

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE LA M. I. COMISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS Y MOVILIDAD DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA CELEBRÓ EL DÍA 16 DE FEBRERO DE 2022

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

D^a Natalia Chueca Muñoz (Presidenta)

D. Alfonso Mendoza Trell

GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS

D^a Carmen Herrarte Cajal

GRUPO MUNICIPAL PSOE

D^a Ana Becerril Mur

D. Alfonso Gómez Gámez

GRUPO MUNICIPAL Z&C

D. Alberto Cubero Serrano

GRUPO MUNICIPAL PODEMOS EQUO

D. Fernando Rivarés Esco

GRUPO MUNICIPAL VOX

D. Julio Calvo Iglesias

D^a Carmen Rouco Laliena

CONCEJAL NO ADSCRITO

D. Ignacio Magaña Sierra

En el Salón del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, siendo las once horas y siete minutos del día dieciseis de febrero de dos mil veintidós, 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. Alfonso Mendoza Trell, concejal del Grupo Municipal Popular, se incorpora tras el punto 4.1.3 y D. Julio Calvo Iglesias, concejal del Grupo Municipal de Vox, lo hace en el punto 4.1.6.

D. Ignacio Magaña Sierra (concejal no adscrito), asiste a la sesión a través de videoconferencia.

Asisten, asimismo, D. Luis García-Mercadal y García-Loygorri, Coordinador General del Área de Servicios Públicos y Movilidad, D. José Ignacio Notivoli Mur, Interventor General, (a través de videoconferencia) y D. Luis-Javier Subías González, Jefe del Servicio de Asuntos Generales, que actúa

como Secretario de la Comisión, asistido por la administrativa de dicho Servicio, D^a Patricia Valverde Quintana, con el fin de tratar el siguiente

ORDEN DEL DÍA

1.- Aprobación, si procede, del Acta de la sesión ordinaria de fecha 19 de enero de 2022.

Se aprueba por unanimidad.

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

Sin asuntos.

3.- Dar cuenta de los decretos y resoluciones de los órganos de Gobierno: Disponibles en la intranet municipal.

(El acceso se hará mediante tarjeta electrónica: Aplicaciones Corporativas-Inicio-Administración Electrónica-Libros de Acuerdos y Resoluciones-Acuerdos y Resoluciones, poner fechas, Área de Servicios Públicos y Movilidad, y cualquier Servicio)

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

4.1 Interpelaciones

4.1.1 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique cómo está haciendo cumplir o no la Ordenanza de Terrazas y Veladores, especialmente en materia de instalación de sonómetros, horarios de cierre y recogida, uso del espacio y niveles de ruido, y registrando los datos que aportan los ocho que instaló StopRuido. (C-4387/22)

(Se trata conjuntamente el punto 4.1.4)

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera, y buenos días. Con ánimo constructivo, ¿eh?, porque, además, en este asunto creo que hay cierta unanimidad —aunque con matices— en cuanto a la importancia de esta normativa y hacerla cumplir. Y también sabemos que la nueva ordenanza tiene que entrar en vigor dentro de unos pocos días o semanas y que la que está vigente es la que se aprobó —con el voto de Podemos— hace un poco de tiempo, pero que debe cambiar porque esta primera era digamos que actualizada para el contexto de pandemia.

Pero, dicho esto, manejamos algunos datos que usted nos hizo públicos hace unas cuantas comisiones, ese de que tres de cuatro terrazas o veladores que habían sido inspeccionados no cumplían con la norma y eso nos pareció muy preocupante por parte del incivismo de los dueños de esas terrazas y bares; directamente lo digo así, el incivismo de los dueños de los locales que no cumplen con la ordenanza. Además de eso, la entidad 'Stop Ruido' instaló por su cuenta propia unos ocho sonómetros en varios puntos de la ciudad donde manejan datos muy interesantes —y muy desesperantes, como se podrán imaginar los concejales y concejalas aquí presentes— porque en la mitad de las noches, como mínimo, se superan con creces los límites de ruido teóricamente permitidos. No sabemos de qué modo podemos hacer que la Policía Local haga uso de esos sonómetros que no son municipales y la interpelación, por lo tanto, es para saber de qué modo estamos haciendo cumplir estrictamente esta normativa porque si hay —como sabemos— tres de cada cuatro terrazas inspeccionadas que no cumplían, tendríamos que ser mucho más duros en cuanto a la inspección y en cuanto a la exigencia de cumplimientos.

También sabemos con matices que en algunos —algunos pequeños casos— el incivismo corresponde a los usuarios y usuarias que pueden estirar las mesas y las sillas más allá de los metros acordados y solicitados, etc. y gritar como posesos en lugar de hablar, lo cual corresponde fundamentalmente a su responsabilidad, pero sí tendríamos que debatir —y por eso interpelamos y con esto acabo, consejera— cómo estamos haciendo cumplir la normativa, especialmente —insisto— en instalación de sonómetros, cierres, horarios, recogida y niveles de ruido porque este sí que es un tema fundamental y ya sabrá por sus compañeros que el día 8 de marzo próximo hay una reunión de trabajo de los grupos municipales para empezar a trabajar ya la tramitación de la casi terminada ordenanza del ruido. Gracias.

Sra. Presidenta: Fenomenal, muchas gracias. Señora Becerril, tiene la palabra.

Sra. Becerril Mur: Hola, buenos días. Gracias, consejera. A ver, mi intervención también va a ser constructiva, quiero decir, hay problemas y tenemos que solucionarlos de alguna manera. Desde hace unos días los bares, restaurantes, pubs, discotecas y demás, pues ya no tienen ningún tipo de restricciones más que las que marque su licencia, se han abierto las barras y se ha quitado la petición del pasaporte COVID.

En esto es donde me quiero detener. Se prohíbe el consumo colectivo o en grupo de bebidas en la calle o en espacios públicos ajenos a los establecimientos de hostelería o similares, del mismo modo que se prohíbe fumar, etc. Me quiero detener aquí porque el problema del ruido de los grupos es cuando beben y fuman en la calle y eso nos lleva al vandalismo y al gamberrismo porque hay sillas que vuelan, peleas, gritos, agresiones, policía, ambulancias... Y todo esto, como decía mi compañero Fernando, es absolutamente incompatible con vivir una vida sana y normal. O sea, lo único que hacen las personas que viven alrededor de todas estas movidas realmente es sobrevivir los fines de semana. Por supuesto, necesitamos más policías, pero también creo que necesitamos más policías con formación especializada en las ordenanzas porque a veces no tienen las normas claras y no son efectivos a la hora de actuar precisamente por eso, porque no lo

tienen muy claro.

A estas alturas, claro, lo único que nos queda muy claro es que el Ayuntamiento dicta normativa, pero no se cumple porque nos pasa también con la ordenanza del botellón, nos está pasando, no se cumple. Entonces necesitamos también más cuadro de inspectores para poder controlar que las ordenanzas se cumplan. No solamente la policía, también inspectores. Y se lo digo de verdad, de una forma constructiva, no lo estoy... Porque sé que es muy difícil de controlar, son muchísimos locales y es complicado, pero si a todo esto le añadimos que el ocio nocturno se ha convertido en algo o se está tornando en algo peligroso o en determinadas zonas se está tornando en algo peligroso —ahí tenemos las redadas de la policía que así lo demuestran—, también habrá que pedirles a los dueños de los establecimientos —ya que tienen el derecho de admisión— de que entren o no entren las personas adecuadas o que estén vigilantes de que se cumplen las normas y se cumplen las ordenanzas porque cuando se hacen estas redadas nos encontramos gente sin mascarilla dentro de los locales; gente, por supuesto, que lleva armas y demás.

Entonces todo esto yo creo que hay que vigilarlo desde dos los puntos de vista, desde los inspectores y también desde la policía. Nosotros lo que queremos es saber si están tomando las medidas oportunas desde la Consejería y cuándo tendremos la siguiente reunión informativa y de debate de la comisión de seguimiento. Gracias.

Sra. Presidenta: Buenos días. Bueno, pues les voy a intentar explicar un poco porque, aunque este tema lo debatimos en el último Pleno, es verdad que en el Pleno no se puede debatir porque apenas hay tiempo para poder explicar lo que se va a hacer o lo que se está haciendo. Yo creo que también hay que dejar un poco claras las competencias que en esta Comisión abordamos y podemos abordar de las que escapan de nuestro rango de responsabilidad. Lo digo porque desde Servicios Públicos gestionamos las terrazas y es verdad que hemos impulsado tanto la ordenanza de terrazas y veladores —que ahora hablaremos de ella— como el año anterior la ordenanza del botellón, que fuimos también ágiles y rápidos, ya que limitábamos muchísimo más de lo que se venía permitiendo anteriormente. Eso es distinto de lo que está sucediendo en el interior de los centros de ocio y otras cuestiones que realmente tienen que ver más con la Policía y con refuerzos policiales, y que yo ahí sí que la invitaría a que lo trasladasen a la Comisión de correspondiente, donde comparece la consejera, para que les dé más explicación, pero, efectivamente, saben que tanto la Policía Nacional —que es la principal responsable— como la Policía Local —que le ayuda— trabajar en colaboración y están poniendo todos los medios ante la nueva situación social que es esta que se está viviendo con estas nuevas costumbres. Con lo cual, yo creo que en ese sentido se está haciendo un buen trabajo. Hemos visto este fin de semana Zaragoza en todos los telediarios como ejemplo de la macrorredada que se había llevado a cabo y eso es porque se han puesto los medios para hacerlo porque estoy segura de que no solamente se suceden esas situaciones en Zaragoza, sino que es una situación que está en todas las ciudades. Pero bueno, eso por un lado. Luego, por otro lado, las cuestiones que tienen que ver con si dentro de los establecimientos se lleva la mascarilla o no se lleva la mascarilla son cuestiones sanitarias y ahí son las autoridades sanitarias las que tienen ese control, nosotros no entramos en controlar que no se esté cumpliendo eso en los interiores. Realmente la Policía lo que está haciendo es sobre todo asegurarse que se cumplen las ordenanzas que tenemos en vigor en cuestión de terrazas.

