en que podamos discutirlo y debatirlo en este salón en pocos meses. Muchas gracias.

4.3.2 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si tiene previsto el Gobierno de Zaragoza subir nuevamente el billete del autobús. (C-2351/20/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, pues esta es de las preguntas que contesta antes de las comisiones en los medios de comunicación, las preguntas que la contestación puede ser favorable pues entonces usted las suele contestar en los medios. Bien me parece, ¿eh?, me doy por contestado leyendo el periódico.

Ahora bien, ¿usted se ha planteado bajar el precio del autobús? Pregunto, porque el precio del billete del autobús, no el precio del billete del autobús, las certificaciones de Avanza se calculan y se valoran en base al IPC del transporte y el IPC del transporte ha caído un 5 % este año, fruto de la pandemia, de los precios del petróleo y de diferentes factores económicos. Si las revisiones de Avanza se reducen —o deberían de reducirse— en el factor de IPC del transporte de un 5 %, ¿usted se ha planteado poder reducir el billete del transporte urbano, que sería una medida que también favorecería el incremento de usuarios en un momento en el que tenemos que volver a generar la confianza en el transporte urbano?

Y aprovecho esta pregunta también —no la quería retirar aunque me haya contestado— para decirle esto y para decirle que, bueno, qué plan tiene con las nubes negras que se asoman en este tema y en el del tranvía. El transporte urbano de Zaragoza, el tranvía y el autobús, el de alta capacidad público, va a tener un año 2021 movidito, un comienzo de 2021 movidito. Los trabajadores del tranvía ya han anunciado paros parciales en franjas muy complicadas de la gestión del servicio. Con motivos, sus motivos tienen; aunque algunos medios no los hayan recogido —ninguno—, sus motivos tienen: la negociación del convenio lleva dos años atascada, seis años caducado, con otra actividad y todo, aunque han hecho una negociación contractual de mantener las condiciones, pero la empresa está planteando cuestiones muy peligrosas en la mesa de negociación, que pueden atacar también a las condiciones y mejora del servicio, como la reducción de casi 1900 jornadas. A nadie se le escapa que eso significa menos trabajadores prestando su servicio a la larga,

aunque no lo quiera reconocer la empresa, despidos o menos contrataciones y un servicio de peor calidad, sobre todo, en lo que pueda tener que ver con el mantenimiento de los convoyes, aparte de inspección y conductores. Eso afecta directamente a la calidad del servicio, y ya tenemos unos parones preparados, unas huelgas preparadas en franjas horarias para dentro de unos días. Y también tenemos la contrata del autobús, que ayer tuvo un pleno el comité donde ya dos secciones sindicales están hablando de huelga, que de momento no es mayoritario y se van a ir a concentraciones solo, pero dos secciones sindicales, una importante como la CUT y también la OSTA están hablando ya de huelga. Si la empresa no avanza en las negociaciones del convenio del autobús, pues seguramente el próximo pleno del comité ya no sean dos, sino que sean tres o cuatro o cinco o una mayoría del comité y nos vayamos también a una huelga en el autobús, que además se animan, unos a otros se animan. Ven a los del tranvía y se animan los del autobús y podemos encontrarnos con la tormenta perfecta en la gestión del transporte público urbano a principios del 2021. Mi pregunta es: ¿va a bajar el billete del autobús? ¿Y va a hacer algo usted, como consejera, en el tranvía y en el autobús para decirles a las empresas o a los trabajadores, o lo que usted considere, de ver cómo podemos hacer para evitar el conflicto? Porque una huelga en el transporte es complicada para la ciudad, para el Gobierno también —se lo digo por la experiencia—, entonces yo creo que lo lógico sería que se llegara a un acuerdo, que lo deseable sería que se llegara a un acuerdo, y que si piensa usted hacer algo o intervenir para evitar lo que ya está convocado en el tranvía, y lo que es muy previsible que se convoque también en el autobús urbano.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Cubero. Ha hecho usted muchas preguntas y muy variadas a pesar del titular de la pregunta. Bueno, quiero aprovechar esta intervención para informarles a todos ustedes, por si no lo saben, que el pasado 30 de septiembre el Gobierno de Aragón, donde gobierna la izquierda, decidió subir un 0'70 % el precio del transporte público, coincidiendo con lo que nos correspondía subir, el IPC de los dos últimos años, del IPC del transporte, que es lo que hubiese tocado subir. 0'69 %, para ser exactos. Y nosotros hemos decidido asumir ese extracoste, cosa que no ha decidido asumir el Gobierno de Aragón, donde gobiernan PSOE y Podemos. Lo digo porque ustedes vienen siempre —ya me lo hicieron el año pasado— a pedirme aquí lo que cuando están ustedes gobernando no tienen ningún tipo de sensibilidad hacia la situación económica que estén sufriendo los viajeros del transporte público terrestre de Aragón.

Nosotros, como ya anticipé hace poco y llevaré el lunes al Gobierno, vamos a asumir esa ligera subida que correspondía —no sé de dónde se saca usted que ha bajado el IPC—, ha subido el IPC del transporte, que es con el cual estamos revisando las tarifas del precio del transporte, ya iniciamos esa revisión el año pasado y nos correspondía subir un 0'70 %. Equivale a unos 280.000 euros, que asumiremos porque nos parece que este año es un momento en el que no toca. Es una subida mínima, al final es un céntimo por cada billete, pero creemos que este año vamos a guardarlo para posteriores años, que esperemos que sean mejores después de todo lo que hemos sufrido. Pero ya que usted me plantea aquí que si bajamos el precio del billete, pues yo creo que es una irresponsabilidad ni siquiera plantear el debate en el Consistorio cuando estamos hablando de que estamos manteniendo un servicio que ya de por sí tiene una subvención de 50 millones al año, pero que este año, por la pérdida de viajeros —les recuerdo que seguimos en torno a una pérdida de viajeros del 47 %—, tenemos un agujero, solamente hasta el 31 de diciembre de 22 millones de euros, que estamos asumiendo, manteniendo el mismo servicio, absorbiendo esa subida —ligera, pero posible subida— de las tarifas para el año que viene y que, evidentemente, a partir del 1 de enero la demanda no se va a recuperar, con lo cual el año 2021 las pérdidas en el transporte público de Zaragoza, tanto el autobús como el tranvía, van a seguir arrastrándose hasta que pase la pandemia, y hasta que se pueda recuperar la confianza y los viajeros vuelvan otra vez a confiar en el transporte público.

Entonces, en ese sentido, señor Cubero, creo que su planteamiento realmente es del todo irresponsable, que lo que usted debería poner en valor es como el equipo de Gobierno está haciendo un esfuerzo ímprobo para poder mantener el servicio a la ciudadanía, las tarifas y no subir los precios, como han hecho muy cerca de aquí, en el Gobierno de Aragón, y poder seguir ofreciendo ese servicio a pesar de esa caída de la demanda, que no tiene visos de recuperarse en el corto plazo.

En relación a los nubarrones y a la situación laboral, pues espero y confío de verdad que tanto trabajadores como empresa puedan llegar a un acuerdo. Entiendan la difícil situación económica que hay

para todos, y que nosotros estamos esperando que desde el Gobierno de España podamos tener ayudas que nos permitan recuperar esa pérdida de viajeros, de forma que podamos seguir manteniendo la calidad del servicio que hasta ahora se ha venido manteniendo y que hemos seguido haciendo el esfuerzo de seguir manteniendo a pesar de la difícil situación económica. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, con lo que haga el Gobierno de Aragón, eso, como usted bien dice, pues exíjasele al Gobierno de Aragón; yo de lo que soy responsable es de lo que hicimos cuando gobernamos en este Ayuntamiento, y es que no se subió el precio del billete del autobús en ningún momento mientras se mantuvo estable el IPC del transporte. Que el IPC del transporte suba o baje, mire, señora Chueca, yo con eso no voy a discutir, para eso está el INE, que publica los datos. Es que debatir de eso es tener ganas de enredar, pero aquí están las estadísticas del INE. Noviembre del 2020, el interanual: 5'1 % de bajada. ¿Se calculan las certificaciones de Avanza en base al IPC del transporte? ¿Sí o no? Porque aquí hay un 5'1 % de bajada. Avanza tendrá que cobrar menos, ¿no?, porque la gasolina le saldrá más barata y lo que significa el IPC del transporte le saldrá más barato. ¿Eso se debe repercutir en los usuarios? Yo creo que sí, y más en un momento como este. Quizás en otro año, pues mire, yo le permitiría que se congelara el billete del autobús simplemente, pero en un momento como este quizás haya que repercutirlo, y teniendo en cuenta que usted el año pasado lo subió, quizás lo debería repercutir para ganar usuarios que se han perdido durante la pandemia. Otra cosa es que indirectamente el Ayuntamiento se vaya a generar ingresos no bajando el billete del autobús, pero hay un 5 % menos de IPC del transporte en este año. Que, le digo, esa fue la justificación con la que usted subía y otros subían el billete del autobús. ¿Que el IPC del transporte sube? Tacatá, a subirlo tanto como sube el IPC, pero cuando baja, los usuarios no se ven beneficiados.

Con lo de las nubes negras, si usted lo que va a llamar es a la responsabilidad, a mí me parece que es poco, poco sobre todo cuando estamos a dos semanas de la huelga convocada y no tiene visos de que se vaya a solucionar, porque plantear como está planteando la empresa una reducción de 1900 jornadas —ojo, eh, 1900 jornadas— que está planteando el tranvía a sus trabajadores en las mesas de negociación, a nadie se le escapa, no hace falta ser trabajador del tranvía para saber que en 1900 jornadas menos a la larga van a ser despidos y es lo que teme el comité de empresa. Y yo por unos despidos se hace una huelga; por otras cosas no, pero por unos despidos está bien justificada una huelga, y 1900 jornadas significa un servicio de peor calidad, menos conductores, menos inspectores y, sobre todo, lo que se temen, es menos mantenimiento de los convoyes y eso significa más riesgo en el transporte. Por lo tanto, los motivos de la huelga, los vectores que hay en la mesa de negociación, son vectores que afectan a la calidad del servicio y eso sí que es competencia nuestra, competencia suya en este caso. Entonces, yo creo que en ese tema usted debería de hacer y con la cercanía que está el proceso —y no creo que en Navidades se solucione nada, pocas cosas se solucionan en Navidades—, con que nos estropeemos y nos contagiemos todos, bien vamos ya estas Navidades. Creo que usted debería llamar a la responsabilidad de los actores y, sobre todo, de la parte empresarial, ¿vale? Porque una huelga de transporte, de tranvía en franjas concretas como está planteada, el daño que se puede hacer en días laborables a la ciudad también es responsabilidad suya y, por lo tanto, creo que tiene que pasar a la fase de algo más que una petición en el aire, y teniendo en cuenta también que la del transporte, la del transporte del autobús, ya le digo que las cosas en las reuniones del comité de empresa y en la negociación del convenio, que lleva también mucho tiempo atascada, se están calentando también. Entonces mejor prevenir. Esto es como los residuos, mejor prevenir que luego tener que reciclar.

Sra. Presidenta: Señor Cubero, gracias. Bueno, me enteraré de cuál es esa situación, pero no me consta que se estén reduciendo jornadas laborales ni se estén planteando reducciones de jornadas laborales. Yo en ese sentido lo que no vamos a reducir es la calidad del servicio y, por lo tanto, nos enteraremos de esa situación, pero a mí no me consta que eso sea así, porque realmente no hay ningún plan de reducción del servicio ni de reducción del mantenimiento y, por lo tanto, que no se justifica una reducción de jornadas laborales en ningún momento, sin perjuicio de lo cual, por supuesto que no queremos que haya esos paros puntuales y que también esperamos que tanto la empresa como los trabajadores puedan llegar a un acuerdo, y entiendan que el contexto actual en una pandemia en el que una huelga de transporte pues sería realmente complicado de entender, porque realmente lo que se necesita es poder favorecer ese transporte de un

servicio mínimo y esencial en estos momentos de pandemia y de salud pública. Yo creo que es importante que ambas partes se pongan de acuerdo, y confío en su responsabilidad y en que así será, vamos, casi, casi seguro.

