

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE LA M. I. COMISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS Y MOVILIDAD DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA CELEBRÓ EL DÍA 24 DE MARZO DE 2021

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

D^a Natalia Chueca Muñoz (Presidenta)

D. Alfonso Mendoza Trell (Vicepresidente)

GRUPO MUNICIPAL PSOE

D^a Ana Becerril Mur

D. Alfonso Gómez Gámez

GRUPO MUNICIPAL ZcC

D. Alberto Cubero Serrano

GRUPO MUNICIPAL PODEMOS EQUO

D^a Amparo Bella Rando

D. Fernando Rivarés Esco

GRUPO MUNICIPAL VOX

D. Julio Calvo Iglesias

D^a Carmen Rouco Laliena

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

D. Julio Calvo Iglesias y D^a Carmen Rouco Laliena, concejales del Grupo Municipal de Voz, asisten mediante videoconferencia.

D^a Amparo Bella Rando, concejala del Grupo Municipal de Podemos-Equo se incorpora en el punto 4.3.3.

Asisten, asimismo, 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 17 de febrero de 2021.

Se aprueba por unanimidad.

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

Sin asuntos.

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

La Comisión se da por enterada.

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

4.1 Información del Gobierno municipal.

4.1.1 Información, por parte de la Sra. Consejera de Servicios Públicos y Movilidad, sobre los asuntos en tramitación del Área.

(Se tratan conjuntamente los puntos 4.2.2, 4.2.6, 4.3.2, 4.3.8 y 4.3.13)

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Buenos días a todos. Pues, dado que es un tema importante y que viene saliendo en comisiones previas y hoy teníamos bastantes preguntas, pues me parecía interesante poder compartir en qué punto estamos con el pliego y cuáles son algunas de las novedades porque iremos contando más en las próximas semanas, yo creo ya en el próximo mes, cuando ya esté 100 % cerrado, pero sí por lo menos para poder empezar a conocer.

Lo primero, las líneas estratégicas con las que se ha trabajado este pliego que, sobre todo, ha sido poniendo al ciudadano en el centro. Como novedades principales, tiene que, por un lado, ha surgido y el punto de partida ha sido el estudio y el conocimiento a través de la Cátedra de Diseño de Servicios Públicos, de cuáles son las mayores problemáticas. Como ustedes saben y venimos hablando siempre en estas comisiones, la limpieza y la gestión de los residuos es una de las mayores preocupaciones que aparece siempre entre los ciudadanos a nivel municipal; por lo tanto, lo primero que hemos hecho ha sido preguntarles. Y luego, como respuesta a poder adaptar mejor ese conocimiento, para la continuación de este pliego se va a mantener un sistema de control y reporting integrado online de todas las quejas, avisos y sugerencias de forma centralizada, de tal forma que va a permitir un mayor control y una mayor respuesta rápida, tanto por parte de todo el personal de limpieza, que, obviamente, está en la calle y puede ver un montón de incidencias, como, por supuesto, por parte de los ciudadanos, con lo cual es una novedad que creo que va a repercutir en el buen servicio futuro.

Otra de las cuestiones y de los objetivos prioritarios es intensificación de los servicios de limpieza. Lo que se va a plantear en el nuevo pliego es una recuperación y ampliación de los servicios actuales y, sobre todo, programas especiales en base a las problemáticas identificadas en este estudio previo que les he comentado, que, por supuesto, está a su disposición para que conozcan; es un estudio de la Cátedra de Servicios Públicos y de Diseño de Servicios Públicos.

Otra de las cuestiones importantes es la máxima eficiencia, tanto tecnológica como energética. Se va a solicitar la medición de la huella de carbono y los vehículos van a ser eléctricos y de gas, para poder reducir las emisiones y también para poder reducir todo lo que son los problemas que pueda generar de ruido en la ciudad.

Y como cuarto punto clave, es en relación al fomento y la implantación y desarrollo de la economía circular, tanto en campañas de concienciación ciudadana, porque para poder realmente cambiar estos hábitos, es importante campañas de concienciación ciudadana; como la extensión de la gestión de los residuos selectivos en toda la ciudad. Aquí quiero aprovechar para comunicarles que este año Zaragoza ha tenido ya un 50 % de separación de residuos. Es un dato que ha conseguido los objetivos que se planteaban por parte de la Unión Europea y, para que podamos relativizarlo y ponerlo en relación, muy pocas ciudades lo han conseguido. La media nacional es del 35 %, con lo cual creo que es para felicitar a todos los zaragozanos y estar orgullosos de este objetivo logrado.

Sobre los servicios de limpieza: refuerzo del servicio actual. ¿En qué se concretan esos refuerzos? Se concretan principalmente en que se van a reforzar los meses de verano que, como saben, fueron en su día recortados, en el año 2012, y que es una de las demandas que existen actualmente; y se van a incrementar también un 48 % los operarios previstos para los servicios de domingos y festivos, que es en el momento en el que tenemos menos equipos y también es en el momento en el que hay más necesidad de limpieza, precisamente porque los ciudadanos es su momento libre, de ocio, y realmente se aprecia mucho estas carencias. Una de las preguntas que me planteaba Vox, por ejemplo, sobre si se iban a recuperar los programas de limpieza intensivos para todos los distritos y barrios rurales; efectivamente, así va a hacer. Este contrato los recupera con una frecuencia de dos veces al año, plan de choque integral en todos los distritos y todos los barrios rurales, con lo cual, va a tener un efecto y un impacto también en un mejor servicio de limpieza y una ciudad mucho más limpia.

Otro de los problemas que habíamos identificado en el estudio —y que los gestores del servicio también conocen— es que una de las cuestiones que más molestan y que más percepción de suciedad transmiten en la ciudad cuando preguntamos en los barómetros son los desbordamientos en los entornos de las zonas de aportación. Por eso se van a plantear unos equipos y un nuevo servicio de repaso para atajar estos desbordamientos en las zonas de aportación, principalmente en horario de tarde, que es cuando suele haber mayores problemas. Habrá un plan nuevo frente a pandemias; es simplemente con carácter preventivo,

dada la situación que tenemos. Y se va a recuperar el servicio de recogida de voluminosos con orientación social, que incluye medidas también como el aceite domiciliario y la recuperación de muebles grandes, para poder ser reutilizados y fomentar también así la economía circular.

En torno a los vehículos y equipamientos, también para el Servicio de Limpieza, como les decía, los vehículos van a ser menos contaminantes y van a incluir más tecnología, menos ruidos y menos molestias, por tanto, para los ciudadanos. Con lo cual vamos a tener una ciudad más limpia y a la vez menos contaminada. Todos estos vehículos van a ir equipados con un sistema de identificación y señal de actividad, tanto cuando están apagados como cuando están encendidos con los cepillos funcionando, no solamente encendidos, sino que realmente cuando están ejecutando esa actividad, de tal forma que el control va a ser en tiempo real, muchísimo más efectivo desde el propio Servicio. Y, a su vez, va a haber localización por GPS, para poder tenerlos identificados a través de un cuadro de mandos. Toda esta tecnología que va a ir incluida en los vehículos va a facilitar lo que es el control y supervisión de la prestación de los servicios en tiempo real. También, como todos estos vehículos van a ser de gas o eléctricos, va a incluir, obviamente, las propias instalaciones tanto de suministro de gas como 74 puntos previstos de recarga de vehículos eléctricos porque tienen que estar dispersos por toda la ciudad. Y aquí es donde vemos el crecimiento que van a tener los recursos para el barrido de calzadas, precisamente en un 54 %, y el barrido de aceras en un 28 %, que, como mínimo, el 70 % de ellas tienen que ser eléctricas. Lo digo porque también a la hora de plantear la mejora de los servicios, está planteada también en una mayor eficiencia, utilizando medios mecánicos que van a hacer más cómodo también el trabajo de los operarios y va a facilitar el poder ocuparse de mayores extensiones con mejores resultados, mediante sistemas de equipos mixtos donde se va combinando la limpieza mecánica con la limpieza manual. Y un tema muy importante es que se va a limpiar con más agua, se va a usar más el agua en el sentido de que hay suciedad que, por mucho que se barra, no se limpia. Por lo tanto, hemos insistido mucho, las fregadoras se van a incrementar un 100 % y las baldeadoras, un 66 %. Con lo cual, yo creo que con estos recursos añadidos que se están poniendo se va a conseguir incrementar realmente el resultado y mejorar el resultado para que todos los ciudadanos vean que la ciudad está mucho más limpia y el trabajo es más cómodo para todos los operarios de la contrata.

Luego, un asunto que ya hemos hablado anteriormente y aquí también tiene que ver con una pregunta que teníamos de Podemos sobre cómo iba a ser el sistema de recogida orgánica en la extensión a toda la ciudad. El biorresiduo se va a extender a todo el término municipal de Zaragoza, por supuesto, incluidos también todos los barrios rurales; y en el Casco Histórico y en zonas de contenedores soterrados, el sistema va a ser un sistema de *quita y pon*, donde los operarios van a poner a una determinada hora los contenedores de carga trasera y los usuarios tendrán entre 2 y 4 horas para depositar todos los días los residuos orgánicos, de forma que luego se retirarán. Luego, en el resto de la ciudad se establecerá un quinto contenedor, el contenedor marrón, en todas las áreas de aportación habituales. Y también se van a incrementar los grandes productores en un 100 %, que han tenido una gran aceptación y han sido claves también a la hora de conseguir la mejora de los resultados en el tema de los residuos orgánicos. Esto ya lo habíamos hablado y esto es todo por el momento. Y se incluye el nuevo servicio de recogida de voluminosos.

Sí que quiero incidir en un punto que no había comentado, que son las campañas de concienciación, que me parece muy importante, lo he dicho al principio de la presentación, pero sí darles el dato de que en el nuevo contrato se va a dotar de 250.000 euros frente a los 100.000 que hay actualmente, precisamente porque para poder conseguir ser referente y seguir siendo referente en economía circular y en la gestión de los residuos, es muy importante la colaboración ciudadana y también para mantener la ciudad limpia y, por lo tanto, vamos a incrementar la dotación sustancialmente. Creo que con esto he contestado a todo y si no, a la vuelta porque creo que hay alguna cosa que no he contestado, yo les contesto Gracias.

Sr. Calvo Iglesias: Sí, muchas gracias, señora consejera. Bien, la verdad es que es una exposición en principio... En principio lo único que puedo decir es que es una declaración de buenas intenciones. Agradezco y la felicito por haber tenido en cuenta todas estas cuestiones, pero me temo que algunas de ellas no sé si verán, si tendrán el éxito que todos quisiéramos que tuvieran. Mire, nosotros estamos recibiendo periódicamente y con cierta frecuencia, por ejemplo, fotografías que nos envían los vecinos del Casco Histórico, de la zona de Zamoray, Pignatelli, la zona del Gancho..., donde se observa el acumulo de basuras,

de enseres..., todas las noches, prácticamente todas las noches, hay algún vecino o algunos vecinos que depositan en la calle muebles viejos, colchones..., y hay gran cantidad de basura. Es cierto que eso, evidentemente, es debido a comportamientos incívicos por parte de algunos vecinos y en algunas zonas y que, evidentemente, no se pueden evitar por parte del ayuntamiento, pero lo que sí que es cierto es que hay zonas de la ciudad donde van a necesitar un, cómo diría yo, un incremento de los servicios de limpieza como es en esta zona. Luego, otra cuestión que nos preocupa es, por ejemplo, la reposición de todos los contenedores que periódicamente se van quemando, que no sé si últimamente por lo menos parece que ha disminuido un poco las noticias en ese aspecto, pero no deja de ser preocupante los casos de vandalismo, y nos gustaría saber el coste que tiene para la ciudad este tipo de actuaciones. Por lo demás, bueno, esperaremos a ver cuál es el resultado de todas estas cuestiones que nos han planteado y cuál es el éxito y la valoración de todas estas medidas. Muchas gracias.

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

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Buenos días. Sí, la verdad es que ha contestado a muchas de las preguntas que había previstas por parte de los grupos. Creo que ha sido buena idea hacer una exposición global, pero en nuestro caso —que nos parece muy bien lo que ha dicho, vaya por delante— transformamos las preguntas. Por ejemplo, cuando habla de los 150.000 euros que se van a gastar en las campañas de concienciación, que a Podemos le parecen muy importantes, este tipo de campañas, además de que intuyo que habrá una genérica, como es habitual, ¿se plantean hacer campañas diferenciadas por distritos? Lo digo porque los comportamientos y los hábitos son diferentes tanto en la falta de limpieza, como en el respeto al servicio público. Le pondré un ejemplo que, aunque los porcentajes han variado, cuando instaura el Gobierno anterior el proyecto inicial de recogida selectiva de orgánicos para compostar, en el Actur funciona en un porcentaje muy amplio, imagino que es un tipo de población más concienciada o de otra generación; y cuando se hace el segundo intento en Avenida Goya, es un desastre, tanto es así que el porcentaje de no mezcla es de un 4 % en Goya frente a un casi 50 % en el Actur. Eso no sé a qué se debe; intuyo que tiene que ver con generaciones, con concienciación de gente más o menos joven, con más o menos niños y chavales que han sido educados con estos criterios ambientales en la escuela pública, etcétera. Por eso preguntamos si va a haber, además de una —imagino— campaña de concienciación global, una diferenciada por tramos de edad o seguramente por distritos.

Otra pregunta, también por distritos: ¿las estrategias de limpieza, barridos, fregado, etcétera, en general, del servicio de limpieza, se va a cambiar específicamente el operativo por distritos después de un análisis barrial o de barrio? También le digo por qué, porque como acabamos de escuchar, hay barrios en los que es más obvio el incivismo —no digo que haya más, sino que se ve más, que no siempre lo mismo— en algunos sitios que en otros; por ejemplo, en Valdespartera es bastante altísimo el grado de civismo y curiosamente —o no—, en Montecanal es bastante más bajo el nivel de civismo. Y la cantidad de muebles y voluminosos y de restos de poda que hay tirados en la calle tres y cuatro días seguidos es inmenso en Montecanal, algo que no existe en Valdespartera. Entonces pregunto si los operativos también serán diferenciados específicamente por distritos, después de hacer un análisis de necesidades que no solo tienen que ver con los metros y la densidad de población.

Tres: ha hablado de los residuos selectivos, que era nuestra pregunta específica. La pregunta, además, es las fechas. ¿Cuándo está previsto hacerlo por cada barrio y cuándo terminar? Porque, si no me equivoco, el día 1 de enero del año 2022, que sea una realidad completa en la ciudad es una obligación que marca —por fortuna— la Unión Europea y, por lo tanto, ¿cuándo estará empezando a distribuirse el quinto contenedor? Porque el pliego no está lanzado, no hay una adjudicación todavía. Imagino que eso es un proceso previo y después viene el quinto contenedor. ¿Cuáles serán los plazos para el quinto contenedor? Porque cuando hablaba del 50 % de grado de separación como éxito —lo cual me parece muy bien—, me imagino que se refiere al dato solo de la separación papel, plásticos, vidrio y genérico, ¿no? Porque lo otro no lo hemos contado, porque solo es en el Actur y ahí va bien. Vale. Las fechas para el desarrollo del quinto contenedor y el operativo de recogida de residuos selectivos y dónde vamos a compostar.

Siguiente: si han hecho un cálculo de cuánto empleo podría generar —de más o de menos— el nuevo pliego en la empresa adjudicataria. Lo digo porque, siendo siempre un incuestionable avance el asunto del

uso de los medios mecánicos, con este nuevo pliego y nuevas ideas, ¿han hecho un cálculo de cuánto empleo de más se va a generar o de menos y de qué manera eso va a afectar a la negociación del nuevo convenio laboral que regule las relaciones entre empresa y plantilla de la empresa que gane el concurso, que imagino que será la de siempre?

Y luego, hablando de fechas que ya le preguntaba antes por el quinto contenedor y la aplicación de la recogida selectiva de residuos y el compostaje, las fechas en global. ¿Cuáles son los plazos para la adjudicación de la contrata, los plazos para la instalación del quinto contenedor, los plazos y fechas —si se saben, claro— para las campañas de concienciación y los plazos y fechas para el comienzo del compostaje? Porque imagino que también son fases diferentes. La instalación del contenedor, la campaña, la recogida y después la compostación. Tengo más, pero para no abusar del tiempo. Gracias.

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Buenos días a todas. Bueno, yo la verdad que me quedo bastante contestado. En la parte técnica de lo que es el pliego, yo creo que con la exposición me quedo, como digo, contestado. Sí que, bueno, decir que algunas de las cuestiones que usted plantea no son novedosas precisamente; quiero decir, algunas ya venían trabajándose en el pliego, ya estaban en el servicio actual; la recogida de voluminosos con la economía social con Tranviaser; el 50 % del reciclado, entenderá que es fruto del trabajo de muchos años. La recogida selectiva yo creo que es lo más satisfecho que me quedo de esto. Yo creo que esta presentación, aparte de mandárnoslas a los grupos, la tendría que mandar usted a Hong Kong, al compañero Sebastián Contin, porque anda que no discutíamos en la anterior Corporación con el tema de la recogida selectiva de materia orgánica, que eso era una pérdida de tiempo, que había que dedicarse solo a los grandes productores, que... Bueno, oye, ya le digo, mándeselo a Hong Kong, no sé si hará falta traducción y para que estudie como al final la recogida selectiva de materia orgánica no ha habido más remedio, por el valor que tiene, por la normativa europea que viene, que terminar implantándolo en la ciudad de Zaragoza. Yo aquí sí que tengo la duda de ..., ¿qué hacemos con lo que se está recogiendo ya y qué vamos a hacer con todo lo que se vaya a recoger? ¿El objetivo es hacer compost o el objetivo es que vaya al proyecto que URBASER tiene en la planta del CTRUZ? No es lo mismo, la parte de biocombustible creo que estaba haciendo URBASER, que la parte de compost porque, ambientalmente, desde luego, el valor no es el mismo el del compost que el del biocombustible.