Entonces, sobre los datos que les dejaron a ustedes preocupados en la última comisión que hicimos en diciembre, ya les puse el ejemplo de cuál es la situación real que teníamos hoy si se estuviesen aplicando los criterios de la nueva ordenanza, pero los criterios de la nueva ordenanza, aunque la ordenanza entró en vigor en julio, las licencias estaban prorrogadas, lo cual hace que hasta la actual tramitación —que estamos ahora con la actual tramitación— y la nueva concesión de las licencias 2022 no entrarán realmente en vigor todos los criterios que están aprobados en la nueva ordenanza.

Entonces, ya la semana pasada, después de que en las últimas ordenanzas fiscales se pudiesen aprobar —y se aprobaron— las tasas para las terrazas, ya hemos firmado los convenios con las asociaciones —que saben que llevan la colaboración— y el 21 de febrero nos van a presentar —es el plazo que tienen para presentar— las nuevas licencias a Servicios Públicos. En este trabajo de nuevas licencias, que se está trabajando conjuntamente con el equipo de funcionarios, lo que se ha puesto especial énfasis es en: uno, delimitar los espacios bien a través de los planos que luego van a tener que tener marcados los ejes y, por lo

tanto, eso va a delimitar espacios que hasta ahora estaban siendo mucho más generosos de lo que corresponde a los criterios de la nueva ordenanza; y se va a poner especial énfasis en ajustar las plataformas que inicialmente se dieron, que igual eran excesivas, a otras que tienen que ajustarse al tamaño real. Y, sobre todo, hemos pedido un especial foco en las plazas y las zonas que sabemos que tienen mayores problemas o mayores incidencias. En realidad hay entre un 8 y un 9 % de las calles o de los establecimientos que concentran los problemas; el resto cumple. Entonces lo que se está poniendo mucho énfasis en verificar que las licencias sean estrictas conforme a los criterios de la ordenanza para luego poder controlar especialmente dónde hay esos problemas.

Una vez que tengamos las nuevas licencias —que esto ya le digo que el día 21 tenemos que recibir las solicitudes y lo podremos poner en vigor en breve—, van a tener que tener expuesto el plano y van a tener que tener expuesta la licencia, van a tener que tener marcado en el suelo el perímetro, van a tener que cumplir con los sonómetros las que se requieran. O sea, realmente va a haber que hacer un gran control de inspección conjuntamente tanto los inspectores de Servicios municipales como Policía para poder dar el pase y asegurarnos de que la nueva ordenanza entra en vigor, con lo cual yo creo que estamos en ese proceso de transición para hacerla cumplir y que finalizara ya. En pocas semanas espero que puedan estar ya concedidas las nuevas licencias y podamos iniciar el control. Señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Y gracias por las palabras porque sabe que ese tipo de cuestiones las apoyamos y las apoyaremos como en su día apoyamos la nueva ordenanza, que nos parece no buena, insuficiente, pero nos parece un avance respecto a lo que había. Esa fue la razón que Podemos adujo para votar la ordenanza y lo volvería a hacer. Lo que pasa es que en nuestro caso nos importaba mucho más lo que pasa fuera del local que lo que pasa dentro, lo que pasa adentro no llega a ser más que una muestra de la estupidez humana al final. Los vídeos son estremecedores; cuando ves videos del interior de algunos locales son estremecedores, está lleno de imbéciles porque el 100 % del personal va sin mascarilla y las únicas mascarillas bien colocadas son las de los camareros y las camareras, en exclusiva, eso si los camareros también las llevan.

Pero dicho eso, nos importaba mucho más el asunto del ruido en el exterior. Es decir, además del 8 % que dice de las calles que concentran los problemas de ruido en cuanto a las terrazas y veladores reglados, están más que identificados en Zaragoza los puntos calientes en el exterior de las puertas de muchos locales, más que identificados. Ahora mismo le puedo decir de memoria cinco calles con cinco locales que son insoportables y que los vídeos que cada sábado y cada domingo vemos en las redes, grabados desde las ventanas de los edificios que hay encima, son estremecedores. Hay a veces docenas, en muchas ocasiones centenares de personas hasta las siete de la mañana, montando la gresca en la calle, haciendo lo que podrían hacer dentro del bar o en su casa.

Este es un problema que, aunque diga que la Policía Nacional y la colaboración de la Local cumplen con su cometido, está claro que es insuficiente no sé si por problemas de personal —que seguramente—, de efectivos o por escasez de presencia, que a lo mejor —aunque suene restrictivo— habría que plantearse que en tal sitio que es un reconocido punto caliente esté permanentemente una dotación, permanentemente como elemento disuasorio. Porque como la legislación española —por fortuna— establece rangos en los derechos, el derecho al descanso prevalece sobre el resto de los derechos. Y además es algo básico en la convivencia, además de la legislación. Es que, si tú no duermes tres o cuatro días seguidos a la semana, primero, no rindes como trabajador o trabajadora ni como ciudadano y al final es que te vuelves loco. No es una metáfora, el nivel de patologías psiquiátricas y psicológicas generadas por los ruidos y los abusos en las calles el fin de semana en la cabeza de muchas personas es inmenso. Son víctimas absolutas de esta situación.

Y luego, por acabar, además de las licencias —que eso nos parece un dato muy importante, está bien —, tendríamos que plantearnos cómo la Policía Local —que eso creo que lo dije al principio, no, si me expliqué bien, pero no escuché respuesta—, aunque no sea su delegación consejera —porque esto es de la señora Cavero—, si podríamos sugerir o estudiar la posibilidad de que la Policía Local hiciera uso de los datos de los ocho sonómetros que Stop Ruido como entidad vecinal ha instalado en ocho puntos calientes porque eso sí que da una idea clara de cómo está siendo la cosa en Zaragoza. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí. Yo lo único que quiero decir es que, como decía también Fernando, que el problema está en la calle y hay veces que las terrazas han cerrado porque cierran a la hora debida y demás, pero realmente el problema se concentra en la calle. Hay personas que a las siete de la mañana no pueden salir de su vivienda, de su portal porque está abarrotado de gente que está por ahí, pues eso, bebiendo y demás, gritando, cantando, tal. Hay bares incluso que abren para dar desayunos y ya no sirven a las siete de la mañana bebidas alcohólicas precisamente para ayudar a dispersar a la gente que hay en la zona.

Realmente esto es un grave problema para mucha gente y es algo que sí que tenemos que tratar a través de los sonómetros y a través, desde luego, de la inspección, que es lo que le he dicho en mi primera parte. Yo creo que los cuadros de inspectores son fundamentales a la hora de que se pueda cumplir la ordenanza. Y luego ya, si tenemos que decirle a la señora Cavero que a ver qué pasa con la calle a partir de las tres de la mañana y que salen de los locales y siguen cantando y siguen bebiendo y siguen hablando en la calle, pues esto es algo que se nos hace realmente insoportable. Yo misma, mi vivienda pues está muy cerca de un garito que cierra a las tres de la mañana y se concentran debajo de mi casa muchas personas, con lo cual a las tres y a las cuatro de la mañana nos despiertan y esto se repite constantemente. Y yo soy afortunada porque hablo de un garito, pero hay personas que están realmente en estos sitios tan concentrados. Pues hombre, algo tendremos que hacer, señora Chueca. Nada más.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Bueno, yo creo que estamos todos de acuerdo en la problemática y la cuestión es cómo gestionarlo desde lo que son las competencias que trabajamos y que tenemos en esta Comisión en relación a las terrazas y veladores. Saben que, además, acortamos el horario y que el horario oficial es 1:30 h los fines de semana y 12 de la noche entre semana, con lo cual, estamos hablando de unas horas bastante razonables. Si después hay un horario con una licencia de apertura del propio establecimiento, ya sabe que eso hay que tratarlo en Urbanismo, o sea, no es de aquí. Y yo lo que sí que haré será trasladar esas aportaciones a la señora Cavero porque es verdad que los refuerzos policiales los fines de semana se concentran en los puntos calientes. Si no son suficientes, pues bueno, habrá que buscar soluciones, en ese sentido tenemos que trasladar esta... Me consta que están trabajando en ello y que es también cuestión de mucho civismo y concienciación por parte de todos a la ciudadanía.

Y en relación al tema de los sonómetros, esos sonómetros, al no ser oficiales, pueden recibir la información la Policía —yo también se lo trasladaré a la consejera para que lo valoren y lo estudien—, pero no sé hasta qué punto... Ya se sabe que las mediciones las hacen in situ cuando llegan y es ahí donde la Policía las tiene que hacer y esas son las que son válidas. Si ustedes ahora abren en esa nueva comisión para tratar la ordenanza del ruido, yo creo que estos aspectos son aspectos que trascienden de lo que son las terrazas y los veladores y que sí que pueden ser tratados en la misma, pero que todos estamos en la misma preocupación. Gracias.

4.1.2 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique las actuaciones, desde el punto de vista de la movilidad, que va a poner en marcha para reducir la contaminación en Zaragoza, que, según el Observatorio de la Sostenibilidad, es una de las más contaminadas de España y que rebasa los límites permitidos por la UE de dióxido de nitrógeno y los recomendados por la OMS. (C-4388/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Podemos no pone en duda la validez del Observatorio de la Sostenibilidad, ni de sus informes ni de los datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente. Los consideramos oficiales y, por lo tanto, creíbles y perfectamente respetables. Lo digo porque el otro día un miembro del Gobierno de la ciudad los puso en cuestión porque no coincidían con las mediciones locales; que no coincidan es una circunstancia, pero espero que a nadie se le ocurra poner en cuestión los datos de la Agencia Europea del Medio Ambiente.

Mientras muchas ciudades españolas van reduciendo —muy poquito a poco y muy lentamente— la contaminación, hay unas pocas —que encabeza Madrid— en las que está incrementándose, entre ellas Zaragoza, según estos datos —ya repito— del Observatorio de la Sostenibilidad, con datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente. El incremento de los niveles de dióxido de nitrógeno en Zaragoza es más alto. Se han registrado 21'1 microgramos/cm³ de dióxido de nitrógeno en el 2021, que es más del doble del límite que marca —o recomienda— la Organización Mundial de la Salud y esto afecta directamente como partícula contaminante a la salud pública. Que no caigamos en la tentación de pensar que el cierzo nos salva porque lo que hace el cierzo es expandir la contaminación, cambiarla de sitio, pero no eliminarla. No caigamos en esa tentación. El dióxido de nitrógeno causa directamente muchas enfermedades. La propia Europa estima que hasta 229 muertes prematuras solo en Zaragoza en un año y las generan principalmente los vehículos contaminantes, básicamente, los privados de modo proporcional: menos personas, más dióxido; más personas, menos dióxido en el autobús.