Y por otro lado, recordarle lo que le he dicho anteriormente, que es que tenemos un agujero del transporte público solamente de 2020 de 22 millones de euros, que en 2021 vamos a tener un nuevo agujero económico del mismo calibre, y que no sé qué IPC está usted mirando, pero que el IPC del transporte con el que nosotros estábamos estableciendo la subida y con el que fijamos la base de subida para las tarifas ya el año pasado, para que fuese consecutivo todos los años —y es el mismo con el que lo ha hecho el Gobierno de Aragón porque coincide— es una subida del 0'7 %, una subida que nosotros vamos a asumir y no vamos a repercutir al ciudadano, y que el Gobierno de Aragón sí que la ha repercutido. No tengo más que decir y por supuesto que ese debate de bajar las tarifas en este momento en el que el debate es cómo vamos a hacer sostenible el mantenimiento del mismo servicio público, del mismo transporte público, a pesar de una caída de viajeros del 47 %, pues creo que no toca abordarlo en estos momentos. Ah, sí, y aprovecho para recordarle lo que me apunta mi coordinador, que en Zaragoza tenemos la tarifa más baja de todas las grandes ciudades de España, porque ya el 50 % ya venía subvencionado por parte del Ayuntamiento, con lo cual yo creo que estamos en disposición de que tenemos un muy buen transporte público a un precio muy razonable. Gracias.

4.3.3 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a explicar el futuro del sistema de limpieza de pintadas en las paredes, el abandono de su carácter social y la adjudicación a empresas olvidando a las entidades sociales con empleo de integración y garantía social. (C-2366/20/20)

Sra. Presidenta: Sí, en este caso, como es una pregunta que está en el área de la Consejería de Economía, la contestará la consejera Carmen Herrarte. Señor Rivarés, tiene la palabra.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Lo sabía; además, agradezco su presencia, lo que pasa es que tenía —desde nuestro punto de vista— también un carácter de servicio público, puesto que este convenio que finaliza el día 31 de diciembre de 2020, era el que limpiaba las fachadas de comunidades de aquella zona que en tiempos conocíamos como “El Rollo” y que era víctima de una zona hipermegasaturada de garitos y algunos eran bares, otros eran garitos, y de mucha población y con un comportamiento no siempre muy cívico. Así es como nace ese proyecto, pero es verdad que lo llevó a cabo Mapiser, que depende de la Fundación Picarral, que es un centro especial de empleo.

Entonces aquí digamos que el debate tiene tres caras, ¿no? Uno, el futuro de ese servicio público, que era limpiar las pintadas de las fachadas en muchas comunidades en esa zona y si eso, aprovechando el fin del convenio, se puede ampliar al conjunto de la ciudad, que parece que tendría ese sentido. Dos —esta para Podemos es aún mucho más importante—: Mapiser, que se ocupa de ello hasta el día 31 de diciembre, es un centro especial de empleo; una plantilla muy pequeña, pero centro especial de empleo, es decir, trabajadores que difícilmente de otro modo que no fuera algo tan específico como un convenio con la administración, tendrían ninguna oportunidad en el mercado laboral por sus características personales. Y tres: si esto sinceramente va a convertirse entonces, con el final de los convenios, en un concurso público en el cual, si pueden participar empresas que puedan dedicarse a este tipo de cosas, significaría sí o sí, desde el punto de vista de Podemos —y, si no, díganos por qué no, si no es el caso—, ninguna oportunidad para un centro especial de empleo, de poder conseguir ese concurso público.

Por eso le preguntamos o interpelamos por este asunto desde los tres puntos de vista. ¿Por qué no puede continuar el convenio? Y, si continuara, ¿si podría ampliarse al conjunto de la ciudad?. ¿Qué posibilidades —que creemos que son cero— tendría en un concurso público con empresas, un centro especial de empleo? Y ¿por qué no se tiene en cuenta el carácter de acción social que significa un convenio como este? Que además, como saben porque públicamente se dijo hace unos días, tiene muy preocupada a la asociación vecinal de la zona, que es quien, digamos, inventó este proyecto hace unos años, que tendría

que continuar desde nuestro punto de vista en un convenio con IMEFEZ, el Instituto Municipal de Empleo. Gracias.

Sra. Herrarte Cajal: Muchas gracias, señor Rivarés. Yo le voy a responder a la parte de competencia que desde mi Área tenemos. En mi Área, como usted sabe, no nos dedicamos a la limpieza de las fachadas. Este convenio está encuadrado en una línea de trabajo que tiene IMEFEZ para ayudar a la inclusión. Es el objetivo de IMEFEZ: personas en situación de desempleo, más o menos vulnerables, reciben una orientación, una formación para conseguir que se integren en el mercado laboral. Nosotros desde el principio, el año pasado ya, yo creo que dos veces, cuando la primera comparecencia con el IMEFEZ y en los presupuestos de 2020, hablamos de que por diversas razones, nuestra decisión política —también avalada por algún informe técnico— era acabar en la mayor medida posible con los convenios nominativos y pasarlos a libre concurrencia. En estas partidas presupuestarias que tenemos por la inclusión sociolaboral, solamente aplican entidades que se dedican a la inclusión de personas en situación de vulnerabilidad. El convenio del Picarral, que hace una labor inmejorable para que las personas en riesgo de inclusión tengan un proyecto vital por sí mismas, además, la Fundación Picarral, es una fundación que no vive de las subvenciones públicas, sino que gestiona sus propios presupuestos, realiza sus propias inversiones contra su propio riesgo, pero era uno de los convenios nominativos que nos quedaban en el Área. La gerente, la señora Plantagenet, ha hablado personalmente con ellos para decirles que de cara al 2021 pasarán a concurrir, como el resto de los programas, en un programa de concurrencia competitiva. ¿Por qué creemos en la concurrencia competitiva? Porque son los mismos criterios, porque se resuelven todas las peticiones en el mismo tiempo, por un mismo tribunal y porque creemos que garantizamos la igualdad de oportunidades para todos los proyectos, que son todos buenos para la ciudad. Este año, en las ayudas a la inclusión que tenemos en IMEFEZ, han aplicado 24 proyectos, algunos nuevos que no habían trabajado nunca con nosotros, como Cepiaim y algunos otros; son 24, tengo detallado, que ahora se lo enviaré por WhatsApp quiénes solicitaron, qué solicitaron y cuánto se les concedió. Y yo creo que este Gobierno ha demostrado con hechos que..., bueno, en la consejería del señor Lorén, en Acción Social, se ha incrementado el presupuesto un 8'4 % este año. Luego vino la pandemia, se hicieron modificaciones presupuestarias de más de cuatro millones, se han duplicado las ayudas de urgente necesidad y son los presupuestos más altos en la historia del Ayuntamiento en Acción Social. Sé que está usted hablando de asuntos conceptualmente distintos; lo que le quiero decir es que sí que tenemos esa sensibilidad, pero que creemos que el sistema más justo es la concurrencia competitiva.

¿Qué va a pasar el año que viene? Bueno, pues en primer lugar, como ya sabe, todavía no tenemos los presupuestos, no sé qué partida presupuestaria habrá y luego yo no sé si decidirán presentarse —ya digo que la señora Plantagenet estuvo con ellos informándoles a fondo—, y si conseguirán la ayuda. Eso ya no lo sé; lo único que yo puedo dar explicaciones es del porqué de los convenios nominativos pasamos a concurrencia competitiva. En general, ya el año pasado avanzamos mucho y lo vamos haciendo progresivamente en todas las subáreas de nuestro departamento. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera, lo que pasa es que sí, conceptualmente estamos en planetas un poco distintos. A ver, dice textualmente que hay —había o hay— en IMEFEZ, en el Instituto Municipal de Empleo una línea de apoyo a centros especiales de empleo, pero si ahora termina este convenio con Mapiser, que es un centro especial de empleo, y se le lanza al tremebundo mundo de la libre concurrencia competitiva, que es como le gusta al mundo neoliberal llamarlo, lo que estamos haciendo es acabar precisamente con la igualdad de oportunidades. No existe la igualdad de oportunidades entre desiguales, no existe. Para eso está la política precisamente, para que entre desiguales surja igualdad de oportunidades para por lo menos tener la oportunidad de progresar en la vida. Al consejero de Acción Social ya le decimos lo que pensamos, que su política acción social es beneficencia, porque no vale con dar de comer un día, significa generar las políticas necesarias para que la gente sumergida o en peligros de inmersión o vulnerable pueda emerger en su vida económica, laboral, profesional y personal. Este es un ejemplo claro: si las personas que trabajan en un centro especial de empleo pierden su convenio, y se le lanza al mundo de la concurrencia competitiva, estamos haciendo política de desigualdad, porque entonces en materia salarial, en materia de capacidades, en materia de gestión del mercado de cualquier empresa de esa libre concurrencia, un centro especial de

empleo no tiene ninguna posibilidad de ser escogido. Esto lo sabe usted, lo sé yo y lo sabe todo el mundo sin excepción.

Por lo tanto, si de verdad queremos apoyar a los centros especiales de empleo, que acogen a las personas que no tendrían ninguna oportunidad en el mercado laboral libre, tenemos que hacerlo vía convenio, porque, sin estar radicalmente en contra de la libre concurrencia —solo faltaría—, hay excepciones, y las excepciones son precisamente estas: las personas que han encontrado en los centros especiales de empleo la única posibilidad de su vida de tener un trabajo, una nómina, reconocerse en su propia dignidad como trabajadores y trabajadoras y como ciudadanos y ciudadanas, y ser autónomos; en el mundo laboral libre no tienen ninguna opción. Entonces, volviendo al principio, si hay o había una línea de apoyo a centros especiales de empleo, manténganlas y mantengan este convenio. Fíjese, incluso si se ampliara —y esto ya es de este Área—, si ampliara el servicio a toda la ciudad, no habría 4 o 5 trabajadores en plantilla; podría haber 15, o sea, 11 personas que no tienen ninguna opción de empleo y que la tendrían de esta manera. Cargarse los convenios es hacer más desigual a la gente desigual, justamente lo contrario de lo que la política tendría que hacer.

Sra. Presidenta: Sí, señora Herrarte, cierre usted.

Sra. Herrarte Cajal: A ver, hay dos enfoques distintos. Uno: que apliquen a concursos en libre concurrencia para un servicio concreto de servicios públicos, que desconozco cómo funcionan; dos: que apliquen en igualdad de condiciones a otros centros, que lo que buscan es la inclusión social en ayudas a la inclusión social de IMEFEZ, que esto es de lo que yo puedo hablar. Entonces no van a concurrir a un concurso para limpieza de grafitis, van a concurrir a unas ayudas para inclusión sociolaboral en la que presentarán sus proyectos. Si los técnicos consideran que consiguen el objetivo de la inclusión, recibirán ayudas. Valoro muchísimo la tarea que hacen estas entidades que, insisto, en personas en situación de máxima vulnerabilidad les permiten con un trabajo tener una vida propia, autónoma e independiente. Pero nosotros también tiene que saber, señor Rivarés, que tenemos una situación presupuestaria muy comprometida y que, aun así, estamos atendiendo a nuestras obligaciones. Para que se haga usted idea, los centros sociolaborales, que es una competencia que usted sabe que es no propia, que es del Gobierno de Aragón, nos suponen casi cinco millones de euros cada año. Quiero decir que nosotros estamos trabajando para que el máximo número de proyectos que consiguen eso, que las personas no vivan de la beneficencia, sino de su propio empleo, los estamos llevando a cabo en la medida de nuestras posibilidades, que cada año, pues con esta situación van siendo menores, pero que nosotros estamos trabajando para mantenerlo y que la concurrencia competitiva es entre iguales, entre empresas que trabajan por la inclusión. Yo le voy a pasar ahora las 24 que se han llevado ayudas este año. O sea, en ningún momento hemos convocado una ayuda para ese trabajo en concreto, ¿vale? Gracias. De todas formas, le doy la razón en todo lo que ha dicho.