Dicho esto, sí que hay algunos datos muy concretos en la parte técnica que entiendo que hacen que la parte administrativa esté desarrollada, de la que usted no nos ha contado nada. Usted aquí habla de porcentajes, de aumento del servicio, en algunos..., en la recogida, tal... Bueno, yo entiendo que, si usted sabe el aumento de porcentaje de servicios, sabrá el volumen económico del contrato por el que va a salir; plazos, creo que ya se lo comentaba algún grupo, los plazos del pliego porque estamos como estamos, en reconocimiento de obligación desde hace ya cuatro meses. Y luego hay dos cuestiones más de la parte del Pliego de Condiciones Administrativas Particulares que a mí me preocupan, ¿qué pasa con los lotes? ¿se va a dividir en lotes el contrato? ¿no? ¿cuántos lotes? ¿por partes; por servicios, es decir, por división geográfica de norte-sur, margen izquierda-margen derecha, por servicios, directamente no se va a dividir y vamos a mantener un único lote? Como sabe usted, esto es una preocupación, sobre todo, de lo que es la plantilla del servicio, que bueno, ya vivimos la huelga de Parques; de la que, por cierto, se va a cumplir un año de la solución de la huelga, por cierto. Enhorabuena por la parte que le toque, si le tocaba alguna parte en eso. Y luego el tema de las cláusulas sociales, claro, qué idea lleva usted con las cláusulas sociales en el pliego, con la parte administrativa; si se van a mantener, se van a aumentar, se van a trasladar todas las que se trasladaron en el pliego de Parques y Jardines, o no. Esas serían las dudas que yo tengo; y bueno, la de los plazos, que ya le he comentado.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Tiene la palabra, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí, muchas gracias. Bueno, pues a nosotros nos parece una buena exposición y también, como dice el señor Calvo, pues es una buena declaración de intenciones que esperamos que se vaya llevando a cabo a lo largo de estos próximos meses. Mi pregunta realmente estaba basada en la concienciación ciudadana, las campañas de concienciación ciudadana. Creemos que con la pandemia el

residuo que se recoge tampoco es el mismo; la crisis sanitaria ha generado otro tipo de residuo. Vamos observando últimamente que, como en las terrazas no se puede fumar, alrededor de ellas los fumadores se levantan y van echando todos los cigarrillos al suelo y están bastante más sucias de colillas que de otras cosas. Es decir, no hay papeles en las vías ni hay plásticos, como hubo al principio de la pandemia. Es decir, todo esto ha ido evolucionando. Entonces creo que es importante la concienciación de que no debemos manchar el suelo, no solamente ya por limpieza, sino por higiene y por ecologismo, simplemente. Por ahí iban los tiros de mi exposición a la pregunta. Tampoco quiero alargarme más porque ya nos lo ha explicado y bueno, me parece bien.

Sra. Presidenta: Gracias. Sí, me pide el señor Gómez Gámez la palabra también.

Sr. Gómez Gámez: Sí, por utilizar un poco también la parte del tiempo que no ha usado mi compañera portavoz. No me ha parecido escucharle decir qué va a pasar o qué tienen previsto hacer con el tema de las amortizaciones de los vehículos y demás maquinaria. ¿Sabe usted si el sistema de amortización va a seguir el procedimiento, digamos habitual hasta la fecha, que era el francés de amortización lineal o se va a ir a un sistema de amortización por incremento de dígitos, es decir, aumentando el importe de las amortizaciones? Lo digo porque esto tiene incidencia, evidentemente, en cuanto al coste de la factura en uno u otro momento de la vida, digamos, de la concesión

Sra. Presidenta: Bueno, son muchas preguntas. No sé si a todas puedo contestarles en el tiempo que tengo.

Sr. Rivarés Esco: Consejera, perdón, como hemos juntado, es una sugerencia si me permite, como hemos juntado tantas preguntas e interpelaciones, incluso si se deja alguna, podría darnos después un par de minutos a cada grupo, por si acaso, para matices o así. ¿le parece?

Sra. Presidenta: Bien, me parece bien.

Sr. Rivarés Esco: Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, lo primero de todo que quiero plantear es agradecer al Servicio el trabajo que viene haciendo desde hace más de un año, porque realmente está siendo un trabajo encomiable y un pliego complicado. Para poder llegar a todas estas mediciones, efectivamente, se han tenido que analizar realmente todas las necesidades que tiene la ciudad, todos los servicios, y a partir de ahí poder dimensionarlo, con un estudio muy profundo y conociendo también cómo se puede mejorar lo que actualmente hay. Con lo cual, como ya he oído la palabra varias veces de que son "declaraciones de intenciones", yo les agradezco a todos que les guste, pero lo que estoy presentando y contándoles hoy ya no es declaración de intenciones, sino que ya es lo que viene reflejado en el pliego, y las cifras y los incrementos son reales. Lo que no cuento es porque todavía son flecos que están pendientes de cerrarse.

Entonces, sobre las zonas clave que me comentaba el señor Calvo, efectivamente, se hará un análisis por barrios y distritos para analizar las necesidades, para poder adecuar los recursos a las necesidades de cada uno. Y lo mismo sucede con las campañas de concienciación; precisamente la semana pasada estuve reunida con vecinos y con el presidente del distrito del Casco Histórico, que, efectivamente, tienen un problema muy importante porque ahí se mezclan distintos tipos de educación y de civismo, y a veces hay comportamientos muy incívicos que padecen y sufren otros vecinos. Con lo cual, ahí hay que insistir con campañas de concienciación y además con —ya está, de hecho, pero se intensificará en el propio estudio— con campañas que van más relacionadas con los distritos.

A la hora de implicar en el desarrollo y el despliegue de lo que es la gestión del residuo orgánico, es verdad que se va a necesitar la colaboración y la ayuda de las Juntas de Distrito, y yo creo que ese es el planteamiento que llevo, que podamos implicar a las Juntas para que sean, digamos, los que luego a su vez multipliquen esas campañas de concienciación y vayan haciendo esa labor complementaria porque aquí sí que hay que trabajar muy de la mano de los vecinos, y las Juntas son el vehículo perfecto para poder llegar a cada uno de los barrios y poder ajustar el ritmo de cada una de esas campañas a las necesidades del barrio o a las dificultades o facilidades que se encuentren. En el caso de las diferencias entre Goya y Actur, que planteaba antes, señor Rivarés, también depende no solamente del perfil, que puedan ser distintos, sino que

eran dos sistemas distintos los que se estaban monitorizando; en uno tiene que ver con que los contenedores están cerrados y el otro tiene que ver con que los contenedores están abiertos, con lo cual, eso hace que el nivel de impropios sea mayor.

En relación a los plazos, mi idea es que podamos ultimar el pliego y las cláusulas administrativas y los flecos que tenemos, para poder iniciar la contratación después de Semana Santa. Eso implica que —idealmente— la semana del 5 de abril —si no, será la siguiente— podamos llevarlo a Contratación y a partir de ahí, confío en que antes del verano pueda estar licitado. Sobre las fechas para el compostaje, el compostaje se está realizando ya. Lo digo porque toda la materia orgánica que se está gestionando actualmente, tanto de los distritos que lo tienen como de los grandes productores, ya se está haciendo compost, y ese compost y toda la materia orgánica de la ciudad se va a utilizar para hacer compost, ¿vale, señor Cubero?, de forma que la parte que se pueda ir a la investigación y desarrollo, al proyecto que tiene I+D, es marginal; no le va a afectar a que podamos generar ese compost que la ciudad va a necesitar, que, de hecho, ya estamos utilizando en la gestión de los parques, ya se está utilizando actualmente y se seguirá utilizando en todas las zonas verdes de la ciudad. Este contrato tiene un incremento de servicios, como pueden ustedes ver, y por lo tanto, va a haber también un incremento de plantilla; no está todavía cuantificado, nos guardamos todavía esa información hasta que la tengamos más exacta, pero va a suponer un incremento en el número de empleados porque estamos recuperando servicios de fines de semana, estamos recuperando servicios de verano, con lo cual va una cosa con la otra. Y por supuesto que las cláusulas sociales serán las cláusulas sociales que tenemos reflejadas en el Ayuntamiento, y que son las que hemos tenido en los pliegos que se han licitado hasta la fecha. Así que yo creo que más o menos están todas las preguntas respondidas.

Sr. Rivarés Esco: ¿Dónde se composta, consejera? ¿Y se va a seguir compostando todo lo que se recoja?

Sra. Presidenta: En el CTRUZ y en las plantas de alrededor. Están haciendo ahora, en unos terrenos también alrededor, pruebas de la calidad del compostaje; precisamente se han empezado a hacer unas plantaciones cercanas para poder evaluar la calidad y se va a seguir haciendo allí. Y luego sí quiero decirles, señora Becerril, sobre la campaña qué me decía de concienciación, esta semana justamente —no sé si no la ha podido ver todavía— hemos presentado una campaña de concienciación que se llama "Zaragoza no es un cenicero", precisamente porque me preocupa mucho la cantidad de colillas que hay en la ciudad y, como usted dice, en todas las esquinas y, sobre todo, en puntos de espera. Y quiero seguir avanzando en que podamos entre todos concienciar a la ciudadanía. Y en la nueva ordenanza de terrazas y veladores, si recuerda, se pone obligatoriamente la necesidad de que todas las terrazas y veladores tengan ceniceros y las nuevas papeleras del contrato también llevarán ceniceros, con lo cual vamos a —entre todas las áreas, no solamente la comunicación, sino también poner los medios— insistir en que evitemos tirar las colillas al suelo. Muchas gracias.

Sr. Gómez Gámez: Sí, señora consejera, perdón. No me ha dicho nada del tema de las amortizaciones. Sí, entiendo que puede ser una cuestión muy concreta y muy puntual, que a lo mejor no tenga usted ahora el dato, pero sí que le agradecería que nos dé una respuesta, aunque sea por escrito, sobre cuál va a ser la modalidad de amortizaciones de la maquinaria.

Sra. Presidenta: Pues lo miraré porque no lo sé y ya se lo diré. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Si me permite medio segundo, consejera, porque es una cosa un poco banal, pero para mí es muy importante, porque yo directamente es que lo del tabaco lo llevo muy mal; que se fume, quiero decir, y la marranería de las colillas en las paradas. El tipo de ceniceros. Lo digo porque, si no especifica que las terrazas deben tener un tipo de cenicero, no servirá como un cenicero convencional de tu casa por el cierzo. Y lo mismo, porque hubo un intento hace muchos años con un Gobierno socialista, que yo creo que fue la primera vez que se hacía en España, en Zaragoza, de colocar ceniceros en las paradas de bus para evitar justamente la concentración de colillas, y no sirvió porque en el diseño de cenicero no se pensó en el cierzo específicamente zaragozano. Lo digo porque parece una banalidad.

Sra. Presidenta: Vale, pues lo tendremos en cuenta. Buena aportación. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Yo es que creo que el Gobierno de España tiene que prohibir el tabaco en toda España y solucionaríamos este problema y muchos más de salud. Yo le preguntaba por los lotes.

Sra. Presidenta: Sí, perdón. Vamos a mantener un único lote.

Sr. Cubero Serrano: Muchas gracias. Me alegro.

Sra. Presidenta: Se ha hecho un estudio y hay sinergias por el tamaño de la ciudad. Se consiguen grandes ahorros con un único lote. Gracias.

4.2 Interpelaciones

4.2.1 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique el estado del, varias veces anunciado, refuerzo de la línea de autobús 603, el Casetero. (C-2753/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Sí. Tengo aquí, incluso, además del Acta, una grabación que rescaté —con muy buena intención, ¿eh?— de la última comisión, en la que específicamente hablaba —lo voy a leer para que no... Si quiere, le pongo sonido, pero prefiero leerlo— donde anunciaba que "antes de acabar febrero se iba a reforzar, por supuesto, este servicio de casetero y se iba a implementar, obligando a la empresa a que cumpliera con sus acuerdos". Lo digo porque el famoso acuerdo Ayuntamiento-empresa es del día 1 de octubre del año 2020 y lo que sigue pasando a día de ayer en el casetero —porque ayer una compañera de nuestro grupo hizo ese viaje con vecinos y vecinas de Casetas— es que desde que se abre Torre Outlet en los suelos de Pikolin, el casetero está impracticable, ya sabe que fundamentalmente en horas punta, de 13:00 a 15:00 y de 17:00 a 19:00 de la tarde. Ahora hay un límite de aforo determinado por razones pandémicas, pero al margen de eso, es que aun así sería imposible atender a todo el personal. Lo que está pasando, por ejemplo, ayer, es que hay filas de hasta 22 personas que habían dejado pasar cinco autobuses hasta que lo pudieron coger; algunas de esas personas sabe que van al Centro de Especialidades de Las Delicias. Y si la bajada es difícil, la vuelta es imposible porque en la parada del Centro Cívico Delicias (Avenida de Navarra) ya está completamente lleno, dejando a gente en la calle. La empresa no ha cumplido; no ha cumplido el Ayuntamiento porque en principio era antes de fin de año o en enero cuando esto se ponía en marcha; en la última comisión iba a ser en febrero, estamos acabando marzo. Pasa un autobús; de ocho personas que esperan, solo suben dos. Pasan dos autobuses llenos que ni paran. El cuarto que pasa en las horas punta solo pueden subir tres personas. El resto, como digo, se quedan esperando. Ayer durante hora y media vimos como esperaban entre 22 y 24 personas esperando en las paradas. No es agradable nunca, pero mucho menos la semana pasada con cierzo, mucho menos cuando llegue el solazo que no se agota en julio.

Pero al margen de la climatología, es que la gente va a estudiar, a trabajar o al centro de especialidades. Y pasan tres cosas: una, que es un barrio que paga tantos impuestos como el resto, que no tiene un digno ni de lejos servicio de autobús, que la culpa es de las aglomeraciones de Torre Outlet; dos, que hay un convenio firmado con una cuantía económica —como ya le digo, en octubre del año 2020—, que no se ha cumplido por ninguna de las partes; y tres, que creemos en Podemos que es el Ayuntamiento quien debe exigir a la contraparte que cumpla. Porque quien genera un problema, como mínimo, tiene que ser parte de la solución, si no toda la solución.

Entonces la pregunta es ¿qué pasa con el casetero? ¿Cuándo se va a cumplir lo prometido? ¿Cuándo va a ser un transporte digno después de la apertura de Torre Outlet? ¿Y cuándo y cómo se va a obligar a la empresa a que cumpla lo que está firmado en un convenio anunciado públicamente, en una firma que se compartió con el consejero de Urbanismo y que de modo muy elocuente apareció en primera página y a toda

página en la prensa de papel y también en la prensa online, como aquí puedo demostrar ? El día 1 de octubre del año 2020; 3'2 millones de euros. Todo eso no ha sido real, ¿cuándo va a serlo? Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Pues yo creo que estamos cerca y tengo buenas noticias que darle hoy porque es verdad que se ha demorado más de lo que nos hubiese gustado porque la tramitación ha sido complicada, pero esperamos que para después de Semana Santa, la semana del 5 de abril, este servicio ya esté en marcha. Y les digo eso porque esta semana, precisamente el lunes, tuvimos la comisión ejecutiva del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ), en el que hemos dado luz verde a la firma del convenio de colaboración y, por lo tanto, a partir de ese momento ya se ha empezado toda la tramitación para poder intensificar los servicios del casetero desde el centro, en toda la ruta. La mejora del servicio va a suponer un incremento en los días laborables en torno al 10 % de las expediciones; concretamente, van a pasar de 82 a 90 y los sábados, un incremento del 21 %, 14 nuevas expediciones, de 66 actuales a 80. Esto es así porque, bueno, alguna ventaja de este retraso que los trámites administrativos nos han llevado es que hemos podido evaluar muchísimo mejor las necesidades que hay y además conocer realmente los horarios para luego poder ajustar mejor estas rutas y estos incrementos del servicio. A mí me parece que es una buenísima noticia porque, lejos de este período que se han visto afectados los usuarios, a partir de ahora es un servicio que se va a incrementar y del cual se van a poder beneficiar todos los usuarios, no solamente los que van a Torre Outlet, sino a todos los usuarios habituales; van a disfrutar de mejores frecuencias porque vamos a pasar a tener 10 minutos de frecuencia en la mayor parte de las franjas horarias y, además, los festivos se va a prolongar el servicio hasta las 11:30 de la noche, con lo cual, también hay una extensión del servicio.

Todos estos servicios he de decir también que la predisposición tanto por el Consorcio, que ha sido quien ha estado llevando las negociaciones, la empresa y tanto la concesionaria del servicio como, por otro lado, la empresa Kiros Iberia, que es la que lleva Torre Outlet, ha sido muy favorable y en todo momento de gran espíritu de colaboración. Al final va a requerir una financiación y un coste asociado de 147.000 euros máximo y en el propio convenio revisamos otras voluntades, como el poder prever necesidad de incrementos si con esto no fuese suficiente en el futuro, así como también prever también que la estacionalidad que pueda necesitar en época de rebajas, en épocas de Navidad, pues que tengan ya una mayor dotación antes de que el problema ocurra. Y se estudiará, se va a seguir trabajando en la mejora del acceso peatonal tanto al centro comercial como las paradas de autobús que puedan ser necesarias de referencia. Con lo cual, yo creo que ha llevado su tiempo, pero hay que agradecer el esfuerzo de todos y, sobre todo, la paciencia también de los usuarios de esta línea, que a partir de ahora creo que van a poder recibir, tener un mejor servicio, que es lo que se merecen. Muchas gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Que conste que es que hasta ahora eran hasta 40 minutos de espera entre servicio y servicio. 40 minutos de espera en una ciudad que podía presumir de un buen —en general—, buen servicio de transporte público era una barbaridad. De todas maneras —me alegro, ¿eh?—, pero cuando dice "gracias a la facilidad y la colaboración de la empresa", yo diría "...seis meses después" porque el compromiso era haber empezado antes de la temporada de Navidad, que empieza el 8 de diciembre del año 2020 y estamos acabando marzo. Así que la pregunta ahora es, además de que nos alegremos: ¿cuándo habrá este 10 % más de servicio diario, de 82 o 92 convoyes, un 21 % más en sábados y la previsión de estirar en festivos el servicio hasta las 23:30 de la noche y que la frecuencia media sea de 10 minutos? ¿Cuándo? Más o menos.