Esto no es un capricho verde. Yo creo que el cambio climático y la ecología como fundamento y como filosofía no es ideológica, no tiene que ser de la izquierda. Es algo que debe incumbirnos a todos los cargos públicos de cualquier partido político y a toda la ciudadanía de cualquier sentido de voto. Yo creo que aquí tendríamos que acabar con el mito de que lo verde es cosa de los de izquierdas y asumir que es una imperiosa necesidad para todo el mundo.

Las recetas las conocemos: reducir el tráfico contaminante, restringir la circulación de coches y crear zonas de bajas emisiones. Por lo tanto, ¿cuándo vamos a crear zonas de bajas emisiones? ¿Dónde? ¿Va a ser una zona de bajas emisiones suficientemente ambiciosa, o se van a limitar a un proyecto de mínimos para contentar a un grupo municipal? ¿Qué otras regulaciones de tráfico contaminante se pueden hacer? Y si las zonas de bajas emisiones van a ser realmente zonas para peatones donde se excluya el acceso de coches eléctricos porque entonces la zona de baja emisión tendría un carácter clasista porque, al fin y al cabo, el precio —actualmente— de muchos híbridos y de los coches 100 % eléctricos, la mayoría no los puede pagar y no podemos crear una zona de bajas emisiones donde los ricos puedan entrar y la mayoría no, por eso digo para peatones y solo peatones, además de bomberos, policía, ambulancias, etc., carga y descarga. Este es el sentido de la pregunta. Gracias, consejera.

Sra. Presidenta: Bueno, yo creo que hay que tener distintas interpretaciones de esos datos que usted plantea. No me creo que la consejera Cavero cuestionase los datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente. Yo creo que los datos que hay que validar son los que tenemos en nuestra propia Agencia de Medio Ambiente municipal porque recoge los datos de forma oficial y porque tenemos, además, uno de los sistemas de medición de calidad del aire, uno de los pocos ayuntamientos que tiene estos sistemas propios oficiales. Con lo cual, yo creo que en ese sentido estamos de acuerdo en que es responsabilidad de todos mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones de CO₂; lo que quizá no estamos tan de acuerdo o tenemos distintos puntos de vista es en la forma de abordarlo o de llevarlo a cabo.

Lo digo porque yo sí que me he leído el informe al que hacen alusión. El otro día, ya que vi las noticias y me quedé, digo "ostras, esta noticia, voy a buscar el informe". No me quedé con la noticia, sino que saqué el informe y leyendo ese informe yo, sinceramente —y se lo digo objetivamente—, no llegaba a las mismas conclusiones de la noticia alarmista que yo estaba leyendo. Me parece que, viendo lo que había sucedido entre el año 2020 y 2021, teniendo en cuenta que en el año 2020 hemos estado confinados durante varios meses, es decir, sin movilidad particular, únicamente se mantuvo la movilidad obligatoria —es decir, el transporte público y todo lo que es el reparto de última milla, distribución de mercancías— apenas había variación teniendo en cuenta que se había paralizado la ciudad, que no había tráfico privado —acordaos cómo estábamos en los meses del confinamiento— y eso nos dice que no había apenas diferencia, incluso llegando al extremo de eliminar la movilidad particular. ¿Eso por qué es? Lo dice el propio informe, porque hay una contaminación de otras fuentes como son las calefacciones, como es la propia industria y como un remanente que existe que, incluso eliminando totalmente la movilidad particular, no es suficiente, apenas hay diferencias con el dióxido de nitrógeno y las emisiones de CO₂.

Entonces, otra conclusión a la que se llega con estos datos y con este experimento —como dice— medioambiental que fue el confinamiento, que nos permitió ver qué pasaba si eliminamos totalmente la

movilidad no obligatoria. Entonces, donde hay que poner el esfuerzo es, sobre todo, en los vehículos pesados porque los vehículos pesados son los que tienen mayor contaminación y están produciendo mayor contaminación del aire; es decir, las flotas de autobuses, las flotas de camiones y de recogida de residuos, las flotas de distribución de mercancías y de logística que hay en las ciudades por la tipología de vehículos.

Por eso digo que nosotros claro que estamos comprometidos y por eso hemos tomado una de las medidas y de las decisiones que mayor impacto real va a tener en volumen y medido con datos en reducción de emisiones de CO₂ y de otras partículas, que es transformar las flotas de autobuses urbanos en autobuses eléctricos. Este año, a finales de este año, tendremos ya el 25 % de la flota cero emisiones. Ninguna ciudad de toda España va a realizar ese cambio a esa velocidad. ¿Y eso qué significa? Que vamos a ahorrar 620.000 toneladas de CO₂ emitidas. Yo creo que ese es un dato que demuestra el compromiso del Gobierno con mejorar la calidad del aire y que hemos empezado a abordar en aquellos aspectos que tienen un mayor impacto. Y vamos a seguir. ¿Por qué? Porque en todas las licitaciones que hemos planteado los vehículos pesados, que son aquellos que hemos comprobado —además, con este mismo informe— que son los que están produciendo esa mayor contaminación en lo que afecta a la movilidad, que la movilidad solamente es el 27 % de las emisiones —el resto son de otros aspectos—, pues en el nuevo pliego de limpieza serán vehículos cero emisiones o serán vehículos eléctricos; en los pliegos que van a entrar en breve de mantenimiento de parques y jardines también van a ser flotas eléctricas. Quiero decir que mientras la tecnología no esté disponible en el mercado, esos son los requisitos que se han pedido.

Y por otro lado, en la nueva ordenanza de movilidad, con todas las cuestiones que tienen que ver con la distribución de última milla, se va a premiar y se va a impulsar la transformación de las flotas. Lo mismo sucede con los taxis, que saben que continuamos con las medidas de apoyo al taxi, incluso las estamos incrementando para acelerar esa transformación, que al final son vehículos que también están emitiendo. Entre otras cuestiones que no significa que no vayamos abordando, pero siempre de mayor impacto a menor impacto con los datos en la mano. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Sí a todo, pero había unas cuantas preguntas muy importantes porque, además, es que más allá del debate de la contaminación que, aunque —según sus datos— el 27 % de las emisiones contaminantes tengan su origen en el tráfico privado y el resto sean otras cosas —calefacciones, industria—, el 27 % es una cifra bastante grande. Pero, más allá de eso —o incluyendo eso—, la creación de las zonas de bajas emisiones son una exigencia que plantea la ley porque es una orden que emana de la Unión Europea. Y como de cualquier manera son obligatorias, las preguntas eran ¿cuándo las vamos a crear? ¿Dónde las vamos a crear? ¿Cuántas vamos a crear? Si van a ser lo suficientemente ambiciosas o va a ser un proyecto de mínimos para cumplir el expediente —ya sabe usted por qué se lo digo—; insisto —esto ya es una cuestión de clase— que las zonas de baja emisión no sirvan solo para que los ricos que se puedan comprar un coche eléctrico que hoy por hoy es hipercaro, puedan circular y los demás no, sino que sea realmente para peatones y solo peatones y los vehículos imprescindibles de carga y descarga en horario limitado y de emergencias, por supuesto. Esas preguntas me gustaría que las contestara porque yo creo que este es el año en que tenemos que sí o sí hacer esas zonas. Gracias.

Sra. Presidenta: Efectivamente, este es el año en el que tendremos que hacer la zona de bajas emisiones, en el 2023, con lo cual, siempre lo he dicho que tendremos la zona de bajas emisiones y cumpliremos con la legalidad. Saben perfectamente que hemos pedido a los fondos europeos, a la convocatoria del MITMA —que luego hay una pregunta sobre la cuestión— la implantación de la zona de bajas emisiones y estamos trabajando en ello, con lo cual, estamos pendientes de la resolución también y procederemos a la ejecución de la misma.

Lo que no termino de entender muy bien es esa cuestión que dice de que quiere transformar lo que es la esencia de una zona de bajas emisiones, que básicamente lo que viene es a controlar el acceso al interior de esas zonas a vehículos que contaminan poco o evitando a los que más contaminan y entonces digamos que se están dejando fuera en función de las etiquetas y eso se puede ir regulando y ese es el objetivo de una zona de bajas emisiones y eso es lo que nos exige la ley. Y usted ya lo que quiere plantear no es que sean zonas de bajas emisiones, sino que sean zonas peatonales. Yo creo que ese no es el objetivo de la zona de bajas emisiones; si no, lo llamaríamos simplemente peatonalización de zonas de la ciudad y,

además, el argumento que me plantea es un poco "para que unos cuantos puedan entrar y otros no, pues que no entre ninguno", más o menos es lo que viene a decir. Entonces yo creo que hacia la movilidad eléctrica hay que evolucionar y evolucionaremos en la medida y con el tiempo que se pueda. O sea, quiero decir que es una cuestión que se va a ir abaratando y que se van a ir facilitando ayudas, para eso están los planes MOVES y vamos a ir poco a poco transformando para que en equis años todos tengamos vehículos eléctricos en lugar de vehículos contaminantes, pero para eso todavía falta tiempo.

Entonces yo creo que ni la zona de bajas emisiones va a ser solo para vehículos eléctricos —porque para eso están las etiquetas—, sino que la zona de bajas emisiones, cumpliendo con las directrices del ministerio, será simplemente para que no entren dentro de la zona de bajas emisiones los vehículos que más contaminan, que, como ustedes saben, son los que no tienen etiquetas y que tienen más de equis años —no recuerdo si son 15 años con diésel o 20 con gasolina o al revés— los que no podrán entrar. Y a partir de ahí habrá que ir facilitando la convivencia y la transición a medida que también más personas vayan pudiendo tener vehículos menos contaminantes para que no sea una transición traumática. Y yo creo que en ese sentido lo que vamos a ir haciendo es, perfectamente cumpliendo con la legalidad y cumpliendo con todas las medidas —una suma de medidas, no solamente la zona de bajas emisiones, sino todas las medidas— que van a hacer esa transición hacia mejorar la calidad del aire. Y ya le digo, la más importante que podíamos tomar en impacto real medido de calidad del aire es la transformación de las flotas de autobuses eléctricos, y esa ya la hemos tomado. Gracias.