4.3.4 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a si se piensa incluir en el presupuesto de 2021 la compra de alguna unidad de tranvía para reforzar el servicio de modo permanente. (C-2367/20/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera, que ya adelanto que, si se incluye en el presupuesto municipal, lo celebraremos y si no, serán enmiendas que haga el grupo municipal de Podemos. ¿Por qué? Más allá de la pandemia, antes de que empezara la pandemia o antes de que fuéramos conscientes de la pandemia, —que me temo que son cosas distintas—, antes de que fuéramos conscientes de la pandemia y de sus efectos, los datos del propio Ayuntamiento, los suyos, consejera, los de cualquiera y los de la propia empresa del tranvía ya admitían que el tranvía de Zaragoza, del que ya saben que soy megafán, estaba rozando el límite de su capacidad en la única línea disponible, que es la línea 1, y que mantener la frecuencia de 5 minutos en las horas punta —no en las horas no punta ni el fin de semana, que llega a ser de 20 minutos—, mantener una frecuencia de 5 minutos en las horas punta necesitaba los 18 tranvías disponibles en la calle, 18 de los 21

que hay porque siempre se exige, por lo visto, que haya uno o dos vehículos en cocheras para imprevistos, averías, etcétera o incluso uno podría estar en reparación. Como tiene que haber alguna unidad, como digo, de reserva por averías, etcétera en las cocheras, pues en algunas ocasiones no se puede hacer una composición doble del tranvía para permitir el aforo normal o la necesidad normal del tranvía. Esto antes de la pandemia. Es así, ¿verdad? Bueno, después de la pandemia es verdad que, obviamente, se reduce la actividad, se reduce el uso, pero también se reduce el aforo, y es verdad que la consejera ha puesto en marcha con la empresa algunos vehículos dobles para intentar solventar esa circunstancia. Con el mismo límite: 18 o 19 vehículos o unidades Urban-3 en la calle. Ya sé que vale como 3'5 millones o 3.800.000 euros cada una de las unidades. Por eso la pregunta es: conociendo esta realidad antes de la pandemia y después de la pandemia y durante, pero sobre todo teniendo la vista a medio plazo, porque algún día —espero que prontísimo— acabe este asunto de la COVID, tendríamos que tener más servicio de tranvía. Por lo tanto, la pregunta así se justifica. ¿Tiene previsto al menos intentar decirle a la consejera de Hacienda que quiere poner la compra de alguna unidad más de tranvía en el presupuesto de 2021?

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. La verdad es que esta pregunta me descolocó un poco, porque usted conoce perfectamente —y ha sido consejero de Hacienda— que la obligación de dotación de tranvías no es del Ayuntamiento, es de la SEM. Para eso, cuando se creó el tranvía, se creó una sociedad mixta donde el Ayuntamiento tiene un 20 % y el Consorcio Traza, de distintas empresas privadas, tiene el 80 %. Y a diferencia de lo que sucede en la concesión del autobús, donde todo el riesgo de pérdida de viajeros se está asumiendo por el Ayuntamiento, en este caso está más repartido y la SEM está asumiendo esa pérdida de viajeros y las pérdidas económicas de viajeros. La SEM, la Sociedad Mixta del Tranvía, como usted bien sabe, realmente tenía ya antes de la pandemia una situación muy delicada, extrema situación por cómo se creó en su momento ese contrato y las condiciones para la gestión de este servicio público, por lo que, con la situación financiera agravada por las consecuencias de la pérdida de viajeros, plantear una compra de convoyes en estos momentos, quien tiene la obligación para hacerlo, la verdad es que es bastante difícil de pedir o exigir. Pero es que además, los pliegos con los que se rige nuestra relación contractual, dicen que hasta que durante en varios meses seguidos no se supere un índice de ocupación, no tienen esa obligación, para que nosotros se lo podamos exigir, a que ellos lo realicen. En septiembre se produjo esa situación; en septiembre de 2019, cuando los tranvías estaban totalmente desbordados, vimos que había un nivel de ocupación muy alto y vimos que por primera vez se estaban superando los límites que el contrato establecía, y a partir de ahí se creó un expediente para poder requerir a la SEM que invirtiese en nuevos convoyes y que ampliase su capacidad. En esos momentos hubo un cierto debate porque había distintos criterios a la hora de interpretar esos pliegos; la SEM no estaba por la labor de ofrecer esa ampliación del servicio y ahí tuvimos nuestras discusiones, hasta que llegó la pandemia, justo en el momento en el que se iba a resolver el expediente para poder crear esa obligación. La pandemia ha cambiado totalmente la situación contractual y en estos momentos el problema realmente es recuperar esa demanda, esa demanda que está, como les decía anteriormente, es un problema de medio plazo. No es un problema de 2020, es un problema de medio plazo, ya que no se va a recuperar; en las mejores previsiones estamos haciendo un escenario de que se pueda recuperar el nivel de 2018 —que no el de 2019, que fue excepcional, un pico excepcional—, pero el de 2018 en tres años. Esas son las previsiones que barajamos.

Entonces, ¿qué sucede? Pues que en estos momentos hay una dificultad máxima y una imposibilidad de acometer nuevas inversiones, además de que no estarían justificadas. Eso se une, por otro lado, a la situación sanitaria. Y ahí quiero llegar porque usted me orienta el debate por esa vía. El transporte público es un entorno seguro; se lo he dicho hace ya cuatro comisiones, tres comisiones, lo venimos hablando en muchas comisiones. No lo digo yo, lo digo porque estamos rodeados de estudios científicos, lo dice el CSIC y lo dicen múltiples investigadores de todo el mundo, que realmente el entorno del transporte público, sea autobús o sea tranvía, es un entorno seguro, donde no se están produciendo esos contagios, a pesar de la proximidad, a pesar de que ahora hay una limitación de aforos que es posible que en breve pueda restituirse el 100 % de la capacidad, porque todos los usuarios van con mascarilla, porque se está innovando y se está trabajando mucho en todos los sistemas de ventilación. Seguimos con las pruebas de los medidores de CO₂ y todas las pruebas nos dicen que vamos a poder volver al tranvía y al autobús a unos niveles de ocupación

previos a la pandemia, pero el problema no va a estar en la seguridad, sino que, una vez que la seguridad ya esté constatada, esté demostrada, lo importante es transmitirla y que los usuarios se sientan cómodos y se sientan confiados, pero, sobre todo, la importancia y lo más importante es que podamos recuperar los usuarios, para que podamos volver a recuperar ese debate. Encantados de hacerlo cuando es necesario, pero cuando todavía hay otros problemas y esa no es la situación, va a ser difícil que podamos llevar a cabo esa solicitud a la SEM. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera, pero dos cuestiones. Una: no hemos puesto desde Podemos en cuestión jamás, —y menos en esta intervención de ahora mismo—, la seguridad del tranvía en cuanto a la COVID, nunca. Ya sabe que yo tomo el tranvía varias veces al día, y sé perfectamente para qué sirven los asientos con las X rojas, para que todos dejemos nuestros bolsos y mochilas y rodeemos la silla que no se puede utilizar, así que sé cómo son los tranvías y cómo van. No lo hemos puesto en cuestión.

La otra cuestión es justamente una que ha utilizado usted ahora y yo en la intervención, que es medio plazo. Lo que digo es que hay que pensar a medio plazo, es decir, si sabemos todos —creo que es así, si no, me corrige, por favor— que cuando alguien decide comprar un nuevo vehículo para el tranvía, pasa como mínimo un año antes de que el convoy esté disponible, porque se pide, se tramita, se fabrica, se adapta, se instala, llega, un año, entonces no pensemos con los datos de ahora qué le pasa al tranvía. Pensemos con los datos últimos que yo manejo a 18 de febrero de 2020, tres semanas antes de que nos confinaran y habláramos en serio de la pandemia, donde sí, todos los días superábamos el límite de capacidad del tranvía, todos los días. Entonces, pensando a medio plazo y que, en cuanto pase la pandemia vamos a recuperar enseguida, seguro, la capacidad y el uso del tranvía, aun así, si ponemos en el presupuesto de 2021 la compra de un convoy y se aprueban —figúrese— en febrero, estamos hablando de febrero o marzo de 2022 para que llegue el convoy. Con ese plazo hemos de pensar. Por eso insistimos en que hay que pensar ya en comprar uno o dos convoyes más para el tranvía. Bueno, si económicamente es uno, uno que es mejor que cero, pero hay que pensarlo ya para que a principios de año 2022 lo tengamos, porque existe otra vez el problema de capacidad en cuanto la pandemia pase o los efectos de la pandemia.

Y, dicho esto, cuando pidamos a la SEM —si lo pedimos— que esto ocurra, usted sabe perfectamente —mejor que yo, pero yo también lo sé— que eso afecta directamente a la economía municipal. Cuando le exijamos a la SEM que compre un convoy, afecta a la economía municipal porque somos parte de esa empresa mixta. Y, de hecho, en la conversación única, breve, placentera —pero única y breve— con la consejera de Hacienda para hablar de presupuesto, este portavoz le habló de este convoy, y a la consejera de Hacienda no le pareció mal; tampoco bien, no dijo nada. Preguntó nuestras intenciones y yo se las conté. Entonces, si de verdad creemos que vamos a recuperar de aquí a un año la capacidad del tranvía y el número de usuarios y usuarias, y sabemos que cuesta mínimo un año que llegue el convoy cuando lo pidamos, tiene que aparecer esa compra reflejada en los presupuestos de movilidad del año 2021 para que sea real en febrero de 2022.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Bueno, yo creo que partimos de una diferencia de criterio importante, y es que usted está diciendo o previendo según su experiencia, que en cuanto pase la pandemia —que será más o menos para verano, cuando más o menos estemos todos vacunados—, se va a recuperar la demanda, y eso es lo que yo pongo en duda, pero no solo yo, sino con todas las ciudades con las que estamos trabajando, con todos los organismos como la Asociación Internacional del Transporte Público, que la previsión que tenemos, lamentablemente, ojalá sus previsiones se cumpliesen, porque sería un escenario muchísimo mejor para todas las ciudades y para todas las operadoras de transporte público, pero, lamentablemente, esas no son las previsiones que se barajan. Las previsiones que se barajan es que va a tardar entre dos y tres años —y más cerca de los tres años que de los dos— en recuperarse la demanda previa a la pandemia en todo el transporte público. Porque hay otros cambios sociales, como es la instauración del teletrabajo, como es realmente que se han digitalizado muchos procesos de trabajo, con lo cual donde antes había reuniones presenciales y desplazamientos, ahora no los hay. Y también porque se han destruido también puestos de trabajo y se van a destruir. Todo eso afecta a que la demanda del transporte público, —no en Zaragoza, sino en general—, estemos hablando de entre dos y tres años volver a recuperar los niveles previos. Con lo cual, lo primero es recuperar la demanda y ver, una vez que pasemos la

pandemia, cuál es ese ritmo de recuperación de la demanda. Si vemos que es más rápido y que las previsiones van más en la línea de lo que usted avanza, fenomenal, porque todavía tenemos margen para poder establecer esa solicitud y pedirle a la SEM que realice las compras de nuevos convoyes o nuevas secciones. Nosotros estamos aquí para velar por el servicio público, igual que hicimos en septiembre, que vimos que las condiciones no eran las óptimas para prestar el servicio, y exigimos a la SEM que cumpliera con sus obligaciones y que invirtiera a pesar de sus reticencias y de su situación económica, volveremos otra vez a exigirlo en el momento en el que eso sea necesario. Pero es verdad que ahora mismo no es una urgencia, no es algo que veamos que tenga que materializarse en el presupuesto de 2021 y no descartamos que —ojalá—veamos en la segunda parte del 2021 que el ritmo de recuperación es mucho más rápido y más acelerado del que nosotros preveamos y podamos contarle para el futuro. Y luego hay distintas formas de solucionarlo: puede haber nuevos convoyes o puede haber nuevas secciones que quizás sean más económicas y que puedan mejorar el servicio y hacer que los tranvías, en lugar de 5 piezas, sean de 7 y eso, pues al final lo importante es la calidad del servicio y que los zaragozanos vayan cómodos en el tranvía y por eso vamos a velar, pero ahora mismo no creo que sea un tema de urgencia o de este año. Ojalá a finales de 2021 podamos ver que pueda ser necesario de cara a 2022. Gracias.