Sra. Presidenta: Actualmente están ultimando un informe en Movilidad que espero poder llevar al próximo Gobierno —si puedo, mañana tenemos, aunque sea fuera del orden del día, lo llevaría— para poder empezar a implementar el servicio después de Semana Santa. Si no pudiese ser, sería en el siguiente Gobierno, con lo cual va a ir durante el mes de abril estas mejoras. Y sí que le insisto en que realmente han sido muchos los pasos y las personas, no solamente... Lo digo porque no ha sido Kiros Iberia quien no ha respondido, sino que también parte nuestra, el Consorcio, la empresa concesionaria... Quiero decir que aquí yo creo que la demora hay que repartirla entre todos los agentes que hemos estado implicados. Muchas gracias.

4.2.2 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique cuales son sus planes y fechas previstas, para poner en marcha la recogida selectiva de residuos orgánicos de los domicilios en todos los barrios. (C-2754/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.2.3 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique el estado de suciedad permanente en la zona natural de la trasera de AVANZA, y por qué se permite que las basuras y residuos de los autobuses se arrojen en ese lugar. (C-2755/21)

Sra. Presidenta: Señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Esta interpelación es casi a modo de información y/o de denuncia, y le digo, le explico por qué lo de "y/o" porque es posible que no lo sepa y, si no lo sabe, pues lo contamos y no pasa nada, lo solucionamos entre todas y a lo mejor es que nuestro diagnóstico no es certero, aunque yo creo que sí. La voz de alarma nos la dieron unas personas que salen a correr habitualmente por detrás de las estaciones de Avanza en la salida a Castellón. Lo comprobamos yendo con los móviles a pasear y de paso, yo me fui a correr —cuando corría— un día detrás de esa zona. Y es verdad que lo que vimos es esto, es como los autobuses de Avanza parecen descargar su porquería detrás de la estación con la consiguiente acumulación de residuos, en su mayoría sólidos y en un pequeño porcentaje líquidos, y allí permanecen. Lo digo porque, además de una marranada —y además uso esta palabra convencidamente porque creo que el español es un idioma, por fortuna, muy claro y contundente, y algunas palabras hay que reivindicarlas—, esto es una marranada. Y si es verdad que esto es el origen —como suponemos— del vaciado y limpieza de los autobuses Avanza detrás, en esta zona... Esto es un camino por el que los corredores a veces pasamos, y luego hay una carretera. Toda esta marranería queremos saber... Las fotos, o sea, es real, lo estamos demostrando.

La pregunta entonces es si es realmente Avanza la única responsable, si éramos conscientes de eso y si no —que no pasa nada—, ahora que lo somos, ¿cuándo y cómo vamos a evitar que esto siga sucediendo? Porque todo esto que se ve aquí es la descarga de los autobuses que vacían su porquería. En esa trasera se ve perfectamente la verja que separa el autobús de la zona vegetal, etcétera. Esa es la pregunta. Gracias.

Sra. Presidenta: Sí, las tengo, las tengo. Muchas gracias. Yo la verdad es que en este sentido, en esta interpelación...

Sr. Rivarés Esco: Perdón, consejera, que conste que no estaba acusando a nadie excepto a Avanza. Es una pregunta para solucionarlo.

Sra. Presidenta: Sí, sí, está claro que, efectivamente, no éramos conocedores de este punto donde había esta dificultad y me sorprendió muchísimo realmente este abandono y esa dejadez y, por lo tanto, notificamos que, por favor, que procediesen a limpiarlo y a retirarlo. Nos explicaron que corresponde a un talud que ni es espacio de la concesión ni es espacio público y estaba ahí un poco como un terreno intermedio, que Avanza nos ha dicho que limpia una vez al año. Está claro que una vez al año no es suficiente y les hemos requerido que tomen medidas para que esto no vuelva a suceder, además de investigar de dónde viene esa suciedad porque he visto que, sobre todo, son papeles, como restos de bocadillos, bebidas... O sea que realmente entiendo que no están vaciando la suciedad de dentro de los autobuses y descargando ahí porque sería una falta de civismo que no sería de recibo, pero bueno, que se investigue de dónde viene esa suciedad y que se tomen medidas con la frecuencia que sea necesaria. No le puedo decir más porque la verdad es que no tenía conocimiento hasta que recibimos esta información por la interpelación. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias Consejera. Si lo importante no es eso, lo importante es que lo solucionemos; hoy no, que tengamos una conclusión, un diagnóstico y una solución. Pero no es incivismo. Incivismo es cuando un vecino o una vecina incívico o incívica deja la porquería o la suciedad o los residuos en la calle, eso es incivismo. Si esto es responsabilidad directa o consecuencia directa de una actitud o de una acción de la empresa, no es civismo, es una barbaridad; no sé si delito porque no soy jurídico, pero una barbaridad, desde luego. No es incivismo, es otra cosa.

Y después no es que Avanza —o quien sea— la limpie una vez al año ni dos ni tres, es que no tire allí la basura. O sea, no nos conformamos, desde luego, con que Avanza diga: "Sí, lo siento, limpiamos una vez al año, ahora lo limpiaremos tres". No, se trata de que no tires nada para que nunca tengas que limpiar; porque las abuelas, que eran muy listas, decían aquello de "no es más limpio aquel que más limpia, sino quien menos ensucia". Entonces no hay que limpiar más esto, es que no hay que echar aquí ningún residuo, ni papeles, ni nada. Sin contar con que todo lo que dejas en un talud de estas características vuela por la cercanía porque para mal y para bien somos la ciudad del cierzo, ¿no?

Y por último, aunque sea una zona digamos que no definida si pública o si privada o si mixta o si mediopensionista, es de uso público; da igual la propiedad, es de uso público. Ya le digo: paseantes, corredores, perreros... Entonces todo esto no es que haya que limpiarlo, es que no se puede consentir. Y lo que sugerimos —como sugerencia, como Podemos— ya no solo es que le obligemos a limpiar, también que obligemos a que no echen nunca más la basura y se planteen una multa que jurídicamente sea posible o una consecuencia económica que duela a la empresa responsable por haber hecho esto porque si un vecino o vecina hace esto en la calle, se le puede multar; a estos, entonces, habría que multarles. Gracias.

Sra. Presidenta: Señor Rivarés, estamos de acuerdo y hay, de hecho, una investigación sobre este asunto y un seguimiento para precisamente ir en esa dirección, evitar que se vuelva a repetir, conocer de dónde salen esos residuos y multar en caso de que esta situación se vuelva a repetir porque, además de ser una guarrada, como decía usted, es que además es peligroso. Con lo cual no se puede consentir que tengamos ese talud así. Gracias.

4.2.4 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que den cuenta de qué manera está garantizando el Ayuntamiento de Zaragoza el cumplimiento de los aforos y otras medidas de seguridad, ante la transmisión del COVID 19 en el transporte público colectivo. (C-2814/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Pues, señora consejera, lo cierto es que esta pregunta la hemos formulado de forma retórica porque la respuesta está dentro, está intrínseca en la misma pregunta: de ninguna manera. El Ayuntamiento no está garantizando el cumplimiento de los aforos. En cuanto a otras medidas de seguridad, es cierto que se hizo la famosa implantación de los hidrogeles, que además financia el Ayuntamiento, y tenemos noticias por parte tanto de los trabajadores como las propias empresas de que se están mejorando y renovando determinados sistemas de filtros de aire para mejorar la calidad, pero nos parece que hay dos cuestiones que son fundamentales —y por las que preguntaremos de nuevo en el Pleno—, que son el conocimiento por parte de los usuarios del nivel de partículas por millón de CO₂, que es un índice muy interesante para poder saber con certeza si el aire en el interior se depura suficientemente, se ventila suficientemente o no, es algo que tendría un coste relativamente muy pequeño y que, sin embargo, no está implantado y no tenemos noticia de que se vaya a implantar en estos momentos. En cuanto a los aforos, que es una cuestión nuclear, no se garantizan. Bueno, yo creo que ha visto usted; nos hemos cansado de traer fotos, pero le puedo traer más, vídeos... Hay momentos, evidentemente, de baja ocupación, donde tanto tranvía como en autobuses es verdad que la ocupación es baja y la gente viaja con cierta holgura y cierta distancia interpersonal, pero en otros momentos el aforo es absolutamente sobrepasado y bueno, viajan como —viajamos, que yo también viajo aquí— como sardinas en lata.

Por otro lado, hablando del incivismo, que muy pocas personas —todo hay que decirlo, un porcentaje mínimo, pero que existe— siguen practicando, es pues no usar la mascarilla o llevarla bajada, gritar o hablar a voz en grito, hablar por teléfono móvil como si no hubiera un mañana... Sí que es verdad que se han puesto en el tranvía incluso algunas recomendaciones para mantenerse en silencio y, desde luego, usar la mascarilla y mantener la distancia, pero en ocasiones no se cumplen. Sería bueno quizá —es una sugerencia— que hubiera un mensaje que de alguna manera fuera reiterando por la megafonía interior la conveniencia, la recomendación o la solicitud de que, por favor, se intente permanecer en silencio. Porque puedo entender que en una ocasión alguien reciba una llamada de móvil que pueda ser importante y no creo que haya que criminalizar que alguien hable durante 30 segundos o un minuto para resolver la cuestión, pero conversaciones que escuchamos, sobre todo entre grupos de estudiantes cuando el tranvía hace los servicios tanto al Centro Politécnico como a la universidad en Plaza Francisco, pues que comentan los exámenes, que... que entiendo que a ellos les genera mucha inquietud y mucho interés el hablar de exámenes, pero realmente, seguramente son conversaciones que se podrían mantener en otros entornos porque además suelen ser grupos bastante amplios y, sobre todo, también gente que, cuando habla por teléfono, insisto, no sé para qué necesitan los teléfonos porque seguramente se podrían comunicar con su casa a voz en grito. Aparte de la incomodidad que genera al resto de los viajeros el tener que estar escuchando conversaciones de tipo privado que no nos interesan y que no tenemos por qué conocer, están contribuyendo de alguna manera a una emisión de aerosoles peligrosos. Yo sé que el control de los aforos —ya se lo reconozco— no es una cuestión sencilla, pero, oiga, tenemos que empezar a buscar alguna solución imaginativa porque lo que no puede ser es que en este salón no nos permita el Servicio de Prevención y Salud —y no lo critico— que estemos 31 concejales presencialmente y en un espacio que seguramente es la cuarta o la quinta parte de esto, haya 150 o 160 personas. No me parece coherente y me parece difícil de justificar ante la ciudadanía esta discriminación de alguna manera en el interés por la seguridad de unos y de otros.

Sra. Presidenta: Sí, la verdad es que las decisiones que la pandemia nos está obligando a tomar pues a veces no tienen ningún sentido o algunas tienen más sentido que otros, como, por ejemplo, ahora en Semana Santa, que los alemanes puedan ir a la playa y a las Baleares y aquí los españoles no podemos ir, ¿no? Con lo cual, hay una serie de medidas que tiene esto del COVID que a veces no resultan coherentes.

Yo, en ese sentido, señor Gómez Gámez, quiero empezar diciéndole que no sé si ustedes han viajado a otras ciudades por trabajo, que sí que está permitido viajar por trabajo, y se han montado en el AVE o han viajado en el metro de Madrid recientemente o en el de Barcelona o en los autobuses de otras ciudades, porque realmente creo que la situación que tenemos en Zaragoza está bastante más controlada y bastante más limitada que la que están teniendo en otros medios de transporte. Y esto no lo digo por quitarnos responsabilidad, sino también por poner en valor lo que tenemos bueno en Zaragoza porque a veces, si no vemos más allá de lo que estamos acostumbrados, pues no lo valoramos. Lo digo porque Zaragoza ha sido la ciudad que más medidas ha tomado en cuanto a seguridad en el transporte público y lo digo desde el principio, cuando empezamos con la desinfección de los autobuses una semana antes de la declaración del estado de alarma, hemos puesto los geles hidroalcohólicos... Pero además, es que recientemente hemos sido los únicos en España en hacer un estudio, como usted sabe, para medir la calidad del aire y poder conocer realmente cuál es el nivel de CO₂ que hay en los autobuses y en el transporte público de la ciudad. Creo que todas estas medidas... A veces ustedes, no sé, no valoran el esfuerzo que se está haciendo y que realmente no conozco otra ciudad en España donde lo estén haciendo.

Dicho eso, y sobre la preocupación que tiene con respecto a la medición del CO₂, pues realmente el CO₂ ya lo estamos midiendo y, de hecho, se ha hecho el estudio con representatividad estadística con la Universidad de Zaragoza. Se ha hecho, de hecho, con dos instituciones. Por un lado, lo hemos hecho con la Universidad de Zaragoza, con el Departamento de Fluidos que tiene aquí la Universidad Politécnica. Y luego, por otro lado, lo hemos hecho también con el Departamento de Nuevas Tecnologías de Vehículos y Seguridad Vial, que tiene también la Universidad de Zaragoza, y el Instituto de Investigación Sanitaria de Aragón, para llegar ambos a decirnos concluyentemente y con datos representativos, porque se hicieron las pruebas con el 100 % de los aforos, es decir, asegurando que estaba el autobús completo, donde nos dijeron que no existía un riesgo superior a cualquier otra actividad de las que estaban perfectamente permitidas. Es decir, que una

vez que las ventanillas están abiertas, se lo recuerdo que esta es la conclusión más determinante, es lo que cambia totalmente el nivel de CO₂ admitido dentro del autobús. A pesar de eso, y precisamente para seguir avanzando en la mejora de la seguridad en el transporte público, se han hecho cambios en lo que es los filtros de los autobuses, precisamente para mejorar tanto en los autobuses, que se ha incluido una manta filtrante M5 con carbón activo, que permite mejorar la capacidad de filtrado; e incluso con partículas más pequeñas, como en el caso del tranvía, que todos los filtros han sido cambiados por PM 2,5 al 70 %, que es técnicamente la indicación adecuada para mejorar esa capacidad de filtrado. Lo digo porque todo esto son mejoras que se están haciendo; no hemos parado en ningún momento de trabajar para asegurarnos que el transporte público es seguro. Y por supuesto, me he saltado todos los refuerzos que tenemos, la unidad de reserva que tenemos, los refuerzos de las líneas de autobús paralelos que hemos puesto a disposición de los usuarios para que puedan usar un medio alternativo si el tranvía va lleno, aparte de una aplicación donde pueden ver si el tranvía va lleno y entonces buscar el autobús alternativo... Todo esto no existía hace un año, con lo cual es que no hemos parado en todo el año de buscar soluciones que nos permitan ofrecer un transporte público seguro. Y le digo, de verdad, le invito a que vaya a otra ciudad, viaje y compare y verá que las medidas que tenemos aquí pues están siendo —no voy a decir la única, pero estamos siendo— pioneros, o sea, la acumulación de medidas que tenemos aquí implementadas en Zaragoza no encontrará cuatro ciudades que las tengan en toda España. Gracias.

Sr. Gómez Gámez: Pues mire, señora consejera, de verdad, no sé por dónde empezar. Mire, yo, como Emmanuel Kant, he viajado muy poco. Ya sabe que nunca salió a más de 80 kilómetros de su casa el ilustre filósofo. Yo tampoco salgo mucho, pero es que ¿sabe qué ocurre? Que me interesa relativamente poco lo que pasa en Madrid y lo que veo por las noticias, desde luego, no es como para ponerlo de ejemplo. Madrid es ahora mismo la comunidad autónoma y la ciudad donde más peligrosidad y más nivel de propagación hay. Entonces, hombre, el día que usted sea ministra, consejera de Madrid o alcaldesa de Madrid, me parece muy bien que se preocupe por eso; ahora es usted consejera del Gobierno de la ciudad de Zaragoza, preocúpese usted por Zaragoza, que este disco ya de lo que hacen los demás no nos interesa. Mire, a los ciudadanos de Zaragoza les interesan su tranvía y sus autobuses. Y decía usted: "hombre, que se han hecho estudios". Bien, ¿esos estudios se ha preocupado usted de difundirlos? Porque el que sí que han difundido, el que nos han trasladado, es el que hizo el laboratorio de dinámica de fluidos de combustión interna con el tema de la hostelería. Por cierto, lo interpretó la señora Herrarte que vamos, lo suyo, desde luego, no es la comprensión lectora, disculpe que se lo diga así y lamento que no esté ella porque no me parece bien referirme a ella en su ausencia de esta manera, pero dice exactamente todo lo contrario de lo que ustedes interpretan. Ya se lo explicaremos en la moción con más tiempo y más detalles.