4.1.3 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a que la Sra. Consejera explique en qué estado se encuentra la redacción de los nuevos pliegos del autobús urbano para 2023, y si se van a corregir los problemas de legalidad que tenían los anteriores, tal y como aseguran sucesivas sentencias del TSJA y del Tribunal Supremo. (C-4389/22)

(Se trata conjuntamente el punto 4.1.7)

Sra. Presidenta: Señor Rivarés, tiene la palabra.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Esto tiene que ver —lo explico por si acaso, ahora daré algunos datos— con la posibilidad de que la concesión se prorrogue porque, si la concesión se prorroga, se estará prorrogando un pliego que tenía algunas ilegalidades, confirmadas por varias sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Aragón y del Tribunal Supremo. Y si lo prorrogamos, no deberíamos hacerlo con esas ilegalidades; en la prórroga deberían esclarecerse esas dudas, solventarlas y eliminar los datos y las características que las sentencias definían. En 2016, el Tribunal Supremo de Justicia Aragón anula dos cláusulas de los pliegos. La exigencia de que la concesionaria se constituyera como sociedad anónima y la experiencia en el sector, exigencia de haber tenido un contrato anterior con 40 millones de usuarios al año o cuatro contratos con 80 millones, lo cual —directamente y sin disimular— está diciendo quién en exclusiva se puede presentar a esa empresa, a esa concesión y ya está, estaba hecha a dedo. El Tribunal Superior de Justicia Aragón y luego el Tribunal Supremo fueron muy claros y dijeron que estas cláusulas limitaban la competencia y favorecían claramente a la actual adjudicataria Avanza; traducción: que solo ella cabía en el pliego porque dejaba fuera a las empresas, todas las demás, que no tenían esa cifra de facturación o la historia en años, y dejaba fuera también a la Sociedad Cooperativa Urbana de trabajadores que intentó aspirar a la concesión.

El Ayuntamiento quedó al final exonerado de retrotraer el proceso; eso habría provocado indemnizaciones millonarias —por fortuna—, pero tiene la obligación de incorporar lo dispuesto en estas sentencias —fundamentalmente la del Supremo— en los pliegos a partir de 2023. Si prorrogamos, no estaremos cumpliendo con la sentencia del Tribunal Supremo. Esta es la duda que queríamos aclarar también de modo constructivo. A no ser que esos pliegos no estén tan avanzados como creemos e —insisto— vayan a plantearse la prórroga. Entonces tendríamos que saber a qué atenernos. Porque tenemos un poco de miedo en ese sentido porque, además, el Ayuntamiento debía nombrar un responsable municipal técnico que se

encargase del buen final de la concesión; debía hacerlo dos años antes de fin de contrato, queda menos de un año y al menos este Grupo de Podemos no sabe si existe y, si existe, quién es ese responsable técnico que tenga que velar por los años últimos de la concesión. Por favor, aclárenos dónde están los pliegos, cómo están los pliegos y estas condiciones que le planteamos que derivan de las sentencias del Supremo y la creación de esa figura del técnico. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Gracias, presidenta. Bueno, nuestras dudas van en dos líneas. Por un lado, la que comentaba el señor Rivarés de los plazos del nuevo pliego, habida cuenta de que ha habido sentencias que hablaban de irregularidades ya no en el pliego en sí, sino en el proceso de adjudicación, el tener en cuenta o no a la cooperativa con algunos criterios que se consideraban excluyentes. El caso es que finalmente el Tribunal decidió, bueno, no retrotraernos al proceso de adjudicación y que pudiera mantenerse el pliego hasta el final de su vigencia, pero claro, el final de la vigencia del pliego se acerca. Estamos hablando de diciembre del 2023, estamos hablando de menos de dos años prácticamente, el año que viene, a finales del año que viene. Y lo que nos preocupa son los plazos, si vamos a llegar en plazo de adjudicar el nuevo pliego antes de que comiencen las prórrogas y, por supuesto, antes de que comiencen los reconocimientos de obligación de este contrato porque ya la sentencia del Supremo, bueno, puede ser comprensible porque retrotraer el proceso la verdad que hubiera sido un follón —por decirlo de alguna manera—, aunque también es cierto que tiene una parte de incomprensible eso de decir que no se ha adjudicado bien, pero que siga funcionando. Ahora, lo que sí ya es meternos en prórrogas o en reconocimientos de obligación de un contrato que sabemos que hay dudas en la adjudicación. Bueno, siempre se entiende que las prórrogas o los reconocimientos de obligación se harían si estuviese clara la adjudicación de la nueva empresa. Pero el caso es que con la licitación del contrato, que ya el tiempo corre en contra, no vemos claro si se va a llegar en tiempo y forma. De lo que tenemos hasta ahora de noticias —si nos lo puede confirmar— es que usted en diciembre formalizó un contrato de asistencia técnica para la redacción de los pliegos, que ese contrato tenía una vigencia de 12 meses. Por lo tanto, estamos que en diciembre de este año, a un año vista de que caduque el contrato, recibiremos esa propuesta de pliegos, entiendo, si luego nos lo puede aclarar. Eso significa que a principios del 2023 comenzaría a funcionar el proceso de adjudicación del nuevo pliego si todo va bien. Hombre, tratándose de un pliego tan complicado y tan complejo como el del transporte urbano, un año para la licitación, recepción de ofertas y adjudicación... Digamos que vamos un poco con el tiempo muy ajustado. Mire lo que ha pasado con el pliego de limpieza; con el pliego de mantenimiento de parques y jardines, que llevamos ya casi cinco años con el pliego de parques y jardines y ¿llevamos cuánto con el de limpieza en reconocimiento obligación? Más de un año, ¿no? Todo apunta que podemos encontrarnos en el 2023 sin el pliego adjudicado y con la obligación de prorrogar un contrato que —ya digo— la sentencia del Supremo dejaría un poco en duda la prórroga del contrato.

Y por otro lado, preguntábamos también por la reordenación de la línea del autobús, que es algo que también era un compromiso suyo que nos gustaría que nos aclarara en qué momento procesal estamos de la reordenación de las líneas del autobús. Nosotros siempre hemos planteado que esa reordenación se tendría que hacer antes ya no de la adjudicación, sino de la elaboración del nuevo pliego e introducirla ya en el nuevo pliego. Usted nos ha dicho alguna vez que haría un pliego lo suficientemente abierto para que se pudiera hacer una reordenación después. Bueno, que nos pudiera informar de cómo está este asunto de lo que es en el fondo un compromiso electoral suyo, la reordenación de líneas de autobús.

Sra. Presidenta: Fenomenal. Pues les intento dar luz sobre estos temas. Aquí, efectivamente, tenemos muy presente la sentencia del año pasado sobre esta cuestión para dar cumplimiento y para resolver las irregularidades del pliego anterior, que casualmente ya saben ustedes quién gobernaba cuando salieron a la luz esos pliegos. Lo digo porque el Partido Socialista en 2013 era quien gobernaba, que ya que están tan preocupados por la legalidad de los pliegos actuales, la señora Ranera creo que, además, era consejera de Gobierno, con lo cual, más se podría haber preocupado también en esta cuestión de haber hecho que esos pliegos cumplieren realmente con la legalidad y no tuviesen irregularidades.

Efectivamente, solventaremos los problemas que tenía el pliego anterior, como no puede ser de otra forma, yo creo que eso va de suyo. O sea, efectivamente, decía que no tenía que contar la solvencia técnica

ni el tema de que tuviese una forma societaria independiente y sí que mantenía la solvencia económica como un requisito para las concesionarias, con lo cual, en ese sentido plantearemos los pliegos.

Los pliegos se están trabajando y desde que recibimos la sentencia entendimos que tenemos que hacer todo lo posible para evitar que se demoren los pliegos actuales o la concesión actual y nuestro compromiso ha sido el poder sacarlo a licitación en plazo para que no se tenga que prorrogar y no llevarlo a reconocimiento de obligaciones. Por eso los técnicos están trabajando desde hace tiempo; ya saben que prepararon los pliegos, se adjudicó la asistencia técnica, que también fue criticada por el Partido Socialista cuando ellos ya lo hicieron para los pliegos anteriores. Esperemos que esta vez sea con más éxito la contratación que ha habido. Es una empresa, una UTE que se llama Target Sociedad Anónima con Aragón Consultores Financieros y tienen un plazo de 12 meses. Ya hubo la primera reunión, el 18 de enero concretamente. Han estado trabajando con los técnicos municipales, tienen ya toda la información y están trabajando en cuál es la mejor fórmula para poder llevar a cabo esta nueva licitación, si tenemos que mantener el sistema actual de kilómetros o si tiene que haber un sistema mixto donde también la concesionaria se remunere en función de la ocupación y por lo tanto tenga un incentivo para viajeros. Son distintas cuestiones que se están explorando en estos momentos. Yo creo que ahora tienen que trabajar los técnicos y que tendremos el pliego para finales de año —si puede ser antes, mejor— para que a lo largo de 2023 pues se pueda hacer la licitación y la adjudicación.

Efectivamente, no vamos a hacer una reordenación previa, como ya les he dicho otras veces, porque estamos viendo que en estos momentos todavía se está empezando a recuperar la demanda, con lo cual vamos a ver cuál es el techo de esa recuperación y cuál es la parte de demanda de usuarios de transporte que definitivamente se han perdido. Todavía yo creo que hay margen de recuperación, como estamos viendo; y para eso, además, estamos haciendo un estudio, para poder conocer mejor en profundidad las motivaciones. Y, por lo tanto, el proceso de trabajo en la reordenación se va a llevar este año; se va a trabajar también la parte participativa para poder, una vez que tengamos los modelos, poderlos validar. Creo que van a ser trabajos paralelos y que los pliegos van a ser lo suficientemente amplios como para poder iniciar la reordenación una vez que hayan sido adjudicados y una vez que tengan además ese tiempo para recuperar la demanda y para conocer si la demanda ya es estable en los nuevos patrones de movilidad que tenemos en la ciudad. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Entonces, en principio, los pliegos estarán a tiempo para adjudicar la contrata en 2023 porque, de haber una prórroga, sería un subterfugio que, además, repetiría los errores de la adjudicación ilegal que hubo la última vez y eso no es ni limpio ni elegante. Eso lo hemos entendido, nos parece estupendo. Pero quiero que me conteste por lo del responsable técnico porque yo no sé si lo hay, lo digo sinceramente. La sentencia del Supremo ordenaba que hubiera un responsable técnico para encargarse del buen final de la concesión que acaba ya y tenía que actuar dos años antes del fin del contrato. Queda menos de un año ahora; si hay ese responsable técnico, nos gustaría saber quién es; y si no lo hay, ¿por qué no lo hay y cuándo lo va a haber? Porque estaríamos incumpliendo parte de la sentencia del Tribunal Supremo. Gracias.