4.3.5 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a cuando piensa la Consejera poner solución al abandono de la gestión, mantenimiento, estado y nuevos usuarios y usuarias de los Huertos municipales de Parque Goya tras la desaparición hace un año de la empresa concesionaria. (C-2368/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Ya sabe —en serio—, que la posición de Podemos siempre es radical porque somos radicales, es decir, a la raíz del problema, pero siempre es propositiva, con ganas de aportar en todas las intervenciones. En esta, directamente, es que además lo que traemos aquí es una interpelación para confirmar la solución que proponemos, no como grupo de Podemos tan solo, sino como Junta de Distrito también, y la que surge en el barrio de Parque Goya entre la Asociación Vecinal y los antiguos y nuevos usuarios y usuarias de los huertos.

Hago historia por si acaso, no para usted, que sé que se lo sabe, sino..., calle Coloso, Parque Goya, se crean unos huertos vecinales en el año 2014. En ese momento empiezan 30 personas arrendatarias de los huertos en suelos municipales: media hectárea, unas 200 parcelas. Empiezan 30, los gestionaba una entidad sin aparente ánimo de lucro llamada ACUPAMA, se pagaba un precio estándar de un euro al mes por metro cuadrado y eso daba, como a todos los que tenemos huertos, derecho a agua de riego, material para instalación inicial de sistema de riego, preparación de tierras y de siembra, materia orgánica, etcétera. Llegaron a estar unos 60 usuarios y usuarias hasta el año pasado. El confinamiento para los huertos y ya no se vuelve, porque ACUPAMA abandona el mantenimiento sin previo aviso, desaparece, simplemente desaparece y los huertos de Parque Goya quedan directamente desasistidos. Muchos usuarios caen, quedan 12, y en ese momento los usuarios lanzan un proyecto nuevo que apoya la Asociación Vecinal de Parque Goya y que apoya la Junta de Distrito, que tengo el honor de presidir, y el placer además, también. Ahora mismo ya, hay 80 parcelas pedidas y en uso de los huertos de Parque Goya, pero sigue sin haber nadie que se ocupe de ellos; digamos que hay una tácita autogestión no reconocida porque desaparece ACUPAMA, se piró directamente, sin explicaciones, y no ha pasado nada desde entonces. Hay un proyecto de convenio para crear una asociación de usuarios que estará acabándose hoy o mañana seguramente, que creo que la Junta de Distrito le enviamos —la mandamos la semana pasada, no sé cuándo lo ha podido ver, pero bueno, hace unos días— que pretende gestionar directamente mediante convenio estos huertos y además generar una zona comunitaria para el barrio, junto a la asociación vecinal y la de mujeres del barrio, y también para chavales, pues con formación y cultura alimentaria, horticultura, etcétera. Esto consistiría en que se firmara directamente desde este Área un convenio con la asociación de usuarios y usuarias para la autogestión,

claro, una vez podamos haber logrado rescatar la concesión que hace un año desapareció cuando desapareció la entidad gestora.

Por eso esta es la propuesta de solución, y la pregunta es: contando con el apoyo de la Junta, que lo tiene, y de los vecinos y vecinas asociados del barrio también, cómo está la cosa y si a usted le parece la solución perfecta este convenio directo, cuando hemos constatado —porque hemos hecho un trabajo de sondeo— que, en principio, ninguna entidad potencialmente interesada en la gestión de estos huertos lo está, porque no es rentable económicamente. La única solución sería la autogestión. Esta es la solución que proponemos y la interpelación, por lo tanto, es cómo ve en tiempo y en forma esta solución para los huertos de Parque Goya. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Pues el expediente llegó ayer a mi oficina, con lo cual lo he podido ver un poquito por encima, pero no lo he podido estudiar a fondo. Entonces, le anticipo, no me decanto ni para decirle que sí ni para decirle que no. No me parece mala propuesta, pero lo tendríamos que estudiar y valorar.

Lo que sí que estamos trabajando desde la Oficina de Espacio Público y de Concesiones, es en encontrar al concesionario anterior para exigir responsabilidades, porque es verdad que fue una concesión demanial otorgada por la Expo, que abandonó en 2016 y desde entonces se ha establecido este tipo de autogestión sin que nadie le reclamase nada. A partir de aquí, este concesionario tenía una obligación de hacer una inversión que no finalizó y, por lo tanto, quedan unos importes pendientes, pero es que además recibió una subvención de 80.000 euros que también ha desaparecido, con lo cual estamos más trabajando en exigir las responsabilidades y ver realmente cómo se puede solucionar.

Y por otro lado, de cara a futuro, pues una vez que recuperemos esa concesión, podremos sacar otra vez la concesión a licitación. Si la asociación de vecinos están interesados, pues fenomenal porque podremos establecer en unas condiciones que sean sostenibles, porque no se trata de hacer algo insostenible, pues que puedan trabajar y que puedan tener los huertos y que puedan explotarlos y que se pueda autogestionar. Pero ya le digo que lo tenemos que estudiar porque ahora mismo estamos buscando al concesionario anterior y exigiendo responsabilidades para recuperar esa concesión más que pensando en la nueva licitación, pero será cuestión de que en los próximos meses se pueda abordar esta cuestión. Y si ya desde el distrito nos traen un planteamiento y una solución, pues lo estudiaremos con mucho cariño.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Pero bueno, la pregunta era concreta, si preferiría así en principio y en teoría un concurso nuevo o un convenio, sabiendo que en principio no hay nadie interesado en la gestión de estos huertos porque no es rentable, obviamente, no lo es. Y de todas, maneras no sé, los usuarios y la asociación vecinal y la Junta de Distrito tiene un teléfono de una persona que descuelga, que representaba a ACUPAMA; lo digo por si no lo encuentran, pues no sé, a lo mejor a través de la persona con la que nosotros sí que hemos hablado hace unas semanas, un tiempo, puede descolgar el teléfono. O sea que, si lo están buscando, les pasamos el teléfono.

De todos modos, de facto, que sepa que los usuarios y usuarias de los huertos, que ya son 80, están autogestionándose como pueden el propio huerto; ya tiene hasta la caseta de herramientas, etcétera y que están construyendo con el apoyo de la Junta y Asociación Vecinal la zona comunitaria, porque además unos árboles impiden que algunas parcelas sean de verdad útiles para el huerto. Eso ya está ocurriendo, simplemente habría que, digamos, legalizarlo u oficializarlo. Por eso le pregunto si prefiere un concurso o está dispuesta a que, bueno, sabiendo lo que hay, en cuanto se acabe el plan de ACUPAMA, se pueda convenir directamente, que eso es un trámite muy sencillo. ¿Le parece bien un convenio con una entidad de usuarios?

Sra. Presidenta: Necesito estudiarlo; no sería responsable por mi parte decirle que sí cuando todavía no conozco el detalle. Quiero también trabajar con los técnicos y ver realmente los pros y contras de cada una de las cuestiones para poderle contestar. Ya contactamos hace un par de semanas con esta persona, que me imagino que será la misma, y la verdad es que no quiere saber mucho del tema. Entonces no se preocupe que lo estudiaremos y veremos una solución que sea óptima y no habrá mucho problema, ¿vale? Muchas gracias.

4.3.6 Interpelación presentada por el Grupo Municipal del Partido Socialista, relativa a dar cuenta de la contraprestación que han obtenido las empresas JC Decaux y Clear Channel de la negociación que han mantenido para la instalación de nuevas marquesinas y de si va a ser esta la práctica habitual para la instalación de nuevos elementos de mobiliario urbano. (C-2375/20)

(Este punto es retirado por el Grupo Municipal proponente)

4.4 Preguntas

4.4.1 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a los medios y recursos que piensa usar el gobierno municipal para colaborar en el proyecto de desarrollo de una plataforma tecnológica de movilidad integral de la operadora ferroviaria RENFE que mejore la conectividad de la ciudad como a la mejora de la experiencia de los futuros usuarios, y si existe agenda de contactos o planificación de actividades para impulsar ese proyecto. (C-2266/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Calvo, tiene la palabra.

Sr. Calvo Iglesias: Viene la pregunta a cuenta de una noticia que salió recientemente en donde parece que Renfe está haciendo algún estudio o está analizando la posibilidad de crear estas plataformas de transporte integral —“puerta a puerta” que llama— en donde se integrarían distintos modos de transporte y supongo que mediante la contratación o la apuesta o la suscripción de algún convenio, yo qué sé, con las asociaciones de taxis o con algún tipo de entidades parecidas para ofrecer un paquete de transporte que permita a los usuarios tomar un taxi desde la puerta de su casa y todo ello con, supongo, que con el mismo billete o el mismo contrato, el mismo documento contractual con Renfe. Es decir, un taxi que le lleva a la estación, el transporte en ferrocarril y posteriormente, en el lugar de llegada, pues otro tanto con otro taxi que le llevaría a su domicilio. Bien, este tipo de plataformas a mí me parece, bueno, es explorar un nicho de mercado, me parece interesante. Y la pregunta que le formulo es si por parte de Renfe se han puesto en contacto con el Ayuntamiento de Zaragoza para la implementación de este tipo de servicio y si cuentan con la colaboración o ha habido algún tipo de algún tipo de contacto previo en este sentido.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Calvo. No, por parte de Renfe no han contactado con nosotros, pero es posible —bueno, es posible no—, sé que están en contacto con el Consorcio de Transportes, ya que por competencias, sobre todo a ellos les afecta más por un ámbito periurbano. Pero vamos, no tenga ningún problema en que, en cuanto sea necesario, abordaremos la integración, pero para ello lo más importante es que nosotros tendremos que tener previamente la plataforma de la ciudad y eso es lo que a mí me parece más interesante y en lo que estamos trabajando, que realmente durante 2021 podamos tener una plataforma de movilidad como servicio que permita facilitar a todos los usuarios la integración de los distintos sistemas de transporte, empezando, por supuesto, por el transporte público, por el autobús y el tranvía, que es realmente el más demandado y el que más usuarios reúne, pero también incluir también el servicio de taxi, incluir también el servicio de movilidad compartida, incluir también motos, bicicletas, patinetes... Y en eso es en lo que estamos trabajando.

Entonces, ya les puedo anunciar que ahora en enero vamos a sacar una consulta pública al mercado. Hemos estado estudiando desde el Servicio de Movilidad muy intensamente qué está sucediendo en otras ciudades —en esta materia, Helsinki es la ciudad pionera y la que ya lleva varios años de ventaja y hemos estudiado muy de cerca el modelo—; hay otras iniciativas en Madrid, en Barcelona, con las que también estamos en contacto y vamos a lanzar una consulta pública al mercado precisamente para poder recoger todos los requerimientos y conocer en profundidad por el procedimiento habitual para luego sacar una licitación que nos permita a finales de este año —confiamos— 2021 poder tener una plataforma de movilidad como servicio integrada para Zaragoza, sin perjuicio de que en paralelo y previamente podamos tener un

piloto de la mano, que ya están trabajando Avanza y MIT en un plan piloto concreto que nos va a permitir aprender y que podamos nosotros luego introducir todas las mejoras y todos los aprendizajes en la próxima licitación. Aquí lo importante es que estos sistemas trabajan un poco como un efecto cebolla donde hay que integrar distintas capas. Lo primero es que tengamos integrado lo que es el entorno urbano y la distinta movilidad del entorno urbano para que luego podamos conectarnos con la movilidad periurbana, con otras soluciones que pueda haber o con la RaaS (*Renfe as a Service*) que plantea Renfe, pero lo importante es que en Zaragoza estemos tecnológicamente al nivel y que la movilidad esté digitalizada, sobre todo porque el poder disponer de la movilidad como servicio ayuda a reducir la movilidad como propiedad y, sobre todo, también facilita la vida de los ciudadanos y limita el uso del vehículo privado en entorno urbano, lo cual es muy importante porque ya es por elección, no es por imposición, que ese es un poco nuestro modelo, facilitarles la vida a los ciudadanos para que realmente les resulte muy cómodo el poder moverse dentro de la ciudad sin necesidad de ir en vehículo privado y así facilitar el tráfico y la movilidad más sostenible en la ciudad. Gracias.