Mire, ¿por qué no tenemos unos medidores de CO₂ que permitan en tiempo real, igual que la gente puede —en teoría— conocer el aforo del tranvía, saber el nivel de partes por millón? Habla usted de las ventanas y de que con las ventanas abiertas... En los autobuses hay ventanas y en los tranvías ¿sabe usted cuántas ventanas hay que se puedan abrir? Se lo digo yo: cuatro, dos junto a una de las cabinas de uno de los sentidos y otras que son así y se abren como 30 o 40 grados. Y, de hecho, hay que poner carteles porque, además, en ocasiones la gente las cierra. ¿Usted cree que eso es ventilación suficiente para una unidad que mide no sé cuántos metros de largo? Los refuerzos de los que usted hablaba no están funcionando. Si usted lo sabe, no me lo va a discutir, espero. La gente no los utiliza; por los motivos que sean, no los utilizan. Mire, lo cierto es que hay un hecho real: se incumplen los aforos del tranvía, se incumplen los aforos de los autobuses en determinados momentos más habituales de lo que nos gustaría. Eso es un hecho. Si usted puede garantizar que, efectivamente, la calidad del aire no será afectada y que el riesgo no existe, dígaselo usted a los ciudadanos para evitar que tengan que estar viniendo a vernos un día sí y otro también a manifestar sus quejas, a protestar. O móntese usted en el tranvía a las ocho menos cuarto de la mañana, por ejemplo, y escuche usted lo que opina la gente que va allí dentro; escúchelos. Hombre, no me puede usted decir eso, señora consejera. No me hable usted de que esto es una ciudad maravillosa porque mire, mal de muchos, consuelo de necios, de verdad, créame. Deme soluciones, dele soluciones a la ciudadanía porque es lo que le están demandando y no diga usted si en otros sitios están peor o están mejor, eso a la gente al final no le interesa.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Gómez Gámez, pero yo creo que usted, no sé, no debe leer los periódicos de lo que está sucediendo en otras ciudades y lo que está sucediendo aquí, efectivamente. Usted no sabe la problemática que están teniendo en otros sitios, solamente se fija en lo que tenemos aquí. Pues estamos muchísimo mejor de lo que están en cualquier otra ciudad. Y lo que le he dicho en todo momento es que los aforos se miden y todas las líneas que lo han necesitado han sido reforzadas, hasta un punto que en el tranvía se ha sacado el convoy de reserva y ya no se puede sacar más. Entonces, ¿qué solución queda? Poner unas líneas paralelas de autobús que estamos poniendo. ¿En cuanto a la megafonía? Funciona —la sugerencia que usted me hace—, usted no debe viajar mucho en el tranvía o no lo escucha porque hace meses que está la megafonía diciendo a todo el mundo que vaya con la mascarilla, que, por favor, que no hablen y que, por favor, tienen una línea paralela para poder utilizarla si el tranvía está lleno o para mayor comodidad. Con lo cual, es que me está usted dando sugerencias de medidas que ya están implementadas, con lo cual es que no sé en qué ciudad vive y encima no ve lo que está sucediendo fuera de nuestra ciudad, pues ya está.

Le he dicho que no hemos parado de tomar medidas, que hemos tomado todas las medidas que están en nuestras manos, pero es que milagros a veces no son posibles. Entonces lo que usted me pide, pues hay cosas que no sé si somos capaces de asegurarlo. En estos momentos se sigue investigando tecnológicamente para poder tener un mejor control de los aforos. Actualmente en el autobús —y ya se lo he contado en algunas de las comisiones— está indicado cuánto es el aforo máximo con un cartel para que no se suban más usuarios, gracias a la ayuda de los conductores, pero se están instalando unas cámaras para poder conocer en todo momento y que ya no sean los conductores los que tengan que ir controlando el número de viajeros. Y esto está en proceso, con lo cual, es un avance de una tecnología que no teníamos y que nos va a ayudar a solucionar esta dificultad o este problema. Y en el caso del tranvía sucede lo mismo, hay una información para que también contemos con la colaboración ciudadana. Nosotros ponemos los medios; hace ya meses que hay una aplicación con un código bidi en todas las paradas para que el usuario pueda saber si el tranvía viene completo. Si el tranvía viene completo, puede ver la línea paralela que tiene el autobús, que prácticamente va vacía. Estamos poniendo medidas, pero es que hay cuestiones que nosotros necesitamos también la colaboración un poco de todo el mundo.

Y le voy a decir una última cuestión. Me parece bastante desleal que esté usted insistiendo y generando miedo en torno a la seguridad de transmisión del COVID en el transporte público porque había estudios internacionales, hemos hecho estudios locales en nuestros propios autobuses, es que el transporte público es seguro y ustedes con esto lo único que están haciendo es generar más miedo y más ruido en la pérdida de confianza respecto al transporte público, que es fundamental para que la ciudad siga funcionando, con lo cual creo que, además, es una muy mala estrategia por su parte. Muchas gracias.

Sr. Gómez Gámez: En absoluto. Lo primero que dijimos en esta rueda de prensa, señora consejera, fue que no queríamos generar alarma social.

Sra. Presidenta: Lo siento, señor Gómez Gámez, no estamos con turno de tiempo.

4.2.5 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que la Sra. Consejera dé cuenta de los planes concretos, ubicaciones, cronograma, estudio de costes, en relación a la ejecución del Proyecto Bosque de los Zaragozanos en este año 2021. (C-2816/21)

(Se trata conjuntamente el punto 4.3.4)

Sra. Presidenta: Tiene la palabra, señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Bueno, yo quería formular esta pregunta porque, evidentemente, el único conocimiento que hemos tenido de su proyecto del Bosque de los Zaragozanos han sido las partidas presupuestarias que presentaron ustedes en el proyecto de presupuestos. La verdad es que usted, ya en tiempos, hace ya de esto unos bastantes meses, presentó una estrategia y modelo de gestión de las zonas verdes de Zaragoza y ahí había una levísima y breve referencia a los bosques urbanos. Hablaba de gestión

de bosques urbanos o algo así, pero sin aclarar absolutamente nada. Y claro, nosotros la verdad es que, ante la cuantía de las partidas que ustedes incluyeron en el presupuesto, da la impresión de que el Bosque de los Zaragozanos o el bosque urbano que ustedes presentaban es un proyecto ciertamente ambicioso, para el cual reservaban una partida muy importante de dinero, pero no hemos sabido absolutamente nada de cuál —al menos de manera oficial— de cuál es —salvo rumores, comentarios...—, de cuál es el modelo, dónde lo quieren ubicar, qué es lo que entienden ustedes realmente por un bosque urbano.

Yo no sé si usted, señora Chueca, sabe exactamente lo que es un bosque y todo lo que implica porque un bosque es un espacio natural, no es... Creo que en algún comentario, en alguna conversación que hemos tenido, se lo he dicho; los pinares de Venecia, por ejemplo, no son un bosque, es una plantación de pinos. Un bosque implica sotobosque, árboles, vida animal, etcétera. Los bosques de ribera podrían ser el soto de Cantalobos, los bosques de ribera del meandro de Ranillas sería lo más parecido que tenemos a un bosque. Tenemos bosques en el vedado de Peñafior, tenemos bosques en la Plana de María, en las subidas que hay en la zona de Torrecilla de Valmadrid y Valmadrid... Pero realmente, eso sí que son bosques de verdad. Desde luego, ni los pinares de Venecia ni los parques de la ciudad son bosques ni podrían tener jamás esa denominación, salvo con un exceso de optimismo, digamos.

Bien, respecto al tema de la captación de CO₂, que también los hemos oído en alguna conversación. Evidentemente, si ustedes se van a dedicar a la plantación de, pongamos, pinos o carrascas o encinas, árboles de este tipo en la zona de las estepas del sur de Zaragoza, más al sur de los pinares de Venecia, pues, evidentemente, ahí sí que conseguirán un bosque; un bosque mediterráneo; climácico, posiblemente, al cabo de muchos años. Pero, desde luego, la captación de CO₂ será muy, muy escasa. Si lo que pretenden es, efectivamente, una captación de CO₂ abundante y que justifique de alguna manera este propósito, pues, evidentemente, se tendrán que ir a árboles de ribera —álamos, chopos...— en algunas de las riberas de los ríos que tenemos en la ciudad de Zaragoza. En cualquier caso, sí que nos gustaría que nos aclarara qué es lo que piensan ustedes sobre el bosque, qué concepto tienen del bosque urbano, dónde lo piensan ubicar, si va a ser de uso habitual o de paseo habitual por parte de los zaragozanos, etcétera, porque me da la impresión de que tienen ustedes una idea muy inconcreta de la cuestión. Y ya digo, la única referencia que hemos tenido ha sido la que ustedes han plasmado en las partidas presupuestarias de su proyecto de presupuestos. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Calvo. Tiene la palabra, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí, a ver, uno de los grandes proyectos del equipo de Gobierno para este ejercicio 2021 ha sido el denominado Bosque de los Zaragozanos, pero detrás de esta acción —que podríamos denominar "comunicativa"— nos han surgido algunas dudas. Unas las ha expuesto ya el señor Calvo y otras son... Son cuatro grandes preguntas que queremos que más o menos nos acerque a lo que va a ser ese proyecto. Es el dónde, el cuándo, el cuánto y para quién.

Y le digo esto porque, claro, sabemos que es innegable —por eso no se cuestiona, no cuestionamos este proyecto por parte de este grupo político— que la masa arbórea es fundamental para mantener el equilibrio ecológico, la capa de ozono y demás beneficios de todo tipo para la población. Pero el gran proyecto del Área no ha aclarado sus objetivos ni su temporalización. De sus palabras ante los medios de comunicación conocemos que tiene intención, al menos, de iniciar esa plantación en el entorno del Cabezo Cortado, si no me equivoco. Esas fueron sus palabras a la prensa. Y —¡sorpresa!— esta zona está inmersa en un desarrollo urbanístico importante. Nuestra pregunta también va por ahí: ¿vamos a pagar entre todos para que los futuros propietarios tengan unos entornos naturales, idílicos y verdes? Esa es una pregunta que le tengo que hacer, aunque usted luego me diga que soy una demagoga, como suele ser frecuente. Realmente lo que queremos es conocer el proyecto. Si es realmente un proyecto para todos o no es más que una acción para decorar, pues eso, los futuros proyectos urbanísticos de la ciudad como si se tratara de una maqueta de un estudio de arquitectura. O sea, es decir, pues aquí en esta pues ponemos un poquito, aquí otro poquito... Y, sobre todo, queremos que nos aclare si van a actuar también en los otros bosques zaragozanos porque esos ya los tenemos: pues en los pinares de Peñafior, en los pinares de Venecia, aunque el señor Calvo dice que no lo son; si van a actuar en la ribera del Gállego, si van a actuar en la del Huerva o la del Ebro. Eso es todo.

Sra. Presidenta: Gracias. Bueno, intentaré contestarles, pero yo comparto que están impacientes por conocer más detalles porque, efectivamente, estamos trabajando en ello. Están los técnicos precisamente trabajando en el proyecto, la primera parte del proyecto, que es la que nos permitirá delimitar exactamente las ubicaciones donde vamos a poder realizar estas plantaciones y este futuro Bosque de los Zaragozanos. Realmente Zaragoza tiene uno de los municipios más grandes de España y, por lo tanto, tenemos un espacio que hace más de 200 años fueron miles y miles de árboles los que se talaron para poder defenderse de las tropas francesas y nunca se han vuelto a reponer. Se han repuesto algunos de ellos, como, por ejemplo, los pinares de Venecia, pero hay muchos terrenos que todavía tienen otros usos. Con lo cual, esta primera fase en la que estamos trabajando es poder tener a finales de marzo o principios de abril confiamos en poder tener ya una concreción de dónde se puede ubicar y por supuesto que será desde las parcelas y de los bosques que ya están, que necesitan ampliarse a otras futuras parcelas que ahora mismo tienen otros usos o simplemente no tienen ningún uso y entonces pueden tener un gran valor medioambiental para nuestra ciudad.

Es un proyecto de largo plazo, con lo cual, señor Calvo, es verdad que primero vamos a tener que dotarlo de los árboles para generar ese ecosistema y que luego va a generar toda la riqueza medioambiental y toda la biodiversidad que va a acompañar y generar ese futuro bosque. Pero, efectivamente, son los técnicos los que van a concretar exactamente cuáles son las especies y que no solamente sean árboles, sino que también hay arbustos, praderas y que pueda acoger a toda esa biodiversidad.

Quiero aprovechar para contarles y recordarles y poner en valor también que Zaragoza tiene, el año pasado, hace unos meses firmamos la primera Cátedra de Bosques Urbanos con la Universidad de Zaragoza, es la primera cátedra a nivel nacional que trabaja esta cuestión y que nos va a permitir, de la mano de la Universidad de Zaragoza, poder desarrollar convenientemente y mejorar la calidad del bosque urbano.

Sobre las dudas y preguntas que me planteaba sobre para quién. Este bosque es un bosque para los zaragozanos; no es un bosque más que para todos los zaragozanos y precisamente una de las insignias es que pueda participar todo aquel ciudadano, asociación, vecino que quiera tanto para apadrinar su propio árbol, para plantarlo, para simplemente poner una aportación económica. Es un proyecto de todos, con lo cual, se va a realizar por el propio Ayuntamiento, pero, por supuesto, con la colaboración de toda la ciudadanía. Y de momento, estamos a la espera de poder tener esos estudios técnicos que nos concreten esos detalles que ustedes ahora mismo quieren conocer y no les puedo contestar. Es un proyecto que ya estaba en nuestro programa electoral y que nos parece que allí tienen ya, pues eso, que era realmente un proyecto estratégico para el actual equipo de Gobierno y queremos apostar por él porque va a hacer de Zaragoza realmente un lugar medioambientalmente muchísimo más sostenible, que va a contribuir a mejorar la salud de todos los zaragozanos. Muchas gracias.

Sr. Calvo Iglesias: Sí, le resumo su respuesta, señora Chueca: Que estaba en su programa electoral, que lo están estudiando, que es un proyecto a largo plazo —evidentemente, un bosque no se improvisa; un bosque necesita una maduración de 30 o 40 años por lo menos para crearse—, y que va a ser un bosque para los zaragozanos. Eso es todo lo que he podido concluir. No podría haber dicho otra cosa distinta, salvo que fuera un bosque para los madrileños o para otra gente. La verdad es que su resumen ha sido muy poco explícito y muy poco concluyente. No nos ha aclarado absolutamente nada.

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Bueno, yo también me he quedado parecido. Es decir, precisamente porque es un proyecto estratégico le preguntamos. Y porque precisamente se acaban de aprobar los presupuestos y la cantidad que se va a destinar a este bosque es importante, pues le preguntamos. Entonces está consignado en el presupuesto, pero no sabemos qué es lo que se va a hacer. Por eso mismo hemos venido con esta interpelación, que pretendía ser pues para recabar información.

Sra. Presidenta: Bueno, yo, como me ha tocado ya otras veces, cuando me han estado ustedes preguntando desde el año pasado por cuestiones en las que estábamos trabajando, yo estaré encantada de contarles en detalle el proyecto en cuanto lo tengamos, como digo, como proyecto. Actualmente estamos trabajando en el proyecto, están los técnicos analizando y todas las preguntas que ustedes me plantean, que,

sobre todo, tienen que ver con dónde se va a plantar, básicamente, y qué árboles se van a plantar, o qué tipología de árboles para que sea un bosque; es un trabajo eminentemente técnico que lleva su tiempo antes de empezar en la fase de ejecución. Con lo cual estaré encantada de compartirlo con ustedes. Lo que les planteo —que creo que ya saben— es que realmente es un proyecto muy ambicioso y que va a ser muy beneficioso para Zaragoza en su conjunto y del que todos nos vamos a poder beneficiar. Y a partir de aquí, en cuanto tengamos más información, yo se la trasladaré. Muchas gracias.

4.2.6 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si la Sra. Consejera podría informar de los aspectos más importantes del nuevo pliego de limpieza pública y recogida de residuos antes de su aprobación en Gobierno, de manera que los Grupos puedan realizar aportaciones. (C-2827/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.2.7 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a, la Red de Ciudades por la Bicicleta, de la que la Sra. Consejera forma parte de su Junta Directiva, realizó una serie de recomendaciones a los Ayuntamientos para animarles a presentar proyectos europeos relacionados con la bicicleta. ¿Ha elaborado el Ayuntamiento algún proyecto europeo relacionado con la bicicleta? (C-2828/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: La doy por formulada.

Sra. Presidenta: Pues, efectivamente, son manifestaciones de interés las que nos han planteado desde el Ministerio, que es la información que nos llegó a través de la Junta de la Red de Ciudades de la Bicicleta y estamos en varias participaciones de manifestaciones de interés. Por un lado, para el proyecto de Mobility as a Service, que nos va a ayudar a buscar alternativas al vehículo privado para, sobre todo, fomentar otros vehículos alternativos. Y por otro lado, tenemos también un proyecto que nos permitiría tener una red de 227 aparcamientos inteligentes y seguros para bicicletas y patinetes particulares dentro de su propio domicilio. Además, hay un tercer proyecto que es de la BiZi para crear el laboratorio de Innovación de bicicleta y que ha sido presentado por parte del Servicio de Ciudad Inteligente para precisamente generar este laboratorio de innovación.

Estas son las tres manifestaciones de interés que se han presentado en relación a la convocatoria que usted nos plantea y además aprovecho para informar también que otra convocatoria distinta que se publicó y que nos presentamos recientemente fue en dos proyectos del Moves para ayudas FEDER del IAE, que salió en el otoño pasado, en el 2020; una, para construir una conexión de Gómez Laguna desde Rosales del Canal hasta Vía Hispanidad; y la otra para la conexión de Pablo Ruiz Picasso desde Salvador Allende hasta Ranillas. Ambos han sido denegados por parte del Gobierno de Aragón, pero no tiramos la toalla y buscaremos otras fórmulas para poder seguir adelante y ver si estas dos conexiones que estaban pendientes podemos encontrar la fórmula para hacerlas. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Pues, señora Chueca, la verdad es que, claro, a nosotros cuando el señor Illana nos pasa los proyectos de fondos europeos, no aparece nada de lo que usted nos dice. El señor Illana, además, compareció ayer aquí en Comisión de Presidencia, Hacienda y Economía, compareció aquí y nos presentó sus proyectos y no aparece nada de eso. Yo no sé si hay descoordinación entre ustedes y la Dirección de Fondos Europeos del señor Illana o qué ocurre, pero no aparece nada de eso. A nosotros nos sorprendió que usted, que es consejera de Movilidad, que además forma parte de la junta directiva de la Red de Ciudades por la Bicicleta, que la Red de Ciudades por la Bicicleta, de la que usted forma parte de la junta directiva, diga una recomendación de presentar proyectos para la Unión Europea con el tema de la bicicleta y Zaragoza no presente ninguno, pues hombre, nos sorprendió bastante. Si usted dice ahora que hay, bueno,

pues nosotros encantados. Nos gustaría ver los proyectos y ver si están bien armados o están armados como los que nos presentó ayer el señor Illana, que poco menos que la sensación que tenemos es que los presentó para que se estrellaran y fracasaran y pudieran justificar que no hacen lo que tienen que hacer porque no le han permitido los fondos europeos. Entonces, bueno, hable con el señor Illana y que nos pasen el Excel completo de fondos europeos.