Sra. Presidenta: Señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, no era nuestra intención que en esta pregunta usted se dedicase a atizar al Partido Socialista y a la señora Ranera. También le digo una cosa: el pliego del autobús urbano contaba con todos los informes técnicos favorables cuando se elevó a Gobierno. Lo digo porque igual también tendría usted que preguntar al coordinador, que ahora está ausente, que sabía mucho de aquellos pliegos. Entonces era coordinador de Economía y Hacienda, de donde dependía la contratación. Entonces, yo creo que el señor García-Mercadal le podría explicar mucho de esos pliegos, incluso de los 153 despidos y el pago de los... Porque al final es verdad que esos pliegos —como todos— contaban con todos los informes técnicos favorables.

Pero bueno, entonces usted se compromete a que los pliegos van a estar en tiempo y forma, ¿no? Entiendo que no será necesario prorrogar este contrato en ninguna de las prórrogas porque la asistencia técnica, que va a estar en diciembre de este año, se licitará a principios de 2023 y en un año se recibirán las ofertas, se corregirán y se adjudicarán, ¿no? Entiendo que es su compromiso a día de hoy. Yo lo pongo en

duda, señora Chueca, lo pongo en duda y no es la primera vez que he puesto en duda un plazo de adjudicación de un pliego y el tiempo, desgraciadamente, nos ha dado la razón. Yo recuerdo que usted decía que en el pliego de limpieza no se iba a entrar en prórroga y no solo ha entrado en prórroga, sino que lleva un año y pico en reconocimiento de obligación. Claro, pero el pliego de limpieza o el de parques y jardines u otros pliegos no tienen esta característica concreta de la nulidad al proceso de adjudicación que se hizo con el anterior.

Yo, al menos, lo que sí que le pediría es que corrigieran esos errores en el nuevo pliego. Veremos cuándo se adjudica, eso el tiempo dará o quitará la razón, pero yo creo que la sentencia del Supremo —o la no admisión a trámite del Supremo— lo que viene a hacer es abrir la posibilidad a que un servicio público pueda ser también gestionado por una cooperativa de trabajadores. Y por eso la sentencia me parece importante, por la puerta que abre. Nosotros ya en su día, si recuerdan, no quisimos apelar al TSJ y apeló la empresa. Entonces yo lo que sí que le pediría es que eso lo incluyera en los pliegos, incluso no solo en los pliegos del autobús urbano, sino en todos los pliegos esa posibilidad que abre la sentencia a la gestión por una cooperativa de trabajadores; que luego hay que tener el músculo social de gestión de una cooperativa en un servicio, además, tan complejo como es el autobús urbano.

Sra. Presidenta: Fenomenal. Ojalá, si a mí me parece fantástico que haya una cooperativa de trabajadores que pueda tener la capacidad para poderse presentar y poderse llevar la concesión. No sé si usted sabe que la empresa donde se fabrican los autobuses, Irizar, es una cooperativa de trabajadores y están superbién organizados. O sea, que yo en ese sentido me encanta el modelo y me parece que son muy felices, además, y lo hacen muy bien. Con lo cual, por mí fantástico, por supuesto que corregiremos.

Y yo ¿qué le voy a decir? Usted sabe perfectamente —y ha sido consejero— que una cosa es el plan con el que usted trabaja y tenga sus tiempos y sus objetivos, y otra cosa es lo que pueda venir después. Pues yo tengo un plan que creo que tenemos tiempo y que hemos empezado a trabajar con mucho tiempo; a partir de aquí, si luego hay recursos o elementos externos para poner trabas, lo acabamos de vivir ahora mismo con los pliegos de la limpieza. Si vamos a tener un retraso de cinco meses sobre... Vale, que ya íbamos justos de tiempo, ya íbamos tarde, yo en eso no le voy a decir otra cosa, pero, hombre, si encima nos retrasan cinco meses más los propios concejales de aquí, del Ayuntamiento, pues hombre, yo creo que hay formas y formas. Entonces yo con eso no me puedo comprometer. Yo tengo un plan, creo que vamos con tiempo y si no vienen elementos extraños o externos que lo impidan, yo creo que podremos cumplir.

Y conforme al responsable técnico, tenemos un responsable técnico en el propio Servicio y, además, el director del Departamento que está como responsable del contrato. Entonces tenemos tanto a María Arnaiz, que se encarga del día a día y que es la responsable técnica de los pliegos; como el propio director del Departamento, por ser el contrato más importante, el servicio de transporte público más importante que tenemos en el Área. Gracias.

4.1.4 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a qué medidas de inspección, de control y de resolución de conflictos va a llevar a cabo el Gobierno de la Ciudad, para asegurar el cumplimiento de la Ordenanza Municipal de Veladores, tras el levantamiento de las restricciones de aforo y horarios por el Departamento de Sanidad del Gobierno de Aragón. (C-4412/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.1.5 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a en qué situación se encuentran los conflictos de bus, tranvía y estacionamiento regulado, y qué gestiones ha realizado la Sra. Consejera para contribuir a su resolución. (C-4419/22)

(Se tratan conjuntamente los puntos 4.1.8 y 4.2.2))

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, sí, muy breve en este asunto. Es una pregunta ya retórica en esta comisión porque retórica es la conflictividad laboral en los principales servicios de movilidad de esta ciudad. Afortunadamente, en el tranvía se ha llegado a un acuerdo a pesar de usted o, por lo menos, no gracias a usted el acuerdo a que se ha llegado en la resolución del conflicto del tranvía. Y yo ahí, pues felicitar a las partes, sobre todo, a la parte en la que yo me siento representado, que es la de los trabajadores del tranvía.

Pero bueno, hay otros dos conflictos abiertos, el del autobús urbano y el del estacionamiento regulado; además, bueno, pues con complicaciones por lo que ha ocurrido también en el autobús urbano con las dudas o sentencias, con el tema de las elecciones sindicales, que ya le digo una cosa, no iba a interferir mucho en la convocatoria de una huelga, pero es cierto que introduce más elementos de distorsión y dificultad incluso en la resolución del conflicto lo que ha ocurrido recientemente. Bueno, ¿qué plan tiene usted? ¿Sigue a lo don Tancredo viendo pasar el tiempo o piensa intervenir de alguna manera? Aunque, bueno, ayer el señor Mendoza dijo que no iba a hablar con los trabajadores de Instalaciones Deportivas aunque se pusieran en huelga; ya me da un poco de pudor pedirle a usted que hable con los trabajadores del autobús si ya no se quiere ni siquiera hablar con los trabajadores que son propios trabajadores municipales, pero bueno.

¿Qué información tiene? Lo primero, porque yo creo que usted debería tener más información de la que tenemos nosotros, que nos informamos exclusivamente por lo que escuchamos por los medios o por lo que podemos hablar con alguna de las partes, pero yo entiendo que usted debería tener alguna información más, alguna preocupación más por informarse de la que pueden tener el resto de ciudadanos. Y más allá de la información, si usted va a seguir con su estrategia de don Tancredo o va a hacer algo por intervenir en el conflicto.

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Pues lo cierto es que creo que se complementan muy bien las dos interpelaciones y la pregunta porque también a nosotros, evidentemente, nos interesa mucho saber, como pregunta Vox luego, cuáles han sido de alguna manera los puntos de acuerdo o qué discrepancias se han superado, en qué tipología esa circunstancia se ha podido superar. Por supuesto que nos alegramos, evidentemente, de que el conflicto del tranvía se haya terminado y nos alegraremos mucho más si el del autobús también se consigue resolver en los próximos días, pero permítame incidir en algo que le preguntaba el señor Cubero. Usted, después del anuncio de la resolución del conflicto del tranvía, o me lo pareció a mí —que igual no le interpreté bien— o sacó usted algo de pecho congratulándose y celebrando —como hicimos todos— el fin de la huelga. ¿Ha tenido usted intervención directa en esta cuestión? Se lo voy a explicar, que la pregunta es un poquito capciosa, pero no quiero cogerla a contrapié. Porque si usted la ha tenido, enhorabuena, pero ya podía haberse involucrado antes, hace un año. Y si no la ha tenido, pues que el asunto quede claro y que —como decía el señor Cubero— a pesar de su no intervención el conflicto se ha podido resolver. Vamos a ver, la sensación que yo tengo —permítame que se lo manifieste así— es que el tema ya se estaba haciendo demasiado complicado incluso para ustedes y, por lo tanto, seguramente han activado aquellos recursos que todo el mundo sabe —a pesar que usted se negara a reconocerlos— que el Ayuntamiento tiene para ayudar a la búsqueda de la resolución de los conflictos. En ese sentido, me gustaría conocer su verdad, su respuesta y, desde luego, también —insisto que no se nos olvide, aunque insistirá seguramente luego la señora Rouco—, ¿cuáles han sido las modificaciones? ¿Por qué algo que era irresoluble hace tres meses, de repente se ha resuelto yo diría que casi con celeridad? ¿En qué ha habido cesiones o renunciaciones por parte de unos y de otros? Gracias.