Sr. Calvo Iglesias: Yo simplemente querría señalarle una cuestión, y es que me parece interesantísimo el tema de trabajar en una plataforma de transporte integrado dentro de la ciudad, que luego se puede ampliar, lógicamente, al área periurbana, pero me parece importante que tengan en consideración o que tengan en cuenta estas propuestas que ha formulado Renfe, que ha hecho públicas recientemente porque nos podríamos encontrar con el contrasentido de que una entidad del tamaño y del volumen que tiene Renfe, que es una entidad ciertamente potente, que esté desarrollando una plataforma similar; evidentemente, no va a ser tan completa o tan compleja como la que puedan tener ustedes para la movilidad interna de la ciudad, pero de alguna manera, si ellos están trabajando en un tipo de plataforma vinculada al transporte ferroviario, sería interesante que ustedes se pusieran en contacto para que de alguna manera hubiera alguna posibilidad de integración o más fácil integración entre ambas por el tema de, lógicamente, la obtención de sinergias y la compatibilidad de ambas plataformas. Si ellos trabajan por un lado, ustedes trabajan por el otro, luego habrá dificultades; siempre las ha habido. Yo, que he tenido que trabajar con redes informáticas de distintas autonomías, que luego se tenían que poner en contacto en unión y coordinarse con las del Ministerio, en el momento en que todas estas redes están desarrolladas con distintos sistemas operativos y por distintas empresas, luego es dificultoso el unirlas todas; conlleva sobrecostes simplemente porque hay que establecer protocolos de comunicación, etcétera, etcétera. Bueno, sistemas informáticos complejos que dificultan el que todas estas redes se complemente, se unan y puedan trabajar conjuntamente. Es por eso por lo que yo les sugiero que, sabiendo que existe esta iniciativa por parte de Renfe, y teniendo en cuenta que ustedes tienen una iniciativa no idéntica, pero también con la misma filosofía de integración de transporte, que hicieran un esfuerzo de acercamiento y de puesta en común de para, en un futuro, poderse coordinar y seguramente y seguramente conseguir un sistema mucho más eficiente y, sobre todo, mucho más barato.

Sra. Presidenta: Sí, señor Calvo. Por eso precisamente sale ahora en enero la consulta pública al mercado, para que de todas estas iniciativas no se nos escape ninguna, tanto las locales como las internacionales, porque hay plataformas de distintos ámbitos. Y por supuesto que ya les digo que desde el Consorcio de Transportes, en el cual también estamos trabajando y que continuamente están en contacto con Renfe y por supuesto que lo tendremos en cuenta. Ahora lo importante es que estas plataformas trabajan de forma complementaria y que, si no tenemos la urbana, difícilmente luego se va a poder dar una solución total e integrada a los ciudadanos y que al final los desplazamientos que los ciudadanos hacen en Renfe, digamos, pues no son los habituales de su día a día. El volumen de desplazamientos importante en nuestra ciudad estará en la plataforma urbana y en los viajeros del transporte público y movilidad compartida que lo utilizan en su día a día. Pero sí, gracias por la pregunta, por llamar la atención sobre este punto porque estamos trabajando en ello y por supuesto que ahora en la consulta pública de enero contactaremos con Renfe también para conocer más detalles. Gracias.

4.4.2 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a qué medidas ha tomado o piensa tomar para subsanar las deficiencias de los sistemas de información de los paneles informativos de las paradas de autobús, si tiene previsto a corto plazo algún plan específico tanto de prevención como de seguimiento del correcto funcionamiento de dichos sistemas, y qué calendario o planes tienen diseñados para la ampliación del sistema de información de frecuencias de paso a un mayor número de paradas. (C-2267/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Sí, es una evidencia que el sistema de información tiene caídas puntuales para los usuarios del autobús. La verdad es que es un contratiempo porque cuentan a lo mejor con acercarse a la parada y poder decidir cuál de los autobuses que paran, sobre todo en paradas compartidas donde son muchas las líneas que paran, pues muchas veces es una opción interesante el poder decidir en función del tiempo de espera cuál de los autobuses es más conveniente coger. A mí, por ejemplo, para ir a mi casa, yo normalmente tengo esta elección, decido si me conviene esperar al siguiente autobús, que es de otra línea, o coger este primero. Bien, por otro lado, es evidente que estos paneles no se encuentran en todas las marquesinas de la ciudad, sino que hay un porcentaje que yo desconozco, que es un dato que sí que me gustaría que nos aportara, el porcentaje de marquesinas que hay en nuestra ciudad dotados de paneles informativos y las que no. Y, por supuesto, conocer, aparte de los planes que puedan tener de mantenimiento del servicio para evitar estas frecuentes caídas o estas caídas que no sé si son muy frecuentes o no, pero en cualquier caso son indeseables, y para saber también si es que tienen planes de ampliación de los paneles informativos al resto de las marquesinas de la ciudad. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Pues muchas gracias, señor Calvo. Sí que es verdad que ha habido un problema en las últimas semanas importante con estos paneles informativos porque, por un cambio en la red de ADSL y el router del proveedor de telefonía móvil, de Movistar, ha habido un problema que hacía que fuese este cambio incompatible con la tecnología que había en estos paneles. Eso no ha impedido que a través de la aplicación ni de la web se pudiese ver, el problema era solamente eran los paneles de las marquesinas, pero es verdad que ha sido un problema importante. Hemos requerido y hemos estado pendiente de esa solución y justo hoy me anunciaban que se ha podido solucionar esta misma mañana y han entrado ya todos en servicio, los cuatrocientos paneles ya estaban en servicio y lo que se está haciendo es una inspección visual para comprobar que realmente se había solucionado; han tenido que hacer algunos temas técnicos para poder solucionarlo entre Movistar y Avanza. De momento, ahora mismo tenemos 400 paneles en las marquesinas y eso implica el volumen que ya nos había planteado el propio pliego. Ya al año que viene, en 2021 y en 2022 se introducirán 36 más cada año y con eso se darán por concluidas las marquesinas que tienen panel y casi estaremos llegando al 95 % de las marquesinas.

4.4.3 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal del Partido Socialista, una vez anunciado el aplazamiento de la reestructuración de líneas y la alternativa de transporte de alta capacidad, cuales son los planes para dar solución de movilidad al eje este-oeste, dando cumplimiento de este modo a las recomendaciones sostenidas en los distintos planes de movilidad aprobados por este Ayuntamiento. (C-2332/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez.

Sr. Gómez Gámez: La verdad es que faltarían unas breves palabras que tendríamos que haber incluido, y es “sí que existe alguno”, “cuáles son los planes si es que existe alguno”. Mire, señora Chueca, usted presentó en el Consejo de Ciudad, que es el máximo órgano de representación de participación de la ciudadanía, un esquema, un proyecto de un poco reorganización del nuevo sistema de movilidad sostenible, en el cual recuerdo —y usted también recordará perfectamente— cómo había un gran eje compuesto por dos

cruces, norte/sur y este/oeste; la norte/sur ya estaba cumpliendo su función el tranvía, y para la este/oeste dijo usted que había que buscar soluciones imaginativas.

Tradicionalmente, el PP dijo “tranvía no”, dijo “trambús sí”, ahora ya no sabemos si trambús sí. Se habla de la línea de Cercanías; la línea de Cercanías no cumple las mismas funciones, primero, porque deja fuera a Oliver-Valdefierro y también a Las Fuentes; segundo, porque las distancias que hay entre parada y parada pues usted las conoce perfectamente. Quiero decir, no digo que no se pueda potenciar, efectivamente, buscar una mejor utilización y demás para todo el entorno periurbano, pero, desde luego, no cumple la función de un transporte público urbano al uso, ¿de acuerdo? Por lo tanto, nuestra preocupación es, cuando el alcalde dice —yo creo que fue en el Debate del estado de la ciudad, si no recuerdo mal— que se había pospuesto de momento la reordenación de las líneas de autobús y, evidentemente, vemos que hay una inmovilidad absoluta en la cuestión del eje este/oeste y nos preocupa porque sabe que para nosotros es una cuestión nuclear hablar de este tema porque no solamente es comunicar a las personas con otras personas, sino que además es poder actuar también de alguna manera en una escena urbana bastante degradada en el caso de los barrios que le he estado citando antes. Por lo tanto, nos gustaría que nos dijera algo concreto sobre si tienen previsto hacer algo, qué, cuándo y con qué modelo. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, pues como usted bien sabe, claro que recuerdo la presentación y los planes que teníamos y, de hecho, lo que estaba planteado en nuestra programa, que es una reordenación de las líneas de autobuses a través de una red mallada, le puedo leer, “con líneas circulares y líneas radiales exprés” y “con autobuses vía articulados, trambús”, que tienen ventaja del tranvía, esos son sostenibles, pero no tienen los inconvenientes del coste y la necesidad de intervención que requiere un tranvía. En eso estamos trabajando y se sigue trabajando, pero con otro orden de prioridad porque la pandemia ha cambiado las prioridades y la movilidad en estos momentos de la ciudad. La prioridad es recuperar el nivel de demanda y de viajeros que utilizan el transporte público en la ciudad. Y durante este año —usted lo sabe— hemos estado cambiando, hemos estado teniendo que ajustar el servicio continuamente a los continuos cambios y, aunque se ha seguido trabajando, pues ya no ha sido con la misma intensidad o se ha tenido que ir modificando un poquito, pero el Servicio sigue trabajando y esta reordenación de las líneas que nosotros anunciábamos ya les anticipé creo que en otra comisión que vendrá en la próxima licitación para 2023. La reordenación de las líneas es sistémica; es decir, cuando se han hecho estos estudios de demanda se ha visto que tampoco existe una necesidad entre el este/oeste, o sea, en este eje en sí mismo. Sí que existe una necesidad de los distintos barrios hacia el centro, o sea, en lo que es la movilidad concéntrica y en ese sentido se va a seguir estudiando cuál es la mejor solución que se puede plantear a este problema, pero de una forma integrada, que tendrá que ver con toda la reordenación de todas las líneas, no con una línea concreta. Sí que le puedo anticipar que no será un tranvía y que más estamos por la opción de que pueda ser un autobús de alta capacidad. Pero hace falta que realmente haya una demanda suficiente para ese tipo de vehículo. Si no es necesario, si no hay una demanda tan alta como para crear ese corredor que tiene sentido teórico, pero hace falta que sea un sentido real, pues se reducirá o se modificará el tipo de vehículo. La nueva línea de transporte público de autobús urbano, efectivamente, tendrá distintas tipologías de vehículos en función de la demanda de cada una de las líneas y buscará la máxima eficiencia. Y eso podremos implementarlo a partir de la nueva licitación en 2023. Gracias.

Sr. Gómez Gámez: Bien, señora Chueca, no sé si la he entendido bien —espero que sí—, pero no me ha quedado muy claro entonces, si hacen ustedes una apuesta clara y decidida por el eje este/oeste o habla más bien de esas líneas concéntricas. Le daré un dato que creo que figura en algún estudio de esos previos sobre la segunda línea de tranvía que se hicieron: la previsión de viajeros del eje/oeste, evidentemente y efectivamente, es inferior a la del eje norte/sur. De memoria le hablo ahora mismo, creo que la del eje norte/sur andaba por los 100 millones de viajeros anuales y esta anda por ahí —o andaba— la previsión por unos 70-73. Con lo cual, evidentemente, es tres cuartas partes, pero es lo suficientemente importante para justificar seguramente un transporte de alta capacidad. Entonces le rogaría que me aclarara si han descartado la opción del eje este/oeste definitivamente, si es algo transitorio o si directamente no lo han descartado y siguen trabajando en ella.

Sra. Presidenta: No hay nada descartado porque lo que le digo es que se está trabajando en el análisis de la demanda realmente de todos los flujos de la ciudad para poder hacer una reordenación integrada donde, por supuesto, estará incluido el eje este/oeste. Pero ¿qué sucede? Que la demanda ha caído un 47 %, con lo cual es difícil estudiar cuáles van a ser las condiciones normales de movilidad en la ciudad hasta que no se recupere. Como ya le decía anteriormente al señor Rivarés, es que tardaremos entre 2 y 3 años para poder conocerla, entonces sería muy peligroso hacer una reordenación de unas líneas de autobús, que realmente tienen un impacto en la ciudadanía muy amplio y duradero en el tiempo, con unos datos erróneos de demanda porque ahora mismo están totalmente trastocados y necesitamos conocer cuáles son los definitivos que se van a quedar como estables. Gracias.

4.4.4 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal del Partido Socialista, relativa a si hay previsión de cara a los próximos años de la extensión de los contenedores soterrados u otras soluciones, para minimizar las afecciones estéticas, vandalización, acumulación de residuos en vía pública, etc., que supone la existencia de contenedores convencionales en la vía pública. (C-2333/20)

Sr. Gómez Gámez: La damos por formulada en sus términos.