Sra. Presidenta: Yo no sé si el señor Illana presentó las manifestaciones de interés. Esa es la cuestión, que quizá no estaban ahí incluidas las manifestaciones de interés; que, como son a través de colaboraciones público-privadas, quizá esa es la parte de información que no les ha facilitado o no han recibido. Lo desconozco, pero ya le preguntaré al señor Illana, ¿vale? Gracias.

4.3 Preguntas

4.3.1 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a qué sentido tiene pacificar calles que ya están dotadas de carril bici. (C-2727/21)

(Se trata conjuntamente el punto 4.3.10)

Sr. Calvo Iglesias: Vamos a ver. Bien, permítame, se la voy a formular de otra manera mi pregunta. Dígame la verdad, a usted le asesora el señor Rivarés, ¿verdad? Usted tiene de asesor al...

Sra. Presidenta: No, el señor Cubero, me asesora el señor Cubero.

Sr. Calvo Iglesias: Pues uno de los dos ha de ser, desde luego. Yo la verdad es que, desde luego, en este tema del tráfico, yo no sé si usted está ocupando la Consejería de Movilidad para facilitar el tráfico, solucionar los problemas o, por el contrario, para crear algunos donde no los hay porque realmente, ustedes en su Área no hacen otra cosa que aumentar los problemas para los ciudadanos y las dificultades para el tráfico. Yo me pregunto si cada vez que están poniendo en marcha alguna de estas medidas, están pensando en reducir, lógicamente, el impuesto de circulación, puesto que los zaragozanos cada vez tenemos menos derecho a circular libremente por nuestra por nuestra ciudad. Y me voy a referir concretamente al paseo Echegaray y Caballero, donde, como usted sabe, hay un magnífico carril bici —muy utilizado, además— que va paralelo al Ebro, como va el paseo, que lo están utilizando muchos ciclistas y gente que va en patinete, que se desplaza en patinete. Y ustedes van y pacifican uno de los carriles para que lo puedan usar precisamente los ciclistas y los patinadores. Y no hace ninguna falta, puesto que ya hay un carril bici. Bien, y ya en su momento le pregunté cómo era posible, por qué, cuál era el sentido de que hubieran pacificado todos los carriles de la calle Salvador Allende; no uno ni dos, no, todos. Y, evidentemente, cualquiera que pase por esa calle comprueba que no hay nadie que esté respetando ese límite de velocidad por una sencilla razón, porque es absurdo poner los dos carriles de cada sentido pacificados a 30 kilómetros por hora en la calle larguísima como es esta de Salvador Allende. Y bien, y ahora nos encontramos con esta otra medida absolutamente absurda; o que por lo menos nos parece absurda. De hecho, ha habido gente que nos ha escrito, formulándonos esta misma queja y planteándose esta misma cuestión que le planteamos ahora. ¿Qué sentido tiene que en una calle que tiene ya un carril bici que está siendo utilizado por los ciclistas y los patinadores, ustedes pacifiquen un carril para el uso de los ciclistas y los patinadores? Es algo que, desde luego, a nadie sensato —creo— se nos ocurre qué sentido puede tener una medida de este tipo. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Calvo. Señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí, la verdad es que yo también con esta medida estoy bastante perpleja. Me explicaré. Primero hablamos de seguridad; si hay un carril bici, es decir, un carril segregado y tranquilo para que puedan circular las bicicletas y los patinetes, no entendemos por qué se va a hacer un carril compartido justo en un metro, porque creo que están a distancia de la acera de un metro. ¿Cuánta gente cree usted que

usará este carril compartido teniendo el carril bici al lado? Pues a mí me parece que esta medida no se entiende. Segundo, el paseo Echegaray es una de las arterias fundamentales de la ciudad; comunica con diferentes barrios y, además de eso, es entrada y salida de la ciudad. ¿Para qué congestionarlo más de lo que suele estar —porque está bastante congestionado— y producir incomodidad unos a otros teniendo un carril bici al lado? Y tercero, lo único que se me ocurre es que se esté planteando o pensando la posibilidad de quitar ese carril bici de la acera porque tal vez moleste a determinadas asociaciones que quieren la acera solo para los peatones; de hecho, están incrementando sus actuaciones y actividades en contra de esto. La verdad es que tengo ganas de que me lo explique porque, aunque no hay inversión, no creemos que sea una buena idea como movilidad sostenible en Paseo Echegaray, simplemente. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Bueno, lo primero de todo, señor Calvo, de verdad que no es Rivarés ni Cubero quien me asesora, sino que realmente con quien estamos trabajando todas las medidas sobre la evolución de la movilidad es con la Unión Europea y con la DGT, con lo cual creo que son organismos suficientemente relevantes y entidades como —por lo menos— para tener en consideración sus planteamientos y el trabajo que vienen haciendo. El objetivo que tiene es, por un lado —y como usted muy bien ha destacado y ha dicho—, es uno de los carriles bici que tienen una mayor intensidad y, de hecho, tienen múltiples interrupciones, lo cual genera muchas veces que haya algún accidente. Y, de hecho, el año pasado hubo algún accidente bastante grave. Esto genera una consecuencia y es que esto, unido a la necesidad de avanzar hacia una ciudad, y viendo también el buen resultado que han tenido los carriles calmados para convivir los distintos modos de circulación, se ha unido a la recomendación y a la necesidad de avanzar hacia una ciudad con un casco urbano más calmado. En casi todas las ciudades europeas, en el casco urbano, la velocidad se está regulando en torno a 30-40 kilómetros por hora y ciudades como Bilbao ya han implantado que el 100 % de su núcleo urbano esté pacificado a 30 kilómetros por hora. Esto es así porque influye en una mayor seguridad vial, reduce considerablemente el índice de siniestralidad y accidentes y, además, es medioambientalmente más sostenible. Por eso en este avance hacia una ciudad más calmada, este carril que está sumamente saturado, el de Echegaray y Caballero, y en el que se han generado distintos accidentes, nos pareció que era oportuno, dado que ya tiene pacificado el eje este/oeste, poder pacificar el otro, uno de los dos carriles que hay en el sentido oeste/este, para precisamente desviar ese exceso de circulación o incluso aquellas personas que quieren viajar más rápido. O, por ejemplo, también como única alternativa para los vehículos ciclogísticos, que normalmente no caben en los carriles segregados y que van más ágiles. Entonces creo que esa es la respuesta. No genera tampoco mayores problemas, ya que aquellos vehículos que quieren circular a 50 todavía tienen ese carril a 50 y que realmente el objetivo es poder avanzar hacia una ciudad más calmada, más pacífica y más tranquila. No tiene ningún otro objetivo más allá que eso, y siguiendo las indicaciones que nos hacen tanto la Unión Europea como la DGT. Muchas gracias.

Sr. Calvo Iglesias: Sí, señora Chueca. De la misma manera que nadie está respetando los límites de velocidad en Salvador Allende, ya le digo que el carril calmado que ustedes reservan para ciclistas y patinadores en el paseo Echegaray no lo usa absolutamente nadie. Yo no sé si usted pasa por ahí, yo sí, y, desde luego, ese carril es un fracaso porque, evidentemente, no lo usa nadie. Y si yo tuviera que circular en bicicleta por esa calle, evidentemente, usaría el carril bici por mi seguridad. Y bueno, viendo su trayectoria, la trayectoria de su gestión, a estas alturas ya no descarto que de aquí al final de Corporación elimine los carriles bici de la Vía Hispanidad y pacifique alguno de sus carriles. Sería ya lo último que me faltaría por ver. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Calvo. Señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Pues bueno, usted me ha dado las explicaciones pertinentes, pero tampoco me he quedado convencida con lo que me dice. La seguridad la aporta el carril bici, el carril segregado, y más en un cinturón como es el paseo donde estamos aquí, paseo Echegaray. Hay muchísimo coche, hay autobuses, hay mucha movilidad. En cambio, por el carril le puedo asegurar que no pasa nadie por el carril bici. Entonces me parece un poco producir incomodidades, incluso accidentes de una manera un poco, no sé cómo decirlo. Tenemos algo, aprovechémoslo, que es el carril bici.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Becerril. Yo insisto, tenemos que avanzar hacia una ciudad más pacificada; les he dado ejemplos de otras ciudades donde todo el núcleo urbano está pacificado a 30 kilómetros por hora precisamente para hacerlas más segura y más sostenible. Yo entiendo que genere ciertas molestias y también creo que hay que ser valientes y probar cosas nuevas. Estamos hablando de un ciclocarril y de una actuación que es totalmente reversible. Si pasado un tiempo, como dice el señor Calvo, esta actuación se ve que no funciona, que no tiene usos, que no descongestiona el carril bici, que era el objetivo inicial, no pasa nada por volver otra vez a pintarlo. Es que las cosas yo creo que también no se saben hasta que se prueban y, por lo tanto, me parece que hay que avanzar en el camino que queremos marcar. Muchas gracias.

4.3.2 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si se mantendrá el “Plan de Choque de Limpieza” por lo menos dos veces al año en cada barrio urbano y rural, como antes de los recortes que realizó el Partido Socialista en el servicio de limpieza. (C-2732/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

(Se incorpora a la sesión la Sra. Bella Rando)

4.3.3 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a qué mejoras va a realizar la Sra. Consejera en el polígono Malpica en materia de movilidad, y en concreto en el transporte público y en el uso de los vehículos de movilidad personal. (C-2735/21)

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Sí, la doy por reproducida.

Sra. Presidenta: Bueno, pues realmente en el Polígono de Malpica estamos trabajando. Concretamente a través del Consorcio de Transportes, tienen una encomienda para reabrir la mesa de trabajo y poder mejorar la movilidad al polígono. Hay un proyecto para poder realizar un carril bici dentro de todo lo que es el polígono de Malpica para todas aquellas personas que se desplazan en bicicleta y que hasta la fecha no podían hacerlo. Y luego, por otro lado, está también trabajándose con el tema de la movilidad compartida para que, una vez que estén las licitaciones que tenemos en curso adjudicadas, puedan dar servicio a Malpica, lo cual yo creo que ayudaría bastante a esos desplazamientos alternativos.

En relación al autobús, que es el planteamiento que usted me exponía en la pregunta, el autobús, ahí hay concretamente dos líneas, la línea 32 y la línea 60. El poder introducir y ampliarlos para que puedan llegar hasta el interior del polígono supondría un incremento en torno a 10,1 kilómetros en cada una de las líneas y eso, haciendo unos un análisis desde el Servicio de Movilidad, una estimación, supondría un coste anual en el caso de la línea 32 de 1.120.000; y en el caso de la línea 60, de 945.000 euros. En estos momentos tenemos también otras solicitudes para incrementar kilómetros dentro de la red actual paralizados porque, como ustedes saben, solamente en 2020, en el año anterior, tenemos un agujero económico en la ciudad de 24 millones de euros por la pérdida de viajeros. Actualmente, aunque se ha recuperado levemente, estamos todavía en una pérdida del 35 % de viajeros, con lo cual cada mes que pasa se está incrementando realmente el agujero y la deuda con el coste del tranvía y del autobús, del transporte público. Estamos en una situación complicada económicamente en cuanto al transporte público como para en estos momentos asumir incrementos de kilómetros que llevan consigo un incremento de coste y, por lo tanto, tengo paralizadas esta y otras peticiones de incremento de coste hasta que podamos recuperar la normalidad de usuarios y podamos empezar a pensar en incrementos de kilómetros como teníamos previstos anteriormente. Eso no quita para que en la mesa de trabajo que tienen planteada con el Consorcio puedan estudiar ampliaciones que puedan compartirse el coste con las propias empresas del polígono, como estamos actualmente trabajando con

PLAZA, con los empresarios de PLAZA, que van a conseguir una mejora del servicio precisamente gracias a la subrogación por su parte del coste dentro de lo que sería el propio polígono. Muchas gracias.

Sra. Rouco Laliena: Bien, gracias. Efectivamente, sí, nosotros en la pregunta que le hacíamos este consejo, si sería interesante que se facilitara la instalación de estaciones para bicicletas y para patinetes, precisamente para la circulación desde las paradas del autobús y para el uso dentro del polígono. Ya me dice que se está estudiando y nos parece que es muy buena idea. Respecto del autobús, bueno, pues es difícil que se instalen empresas si no hay acceso en condiciones y son las empresas las que generan empleo y los que pagarán el autobús. Entonces entendemos desde este grupo municipal que siempre tiene que haber prioridades, y el transporte público y en este caso en los polígonos industriales, debería ser prioritario. Lo que usted nos está diciendo es que sean las propias empresas —o sea, la colaboración otra vez público-privada— las que sufragen parte del autobús. No podemos dejar de lado que son las propias empresas las que van a tener que sufragar un transporte público para acceder al empleo. En fin, ustedes verán. Lo que mejor se puede hacer, bien, pero, desde luego, el acceso a los polígonos industriales es una de las partes más prioritarias para que allí se instalen empresas. Ellos pagan sus impuestos; no sé lo que les revierte luego a ellos si lo tienen que volver a pagar en forma de transporte público...

Sra. Presidenta: Bueno, yo creo que todas esas son las cuestiones, señora Rouco, que se van a trabajar en la mesa de trabajo y analizar. Todos los polígonos pagan sus impuestos, obviamente, pero eso es complementario e independiente de lo que tengan que sufragar en cuanto a costes adicionales de un transporte más a la medida de lo que es la red de toda la ciudad. Existen realmente distintas bonificaciones fiscales para empresas de transporte colectivo. Y yo creo que esas son todas las cuestiones que estamos precisamente trabajando. Ya el año pasado cogimos el compromiso de analizar y profundizar todo lo que es la movilidad al trabajo en los distintos polígonos que tenemos y, como le digo, precisamente se ha estado trabajando con PLAZA en las últimas semanas y con Malpica se ha abierto esta mesa por parte del Consorcio, que yo creo que pronto dará sus resultados y con buena colaboración, pues seguramente podrán encontrar soluciones y por parte nuestra van a encontrar toda la predisposición. Muchas gracias.

4.3.4 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si la Sra. Consejera puede explicar de forma pormenorizada, y a ser posible con documentación, el proyecto de Bosque de los Zaragozanos, y si cree la Sra. Consejera que en la actual situación económica es una prioridad para la Ciudad. (C-2741/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.2.5)

4.3.5 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a cómo piensa afrontar el Gobierno la situación de las relaciones laborales de los trabajadores del transporte público con la empresa AVANZA, que están bloqueadas y están afectando ya a los servicios de bus y tranvía . (C-2756/21)

(Se trata conjuntamente el punto 4.3.9)

Sra. Presidenta: Gracias. Tiene la palabra, señora Bella.

Sra. Bella Rando: Vale, muchas gracias. Buenos días a todas y a todos. Bien, sabemos que las plantillas de trabajadores y trabajadoras del transporte público de Zaragoza están viviendo dos conflictos laborales de los que entendemos que el Gobierno de la ciudad no puede desentenderse porque afectan directamente a la calidad del servicio público. Hablamos de la empresa, del servicio de autobús de Avanza, que es la misma que lleva las relaciones laborales también de Tranvías de Zaragoza en nombre de la SEM, de la Sociedad de Economía Mixta. Nos encontramos, por tanto, ante una situación que no es habitual, a sabiendas también de que es una única empresa que lleva más de 40 años —que recordemos— en este

servicio. Yo me acuerdo hasta de las huelgas del año '76 que iniciaron la transición en Zaragoza con las huelgas de autobuses, con que fijese, siendo muy joven. Bien, en ambos servicios, autobús y tranvía, hay conflictos porque no se están cumpliendo las condiciones de los pliegos de condiciones, dado que tampoco hay un convenio firmado ahora, un convenio nuevo que se está tratando de negociar en esta negociación, y según vemos por las notas de prensa que presentan los comités de empresa, no se está aviniendo la empresa a plantear soluciones ni a adecuar todas las reivindicaciones que plantean que tienen que ver con el cumplimiento de las horas.

Preguntamos también dónde está ese informe técnico en cuanto al tranvía, señora consejera. ¿Dónde está ese informe técnico sobre los turnos, jornadas, tiempos, frecuencias, etcétera? Que dijo que enviaría y creo que no lo tenemos todavía. ¿Dónde está en los autobuses el recuento de kilómetros y si se están haciendo de menos con motivo de los paros, con lo cual la empresa no nota esta protesta? En fin, cuestiones concretas en relación a las reivindicaciones de los trabajadores, si se están cumpliendo o no. Pero en definitiva, lo que queremos plantear —y quiero recordar que en el anterior Gobierno, en la misma conflictividad laboral del autobús, se exigió contratar a un mediador externo para que pudiera solucionar el conflicto—, lo que venimos a plantear aquí es que entendemos que estos conflictos están afectando al servicio público y todos los usuarios y usuarias, y no puede ser que el Ayuntamiento se desentienda de este conflicto. Sabemos que se reunieron el otro día con la vicealcaldesa, pero queremos saber qué soluciones o qué intención de mediación tiene su equipo de Gobierno. Gracias.

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Sí. Como bien dice mi compañera, por supuesto, usted, señora consejera, responderá lo que estime oportuno, hasta ahí podíamos llegar, que tendrá libertad. Pero si sigue usted en su línea —que es una presunción que yo estoy haciendo, que tendremos que escucharla— de manifestar que ya está manteniendo contactos con ambas partes. Lo cierto es que los resultados o los no resultados que estamos observando indican que esa actitud está generando poco rendimiento o poco fruto. Es cierto, como decía la compañera Amparo Bella, que es una cuestión que creo que debería ser de la máxima importancia tanto para el Área como para el Gobierno; no olvidemos que se trata de uno de los servicios esenciales para la ciudadanía que presta el Ayuntamiento y, por lo tanto, las afecciones que se pueden causar y que se están causando a los usuarios de los medios de transporte público, evidentemente, generan malestar, generan distorsiones, generan no llegar a veces a tiempo...