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Gracias. Bien, nosotros también, efectivamente, muy breve. Parece ser que ya se ha llegado a un acuerdo en el conflicto del tranvía, si bien falta el conflicto del autobús y el de estacionamiento regulado, pero nos vamos a centrar en el del tranvía. La pregunta es muy breve: ¿cuáles son los principales puntos y aspectos más relevantes del reciente acuerdo y qué nivel de afectación al servicio público y a la contrata municipal supone en líneas generales dicho acuerdo? Como ya le han dicho los demás compañeros de Corporación, efectivamente, la pregunta es muy breve. Nosotros no vamos a entrar a valorar si usted ha

hecho algo o no, nos centramos en el reciente acuerdo

Sra. Presidenta: Gracias, señora Rouco. Pues, señor Gómez, yo no sé usted qué intervención vio ni qué interpretó, pero yo ni he intervenido, ni intervino, ni intervendré. O sea, lo digo porque no voy a sacar pecho. Y, además, coincidí el otro día en la radio con el señor Cubero, pero quiero decirle que no, que realmente ha sido una negociación entre las partes, como dije desde el principio, y con máximo respeto a que las partes se pongan de acuerdo. Entonces ha habido un momento en el que las negociaciones se han ido aproximando y han ido cumpliendo con casi todos los puntos que venían reivindicando, pero que, además, muy similares a los que tenían en septiembre. O sea, lo que quiero decir es que ha habido mejoras en la jornada, ha habido mejoras salariales, ha habido mejoras en los pluses, ha habido mejoras en la formación. Yo creo que es un buen acuerdo. Finaliza el 31 de diciembre de 2024, con lo cual da estabilidad a la plantilla y han sido las partes las que han hecho todos los esfuerzos para, tanto por un lado como por otro, llegar a un acuerdo. Yo creo que al final también es una propuesta similar a la que tenían desde hacía meses y que han ido viendo que realmente era favorable y buena porque mejoraba su situación actual y sus condiciones actuales. Con lo cual, yo creo que en este sentido máximo respeto por mi parte y máxima satisfacción de que realmente hayan por fin llegado a un acuerdo después de un año que, además, les da estabilidad y que, si han sido las propias partes las que se han puesto de acuerdo, realmente será porque el acuerdo es favorable para ambas. Es un acuerdo que todavía ahora lo están redactando —es un preacuerdo— y están trabajando para firmarlo ya como convenio y que pueda ser publicado en el BOA y que realmente dé estabilidad durante estos próximos años. Con lo cual, yo creo que felicitarnos entre todos de que los trabajadores del tranvía van a mejorar sus condiciones y además van a tener estabilidad.

¿Y por parte de cómo nos afecta? Pues no nos afecta prácticamente en nada. Quiero decir, va a afectar en que no va a haber paros y, por lo tanto, el servicio público se va a poder prestar con mayor estabilidad y mejor. Y económicamente, todas estas nuevas condiciones o incrementos de costes que tiene el nuevo convenio los asume la SEM, la Sociedad Mixta y, por lo tanto, nosotros al final el Ayuntamiento somos parte societaria de un 20 %, con lo cual, en eso nos podría repercutir.

Y con respecto a la otra parte, a las otras huelgas, yo creo que ahora que realmente la situación del propio comité del autobús es bastante compleja, yo creo que es el momento en el que nosotros —más todavía si cabe— debemos mantenernos al margen y respetar sus propias negociaciones porque actualmente, después de la sentencia que ratifica el laudo, está claro que son cuestiones sindicales y problemas dentro del propio comité entre ellos por denuncias que vienen de hace muchos años. Con lo cual, es que estamos hablando de que la sentencia que ratifica el laudo viene a retrotraer el comité a 2011, estamos hablando de más de 10 años. Entonces yo aquí creo que no es ninguna buena noticia porque realmente esto todavía hace más compleja la resolución de esta huelga, pero que nosotros aquí poco podemos hacer. Máximo respeto y que sean ellos los que los que decidan qué va a suceder. Todo apunta a que habrá nuevas elecciones sindicales y que a partir de ahí pues seguirán negociando con el nuevo comité, pero es que ahora mismo no hay un comité. Entonces, no sé si a nivel individual con cada una de las ramas sindicales se puede seguir trabajando.

Y luego, con Z+M seguimos insistiendo a las partes para que sigan negociando y especialmente en el caso de la propia empresa, que tiene que poner yo creo que aquí más esfuerzo en negociar con su comité porque en este sentido creo que todavía hay mucho trabajo por hacer. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, yo la del tranvía tengo la sensación que se podía haber llegado a este acuerdo y no tardar más de un año, 13 meses han sido de huelga. Yo creo que hay una responsabilidad fundamental y es la parte de la empresa y que ustedes no han hecho nada, ya incluso como parte que puedan ser de la SEM, de la Sociedad de Economía Mixta del tranvía.

Y con respecto a los otros dos, hombre, dice "más si cabe nos tenemos que mantener al margen". ¿Más al margen? Como no se vayan a vivir a Huesca, no sé qué más margen pueden tener en la huelga del autobús cuando lo tienen absolutamente... Yo ya no creo que implicación, sino preocupación, que ese es el problema. Ustedes no es que no tengan implicación, es que no tienen preocupación. Yo creo que los conflictos en el transporte urbano, como no deben de ser muy usuarios, los ven un poco como una cuestión de "bah, estos son trabajadores y estos son usuarios que es populacho el usuario del transporte público de la

ciudad de Zaragoza". Yo, mire, con respecto al comité —y lo digo porque le he visto como deslizar un poco, y también por la parte empresarial, como que el laudo venga un poco a cuestionar la propuesta o el interés de una parte en ese conflicto—, me parece a mí que parece que ahora hay un interés en cuestionar a la parte de los trabajadores, del comité, o incluso las propuestas que ellos hagan. Yo ahí le recordaría que tanto las movilizaciones, las huelgas como las firmas de los convenios los hace la plantilla por referéndum. Y, por lo tanto, no es una cuestión del comité la convocatoria de una huelga o la firma de un convenio, sino que es la plantilla y va a ser la misma la plantilla con un comité o con otro comité.

Ahora bien, yo creo que en este tema y en el del estacionamiento regulado —que este usted ya sí que lo vive absolutamente de rebote, como si fuera un conflicto que se diera ya no en otra ciudad, sino en otro país—, yo le vuelvo a decir lo mismo de siempre, que haga lo que hemos tenido que hacer todos y que se implique en los conflictos y que no los vea pudrirse porque al final han sido en el caso del tranvía 13 meses, que yo, por la distancia que había y por lo que al final ha concedido la empresa, es un conflicto que se podía haber aclarado en cuatro o cinco meses. Por lo tanto, dígame a Avanza y dígame a Z+M que no nos tengan 6, 7, 8 meses, un año más con este conflicto si al final se puede alcanzar una solución inmediatamente.

Sr. Gómez Gámez: Sí, sí, claro, porque ciertamente, curiosamente, dice "no nos hemos involucrado". Bueno, mire, esto no es exactamente así. El señor alcalde, el máximo órgano de dirección de este Ayuntamiento, manifestó hace unos meses que la oferta presentada por la empresa del tranvía a los trabajadores le parecía buena o muy buena, o la mejor posible. Eso es implicarse. Usted, señora Chueca, si repasa sus palabras, acaba de hacerlo ahora. Ha manifestado que espera que la negociación de Z+M se ponga un poquito, ha dicho, creo textualmente, podemos repasar el Acta "un poco más de interés negociador por parte de la empresa". Eso es implicarse. Lo cual no digo que esté mal, entiéndame, no estoy criticando que lo haga; al revés, lo que le hemos pedido es que lo hiciera, pero que estas cosas las hubieran hecho hace mucho. Porque, como decía Alberto, si al final esto era la crónica de una muerte anunciada y se iba a alcanzar la resolución del conflicto mediante un acuerdo negociado, ¿hacía falta alargarlo tantos meses? ¿Usted cree que los trabajadores, las trabajadoras y, por supuesto, los ciudadanos y las ciudadanas no han sufrido —los usuarios como usuarios, pero también los trabajadores y trabajadoras como parte del conflicto, no han sufrido— el desgaste psicológico, económico, personal, anímico que supone una huelga de una duración de este tipo? ¿De verdad?

Creo que usted no puede —ya se lo he dicho muchas veces— inhibirse de este tipo de conflictos porque son servicios públicos que tiene que prestar el Ayuntamiento y lo hace a través de contrata y, además, le emplazo a que, desarrollando lo que acaba usted de decir respecto a desear o recomendar un mayor afán negociador por parte de la empresa que gestiona el aparcamiento regulado, pues que le insista usted, efectivamente, a que el conflicto se resuelva lo antes posible porque, reconociendo que tiene menos afición ciudadana que los demás, sentaría seguramente un buen precedente que las contrata municipales supieran que la consejera municipal que se ocupa de ellos tiene interés en que, desde luego, los conflictos se arreglen a la mayor brevedad y no afecten al interés de la ciudadanía.

Sra. Presidenta: Señora Rouco, ¿quiere intervenir? ¿No? Vale. Bueno, a ver, yo, señor Gómez Gámez, de verdad que tiene usted una sangre fría... O sea, me lleva usted pidiendo más de un año que intervenga. Le estoy diciendo en todo momento que estoy pidiendo a las partes que negocien y ahora me está usted echando en cara o diciéndome que debería haber intervenido antes, igual que he dicho ahora que sigan negociando. O sea, yo creo que yo se lo he dejado claro en todo momento. Nosotros respetamos al máximo la negociación entre las partes, entre la empresa y el comité de uno u otro. Lo máximo que hemos podido intervenir y que hemos podido pedir es pedirles voluntad de negociación, hacerles ver del problema que supone para la ciudad esa situación donde se están dejando de prestar los servicios públicos. Y a partir de ahí han sido las empresas y han sido los comités los que se ponen de acuerdo. Ojalá hubiesen entrado antes y ojalá se hubiesen entendido antes, pero es que no estaba en mi mano esa voluntad negociadora, es que depende de unas personas que forman parte de la empresa y de otras personas que forman parte del comité.

Entonces yo lo que siempre le he dicho —y en eso también he sido muy clara y sigo siéndolo— es que no hemos resuelto ni íbamos a entrar a resolver las huelgas como las hacía usted —como las ha hecho el Partido Socialista, no usted personalmente— porque las huelgas que ha resuelto históricamente el Partido

Socialista, ¿cómo lo han hecho? Con dinero público y costando mucho dinero a todos los vecinos de la ciudad y eso sí que me parece injusto. Entonces yo creo que hay que tener máximo respeto y que ojalá hubiesen entrado antes y se hubiesen puesto de acuerdo antes, efectivamente.