Sra. Presidenta: Bueno, esta es una cuestión muy técnica y realmente me informan también desde el Servicio que la experiencia que tenemos en el Ayuntamiento es que los actos vandálicos y la acumulación de desbordamientos y de residuos alrededor de los contenedores sucede indistintamente sean contenedores soterrados o no sean contenedores soterrados. En cambio, la tecnología de los contenedores soterrados pierde flexibilidad, la limpieza es muchísimo más compleja, la reparación es muchísimo más compleja, el importe económico es radicalmente diferente y, además, la construcción y la inversión. Por lo tanto, no estamos contemplando contenedores soterrados para la ciudad como modelo, sin perjuicio de que hay en el entorno de la estación Delicias, de Zaragoza Alta Velocidad, hay 15 áreas de contenedores soterrados que ya están construidos y que sí que se van a implantar, que vienen de esos acuerdos previos de hace años en los que nosotros no hemos decidido. Pero en lo que nosotros podemos decidir de cara al futuro, la idea es poder tener los contenedores normales, los contenedores en vía pública; con otro diseño, mucho más estéticos, más pequeñitos, que no dificulten la visión y porque también, además, la huella de carbono es muy inferior de estos contenedores en calle que los contenedores soterrados y nos parecen que son más recomendables, con lo cual seguiremos con los nuevos contenedores a partir del año que viene, pero no soterrados. Gracias.

4.4.5 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal del Partido Socialista, relativa a cuál es el motivo de suspensión de la tramitación del pliego de la concesión de licencias para la utilización en el espacio público de bicicletas y motos compartidas. (C-2335/20)

(Se trata conjuntamente el punto 4.4.10)

Sr. Gómez Gámez: Perdón, presidenta, proponemos unirla con la 4.4.10 de Zaragoza en Común, que hablan del mismo asunto y además daríamos por formulado el texto de la nuestra.

Sr. Cubero Serrano: Encantados de unirla y la damos por formulada.

Sra. Presidenta: Muy bien. Bueno, pues sobre los pliegos que sacamos en el Perfil del Contratante el día 21 de octubre de 2020, dentro del procedimiento se concedía un plazo para posibles sugerencias, consultas o solicitudes de aclaración por parte de los interesados. Ahí vimos que llegaban múltiples solicitudes de modificar y ampliar los plazos de despliegue de los vehículos. Es decir, nosotros habíamos planteado que fuese durante un mes desde que se adjudica hasta que tienen que estar ofreciendo el servicio y todos nos ponían de relieve la dificultad que eso suponía y la imposibilidad de desplegar en tan poco tiempo

porque son compras e inversiones que se tienen que realizar fuera de España y que llevan su tiempo de fabricación y de suministro. Por eso, en aras a la mayor eficacia del procedimiento y a evitar problemas futuros, nos pareció oportuno corregirlo, modificar y ampliar ese plazo, se ha quedado ampliado a cinco meses, de tal forma que se haya podido volver otra vez el trámite. ¿Qué sucede? Que este trámite tiene que volver a pasar por todos los órganos internos en Contratación, en Intervención y ahora en estos momentos pues hay un alto colapso coincidiendo con el final de año en todas las Áreas y estamos pendientes de que desde la Intervención General aprueben el expediente para volver otra vez a publicarlo y seguir con la tramitación. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, pues esto es una muestra de la capacidad de gestión que nos ha llevado a que se haya echado por tierra un pliego de condiciones. Mire, esto se soluciona con una cuestión tan fácil como, antes de elaborar un pliego de condiciones en un tema novedoso como este, tener una consulta con las empresas del sector. Esto es lo que nosotros hicimos con el contrato de los patinetes, que hicimos en un tiempo récord, ante un fenómeno que nos encontramos a la vuelta del verano del 2018 y, consultando con el sector, con un sector incipiente, hicimos un pliego de condiciones que cuestiones tan concretas que solo conoce el propio sector no supusieron un problema a la hora de la tramitación. Usted, como no lo ha hecho, se ha encontrado con un problema que podría haberse solucionado fácilmente preguntando al sector. Pero bueno, a todo el mundo nos puede pasar, vamos a decir que es cuestión de principiante, aunque algunos en su Área no son principiantes. El problema es que, si se detecta un error, pues el error se corrige y se vuelve a sacar el pliego de condiciones, si es un error tan menor que es arreglar un párrafo, pero bueno, que llevamos ya un mes o tres semanas desde que ha sucedido esto y usted nos habla de un atasco. Bueno, vamos a decir que aquí se manifiesta otra vez una incapacidad de gestión.

Pero bueno, mientras todo esto pasa, la prueba piloto de Mobike lleva ya no sé si 8 meses caducada ya del todo o... no recuerdo muy bien la cifra. Hubo un proyecto piloto que usted prorrogó con unas condiciones que ya no se están cumpliendo y llevamos 8 meses que Mobike está funcionando completamente sin atarse a nada. Tal es así, tan impunes se sienten que ha sacado hasta unas nuevas bicicletas, no sé si las ha visto usted; han sacado unas nuevas bicicletas y, de hecho, tiene los aparcabici completamente colapsado. Vamos, el de aquí abajo, el que está entre la Lonja y el Ayuntamiento, donde aparco yo y los que vienen en bici al Ayuntamiento entiendo que también, no tenemos sitio a aparcar desde hace dos semanas. Desde que han sacado las nuevas bicicletas, ahí está todo colapsado con bicicletas de Mobike, aparte de que, bueno, están tiradas por la calle, nadie les ejerce ningún tipo de control... Y esto bueno, pues ya le digo, demuestra un poco de incapacidad de gestión. Yo le pongo el ejemplo de cómo se actuó con el tema de patinetes, que nos encontramos el fenómeno, que vinimos de aquel verano y nos encontramos la ciudad de Zaragoza y todas las ciudades llenas de patinetes y en seis meses se habló con el sector, se hizo un pliego que no recibió ningún tipo de alegación ni ningún tipo de recurso con las empresas del sector, porque tuvimos en cuenta cuáles era sus condiciones ante este nuevo fenómeno, y en seis meses estuvo el problema solucionado. Y luego tenemos el modelo de gestión de la señora Chueca, del Partido Popular, donde ante un fenómeno que no es que sea nuevo; hay factores nuevos, como en todos los fenómenos, pero no es que sea nuevo, lleva ocho meses caducadísimo, en el que usted ha hecho hasta una prórroga de seis meses. Podemos decir que lleva año y medio este tema coleando y ha hecho un pliego que a la primera de cambio lo ha tenido que retirar porque no ha tenido en cuenta algo tan sencillo que con una simple consulta se podría haber solucionado.

Sra. Presidenta: Señor Gómez.

Sr. Gómez Gámez: Pues poco más que añadir a lo que ya ha dicho el señor Cubero. Realmente el motivo de la suspensión nos parece importante, pero nimio. Quiero decir, esto que parece un oxímoron, a ver, que sí, que es algo que habrá que solucionar, pero es tan sencillo como ampliar el plazo de despliegue. Pues, si no se puede a hacer en un mes, pues habrá que dar tres o seis o los que se consideren oportunos, pero a partir de ahí volvemos otra vez a retomar el asunto. Y, desde luego, sí que hay que regular el tema de los vehículos en nuestras calles porque, efectivamente, a pesar de que se utilizan muchos más aparcabici, de lo que nos congratulamos y que demuestra seguramente que hacen falta más todavía, sigue habiendo muchas veces de alguna empresa en concreto tiradas por las aceras y por los jardines.

Sra. Presidenta: Estoy de acuerdo con ustedes y la verdad es que soy la primera que lamento que por una variación en el plazo del tiempo, algo que podría ser un cambio menor tengamos que volver otra vez a pasar por todo el procedimiento y a retrasar la publicación de estos pliegos. Con lo cual, nosotros por eso ahora el nuevo pliego que estamos preparando y que estamos trabajando para la plataforma de digitalización de la movilidad como servicio, pues lo que les anunciaba anteriormente, vamos a hacer una consulta pública al mercado para que realmente este tipo de detalles podamos conocerlos y recabarlos y evitar que nos vuelva a suceder un error de estas características, que es menor —ya les digo que conocer si el despliegue de un mes o de 5 meses es un tema muy técnico y muy específico del sector— y que se pueda plasmar bien desde el principio, sin perjuicio de que podamos tener este servicio lo antes posible porque somos los primeros que estamos buscando la reordenación de las líneas. Seguimos trabajando en la construcción de nuevos aparcamientos en toda la ciudad y para poder también despejar las aceras y poder facilitar el trabajo. Sí que he visto que la empresa Mobike ha lanzado las bicicletas eléctricas, igual que Acciona también el año pasado llegó y puso las motos; o sea, tampoco solicitó ningún permiso y por eso precisamente estos pliegos lo que buscan es optimizar y regularizar este asunto, pero sí que por otro lado han metido una mejora y es el candado físico, con lo cual espero que ayude —que era una de las cosas que se pedían en el pliego— que facilite la ordenación dentro de las calles. Pero, de cualquier modo, espero y confío en que la Intervención General nos libere pronto los pliegos y puedan seguir su ritmo de forma habitual y ágil. Muchas gracias.

4.4.6 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal del Partido Socialista, relativa a si conoce la Sra. Consejera el inventario de solares públicos y privados susceptibles de ser utilizados como parking y valorar la posibilidad de elementos tecnológicos o arquitectónicos para maximizar el número de aparcamientos, aprovechando el espacio vertical de los solares. (C-2336/20)

(Este punto es retirado por el Grupo Municipal proponente)

Sr. Gómez Gámez: Perdón. Simplemente, confirmar que la hemos retirado y, sobre todo, hacer algo que es de mínima cortesía que he olvidado hacer y es disculpar la no presencia de nuestra portavoz, de Ana Becerril, que se encontraba bastante afectada de su salud —nada grave, pero algo griposa— y no ha podido venir, y ha sido también ella la que de alguna manera nos ha pedido que retirásemos algunas preguntas, pero debería haberlo dicho al principio para disculparla. Lo lamento.

4.4.7 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si se tiene prevista la conexión con carril bici de Zaragoza con algún barrio rural o polígono industrial del área metropolitana. (C-2344/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Desear la pronta recuperación de la compañera Becerril y la doy por formulada.

Sra. Presidenta: Bueno, pues sobre esta cuestión que me pregunta, informarle de que actualmente hay una previsión para conectar los polígonos industriales y los barrios rurales entre Zaragoza y La Puebla de Alfindén por Malpica. Se ha solicitado al MOVES y ya está todo el proyecto trabajado, con lo cual, en este sentido vamos a ver si podemos conseguir el 50 % de la financiación que nos daría el MOVES si pudiésemos llevarlo a cabo. Además, también se están haciendo otros estudios informativos por la carretera de Logroño a la Venta del Olivar, el Polígono del Portazgo y Torre Village, y también de Zaragoza a Cuarte, dando continuidad por el camino de La Junquera. Estos son los proyectos que ahora mismo se están estudiando para poder llevar a cabo a través del Consorcio; ya saben que todo lo que es el ámbito urbano se trabaja en el Consorcio y porque, además, las carreteras no son competencia municipal, son competencia autonómica y, por lo tanto, se tiene que trabajar en este ámbito y es como consideramos que es de la forma más eficiente.

Esto se va a llevar a cabo sin perjuicio de que sigamos ampliando la cicloed, que también, además de los barrios rurales que ahora mismo están conectados como son la Venta del Olivar, Juslibol, Monzalbarba, Garrapinillos, Villarrapa y Casetas, en la próxima fase se va a ampliar a San Juan de Mozarrifar, Peñaflor, Montañana y Ciudad del Transporte, con lo cual quedarán conectados prácticamente casi todos los barrios rurales y se va a facilitar también la conexión de una forma muy importante en el entorno urbano de la ciudad. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Pues me alegro. Hombre, que lleguen los carriles bici antes a algún barro rural que a Torre Village me parece bien, pero al final va a haber carriles bici a Torre Village y no va a haber a algún barrio rural, hay algunos históricos que lo han demandado desde hace mucho. Yo pregunto por lo mío, que es La Cartuja, donde el alcalde de Zaragoza en Común, que, hombre, pues que las demandas vecinales de movilidad de personas lleguen antes o por lo menos las históricas antes que la de Torre Village.