Le decía, señora consejera, que yo estoy seguro, convencido de que usted conoce la importancia del transporte público para los ciudadanos que lo usan diariamente de forma masiva y, por lo tanto, sé que tiene el máximo interés. Le decía, a la vista de que hasta la fecha y por los comunicados que, efectivamente, los comités de ambas empresas están emitiendo, no se está avanzando. Creo que debemos pedirle a usted que intente hacer algo más. Y ya sabemos todo eso que nos cuenta usted reiteradamente de la no injerencia y demás. También sabe usted lo que le hemos dicho también de forma reiterada respecto a que esto no es un convenio al uso entre una empresa y unos trabajadores, sino que es entre una empresa que presta el servicio de transporte público y unos trabajadores que desarrollan esas tareas. Entonces, creo que el Ayuntamiento tiene y debe que tomar ya una participación activa para la resolución del conflicto.

Sra. Presidenta: Pues muchas gracias a los dos, señora Bella y señor Gómez Gámez. En este caso, pues voy a empezar empezando por usted, señor Gómez Gámez, porque claro, usted me insiste en que tome parte y que intervenga, más allá de que, efectivamente, claro que me preocupa. Yo entiendo que ustedes me planteen esta pregunta en casi todas las reuniones o comisiones porque esta cuestión es una cuestión que me preocupa tanto como a ustedes y que todos deseamos que se solucione lo antes posible, pero lo que sí que también quiero plantearle es que las relaciones laborales vigentes actualmente en el transporte público de la ciudad, el modelo de relaciones laborales que tenemos en estos momentos es responsabilidad única y exclusivamente del Partido Socialista. El Partido Socialista definió en 2013 el tipo de contrato que hacía para el autobús y también para el tranvía, y en ese momento decidió externalizar las relaciones laborales en una relación entre la empresa prestadora del servicio y los trabajadores, con lo cual el margen de maniobra que deja al Consistorio es inexistente, es nulo. Entonces, yo en este sentido, por supuesto que tenemos que trabajar y asegurarnos de que se cumplen los contratos y que se cumple todo lo que está en los pliegos. Y en

ese sentido les compartiré el informe —porque lo tengo; lo recibí hace poco, pero la verdad es que no lo había compartido— de los técnicos y el director del contrato en el que le pedíamos que nos analizase si realmente se estaba cumpliendo, había un compromiso del contrato en relación a las horas de trabajo de los empleados o no del tranvía, y ahí verán que en los pliegos lo que indica es un modelo que se pasa a regular por su convenio colectivo y son los convenios que ahora han caducado los que tienen la validez y los que realmente regulan las cuestiones horarias. En ese sentido, yo me he reunido con ambos comités, me he reunido con la empresa y de verdad que lo que les pido a ambos es que acerquen posiciones porque creo que en una situación como en la que estamos ahora no tiene realmente... No voy a decir más que me parece que tiene todo el sentido del mundo que ambas partes planteen que pueden mejorar, igualar, mantener o incluso mejorar sus condiciones salariales en esa negociación y que es allí, en el seno que ellos tienen en su mesa de negociación, incluso en la mediación a través del SAMA, donde pueden resolver esas diferencias. Así que yo, como ya vengo diciendo a ambas partes, les pido que, por favor, que aproximen posiciones porque esto simplemente se trata de lo que uno tiene ahora y lo que quiere tener y en ese contexto intentar acercar lo máximo posible las posiciones para que todos salgan ganando y, los primeros, los zaragozanos. Muchas gracias.

Sra. Bella Rando: Gracias, consejera. Pues espero que sus palabras sean ciertas porque claro, ayer se reunieron, ayer día 23; tenían reunión hoy y la empresa la canceló después de no haber presentado ninguna propuesta y hasta el martes día 30 no se vuelven a reunir. Entonces, por favor, le conmino, señora consejera, a que ejerza esa capacidad negociadora usted en nombre del alcalde porque el Ayuntamiento tiene la responsabilidad del control del cumplimiento de los contratos y de la fiscalización de los mismos. Y de la misma manera que dice que nos va a enviar el informe del tranvía con el tema de los turnos, también le pediría el informe de kilómetros para los autobuses para ver si se están cumpliendo porque cobran por kilometraje. Entonces, para que se ejerza también ese control. Y nada más, que le pido por favor que hasta el día 30 hay tiempo para solicitar a la empresa que se avenga a negociar y respetar las condiciones de reivindicación que plantean los dos comités de empresa. Gracias.

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Sí, señora consejera, que, evidentemente, que yo entiendo que haya que tener un cierto respeto, efectivamente, a la capacidad negociadora de las partes y a su propia autonomía. Seguramente no es la función del Ayuntamiento marcar las condiciones más allá de lo que se pueda establecer en los pliegos en su caso y demás. Pero insisto, hasta ahora está siendo infructuosa —por lo que se ve— su intervención. Dé un paso más, dé una vuelta de tuerca porque, efectivamente, si cada vez que se suspende una reunión se tarda una semana o 15 días en retomarla, esto está suponiendo que los usuarios que cada día cogen ese transporte público están sufriendo una merma en la calidad de ese servicio.

Vamos a ver, yo creo que la misma responsabilidad que nosotros le pedimos a usted, usted debe exigírsela a la empresa y a los trabajadores para que resuelvan a la mayor brevedad posible este conflicto. Y, desde luego, mal se puede resolver si las reuniones se desconvocan y se convocan de 15 días en 15 días o de semana en semana. Deberían sentarse a negociar no digo como se hacía en los tiempos de la Transición, jornadas maratónicas de dos y tres días negociando, pero bueno, un poco emplazarles a que se sienten a una mesa y no se levanten hasta que resuelvan el conflicto, que seguramente podrán conseguirlo.

Sra. Presidenta: Pues mire, señor Gómez Gámez, en eso le tengo que dar la razón porque yo eso es lo que pido. O sea, eso es lo que pido e insisto en que aceleren la negociación y en que realmente ambas partes vayan con intención de llegar a acuerdos, que realmente se pongan un poco empáticamente uno en la piel del otro y cediendo para poder llegar a un encuentro porque si no, será imposible, pero creo que hay que seguir insistiendo. Y no se preocupen, que no me cansaré de seguir insistiendo. Gracias.

(Abandona la sala la Sra. Bella Rando)

4.3.6 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a si el Gobierno piensa ampliar los horarios de pago en los estacionamientos regulados del centro de la Ciudad, y qué planes hay para colocar nuevas zonas azules y naranjas en los barrios. (C-2757/21)

(Se trata conjuntamente el punto 4.3.20)

Sra. Presidenta: Gracias. Tiene la palabra, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias. De esto ya hemos hablado en esta Comisión de Servicios Públicos en varias ocasiones. Lo que pasa es que siempre andamos teorizando sobre eso y la pregunta viene a colación justamente de si se pueden o no concretar algunas cosas. Han ampliado por doce meses el contrato de explotación de la empresa Z+M, si no nos equivocamos, hasta diciembre para tomar alguna decisión. Suponemos que van a redactar pliegos nuevos. La pregunta concreta es: ¿qué quieren hacer para tener una respuesta concreta y así poder tener una opinión formada como grupo —o grupos— y poder incluso aportar al Gobierno nuestra posición o visión de la cosa? ¿Van a seguir las recomendaciones que han hecho algunas Juntas de Distrito para pacificar aparcamientos y el tráfico? Para pacificar aparcamiento, que no solo tiene que ver con colocar o no zonas azules y naranjas y a algunas Juntas no nos gustan.

Hace una semana se pusieron en funcionamiento varias plazas de estacionamiento regulado en San José, creo que fueron 293 plazas. Queremos saber entonces qué planes hay para el resto de los barrios, con plazos o fechas, si no exactas, aproximadas. Creo que ahora hay 7000 plazas y que las intenciones que tiene el gobierno, consejera, son ampliar hasta 20.000 en un año. Queremos saber si con esa idea, después de hablar con las Juntas de Distrito, se mantiene o se aumenta o se reduce. Y si para ustedes esta es la fórmula más adecuada para reducir algo fundamental, que es el uso del coche privado. Porque a veces se plantean aparcamientos gratuitos o de pago disuasorios, que disuaden o no; a veces se plantean aparcamientos para facilitar el uso del coche y a veces se plantean aparcamientos para reducir el uso del coche. Ese es el contexto, si de verdad cree que ampliar zonas azules y naranjas reduce el uso del coche privado en Zaragoza.

Y por último, si me permite, otra de las novedades que queremos saber es si quieren implantar en el servicio la ampliación de los horarios de pago en las zonas de rotación. Ahora mismo, entre las 2 y las 5 de la tarde, no se paga por aparcar, ni tampoco a partir de las 20 horas, de las 8 de la tarde, y tampoco el fin de semana en la mayoría de los casos. Si van a ampliar o no las zonas de pago porque hay un deseo —legítimo, ¿eh?— recaudatorio, si las van a reducir, si se van a mantener... Porque todo esto tiene que ver con pensar la ciudad, y esto creo que usted y yo lo hemos dicho muchas veces, y luego en el diagnóstico coincidimos; pensar la ciudad de modo global, la movilidad de modo global y no pensar en un medio de transporte, sino en la movilidad y de qué modo conseguimos que sea más eficiente y más sostenible combinándolos todos ellos. Pero ahora querríamos también, además de esa filosofía, querríamos fechas y plazos porque en el caso de que se amplíen o no las horas de pago y las estaciones, usted sabe que ahora mismo hay un problema laboral bastante serio y es que hay más servicio que atender con menos plantilla y las personas que atienden estas zonas de pago andan como geisha por arrozal. O sea, es que van... ¿El correccaminos? Bueno, pues yo era del coyote. Pues así van uno de los dos. Y en todo caso sí haría falta mucha más plantilla. Gracias.

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, mi pregunta va fundamentalmente por el tema del multitar. La noticia que leímos hace poco, creo que fue en el Heraldo, del nuevo pliego la posibilidad de introducir el multitar en los nuevos pliegos, ese cochecito que va por ahí y hace el trabajo que hasta ahora hacen esas geishas que van por arrozal, que yo comparto la valoración que hace el señor Rivarés. De hecho, bueno, de hecho no prestan, no pueden llegar a prestar el servicio como se debería porque a veces los recorridos no son perfectamente hechos. Yo ahí recordarle que en su día esto se intentó introducir. El método del multitar es un método que falló, que dio problemas, aparte de generar su complicación con el tema laboral.

Y el otro lado de la pregunta, en línea con lo que iban los compañeros de Podemos, con la ampliación de horarios a sábados por la mañana y a la franja del mediodía, esto, desde luego, tendría una consecuencia directa y una afección directa sobre el horario de las trabajadoras y los trabajadores de Z+M o de la empresa que prestara el servicio. Mi propuesta es si a esto usted tiene, aparte de la idea de ampliar el horario, alguna

aplicación en el pliego de condiciones, algún plan concilia, el aumento de la plantilla, algo que no sea que las mismas trabajadoras hagan más trabajo porque, si ya no llegan muchas veces al trabajo que tienen, pues con horario de mediodía y sábados por la mañana, sería bastante imposible. ¿Cuál es el plan con estos dos asuntos?

Sra. Presidenta: Vale, perfecto. Pues recapitulamos un poco sobre este servicio porque lo primero de todo, en el PMUS, lo que es el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, uno de los servicios que plantea para poder mejorar la movilidad de la ciudad, de la movilidad en Zaragoza, es precisamente utilizar lo que es el estacionamiento regulado para incrementar la rotación de los vehículos y evitar también el uso excesivo en el núcleo urbano del vehículo privado. Al final, sobre todo, en las zonas donde hay más déficit de estacionamiento. Para hacer realmente que una ciudad sea armónica y que todo el mundo tenga su espacio y no generar conflictos, es importante, por un lado, que el estacionamiento regulado cumpla su función y que los vehículos que están estacionados en las calles pues roten y no tengan una duración excesiva. Y por lo tanto, este contrato, este estudio que estamos mirando ahora porque es un contrato que se va a licitar, pero que lleva realmente muchas medidas dentro del mismo y por eso lleva su tiempo y se están haciendo los estudios económicos para poder valorar distintas opciones, vendría acompañado de unos aparcamientos disuasorios y unos aparcamientos de larga duración, de tal forma que aquellos vehículos que no tienen intención de rotar, sino que van a estar más tiempo, tengan un espacio donde poder aparcar y después ya poderse mover con vehículos compartidos, movilidad compartida o con transporte público o andando, de forma que evitemos, en la medida de lo posible, el vehículo privado. Entonces todas estas medidas son las que ahora mismo se están estudiando y eso es lo que nos va a dar un nuevo dimensionamiento de cuántas plazas ESRO y ESRE tenemos en la ciudad.

Entonces yo aquí también creo que hay que ser coherente con los objetivos porque, por un lado, si queremos mejorar la movilidad en la ciudad y que sea más sostenible, pues claro, hay alguna medida que puede tener alguna consecuencia algo más molesta, como es, por ejemplo, pues eso, que haya más ESRO en algunos puntos. Pero les digo que la realidad actual es que en los barrios en los que lo hemos implementado, en los distritos en los que lo hemos implementado, ha sido precisamente a petición expresa de los propios distritos porque es verdad que hay muchos barrios donde hay muchos problemas. Actualmente solamente está el Centro básicamente con el estacionamiento regulado y hay muchos barrios donde tienen verdaderos problemas de aparcamiento, con lo cual nos han pedido este ESRO y ESRE para poder mejorar esa rotación. Y en los que se ha podido, como son en las Delicias o en San José, dentro del contrato actual, en la prórroga del contrato actual se han implementado. Eso no quita para que, con toda la información que se ha trabajado con las distintas Juntas de Distrito, se está recopilando y se va a implementar solamente en los barrios y en las Juntas donde lo consideren necesario o donde lo quieran; igual que lo han pedido en San José o lo han pedido en las Delicias, pues los que quieran porque tampoco se va a poder implementar en un año en toda la ciudad. O sea, sí que vamos a crecer y la idea es que siga creciendo porque los propios vecinos nos lo piden, para facilitarles la vida y porque muchas veces, sobre todo, la regulación va a ser mayoritariamente ESRE; es decir, priorizar al residente y que tenga una zona de aparcamiento en su calle. Y por otro lado, el que eso sea en dos fases. Entonces, bueno, pues los distritos que están convencidos serán las que vengan en la primera fase y los que no, pues se dejarán para después, o no se ejecutarán, y todo esto acompañado del estacionamiento regulado.

Y a la hora de si se van a implementar nuevos horarios, el multacar y las cuestiones más concretas que me plantean, es lo que estamos en estos momentos estudiando y que todavía no tenemos respuesta, pero se están estudiando todas las posibilidades. Y esas noticias que han salido surgieron porque alguien vio en el Perfil del Contratante la asistencia técnica precisamente para estudiar todas estas cuestiones, no porque sea una decisión que se haya tomado. Gracias. Tenéis turno, si queréis, de respuesta.

Sr. Rivarés Esco: Vale, pues gracias, consejera. Ahora me surge una nueva duda. Ya sabíamos, porque aquí se ha hablado varias veces, que algunas Juntas de Distrito —ha citado un par; Delicias, por ejemplo— han pedido zonas azules y naranjas. Pero si el criterio es establecer nuevas zonas de aparcamiento de pago, azul o naranja, donde las Juntas de Distrito lo piden, ¿eso se casa bien con un criterio ambiental de instalar aquellas zonas de pago solo para —bueno, no solo, también— pensando en reducir el

uso del coche privado o no? Lo digo porque una Junta puede pedir: "Ponme aquí una zona azul, que esto es un sindió con el tráfico", ¿no? Pero eso puede ser incoherente con incitar a la reducción del uso del coche y puede provocar más uso del coche privado. Esa es una duda.

Y la segunda es algo que le pregunté antes. Si esto, aunque lo estén estudiando, va a tener consecuencias laborales porque, si se mantiene la plantilla tal como está, hoy ya es un desastre; ampliar es un desastre al cuadrado. Tendríamos que asegurarnos en el pliego de que, como mínimo, se amplía un porcentaje mínimo la plantilla necesaria para atender el servicio. ¿Eso está previsto? Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Brevemente con el tema de multacar, más allá del estudio de asistencia técnica, yo lo que creo es que debería, al menos, probarse un mes, dos meses en el terreno para ver la efectividad técnica del asunto porque ya digo, hace tiempo pues generaba más problemas técnicos que otra cosa. Segunda recomendación con esto —y con el pliego de limpieza, que no se lo he dicho antes—: estaría bien que al menos en algún momento hubiese una participación o intercambio de pareceres con las trabajadoras, con la plantilla, tanto de Z+M como del contrato de limpieza, por lo menos, una explicación del pliego y aceptar algún tipo de propuesta o sugerencia de las plantillas.

Y después otra, que ya creo que lo hice alguna vez con el tema del coste económico, del cálculo del pago a la empresa, como sabe, hasta ahora hay un 80 % de canon fijo y un 20 % variable en base a la recaudación. Esto desincentiva a la empresa para prestar bien el servicio. Yo creo que deberían invertirse los porcentajes y que fuera un 20 % de canon fijo para la empresa y un 80 % variable. Esto como usuario me matarían si lo dijera, pero si la empresa tiene asegurado un 80 % de canon fijo que le van a pagar sí o sí, independientemente de lo que ocurra, pues imagínese, no va a tener ningún incentivo para prestar el servicio de calidad. Entonces yo creo que ahí una de nuestras sugerencias sería variar ese porcentaje de canon fijo y canon variable.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Pues sí, lo analizaremos; no estamos todavía en esa fase ni hemos planteado el tema del canon, pero sí, y lo mismo sucede con el tema del personal. Efectivamente, aquí la idea es que, obviamente, es un contrato que va a crecer sustancialmente porque va a crecer en ámbito en toda la ciudad, porque puede tener además otros servicios complementarios, como pueden ser parkings disuasorios... O sea, que puede derivar en la necesidad de más personal. Pero claro, lo primero que tenemos que ver es realmente toda la optimización tecnológica que se puede hacer para que, una vez que tengamos dimensionados los servicios y la mejor fórmula para llevarlos a cabo de la forma más cómoda para los usuarios y en el siglo XXI, pues después, obviamente, como se ha hecho con Parques y Jardines, como se ha hecho con Limpieza, se dimensionará el personal que sea necesario para poder ajustarlo.