Y en este caso, señor Cubero, que usted me dice que la situación actual que tiene el comité del autobús no es una situación solo interna, a ver, yo creo que aquí lo que estoy pidiendo es máximo respeto de todos nosotros porque es una situación interna donde un sindicato denunció en 2011 a otros dos sindicatos y el laudo y las sentencias y todo eso son consecuencias de esas denuncias, donde yo creo que el Ayuntamiento ni intervino ni debe intervenir, ni tiene nada que ver, ni la propia empresa. Es que es una cuestión que ahí dejemos, por favor, que ya bastante complicada es la situación, al menos que no les afecte a los zaragozanos y que, por lo menos, podamos tener el servicio público al 100 %. Y yo esa es la parte que me preocupa que no trascienda, que se resuelvan los convenios y los conflictos cuanto antes y, sobre todo, que la ciudad no padezca estas negociaciones infinitas porque creo que no tienen absolutamente nada que ver, por mucho que sean servicios públicos, que sean los zaragozanos los que se ven afectados y los que pagan estas negociaciones. Yo así lo entiendo y así lo entendemos en el Gobierno municipal y por eso nos hemos mantenido al margen y nos mantendremos al margen. Gracias.

(Se incorpora a la sesión el Sr. Calvo Iglesias y abandona la sala la Sra. Rouco Laliena)

4.1.6 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué plazos maneja la Sra. Consejera para la ampliación del Parque de Torreramona en el escenario de que no se reciban fondos europeos, y si tiene previsto realizar alguna actuación en el actual Parque de Torreramona. (C-4420/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Vale, muchas gracias. Bueno, huelgas de autobuses ha habido siempre, ¿eh, señora Chueca? De 1995 al 2003 también hubo huelgas de autobuses y le puede preguntar a la señora Rudi. Desgraciadamente, no le puede preguntar al señor Atares de cómo se resolvían aquellas huelgas; incluso prórrogas de la concesión a la empresa que se hacían a 10 años que denunciábamos entonces Izquierda Unida. Mi compañera todavía, Ana San Román, que era concejal de Izquierda Unida, en aquella... Usted se acordará, ¿no, señor García-Mercadal? Aquellas prórrogas que se hacían de Avanza gobernando el Partido Popular que denunciábamos Izquierda Unida. Sí, sí, sí. Y gestionando el Partido Popular, que denunciábamos entonces Izquierda Unida, el Grupo Municipal de Izquierda Unida.

Ahí, en Parque Torre Ramona, yo lo quería preguntar porque escuchamos la noticia en un medio de comunicación, creo que fue a principios de este mes, en febrero, de la remodelación del Parque Torre Ramona. Y, bueno, yo varias cosas que no nos quedaron claras ahí eran, por un lado, usted anunciaba que se iba a hacer con fondos europeos. Yo no sé, hablaba de dos plazos; que si se hacían con fondos europeos, se podría hacer más rápido y, si no había fondos europeos, pues no sería tan rápido, ¿no? Bueno, me gustaría que me concretara qué probabilidad hay de que haya fondos europeos y, si hay fondos europeos, ¿qué margen de tiempo hay? Y si no hay fondos europeos, ¿qué margen de tiempo se maneja? En base a una posibilidad o a otra posibilidad... De los plazos del Parque Ramona, eso, si hay fondos europeos, ¿qué plazos hay? Y si no hay fondos europeos, ¿cuáles eran los otros plazos y qué probabilidad de que haya fondos europeos?

En segundo lugar, usted hablaba ahí de la ampliación del Parque Torre Ramona, de una nueva zona verde, de un Torre Ramona 2, —vamos a llamarlo así por aclararnos—, una nueva zona verde aledaña al parque que pudiera ser hasta tres veces el parque. Bueno, si nos podría concretar un poco más de esto. Y yo lo que creo es que a mí no me parece mal que se amplíen las zonas verdes, pero que lo primero tiene que ser es la remodelación del Parque Torre Ramona y después la ampliación a la otra nueva zona verde que se anunciaba. Ya digo, esto, como todo es por la prensa, pues yo le pregunto aquí.

Y en tercer lugar, las plazas de aparcamiento. Se decía que iba a haber 213 nuevas plazas de aparcamiento, la cifra la estoy dando de memoria. La duda que tenemos aquí es si esas plazas de

aparcamiento son libres o naranjas; si se va a priorizar, en definitiva, a los vecinos o se va a priorizar el uso libre del coche, que parece que últimamente usted es muy amiga de esos parkings. Nosotros ya sabe cuál es nuestra opinión: la zona tiene que ser naranja, tiene que ser para uso de los residentes en el barrio de Las Fuentes porque si no, al final aquí va a ocurrir es que la gente va a ir en coche a ese parque o a esa zona verde nueva que se quiere hacer. Entonces, si nos puede aclarar un poco estas tres cuestiones de esta reforma del Parque Torre Ramona.

Sra. Presidenta: Vale, gracias. Bueno, por acabar con el debate anterior, la prórroga a la que hacían alusión cómo se resolvió la huelga, le recuerdo, señor Cubero, que fue en el año 1993, que gobernaba el PSOE con el alcalde González Treviño. Lo digo para que sepa con exactitud. Y, además, también quiero aprovechar para agradecer al SAMA, que realmente ha hecho un excelente trabajo de mediación y ha hecho su labor de forma impecable.

Bueno, ya entrando en esta cuestión del Parque Torre Ramona, realmente estamos hablando de un proyecto que se enmarca dentro del Bosque de los Zaragozanos. No se trata de un parque al uso, sino que se trata de un bosque urbano, que sería un proyecto similar al que estamos abordando en Campos del Canal, donde realmente va a haber caminos para poder caminar, va a haber para poder ir en bici. Es un proyecto que realmente lo que hace es de un espacio yermo actualmente poder hacer una renaturalización absoluta respetando todos los árboles que hay, que actualmente están en ese espacio, más incrementando con nuevas praderas y nuevas zonas, por ejemplo, también de suelta de perros, etc. para que todos los vecinos puedan disfrutarlo.

¿Cómo lo vamos a abordar? Este proyecto, que es un proyecto muy ambicioso, con una inversión de unos cuatro millones de euros, realmente vamos a pedir... Lo primero, tenemos que tener proyectos interesantes para luego poder ir a las convocatorias de los fondos europeos, con lo cual, hay una convocatoria prevista para la Fundación Biodiversidad, que saldrá más o menos en abril, donde encajaría perfectamente este proyecto y que, además, coincide también con los importes máximos por institución, con lo cual sería una buena opción si recibimos los fondos; y si no, lo haríamos de forma faseada, como estamos haciendo Campos del Canal, con la participación de todos los zaragozanos que quieran participar con los fondos municipales, con los fondos de las empresas, de tal forma que será más lento porque ahí sí que vamos haciendo por fases. Empezaremos pues por la parte de los aparcamientos, que, además, ya lo he hablado también con el presidente del distrito para que podamos ir abordando fase a fase desde esa parte, que, además, han aplaudido también el tema de los aparcamientos porque son aparcamientos naturalizados, es decir, que van a estar dentro de ese espacio verde, rodeados de árboles para que encaje perfectamente en solucionar un problema que tiene el propio barrio con el entorno natural en el que se va a abordar.

La idea de los aparcamientos es una idea de que tienen que ser en virtud de cómo estén en el distrito. Si en el distrito ahora mismo no hay zona naranja, esa zona no tiene sentido que sea zona naranja. Cuando en el distrito se aborde la zona naranja, será lógico que ese espacio también sea zona naranja porque si no, lo que pasaría es que todos los vehículos que no quieren rotar simplemente se utilizaría para dejar los vehículos de larga rotación. Con lo cual, yo creo que tiene que ser por una estrategia de coherencia y por facilitarle la vida a los vecinos de la zona. Que una vez que tengamos una zona naranja sea la zona naranja para todos porque si no, simplemente sería un depósito de vehículos más que un aparcamiento de vehículos. Esa es la idea y eso será cuando vayan llegando las zonas naranjas a los distintos distritos que han decidido que quieren tener zona naranja, que, como ustedes saben, ese trabajo ya se ha hecho por parte de Movilidad con los distritos. Y hay unos distritos que sí que quieren y otros que no quieren. Y en base a ello, pues los que quieren tendrán zona naranja y los que no quieren, pues no tendrán zona naranja. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, entonces serán aparcamientos libres en zona verde, entiendo por lo que usted ha dicho. A mí eso la verdad que me chirría un poco, aparcamiento en zona verde. Habrá que ver la posibilidad de poder poner aparcamientos en zona verde, la posibilidad incluso técnica, pero usted me reconocerá que de primeras no suena muy bien. Y luego, con respecto a los plazos, ¿qué plazo maneja como más real para la elaboración y terminación de todo esto?

Sra. Presidenta: Pues, como le he dicho, señor Cubero, no tenemos un plazo establecido porque dependerá de las opciones. Si nosotros tenemos los fondos europeos en la licitación de este año, pues

posiblemente pueda estar ejecutado a finales de 2023, después de haberlo sacado a licitación, las obras, la ejecución. Y si no es con los fondos europeos porque no obtuviese fondos —que lo veo difícil porque creo que el proyecto encaja perfectamente—, pues tendría que ser en más tiempo porque dependería también de los ritmos del Bosque de los Zaragozanos, que, como usted sabe, es un proyecto a diez años vista desde el año pasado. De momento todavía no hemos hecho ni el primer año, entonces tenemos margen para poderlo ejecutar en función de ello, pero mi primera opción es la de poder tener fondos europeos y poderlo ejecutar antes de final de 2023, por ejemplo.

4.1.7 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué plazos maneja la Sra. Consejera para la licitación del contrato del bus, y para la reordenación de las líneas del bus. (C-4421/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.3)

4.1.8 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que la Sra. Consejera informe sobre la presunta resolución del conflicto del tranvía, el momento en que se encuentra el conflicto del bus y las afecciones que acarreará a la Ciudad. (C-4430/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.5)

4.1.9 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que la Sra. Consejera informe sobre los proyectos a presentar para financiar con fondos europeos desde el Área de Servicios Públicos y Movilidad, su contenido general y costes previstos, si los hay. (C-4431/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Gracias, señora consejera. Bueno, espero que cuando me decía usted que tengo sangre fría se refiriera a la buena de las acepciones, aquella persona que conserva la calma en situaciones complicadas porque si no, tengo que considerar que me ha definido usted como un reptil, ¿no?