Sra. Presidenta: Sí, pero se está estudiando, como le decía, por una cuestión de facilidad también y de número de usuarios. Al final, es importante darle solución a la mayor parte y ya le digo que creo que es un avance muy importante que está trabajando el Consorcio de Transportes Urbano Metropolitano para poder facilitar mejores conexiones. Es uno de los compromisos que adquirí también en el Pacto para la Reconstrucción de Zaragoza y lo estamos trabajando para que así sea con el Consorcio. Con lo cual, sí que La Cartuja nos quedará para la última fase de la cicloed junto con Movera, los polígonos de Castellón, Torrecilla de Valmadrid y La Cartuja, pero están faseados, con lo cual esperemos que pronto lleguen. San Juan de Mozarrifar, Peñaflor, Montañana y Ciudad del Transporte en la siguiente fase de la cicloed. Gracias.

4.4.8 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cuándo tiene previsto realizar de “Campaña de sensibilización sobre beneficios de la reducción del tráfico motorizado” que recoge el dictamen por el futuro de Zaragoza. (C-2345/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Esto me recuerda a la Expo de 2008, que había que hacer una Expo para arreglar las riberas del río; aquí hay que hacer Torre Village para que usted haga carriles bici, pero bueno, oye, algo bueno tiene que traer Torre Village. Esta la doy por formulada.

Sra. Presidenta: Vale. Señor Cubero, cuando he visto esta pregunta, digo: “Igual no visualizo suficientemente”. Hicimos ya una campaña de mayo a julio, que era precisamente para fomentar la movilidad activa, que estuvo sobre todo en redes sociales y en paneles informativos en la ciudad donde proponíamos soluciones alternativas al vehículo privado en función de la distancia. Es decir, hablábamos de movilidad peatonal si era menor a un kilómetro, o de bicicletas o patinetes si estábamos hablando entre 3 y 5 kilómetros; e incluso la movilidad compartida para otros desplazamientos mayores. Es una campaña que estuvo vigente de mayo a julio en la ciudad y que me gustaría volver a repetir en 2021 para poder seguir transmitiendo esos mensajes de concienciación. Y además por el compromiso, como usted me recuerda, recogido en el Acuerdo por el Futuro de la Ciudad. Y además, aprovecho también para poner en valor que nuestra apuesta por la plataforma de Mobility as a Service, es una de las mejores campañas que podemos realizar para concienciar y buscar alternativas al vehículo privado dando soluciones y servicio cómodo, práctico, que puedan perfilar por distintos criterios los usuarios y al final que sea por una elección y una convicción que se decida dejar el vehículo privado. Con lo cual, yo creo que este año 2021 daremos un fuerte impulso a las campañas de concienciación, básicamente a través de la plataforma de Mobility as a Service. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, usted lo ha dicho y venía en el propio enunciado de la pregunta. Esto es un dictamen de aquella Comisión por el Futuro de Zaragoza. Entonces, lo que usted hizo en mayo no me vale como cumplimiento del dictamen de la Comisión de futuro. Además, lo que estamos hablando es de la reducción del tráfico motorizado; el objetivo es la reducción del tráfico motorizado, y aquí no valen esos

dogmas liberales que lo dejan todo a la libertad individual de cada uno. La libertad individual o la acción individual de cada uno afecta al conjunto de la comunidad. Y nosotros como Ayuntamiento debemos intervenir también para, como decía el objetivo que decía también la Comisión del Futuro de Zaragoza, la reducción del tráfico motorizado. Yo aquí espero que usted haga algo más que el que es lo que ya había hecho antes de ese dictamen y que ese dictamen lo cumplan. Yo no sé si esto lo tienen también marcado con un signo verde, como marcaron el 85 % de aquellos dictámenes de la Comisión del Futuro, que yo creo que fueron muy generosos cuando hicieron esa valoración. Yo creo que este estaba marcado como positivo, como hecho. Nuestra sensación es que no está hecho y que debería poner más empeño en este asunto y esperemos que de aquí en adelante —si no, volveremos a preguntar— ponga más empeño en este objetivo.

Sra. Presidenta: Bueno, señor Cubero, es que el título pone “campaña de sensibilización sobre los beneficios de la reducción en el tráfico motorizado”, no dice “intervención sobre la libertad de los ciudadanos para decirles cómo se tienen que desplazar”. Nosotros podemos informar y por eso les digo que hemos informado, hemos hecho una campaña entre mayo y julio, vamos a volver a repetirla en 2021, pero la forma más importante en la que nosotros creemos que vamos a sensibilizar a los ciudadanos es ofreciéndoles alternativas para que sean los propios ciudadanos los que, por su elección y por su convicción y por su comodidad y economía, elijan dejar el vehículo privado en casa y desplazarse en otros medios de transporte público o compartido o a pie por la ciudad. Y es en eso en lo que estamos trabajando. Este año la reducción del vehículo privado, incluso a partir de septiembre-octubre, cuando se ha recuperado la movilidad más activa en la ciudad, el transporte privado ha bajado en torno a un 7-8 %; no ha habido un incremento, sino que ha habido una bajada en línea con la pérdida de la movilidad global de la ciudad, con lo cual creemos que podemos seguir trabajando, pero que no hay una urgencia, sino que vamos trabajando con esta ruta que tenemos marcada. Gracias.

4.4.9 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cuándo van a presentar a las Juntas de Distrito una propuesta de plazas de estacionamiento regulado a incorporar en los nuevos pliegos. (C-2346/20/20)

Sra. Presidenta: Sr. Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, la última vez que preguntamos sobre esto nos quedamos bastante tranquilos porque usted dijo que no iba a implementar ninguna plaza de estacionamiento regulado en ningún distrito si no era con la connivencia y el visto bueno de la Junta de Distrito. Yo no sé si usted se reafirma en esta posición, pero lo cierto es que desde entonces hasta hoy no ha habido consultas en las Juntas de Distrito. Nuestra pregunta es: ¿es porque esto está paralizado o es porque usted ya lo que diga la Junta de Distrito no va a ser un impedimento para implementar el estacionamiento regulado en los barrios? Y también hemos visto que se ha externalizado una asistencia técnica para la redacción del pliego del estacionamiento regulado. Y nuestra pregunta es el número de plazas, si hay una decisión ya sobre esto, qué criterio se le ha transmitido a la asistencia técnica o qué idea se lleva en esa asistencia técnica y si el número de plazas va a depender del criterio exclusivo del Gobierno o va a tener en cuenta a las Juntas de Distrito porque, bueno, como de momento no les ha dado voz en este sentido, pues cada uno tenemos nuestra opinión de lo que dirán en las Juntas de Distrito; yo tengo la mía.

Pero bueno, que cómo está este tema y si les va a dar voz y si se mantiene en el criterio de que no va a implementar estacionamiento regulado si no es con el visto bueno de las Juntas de Distrito.

Sra. Presidenta: Señor Cubero, nosotros hicimos ya reuniones desde el 24... Bueno, nosotros, los técnicos del Servicio de Movilidad se reunieron desde el 24 de junio hasta la última creo que fue el 29 de septiembre y quedan los Distritos de Centro y Torrero, que estaban previstas para octubre, pero que se suspendieron por la pandemia y se tienen que recuperar, donde ya se presentaba a las Juntas de Distrito una propuesta concreta. O sea, no fue una reunión donde se dijo: “Oye, ¿y tú qué quieres?”. No, se fue ya con un plano, con una propuesta de aparcamientos para su distrito y ahí hubo opiniones de distinto cariz. En general,

casi todos los distritos —no es el caso de La Almozara, donde usted es presidente— nos pedían realmente más incluso. O sea, estaban de acuerdo, les parecía bien el planteamiento y nos pedían más. Efectivamente, surgieron algunas dudas, pero no fue una cuestión... Nos sorprendimos de ver la gran aceptación que tenía y la gran acogida que tenía el estacionamiento regulado, sobre todo en las proporciones que estábamos proponiendo, donde hay zonas comerciales que sean de rotación y en la mayoría de los barrios que son residenciales, que sean zonas de residentes.

A partir de ahí, con esa dimensión, que creo recordar que estábamos hablando en más de 20.000 plazas, pero que es una dimensión aproximada, se está trabajando, como usted bien sabe, en una asistencia técnica, que lo que tienen que estudiar es los distintos modelos, las distintas tecnologías y las distintas formas de encontrar la mejor solución para modernizar el estacionamiento regulado en los próximos años en la ciudad. Y están trabajando. Entonces, de momento no es necesario volver a hablar con las Juntas de Distrito porque no hay nada nuevo que volver a contar, dado que ya tenemos el feedback y eso es lo que hemos incorporado a esa reunión o al trabajo que ahora tiene que hacer la asistencia técnica, conocer realmente qué Juntas de Distritos están interesadas y cuáles no. Los barrios y las Juntas de Distrito que están interesadas entran en el cómputo y en el análisis y los que no pues no se está considerando para el próximo pliego, la próxima licitación. Entonces, en cuanto tengamos los resultados de esos estudios, tendremos la base para poder estudiar realmente y elaborar el nuevo pliego. Si vemos que hay dudas o que es necesario volver otra vez a compartir con las Juntas de Distrito, por supuesto que seremos los primeros que volveremos otra vez a confirmar o informar sobre las posibles modificaciones que pudiese haber, pero en principio yo creo que esas reuniones ya se sacó un acuerdo sobre cuáles son las plazas que va a tener cada uno de los barrios y es en esos barrios en los que se están estudiando. Los que nos dijeron que no —repito, como el suyo en La Almozara— no se están estudiando ni se van a considerar. Y, si más adelante hay una solicitud, pues entonces se estudiaría para más adelante, pero no en esta primera fase de los pliegos. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, eso de que usted ha pasado a una propuesta a los distritos... eso no es verdad. Es decir, de hecho, hay distritos que se lo han pedido hasta por escrito y por escrito les han contestado que no tienen ni una propuesta y eso está escrito en negro sobre blanco o blanco sobre negro, según como use cada uno la pantalla del ordenador. Pero no es verdad que tengan una propuesta. Yo quiero entender que todavía tienen el compromiso de que, si una Junta de Distrito les dice que no quiere, no habrá. A mí me gustaría que nos dijera qué Juntas de Distrito le han dicho que no y cuáles le han dicho que sí. En su contestación, por aclararnos, por ver si es verdad. Que a día de hoy usted dice... Yo no tengo Junta de Distrito; el año pasado, en la anterior Corporación, sí que era presidente de La Almozara, mi recuerdo para todos ellos y mis deseos a... Ah, todas las demás han dicho que sí.

Sr. Rivarés Esco: No, no, la mía no.

Sr. Cubero Serrano: Vale, vale, vale, entonces sí que no es verdad esto. ¿Que todas las Juntas de Distrito le han dicho que sí salvo cuál?

Sra. Presidenta: Almozara y posiblemente Actur. Yo creo que todas las demás...

Sr. Cubero Serrano: ¿Y todas las demás le han dicho que sí?

Sra. Presidenta: Sí, es que realmente... De hecho, se han implantado 300 nuevas plazas ahora en San José, con el contrato actual, porque había una fuerte demanda histórica por parte de los vecinos y en las Delicias el año pasado.

Sr. Cubero Serrano: Vale. Entiendo que para usted, salvo la Almozara y el Actur, todas las demás le han dicho que sí, ¿no? Vale.

Sra. Presidenta: Gracias.

4.4.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a conocer en qué situación se encuentra la licitación de licencias de alquiler de bicicletas y motos. (C-2347/20)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.4.5)

4.4.11 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a conocer si se ha comenzado a trabajar en los nuevos pliegos del autobús y la previsión de su licitación. (C-2348/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero. Ya está, ¿no? La da por formulada.

Sr. Cubero Serrano: Sí, por formulada, claro.

Sra. Presidenta: Bueno, de momento no hemos empezado. Hay una asistencia técnica para licitar en el nuevo presupuesto y la previsión es que podamos empezar a trabajar en los nuevos pliegos en el segundo semestre de 2021.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, pues como queda tiempo, me lo voy a creer. Es decir, segundo semestre de 2021, queda tiempo y sería un tiempo razonable como para que estuviera en tiempo y forma, ¿no? No sé si es muy pronto, pero si nos puede aventurar un poco la idea de pliego de condiciones que se puede tener, si considera alguna novedad que introducir y, si no, pues nos apuntamos la pregunta para junio del 2021, señor secretario, de cómo va el inicio del trámite. Pero bueno, si tiene algo que añadir, bien y, si no, no.