Y en el caso de los multacar, pues es una opción que se va a estudiar. No sé si la vamos a poder testar o no, pero es verdad que estamos en contacto con otras ciudades que ya lo tienen implementado desde hace tiempo y los primeros problemas técnicos se van resolviendo y también Policía lo tiene, con lo cual es una sugerencia lo de probarlo que quizás, si podemos, pues eso siempre es lo ideal, el poder probarlo antes de comprarlo. Muchas gracias.

4.3.7 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a cuál es el plan del Consejero para salvar los 84 pinos históricos que ocupan el 5 % del área destinada a la nueva Comandancia de la Guardia Civil en el Barrio de Valdespartera. (C-2758/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Obviamente, es "el plan de la consejera", perdón por el masculino allí. Y también sabemos —que quede claro, Podemos tiene claro— que esto no es estrictamente su competencia, que esta es la Comisión de Servicios Públicos y Movilidad. Pero en cuanto a servicios públicos, y puesto que aquí es una Comisión en la que, por fortuna, hablamos mucho de arbolado, casi siempre para crear y proteger y no para destruir, creímos conveniente traer el debate aquí. Y luego

apostillaremos, aprovechando la circunstancia de que el Ebro pasa por Zaragoza, para hablar de otros árboles.

Es verdad que los vecinos han hecho el trabajo que desde el punto de vista de Podemos tendría que haber hecho el Ayuntamiento —no decimos usted, consejera, pero sí el Ayuntamiento—, que es, primero, analizar el proyecto de la Comandancia de la Guardia Civil y decirle: "A mí no me toques ni un árbol. Tengo ahí 84 pinos, algunos tienen muchísima edad. No me toques ni un árbol". No se trata de respetar los más posibles, se trata de "No me toques ni un árbol, modifica el proyecto". Eso no lo hizo el Ayuntamiento. Ese trabajo lo han hecho los vecinos y es verdad que la presión vecinal y su proyección mediática han hecho al menos prometer verbalmente a los responsables el proyecto que los árboles se van a intentar respetar. Por lo tanto, la petición es si desde Servicios Públicos podríamos intentar evitar que tocaran ni uno solo de los pinos en ese barrio porque, además, el espacio es abundantísimo y, aunque parezca lo contrario, los árboles no. Y aparentemente, simplemente con girar levemente el proyecto o reducir un poco el espacio del aparcamiento, se salvaría algo más importante, que son estos árboles, 84 pinos, que no es nada más que el 5 % del espacio que van a ocupar en el nuevo cuartel de la Guardia Civil allí en Valdespartera.

Y aprovechando, como digo, el asunto de los árboles, a colación aprovecho —a ver si cuela— porque hemos visto algunos proyectos pendientes que tienen que ver con la acequia de La Almotilla y de cómo algunas infraestructuras que se van a crear directamente afectan a arbolado de Valdespartera, Montecanal, que son los que están entre la acequia de La Almotilla y el estadio de Miralbueno El Olivar, que directamente atraviesan actuales masas forestales también previas a la construcción del estadio y previas a la construcción de los barrios y de las viviendas que ahora se habitan y no sabemos si esto se va a mantener así o el Ayuntamiento va a hacer lo necesario para girar o modificar el proyecto y no tocar ni uno solo de estos viejos árboles. Porque para acabar, todo el mundo sabe —o debería saber— que destruir 100 árboles viejos no se compensa con plantar 200 árboles nuevos. No, no es así. Hay que plantar todo lo que se pueda, pero los 100 árboles viejos que se talen no se compensan con nada porque el tiempo es un factor ecológico fundamental que no tiene que ver solo con el número de árboles con los que contamos, sino con su estado, su edad y, sobre todo, la proximidad de unos con otros. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Pues, efectivamente, esta es una cuestión que excede el ámbito de mi competencia, pero que sí que he podido actuar desde que tuve conocimiento gracias a su pregunta. Por lo tanto, es verdad que existe una ordenanza municipal del arbolado, que además la aprobaron ustedes y que está en vigor y, por lo tanto, hay que aplicarla y afecta a todos los árboles, tanto privados, o sea, en suelo privado como en suelo público. Con lo cual mandé una carta en cuanto tuve conocimiento; por un lado, al consejero de Urbanismo; y, por otro lado también, a la Delegación del Gobierno de Aragón, ya que esto tiene que ver con la Guardia Civil, que es realmente quien va a elaborar y quien va a llevar a cabo el proyecto, un poco simplemente informándoles de la ordenanza y recordándoles la necesidad de poder cumplirla, con lo cual me consta que la reacción es positiva por la presión también que se ha hecho mediáticamente. Y yo creo que este tema se va a solucionar rápidamente para poder hacer los ajustes que sean necesarios y que se pueda mantener el arbolado.

Del otro tema que me ha traído no tengo conocimiento, pero si usted me deja la información, pues preguntaré sobre el asunto, a ver qué tratamiento se va a hacer. Luego, después, al final de la comisión. Muchas gracias.

4.3.8 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si tienen previsto implantar la recogida multicontenedor en el nuevo pliego de recogida de residuos, y si van a exigir dotar al servicio de camiones que permitan recoger distintos tipos de residuo. (C-2811/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.3.9 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a qué acciones tienen previsto realizar para minimizar las consecuencias para los ciudadanos de las huelgas en el transporte público, y si el Ayuntamiento va a participar de algún modo como parte interesada en las negociaciones sobre las condiciones laborales de los trabajadores. (C-2812/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.3.5)

4.3.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuál es el motivo por el que se ha puesto en marcha un carril de uso compartido en Echegaray y Caballero, cuando ya existe un carril bici en esa misma vía que garantiza la circulación ciclista bidireccional, y cuáles son los planes en relación a dicho carril bici. (C-2813/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.3.1)

4.3.11 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si podrían informar sobre cuál ha sido la siniestralidad en los ciclo-carriles desde su puesta en marcha, y cómo tienen previsto controlar el cumplimiento de las restricciones de velocidad en dichas vías. (C-2815/21)

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Sí, vamos a ver, consejera, es un tema que de alguna manera ya hemos tocado tangencialmente antes en alguna otra pregunta. Sabe usted que desde el primer momento, desde este grupo municipal presentamos nuestros reparos o nuestras dudas de la efectividad de esta medida. Primero, por cuanto no era fácil garantizar este límite de velocidad. De hecho, de una observación empírica se puede comprobar que no se respeta habitualmente. Y por otro lado, esto genera que la gente, ante una situación de menor seguridad, no los utilice, cosa que es bastante comprensible. No sé si ustedes tienen estudios o informes de Policía Local respecto al número de percances o de accidentes que ha habido en estos carriles específicos, los ciclocarriles. Y si los tienen, le agradeceríamos que nos lo hiciera llegar; y si no los tienen, pues quizás sería bueno el poder preguntar a la Policía si de alguna manera pueden en sus partes, cuando intervengan bicicletas en cualquier tipo de incidente, pues reflejarlo.

Pero en cualquier caso, puesto que el civismo o incivismo lo lleva cada uno puesto en su propia mochila, es cierto que hay gente que utiliza estos carriles porque están libres, es decir, mucha gente prefiere circular por el izquierdo yo no sé si por desconocimiento, porque piensan que el derecho es exclusivamente para ciclocarriles, pero es bastante frecuente ver, por ejemplo, en la Almozara, ver como hay una fila de vehículos que circulan por el carril izquierdo —en algunas ocasiones, además, despacito— y el derecho está vacío porque en ocasiones también esto se ha convertido en una suerte de aparcamiento en doble fila que le viene muy bien a la gente para dejar el coche. Encima es un carril muy amplio y como muy cómodo. Conclusión: al final ni lo están utilizando este carril los turismos ni lo están utilizando los ciclistas. No sé, ¿podemos pensar que tienen ustedes previsto que los ciclistas lo puedan usar y para eso sería imprescindible primero que esté libre de obstáculos en doble fila aparcados y, segundo, que se controlen realmente los límites de velocidad para que eso genere sensación de seguridad en los usuarios?

Sra. Presidenta: Señor Gómez Gámez, pues, efectivamente, en los ciclocarriles es necesario un tiempo para que la ciudadanía se vaya acostumbrando porque supone un nuevo espacio. En ese sentido, las noticias que tenemos por parte de la Policía son muy positivas porque se ha reducido un 30 % de los accidentes en 2020, dado que ha bajado sustancialmente la movilidad, pero en cambio las bicicletas han incrementado un 4 % respecto a 2019 y esto ha sido en carriles bici, precisamente por lo que hablábamos antes en la pregunta anterior, que se ha incrementado el número de usuarios y ha habido una gran saturación en los carriles segregados, que ha generado estos conflictos. En ciclocarriles no se ha producido ningún accidente hasta la fecha, con lo cual, creo que eso es una buena noticia de que quizá, como dice usted, porque no hay mucho uso y todavía necesita ese tiempo de acostumbrarse para que realmente sean

utilizados con mayor frecuencia. O, como nos han dicho expertos —que también hemos consultado—, porque al ser un espacio compartido invita a que haya menos relax y más atención, porque al final tienes que estar, pues eso, en un entorno que realmente tienes que compartir con otros modos y eso también hace que haya más concentración. Y luego, por último, es que es un espacio perfecto para el desarrollo de los vehículos y la utilización de los ciclistas más ágiles y más rápidos y de todos los servicios de ciclogística, que realmente están creciendo en la ciudad y han crecido en el último año sustancialmente. En ese sentido, Policía ha estado realizando controles, pero le estamos requiriendo con cierta frecuencia que siga haciendo controles para evitar los vehículos parados en doble fila o que se quedan ahí parados utilizando este carril, de forma que vayamos mejorando en la utilización de los del ciclocarriles y el control de la velocidad se realiza del mismo modo que se está realizando en el resto de la ciudad, que está a 50, pues con señalización vertical y señalización horizontal, y luego también con los controles de radar móvil que están por toda la ciudad, que están funcionando con un foco especial en los ciclocarriles. Gracias.

4.3.12 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuáles han sido los criterios para la puesta en marcha o renovación de las instalaciones de juegos infantiles. (C-2817/21)

Sra. Presidenta: Señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Gracias. A ver, hace unos días se inauguraba la renovación de los 13 parques infantiles en diferentes distritos y barrios, que han tenido una inversión de medio millón de euros, para hacerlos más seguros, inclusivos y accesibles. Queremos saber si hay intención por parte del Gobierno de seguir renovando estos parques y, más allá, si hay nuevos espacios ideados para crear otros nuevos. La verdad es que los niños se merecen tener unos buenos parques infantiles, llenos de colorido y que sean vanguardistas, creando y combinando juegos físicos, didácticos y, por supuesto, de inclusión.

Y otro tema que también nos suscita dudas en cuanto a los parques es la desinfección de los mismos. Queremos saber cuáles son esas medidas de seguridad para mantener estas áreas en las mejores condiciones posibles. Los padres y los niños, por supuesto, cumplen con la normativa que tienen impuesta por el Ayuntamiento, pero para clarificar, le pregunto cuándo y cómo se desinfectan estos parques infantiles. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señora Becerril. Bueno, me imagino que esta noticia les habrá sorprendido. No, lo digo porque rompe o les tira un poco por tierra al típico mantra suyo de que no invertimos en los barrios y que no invertimos en los barrios...

Sra. Becerril Mur: Bueno, quedan dos años.

Sra. Presidenta: Pues bueno, aquí tenemos más de 580.000 euros entre las actuaciones en los juegos infantiles y en los juegos para mayores, que se hicieron también en el último trimestre de 2020, que han ido íntegramente a todos los distritos y barrios rurales de nuestra ciudad, con lo cual, creo que con esta actuación intensiva, que se suma a los más de 450 parques infantiles que tenemos en toda la ciudad y 80 y algo —aproximadamente, ahora no recuerdo exactamente— zonas de mayores, pues realmente tenemos una equipación muy ambiciosa y realmente ejemplar en la ciudad. Eso no quita para que, como usted me preguntaba, a medida que se identifiquen nuevas necesidades o de renovación o de nuevas zonas que se vayan creando, pues se puedan mejorar y se pueda continuar avanzando. Pero sí que hay que decir que tenemos una ciudad muy bien dotada en cuanto a juegos infantiles y juegos de mayores, y que con esta actuación, que venía además de los presupuestos participativos de 2019 y que decidí mantener en aquellos lugares y en aquellos puntos donde había visto que había esa necesidad, pues creo que realmente tenemos la ciudad dotada y seguiremos dotando en aquellos espacios que consideramos que son necesarios. Gracias.

Sra. Becerril Mur: ¿Y la desinfección?

Sra. Presidenta: Ah, bueno, sobre la desinfección estuvimos desinfectando en la época del COVID más duro, pero como a medida que se ha ido conociendo que el COVID se va a transmitir y se transmite principalmente por aerosoles y no por contacto físico, se ha desaconsejado en espacios como los juegos infantiles, que generaba el efecto contrario, la oxidación por el exceso de elementos corrosivos, no desinfectarlos, sino que cuando se van los niños se les desinfecte antes y se les desinfecte después para evitar así un poco el contacto con las manos y gel hidroalcohólico por parte de los papás. Pero se limpian con la normalidad que se limpiaban anteriormente. Creo que en el nuevo pliego, también se intensifica la frecuencia de limpieza, pero no se está utilizando hipoclorito sódico porque generaba corrosión. Gracias.

4.3.13 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si tienen previsto realizar una campaña de concienciación y control sobre el estado general de la limpieza de la Ciudad. (C-2818/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.3.14 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a cuál es el motivo por el que la licitación para que la explotación de 2.500 bicicletas sean mecánicas y eléctricas, en vez de mecánicas o eléctricas, limitando las empresas que puedan concurrir. (C-2821/21)

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Sí, buenos días. Bien, la pregunta es muy concreta. Si las empresas que pueden presentarse en el lote 1 tienen que tener 2500 bicicletas mecánicas y eléctricas, creemos que se está limitando la concurrencia de otras empresas que tengan bicicletas mecánicas y no eléctricas o eléctricas y no mecánicas porque que tengan 2500 bicicletas —que son muchas— mecánicas y eléctricas, pues quizá limita considerablemente las empresas que puedan concurrir. En principio, a mí solo se me ocurre una, Mobike.

Sra. Presidenta: No, no. Realmente, a ver, aquí no se está limitando en absoluto. Yo ahora les voy a explicar el motivo de por qué hemos hecho esta licitación así, porque también ha sido intencionado. No se limita en absoluto; al contrario, se anima en el pliego a la participación en UTE. Uno de los principales problemas en UTE —que es unión temporal de empresas—, uno de los principales problemas que tienen estas empresas, que muchas veces son pequeñas, es que prestan un servicio que tiene unos costes operativos muy elevados. Si realmente se va parte del beneficio porque tienen esos costes operativos tan elevados, tienen sinergias cuando ya no solamente es para una flota pequeña, sino para una flota más grande. Y además se consigue optimización en los recursos y en la forma de gestionar. Por eso precisamente, porque lo que queremos es que las empresas que ganen esta licitación sean sostenibles en el tiempo y que realmente puedan continuar a lo largo de los años y pueda repercutir —muy importante, que eso también lo reflejaba el pliego— esa optimización de recursos en la bajada del precio a los usuarios para que realmente al final el usuario de la bicicleta compartida, sea mecánica o sea eléctrica, pueda tener y disfrutar de un precio más accesible y más económico, precisamente porque ese gasto no lo está teniendo en los gastos operativos y tiene esa sinergia. De ahí viene esa necesidad o esa petición de que sean eléctricas y mecánicas juntas. Y cuando hemos estado hablando con las distintas empresas, que hay muchas empresas en este sector porque es un sector muy atomizado, la mayoría no solamente prestan bicicletas mecánicas y eléctricas, sino que tienen también patinetes, tienen también motos... O sea que realmente precisamente por esta razón, porque en este sector donde los márgenes son muy pequeños y los beneficios muy bajos, los gastos de explotación es lo que les da el sobrevivir o no sobrevivir. Y por último, sí, también estos pliegos han sido evaluados, obviamente, por todos los Servicios jurídicos y, obviamente, cualquier riesgo de limitación de la competencia, no hubiesen sido avalados por la Asesoría Jurídica, ni por el Interventor, ni por el propio Servicio jurídico del Área. O sea, que esas son cuestiones que hay que mirarlas mucho. Gracias.

Sra. Rouco Laliena: Evidentemente, señora Chueca, las empresas que han hablado con usted no son las mismas que han hablado con nosotros. Veremos a ver qué sale de esta licitación. Gracias.

Sra. Presidenta: De nada. Gracias.

4.3.15 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué previsión de nuevos aparcabicis tiene el Ayuntamiento para 2021, considerando que las nuevas bicicletas de alquiler deberán ser ancladas a un aparcabicis. (C-2829/21)

Sr. Cubero Serrano: La doy por formulada.

Sra. Presidenta: Pues, señor Cubero, no se preocupe, que tenemos posibilidad de que haya aparcabicis cuantos sean necesarios dentro de la ciudad. Ya empezamos el año pasado y de momento se han instalado 667 ubicaciones de aparcabicis, lo que da para un espacio total de 6670 bicicletas. Actualmente se está finalizando lo que es la primera fase, que va a abordar un radio total en todos los barrios del interior de la Z-30 y se ha valorado como una primera fase, que será ampliable en la siguiente fase, cuando conozcamos con detalle en qué lugares es necesario, más o menos ubicaciones, igual que hicimos en su día cuando hicimos la prueba piloto en la Plaza de los Sitios, que primero hicimos la primera parte y luego la ampliación de la segunda. Además, los pliegos incluyen dotación presupuestaria precisamente para hacer más aparcabicis si fuesen necesarios y tenemos presupuesto y un contrato en vigor precisamente para eso. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, me gustaría que especificara qué tipo de aparcabicis son, si son de aros o a qué tipo se refiere, para saber también el volumen de bicis que podrían ser aparcadas porque el nuevo pliego está obligando a algo que nos parece muy positivo: a que las bicis, desde luego, estén aparcadas en aparcabicis, no como están ahora, tiradas y molestando por toda la ciudad, pero es innegable que eso va a generar una ocupación de aparcabicis que en algunas zonas puede que no genere problemas, pero en otras puede generar un serio problema de saturación. Yo se lo he comentado algunas veces; el que tenemos aquí en Plaza del Pilar, entre el Ayuntamiento y la Lonja, hay veces que no hay sitio. Posiblemente en otros no, pero en este sí. Entonces, que esos aparcabicis estén bien distribuidos en la ciudad, estén bien estudiados donde hay una mayor densidad para que, bueno, los que tenemos bicis particulares podamos seguir utilizando los aparcabicis, porque además estamos obligados a ello, y que no sea el margen de actuación de una empresa la que nos impida poder usar los aparcabicis de la ciudad.

Sra. Presidenta: Efectivamente. Por eso, en lugar de hacer toda la implantación de golpe en cada uno de los distritos y calles que se habían previsto por el Servicio de Movilidad, lo que se ha hecho es implantar entre el 50 y el 60 % de los previstos en una primera fase, que es la que ahora mismo está a punto de finalizar, y después dejar ese ajuste posterior para que dé tiempo a ver las necesidades que la ciudad tiene. En su día dijimos que íbamos a generar espacios hasta 25.000 bicis, cuando hicimos la presentación y el dimensionamiento del proyecto; de momento llevamos hasta la fecha 6670 y ya se ha visto realmente un gran incremento de los aparcabicis en toda la ciudad, con lo cual tenemos margen suficiente para ir monitorizando realmente la densidad y los espacios donde son necesarios y poder ubicarlos. En realidad estamos hablando de 2500 más 500; estamos hablando de 3000 bicis nuevas, más todas las particulares, que han crecido mucho en este año. Gracias.

4.3.16 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a la situación en la que se encuentra el expediente abierto a CIRC, y si tienen previsto una próxima licitación de alquiler de patinetes eléctricos. (C-2830/21)

Sr. Cubero Serrano: Por formulada también.

Sra. Presidenta: Estamos trabajando en la nueva licitación de los patinetes eléctricos y espero que podamos tenerla finalizada en el próximo mes, con lo cual seguimos avanzando con todo lo que es la movilidad compartida. Y en cuestión de la situación de Circ, las alegaciones que se recibieron en febrero han

sido analizadas y algunas de ellas han sido resueltas. Por ejemplo, la empresa, que no tenía camiones cero emisiones, ha adquirido camionetas cero emisiones, que era uno de los puntos deficientes que tenía de incumplimiento; pero no todas las cuestiones que teníamos identificadas han sido detectadas. Por ejemplo, no tiene contratado el personal con discapacidad que marcaba el pliego. Como las empresas tenían una posibilidad de relajar su situación, dado que estaban pasando ahora mismo por una situación bastante complicada a raíz del COVID y ha repercutido negativamente en la actividad, la situación económica de la actividad, se han comprometido a la próxima contratación a incluir también ese personal con discapacidad, de forma que puedan solventar y resolver las incidencias que ahora mismo tienen para cumplir con el pliego. Y, sin perjuicio de ello, desde la Oficina Jurídica de Servicios Públicos a la vista de lo alegado, seguimos adelante con el expediente para seguir comprobando si se cumplen y si no, pues rescindir el contrato. Muchas gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, con respecto al nuevo pliego, confiemos en los plazos que usted da, pues como con todo, ¿no? Pero con respecto a lo que viene siendo el incumplimiento y la sanción, este es un tema que preguntamos, creo recordar que fue en la comisión de enero, hace un par de meses, sobre la resolución de este asunto. Usted lo ha dicho, hay incumplimientos que algunos se han alegado, otros ni siquiera se han alegado. Por lo tanto, es evidente el incumplimiento que mantiene esta empresa con la prestación del servicio. Yo le diría más. Bueno, la recogida de los patinetes la están realizando trabajadores autónomos; igual que recogen patinetes, entregan paquetes de Amazon. Esto es evidente que no estaba contemplado en el pliego y que es un incumplimiento manifiesto del pliego. Además, yo en este caso, ¿qué quiere que le diga? Considero que esta empresa, Circ, no debería seguir prestando el servicio. Hablábamos de que se podía incluso retirar la licencia. Yo creo que ni siquiera sería necesario retirarle la licencia; simplemente, con no prorrogarle sería suficiente. Es una competencia, una potestad suya sencillamente no prorrogar esta empresa porque la verdad que, si hay una empresa que cumple y otra que no cumple, que tampoco se trata aquí de demonizar al mundo empresarial, pues sería un mal mensaje prorrogar a las dos, sobre todo, por la que cumple, porque si yo fuera esa empresa, diría: "Oye, pues mira, pues yo tampoco cumplo y me ahorro dinero porque aquí no hay consecuencias y al final pues te prorrogan a los dos, no te sancionan a ninguno". Pues hombre, yo creo que también por respeto a la otra empresa que sí que creo; por lo menos, desde lo que nosotros sabemos, yo la veo cumplir cuando presta el servicio. Pues hombre, yo creo que también por respeto a ella, estaría bien que no se les tratara igual a la que cumple que a la que no cumple.

Sra. Presidenta: Si estamos de acuerdo. Por eso le decía que el expediente sigue adelante, que se va si no a rescindir la licencia y, como la licencia creo que acaba ahora en abril, pues en ese sentido procederemos con la prórroga del que está cumpliendo; salvo que cumpla de aquí a abril, que le queda poco tiempo. Gracias.

4.3.17 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si la Sra. Consejera se ha convencido ya de que pagar a FCC para que desinfecte calles cercanas a los colegios forma parte del llamado "teatro pandémico" y que no tiene ninguna eficacia para prevenir contagios. (C-2831/21)

Sr. Cubero Serrano: También la doy por formulada.

Sra. Presidenta: Bueno, yo creo que este punto ya lo hablamos en la comisión anterior. No lo titulé como "teatro pandémico", pero sí que estaba muy preocupado con el tema de la desinfección en las calles, cuestión que no le preocupa tanto el que estemos desinfectando los autobuses. Es una cosa que me sorprende, que tenga esa fijación por la desinfección en calles y no en los autobuses. Pero bueno, al margen de eso, lo que ya le dije en las comisiones anteriores es que ya se han ido reduciendo a medida que hemos ido conociendo más de la evolución de la pandemia y que no es tanto por el contacto físico, sino por los aerosoles; se han reducido estos servicios para poderlo distribuir precisamente a frecuencias... Precisamente se han reducido para poder distribuirlos a los servicios que tenían anteriormente, limitándolos simplemente

con menor frecuencia a lo que nos parece que todavía es importante, que son las entradas de los hospitales mientras estemos en estado de alarma, residencias y algunos puntos clave de paradas de transporte urbano. Pero eso se hace con los servicios que tenemos en estos momentos y que no supone un coste adicional.

Además, en estos momentos aprovecho también para contarles y para informarles que en este reequilibrio de servicios, donde llevamos semanas trabajando intensamente y poniendo más servicios es precisamente en acabar con los restos que dejan las palomas torcaces, que todos los años nos visitan en estas fechas y tenemos la ciudad pues la verdad es que bastante asquerosa. Con lo cual, señor Cubero, su respuesta es que ya se han reducido; se están reduciendo a la mínima expresión, con lo cual, no sé por qué le preocupa tanto, ya se lo dije en la comisión anterior. Y luego, por otro lado, que se van equilibrando los servicios en función un poco de las necesidades; pues a los barrios que tienen mayores problemas, como hemos visto al principio de la comisión, o en estos momentos con las palomas torcaces... O sea, es un plan vivo que, en función un poco de dónde hay más problemas, pues se están poniendo más soluciones. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, lo del teatro pandémico no lo digo yo, ¿eh? Si usted ha leído últimamente la prensa, han salido artículos precisamente que hablaban del teatro pandémico, y es como algunas administraciones han tomado decisiones que son muy impactantes visualmente, que pueden dar una imagen de cierta seguridad, pero que luego, a la hora de la efectividad, con el tiempo se ha demostrado que no tenían absolutamente ninguna; que pueden ser visualmente muy impactantes, pero que no tienen ninguna efectividad, conociendo después cómo se transmite el virus y tal. Yo creo que en este tema, que ya se lo hemos preguntado alguna vez, cuando se puso en marcha ya había los conocimientos suficientes como para saber que esto era un teatro pandémico, lo que usted estaba haciendo con las calles aledañas en algunos espacios con colegios, etcétera, etcétera. Usted, cuando lo reduce, yo quiero entender que también lo reconoce. También está reconociendo que, bueno, que no era efectivo y que no era necesario el teatro pandémico que se hizo en la ciudad de Zaragoza y que también se estaba tirando el dinero o dándose el dinero a FCC el dinero. Porque cuando usted hace algo que es innecesario, que no es que fuera barato, que si se hubiera puesto usted ahí con un traje a desinfectar, pues mire, oiga, mire la Chueca qué majica lo que está haciendo, que no vale para nada, pero oye. Pero no, es que claro, era el dinero de los zaragozanos que estábamos dando a una empresa para que hiciera algo que sabíamos que no valía para nada y que, por lo tanto, había un perjuicio económico para la ciudad de Zaragoza. Yo le reconozco que enmienda, que reconoce su error; en parte, porque una cosa es reducirlo y otra cosa es eliminarlo. Y que se vayan esos esfuerzos económicos de los ciudadanos realmente a lo que es necesario. Yo creo que en todo también debería hacer esto.

Sra. Presidenta: Bueno, yo creo que el mismo teatro pandémico que cuando nos decían que no nos pusiésemos mascarillas, que no eran necesarias. Es que aquí todo el mundo ha ido avanzando y conociendo a medida que pasaba el tiempo, más sobre la enfermedad. En ese sentido, han estado ustedes precisamente meses y meses y hemos tenido comisiones donde me pedían más desinfección y más desinfección, con lo cual, reconocerá usted que todos hemos ido avanzando. Y que, efectivamente, hace un año exactamente, lo que más nos preocupaba aquí, en esta Comisión y a todos los que estábamos presentes es... Acuérdense del señor Julio Calvo, que hablaba de lejía, "trapo y lejía", y mucha lejía. Y que huelo. O sea, estábamos ahí comisiones y comisiones hablando sobre la desinfección. Entonces yo por eso le digo que en este año, lamentablemente, esto ha avanzado mucho y, afortunadamente, sabemos mucho más de la enfermedad de lo que sabíamos entonces y hemos podido ajustar las necesidades a poder... Y precisamente, no es que rectifique; a medida que se tiene más información, se sabe y se corrige y se sigue avanzando, que yo creo que es la única forma de gestionar los asuntos que nos llevamos entre manos. Muchas gracias.

4.3.18 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué medidas en materia de gestión de personal tienen previsto para lograr corregir los pliegos de parques y jardines en el menor tiempo posible, y si tienen previsto licitar próximamente la zona de la margen izquierda gestionada por Umbela. (C-2832/21)

Sr. Cubero Serrano: Por formulada, como todas.

Sra. Presidenta: Bueno, pues muchas gracias, señor Cubero. La verdad es que lo primero que quiero hacer en este momento en relación a esta pregunta es agradecer a todo el Servicio de Parques y Jardines la contratación y todo el esfuerzo que se ha hecho hasta la fecha con este pliego, que, como todos ustedes saben, se han recibido nueve ofertas. Cuando se abran los sobres, que será ya en breve, se podrá saber si van solo para un lote o para los dos lotes, con lo cual, estamos hablando de entre 9 y 18 ofertas. Un proceso que, bueno, de momento avanza a buen ritmo y que no ha tenido altercados, con lo cual creo que se ha hecho un excelente trabajo por parte de todo el personal técnico del Área y especialmente por su Jefe de Servicio. Con lo cual, en ese sentido creo que hay que seguir trabajando duro para que llegue a buen término y en estos momentos se está finalizando, se ha realizado un plan de valoración específico para poder distribuir todo este duro trabajo que llega en estos momentos, que es la evaluación de las entre 9 y 18 ofertas, que va a ser un trabajo muy importante para los técnicos, con máxima dedicación a esta tarea; con todo lo que tiene que ver con la organización del trabajo ya está planificada. Hay una gran organización y un cronograma entre los propios equipos y en algunos casos también, incluso con la colaboración de algún técnico de otro Área. Con lo cual, esto va a llevar los meses de abril y mayo y confiamos en que se pudiese adjudicar en verano este pliego, si no hay ningún incidente. En ese sentido, contentos con este pliego porque va a suponer un cambio muy importante en la conservación del verde de la ciudad.

Y luego, por otro lado, con relación al pliego del sector 2 reservado, la idea es poder trasladarlo antes de que tengan que hacer las valoraciones. O sea, que está a punto de entregarse a Contratación para que empiece su proceso y así en el Servicio técnico puedan seguir con la evaluación de las ofertas. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Vale. Bueno, entiendo que con lo que respecta a Umbela —bueno, a la margen izquierda— tampoco es que haya cambios sustanciales en el pliego; es un pliego podríamos decir de continuidad. Y con el otro, lo que es la materia de gestión de personal para la corrección del pliego, entiendo que no es que vaya a haber contrataciones extraordinarias, sino que los mismos trabajadores del Servicio, coordinados y apoyados por otros trabajadores y otros Servicios, son los que van a comprobar las ofertas. No va a haber un plan de personal, sino los propios medios. Vale, vale, no, esa era más que nada la pregunta.

Sra. Presidenta: No, ya. No, porque los conocimientos técnicos para poder hacer la evaluación los tiene el personal del Servicio, con lo cual, salvo que necesiten alguna cuestión puntual que puedan externalizar, que desconozco, en realidad lo tienen que hacer los propios, se han organizado dentro del propio Servicio.

4.3.19 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cuándo va a poder volver a entrenar la Escuela de Waterpolo en la piscina de bomberos. (C-2833/21)

Sr. Mendoza Trell: Gracias, señor Cubero. Pues lo primero que me gustaría es aclararle que en el Parque 1 de Bomberos no hay una piscina, hay un foso de buceo. No, no, es importante la diferenciación por las cuestiones que le son de aplicación. En todo caso, lo podrá hacer, señor Cubero, cuando la situación sanitaria lo permita. Y no solo la escuela de waterpolo, sino todos los clubs deportivos que entrenaban en el polideportivo que hay, como le digo, en el Parque 1 de Bomberos y que venían entrenando —sobre todo, balonmano—, venían entrenando hasta que en marzo fue imposible seguir con esta actividad. No dude que tenemos mucho interés en que esta circunstancia se pueda dar porque eso será señal inequívoca de que la situación sanitaria mejora. Estoy seguro de que con la responsabilidad de todos y con la ayuda del plan de vacunación, ese momento llegará muy pronto. Pero de momento, en este momento, en la actualidad, no es posible.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, yo espero que más temprano que tarde pueda ser posible en el foso de buceo, piscina... Todo el mundo la conoce como la piscina de bomberos, yo por eso me he referido a ella como piscina; incluso con la escuela de waterpolo habla así. Es un sitio idóneo para la propia escuela que,

como sabe, la situación y el perjuicio económico que la escuela tiene a causa de esta situación es crítico e incluso puede llegar a desaparecer porque la opción es irse a otras piscinas, el alquiler de otras piscinas que, como sabe, pues también tienen restringido el aforo, el coste por una calle es mayor y, por lo tanto, ya es mucho tiempo en esta situación. Y esperemos que única y exclusivamente sea el motivo sanitario el que lo impida y que más temprano que tarde pueda ser. Yo quiero exponerle —me imagino que la conocerá— cuál es la situación de la escuela de buceo y que sea también sensible en este sentido con ellos.

Sr. Mendoza Trell: Señor Cubero, no dude que es un tema estrictamente sanitario, no hay cualquier otra cuestión de fondo. Como creo que hemos repetido alguna vez en esta Comisión, incluso en alguna sesión plenaria, el Servicio de Bomberos, el Servicio de Salvamento, contra Incendios y Protección Civil fue el primero que en febrero elaboró un protocolo de actuación frente al COVID, un protocolo que ya en marzo-abril 2020, como decía antes la consejera, todas las cuestiones relacionadas con el COVID han ido evolucionando. Ya en abril de 2020 iba por su versión 8, que es la que está actualmente en vigor. En este protocolo se establecen diferentes niveles de restricciones de acuerdo a cuál es la situación sanitaria, en este caso, de la ciudad. Va del nivel 1 al nivel 7 y el nivel 7 es el de una afectación casi completa de la plantilla, en la que gracias a Dios no estamos. En este momento estamos en el nivel 5, activado el nivel 5. Ya en el 2 hay restricciones que tienen que ver con lo que usted me pregunta, la imposibilidad de visitas como colegios o el cierre de dependencias, como al que hacemos referencia, que es el uso del foso de buceo del parque de Bomberos. Está prevista, sí quería decirle que cada cierto tiempo, evidentemente, revisamos la activación, en qué nivel de este protocolo. Tenemos previsto que el día 6 de abril, una vez pasada Semana Santa, que nos parecía prudente, hacer esa reunión de revisión y en arreglo a las circunstancias que haya en ese momento, modular la activación para poder no solo, como le decía, que la escuela de waterpolo pueda seguir en el foso de buceo, sino que, si fuera posible, pues los otros colegios que entrenaban en el polideportivo pudieran hacerlo también.

4.3.20 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si la Sra. Consejera puede informar sobre qué planes tiene en relación a la implantación de un “multacar”, y sobre la ampliación del horario del estacionamiento regulado. (C-2834/21)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.3.6)

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

No se producen.

4.4 Ruegos

No se producen.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se da por finalizada la sesión siendo las once horas y cincuenta y ocho 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