4.4.12 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a en qué fecha en que está previsto aprobar los pliegos de parques y jardines y de limpieza pública y recogida de residuos. (C-2349/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Si llevamos tanto retraso con este, como para tener claras las ideas de algo que se tiene que empezar en el 2021. Bueno, ¿cómo está este tema? La última vez nos dijo diciembre-enero. Estamos dentro del plazo de su última previsión, ¿no? ¿Se maneja en los plazos de su última previsión? ¿Quiere decir que en un mes estarán en los pliegos de Parques y Jardines? ¿O ya comienza a echar un poco más la pelota para adelante y habla de otros plazos?

Sra. Presidenta: Pues, señor Cubero, yo me mantengo en esos plazos, pero ahora no está en mis manos. Yo estoy insistiendo para que desde Contratación, desde Intervención, todos los que tienen que informar puedan sacarlo y esperamos poder llevarlo a Gobierno pues a lo largo del mes de enero, con lo cual espero que podamos tener el contrato de mantenimiento de parques y jardines dentro del tiempo que les había avanzado.

Sr. Cubero Serrano: Vale, bueno, la preguntar, aparte del de Parques, hablábamos del de limpieza pública y recogida de residuos, que bueno, ya lo hemos hablado, está en reconocimiento de obligación. ¿Qué plazos tiene para este contrato? Me imagino que usted estará controlando o va a controlar las facturas que le vayan llegando en reconocimiento de obligación y entiendo —vuelvo a preguntar y soy insistente— que en el tema de Parques y Jardines no se está modificando nada con respecto al acuerdo, ¿no?, porque también hemos oído algunas cosas durante este tiempo como que lo del jardín vertical de las Delicias se iba a incluir o no. Si está habiendo alguna modificación o simplemente está en Intervención y ya ha informado. Y, con respecto al de limpieza, cuándo lo va a tener y si va a haber alguna modificación sustancial. En el del autobús, no; en este sí que espero que lo sepa si piensa dividirlo en lotes o no, o si piensa hacer alguna introducción novedosa aparte de lo de la materia orgánica que ya nos ha comentado.

Sra. Presidenta: Pues en el caso del contrato de limpieza pública, estamos trabajando todavía en la elaboración de los pliegos técnicos y esperamos que sea en enero cuando podamos llevar el informe a la Junta Consultiva de Contratación y esperamos más o menos, los plazos que barajamos será para marzo poder aprobar en Gobierno, marzo o abril, aprobar en Gobierno el procedimiento de contratación. Estos son los plazos que tenemos, pero, como le he dicho alguna vez, es un contrato complejo y que por supuesto que incluirá distintas modificaciones, donde, sobre todo, vamos a trabajar en hacer un contrato sumamente sostenible que reduzca la huella de carbono de nuestra ciudad y que mejore el servicio en la ciudad, sobre todo el servicio de limpieza, que es lo que más afecta a los ciudadanos. Espero que cuando tengamos el pliego técnico finalizado, todavía queda un poco, todavía quedan detalles, podamos compartirlo y podamos contárselo, como hemos hecho con otros pliegos. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Me quedo con marzo-abril. En enero, el de Parques y en marzo-abril el de limpieza. Y a los tres meses, empieza a trabajar el del autobús. Se ha puesto usted una agenda exigente. Ojalá se cumpla, pero es una agenda exigente, que no dude que se la recordaremos mes tras mes.

4.4.13 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos Equo, si podría la Sra. Consejera explicar sobre el Plan de plantación de 700.000 árboles, su financiación, el procedimiento, la empresa responsable y los plazos. (C-2369/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Pues a título informativo porque, más allá de las campañas mediáticas del alcalde Azcón, al que tanto le gusta y tanto predicamento encuentra en algunos sitios, y celebrando la noticia —que conste—, celebrando la noticia de los bosques urbanos que pudimos leer, pero como nadie nos ha contado nada a los grupos municipales y nos parece una buena iniciativa, queríamos saber exactamente eso que planteamos en la pregunta.

Como una buena crónica periodística: ¿Cómo, cuándo, dónde, cuánto dinero y quién? Porque Podemos ya dijo públicamente que sería una oportunidad estupenda —reiteramos aquí— para hacer un plan de empleo, aunque fuera temporal, para que ese trabajo de plantación, etcétera, fuera dedicado a personas paradas mayores de 50 años. Pero, más allá de la propuesta que le hacemos, ¿cómo, cuándo, dónde, cuánto, quién ese plan de los 700.000 árboles, con qué plazos y dónde también? Porque leímos que era en un solar entre el Canal Imperial en Rosales del Canal y Montecanal, cerca de un cole concertado, que es un buen sitio para hacer un bosque urbano, muy cerca de la cooperativa de taxi, pero estos datos que no decía el anuncio mediático del alcalde. Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, básicamente porque esto responde a una propuesta que se sacó en el Debate del estado de la Ciudad, que todos votamos por unanimidad, salió adelante y en la que estamos trabajando intensamente. Es decir, que muchas de las preguntas que usted me está planteando ahora, sobre todo, es en lo que estamos trabajando para poder cerrar de la mejor forma posible y explorando distintas vías para poder acometerlo. Lo que sí que le puedo garantizar es que el objetivo de este proyecto es poder tener un bosque con un árbol por cada zaragozano; como referente y como simbología nos parece que es importante, por eso lo hemos bautizado 'El bosque de los zaragozanos', pero que no tendrá que ser en una única ubicación porque no cabría realmente. O sea, es muy ambicioso, es uno de los proyectos más ambiciosos del Gobierno y también a nivel nacional hay pocos proyectos que realmente puedan llegar a este nivel de ambición y que no va a ser en el corto plazo, que realmente nosotros podremos iniciarlo, pero realmente va a trascender de lo que es la Corporación. Y en eso estamos trabajando para cumplir este objetivo, pero de la forma más eficaz, más eficiente, más económica para los zaragozanos y contando con la colaboración de toda la ciudadanía. Por eso también el nombre que tiene, porque realmente queremos contar con vecinos, con asociaciones, con las Juntas de Distrito, con los colegios, con las empresas, así que todas las personas e instituciones que tengan inquietud para poder contribuir y para poder colaborar en este Bosque de los Zaragozanos, van a encontrar su espacio y van a encontrar respuesta. Y esperamos que muy pronto tengamos las respuestas a todas las preguntas porque ahora mismo sí que estamos trabajando en distintas vías, pero ya le digo, para hacerlo efectivo y empezar las plantaciones este año 2021, que luego

seguirán en el tiempo, y para que sea lo más colaborativo posible y lo más económico posible para que así sea un proyecto del que toda la ciudad nos sintamos orgullosos. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Entonces ahora, pues, no tenemos ni la cantidad económica, ni los plazos, ni la ubicación. O sea, el proyecto como tal no está redactado, ¿no?

Sra. Presidenta: No, estamos ahora mismo explorando, estudiando distintas vías porque hay varias formas de llevarlo a cabo y eso es lo que vamos a ver, cómo compilamos las distintas formas de llevarlo a cabo. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Vale, tengan, por favor, en cuenta esa propuesta que hace Podemos, la posibilidad de que total o parcialmente ese trabajo pueda servir para parados mayores de 50 años. Gracias.

Sra. Presidenta: Sí, me parece buena aportación, lo consideraremos y lo tendremos en cuenta. Gracias.

4.4.14 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos Equo, relativa a conocer si se ha exigido y cómo a la empresa AVANZA un correcto mantenimiento de los vehículos de autobús urbano y la contratación de más mecánicos o técnicos de mantenimiento. (C-2370/20)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Esta va en serio, lo digo en serio y también es constructiva y en positivo, en serio, porque en la última comisión —justo hace un mes o 28 o 32 días, no recuerdo— de este Área, hablamos justamente de un conflicto en Avanza, le proponíamos hablar con la empresa y el comité de empresa acerca de los conflictos. En el Debate del Estado de la Ciudad hablamos de la necesidad imperiosa de más mecánicos, de que el trabajo de mantenimiento de la empresa es más que deficiente y está denunciado públicamente y usted nos dijo que no era consciente de eso, aunque yo le recordé que había incluso notas de prensa publicadas en medios de comunicación escritos y online al respecto. Un mes después, entonces, le planteo, como ya lo sabe oficialmente, me consta que por el comité de empresa y por este grupo, si ya ha hecho un mail oficial, una carta oficial o una llamada oficial para llamar al orden a Avanza y que de verdad cumpla con su responsabilidad en el mantenimiento de los vehículos y la contratación de más mecánicos, que son necesarios para ese mantenimiento mínimo correcto para el buen estado de la flota. Gracias.

Sra. Presidenta: Pues gracias, señor Rivarés. La verdad es que en esta cuestión del mantenimiento, desde la última comisión nos hemos interesado en profundizar y en conocer más detalles, y también les anuncio y les digo que ahora mismo con Avanza hay dos expedientes abiertos, uno por la cuestión de las ruedas y otra por la cuestión de los paneles informativos, que se están tramitando para que puedan responder y podamos conocer en detalle qué es lo que está sucediendo. Sobre todo, nos preocupa, más que el de los paneles, el de la rueda, que no tiene que quedar sin respuesta y que tenemos que profundizar y conocer en detalle qué sucedió. Y, sobre todo, para evitar que vuelva a repetirse.

Entonces eso por un lado, pero por otro lado también decirle que, claro, en relación a las herramientas que tenemos para poder ejercer ese control, nos tenemos que regir por el contrato vigente y el contrato vigente al final tiene una serie de indicadores como son el indicador de calidad, la calidad horaria y también la disponibilidad del autobús, calidad de los autobuses y disponibilidad viética, que son los que se van controlando y los que se van viendo realmente si no se están cumpliendo y tienen algún tipo de penalización. En ese sentido, no podemos controlar los medios y no tenemos herramientas para poder controlar los medios de organización interna para cumplir con esos indicadores. Si están cumpliendo con esos indicadores, pues ahí realmente, más allá de una conversación o de la buena voluntad que luego puedan demostrar, no es posible.

También, preguntando sobre el personal que hay en el taller, hemos conocido que en 2018 había 84 trabajadores que se ocupaban de las tareas de mantenimiento; en 2019 subió a 87 y en 2020, 88. Es decir que ha habido un incremento del 5 % en estas contrataciones, se están produciendo cuando la empresa a

veces realmente tiene problemas con los medios y recursos existentes para poder cumplir con los indicadores y además se están utilizando también medios externos para cumplir con el mantenimiento de los híbridos y de los eléctricos, que tienen una tecnología algo diferente y que a veces necesita de otro tipo de personal diferente del que tienen ellos mismos, con lo cual no podemos hacer más allá que exigir y controlar los indicadores de calidad que rigen el contrato y, por otro lado, cuando hay un problema importante abrir expediente, como es el caso. Gracias.

4.4.15 Otras preguntas, en su caso de circunstancias sobrevenidas, si procede.

No se producen.

4.5 Ruegos

4.5.1.- Ruego formulado por el Grupo Municipal de Podemos-Equo:

Sr. Rivarés Esco: Un ruego, consejera, un ruego. También de buen rollo, insisto, pero como hemos leído hoy, y además antes, cuando el compañero Cubero habló con usted del autobús y del tranvía, hizo algún comentario, pero no hubo respuesta, no le pido una valoración de la posible huelga del tranvía que hemos leído hoy en la prensa, pero sí el ruego es que, si eso se confirmara, no tarden ni 30 segundos usted y el alcalde en intervenir porque, aunque es verdad que la empresa es privada; la gestión, mixta, etcétera, etcétera, esto es política y una llamada de la consejera y una llamada del alcalde o una visita puede cambiar las cosas demostradamente. Así que, por favor, si eso ocurre, ni 30 segundos; en nuestro caso, en defensa de los trabajadores; en el suyo, en defensa de la ciudad. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Rivarés, lo tendré en cuenta. Feliz Navidad a todos. Que pasen buenos días. Hasta luego. Gracias.

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