Bien, señora consejera, vamos a ver, yo creo que ha sido general el alivio experimentado en este Ayuntamiento cuando han decidido ustedes proceder a promocionar al director de Fondos Europeos a un puesto de asesor de Alcaldía y ocupar este puesto con una persona que ya le digo de entrada —porque tengo conocimiento profesional de ella, hemos colaborado juntos incluso durante unos meses— que me merece una buena consideración. Sé que es una persona trabajadora —así me consta— y que, desde luego, tiene conocimiento de la cuestión financiera y de la cuestión europea y, además, de verdad que le deseamos —como lo dijimos ya en su momento— el mayor de los éxitos a quien ocupe este puesto, que es fundamental en la estructura del Ayuntamiento en estos momentos. Bien, pero lo cierto es que seguimos igual que ayer. Es decir, sin conocer los proyectos, pero ya no de Movilidad. Mire, se nos enfadó un poco la señora Navarro cuando en el Pleno anterior —si no recuerdo mal— citamos que habíamos solicitado al Área de Presidencia y Hacienda y Economía, habíamos solicitado un listado de los proyectos europeos que se estaban gestionando por parte de este Ayuntamiento. Es decir, lo mismo que esta interpelación pero en más genérico, más amplio todavía. Y se nos contestó por parte del departamento —no voy a decir quién nos contestó porque a la señora María Navarro le parece muy mal que nombremos a los funcionarios como si fuera alguna cosa prohibida, ¿no? pues por parte del departamento “en abstracto” nos contestó con un escrito que aún conservamos en nuestro poder diciendo que no se tenía conocimiento, pero que se iba a recabar la información a través de la Dirección de Fondos Europeos y demás. Bien, han pasado 17, 18 o 20 días desde aquel Pleno y todavía me confirman —que lo acabo de confirmar ahora por aquello del directo— que no se ha recibido nada.

Por otro lado, ateniéndonos a la cuestión propia nuestra, recuerda usted que en la mesa aquella del grupo de trabajo de seguimiento precisamente de la ordenanza de veladores, yo le rogué —junto con algún

otro componente— que nos facilitara esos datos que ustedes nos enseñaron en un Power Point, pero que, efectivamente, distribuían por zonas los incumplimientos, las tipologías de incumplimientos... Que lo pedimos simplemente, yo creo, para ampliar el conocimiento, mejorarlo y tal y —salvo error u omisión por mi parte— tampoco lo hemos recibido.

Entonces, la interpelación —vamos a concretarla— es ¿disponen ustedes ya de proyectos con cara y ojos —como decía mi abuela— para poder llevar a la Unión Europea? Porque creo que ya tienen claro, después de tantas intervenciones desde esta bancada, de este Grupo Socialista, de que estos fondos de resiliencia y recuperación ya no van a ir a aquello de "toma usted un millón y ya me contarás qué has hecho"; que van a ir al contrario, "dime qué quieres hacer y, si está dentro de nuestras líneas de trabajo, de nuestros objetivos estratégicos y el proyecto es de calidad, te lo daremos y si no, pues no te lo daremos y luego lo tendrás que justificar, además". Entonces, de verdad, ¿disponemos, más allá...? No me cuente usted lo de los autobuses eléctricos, que eso ya nos lo sabemos; cuéntemelo si quiere, pero puede ahorrarse el trabajo, ya sabemos que quieren comprar para complementar la flota con autobuses eléctricos y mejorar, como decía usted, el porcentaje de vehículos cero emisiones en el transporte público. Muy bien, eso debería comprarlo el Ayuntamiento con sus fondos, con sus recursos, porque no es exactamente el objetivo prioritario de los fondos europeos, pero, hombre, algo más ambicioso tendrán. Y bueno, perdón, seguro que me habla también de la zona de bajas emisiones que precisamente ya le cuestionamos en alguna reunión de trabajo que ha habido sobre eso que nos parece muy poco ambiciosa porque circunscribirse al primer borrador que presentaron es absolutamente insuficiente. Y nos gustaría —insisto— que algún día —si no puede usted ahora presentarlos—, que se comprometiera a que, no sé, la próxima semana, quince días, nos hicieran llegar algún documento, un fichero informático con esos proyectos; pero no aquello de "palas, picos y azadones, 500 millones", no, pues palas de tal material con mango de madera para acabar un agujero de estas dimensiones donde vamos a enterrar o a construir esto y para eso vamos a pedir tantos fondos que, además, se va a complementar con aportación municipal o de otras administraciones". En fin, un poco de detalle.

Antes le decían, el señor García-Mercadal es un experto. Sabe usted que es mi ídolo administrativo en este Ayuntamiento; se lo he dicho muchas veces, si alguien sabe de estas cosas es el señor García-Mercadal. Ha hecho de todo en este Ayuntamiento, de todo y, además, lo hace bien. Por algo el vicealcalde, que era una persona inteligente, el señor Gimeno, contó con su colaboración. Entonces, hombre, estoy seguro de que capacidad para hacerlo en su departamento tienen. Ahora lo que hace falta es que tenga usted voluntad de entregárnoslos —los proyectos— si es que existen.

Sra. Presidenta: Le voy a dar luz. Estoy de acuerdo con usted en que el señor García-Mercadal es el mejor coordinador que podía tener —uno de los mejores, sino el mejor— del Ayuntamiento y tengo la suerte de poder contar con su colaboración todos los días en mi equipo. O sea, que en ese sentido estamos de acuerdo.

Yo creo que usted tiene un gran desconocimiento sobre los fondos europeos y cómo funcionan. Lo digo porque proyectos en el Ayuntamiento de Zaragoza tenemos y vamos haciendo y justamente en la pregunta anterior les he contado que tenemos un proyecto preparado, que es la nueva zona verde del Bosque de los Zaragozanos en el barrio de Las Fuentes, 4 millones de euros. Y ahí estamos, a ver si lo podemos presentar o no, pero claro, es que depende de las convocatorias que salgan. Lo que quiero decirles es que quien lleva aquí el ritmo y va marcando las convocatorias para que podamos presentarnos a fondos europeos es el Gobierno de España.

Entonces hay dos fórmulas, yo le digo en lo que respecta a Servicios Públicos, que es donde le puedo dar visibilidad. Lo que sale y es competencia competitiva; es decir, a los ayuntamientos se le somete a un concurso entre distintos ayuntamientos donde, efectivamente, se presentan proyectos; y en cambio, a las comunidades autónomas se les da el dinero en base a la población, que es lo que ha pasado concretamente en movilidad. Entonces de movilidad —por hablar de un tema—, de movilidad hasta la fecha ha habido dos en las que nos podíamos beneficiar, dos convocatorias. Una, que a través de una comisión sectorial, el ministerio les ha dado dinero a las comunidades autónomas en base al volumen de su población —y eso sí que ha sido dinero entregado sin competir— para la ejecución de una serie de proyectos. Y ahí es donde

usted habrá visto que nosotros nos hemos quejado y lamentado de que el Gobierno de Aragón no ha contado con las necesidades urbanas de Zaragoza en una convocatoria que era, precisamente, para cuestiones de movilidad urbana, de capitales de provincia o municipios de más de 50.000 habitantes, y a la capital de provincia más importante de todo Aragón, que es Zaragoza; ni siquiera nos llaman para preguntarnos. Simplemente se priorizan necesidades de movilidad metropolitana, o sea, todo lo que es en el entorno y la corona del ámbito urbano. Y ahí estamos; como sabe, lo hemos recurrido y les hemos requerido que rectifiquen porque ahí sí que es el Gobierno de Aragón el que decide cómo gestiona ese dinero que le llega del ministerio en base al volumen de la población y ha decidido dejar a la ciudad de Zaragoza —al núcleo urbano de Zaragoza, para ser exactos y que así no mezclamos con el ámbito metropolitano, al núcleo urbano de Zaragoza, donde vive el 51 % de la población de Aragón— sin escuchar qué necesidades o qué prioridades tenía el Ayuntamiento. Eso es un tema.

Segunda parte de movilidad, concurrencia competitiva. El 24 de septiembre llevamos a Gobierno ese expediente que usted me dice "no me diga de los autobuses". Bueno, yo le digo lo que hemos presentado. Usted como concejal del Ayuntamiento y como grupo municipal tiene acceso a todos los expedientes que se llevan a Gobierno y sabe perfectamente —porque, además, lo presenté en el Consejo de Ciudad y lo presenté en la Comisión— los proyectos que ahí hemos presentado. Entonces en el expediente de Gobierno tiene exactamente la solicitud con fecha 24 de septiembre de 2021, donde se pidieron los primeros 30 millones, en la primera solicitud, para los autobuses eléctricos, para la electrificación de cocheras y para los dos convoyes de tranvía; y para la segunda solicitud, 18'5 millones donde hay infraestructuras viarias para peatonalización de calles, infraestructuras ciclistas, donde hay también todo el tema del estacionamiento regulado y también mejoras de accesibilidad en las paradas del transporte público y la zona de bajas emisiones. Desde el 24 de septiembre está a disposición suya si usted quiere trabajar y usted quiere mirarse los expedientes que se llevan a Gobierno.

Y después hemos presentado en diciembre para la Fundación Biodiversidad —y también hemos pasado por Gobierno, con lo cual conoce perfectamente esos expedientes si quiere conocerlos—, hemos presentado tres proyectos: uno para Sopesens, para rehabilitar toda la zona de Sopesens en el entorno del Huerva; otro para los humedales de Campos del Canal, también dentro del Bosque de los Zaragozanos, en la zona más pegada a la carretera de Madrid; y un tercero que es para un reverdecer dentro del parking Sur de la zona que está más cerca del Polideportivo Ebro.

Toda esa información son los proyectos que ahora mismo tenemos y que hemos presentado. Cuando vengan nuevas convocatorias, presentaremos nuevos proyectos, pero de momento de esta Área no ha habido más presentación porque no ha habido más convocatorias. Espero haber sido clara. Gracias.

Sr. Gómez Gámez: Clara, clarísima. Mire, de verdad, le voy a decir una cosa. Como conecedor de fondos europeos no tengo mucho recorrido porque no tengo mucha idea, como ha dicho usted, pero como adivino, todo, porque me ha contestado usted lo que le he dicho que no me contestara, lo de la compra de los autobuses, la zona de bajas emisiones... Bueno, el impacto sobre el empleo y la creación de riqueza de la zona de viveros Sopesens, que todos conocemos lo que ocupan allí, junto al puente, al lado de la piscina de Salduba, bueno, eso creo que va a suponer la desaparición del desempleo en Zaragoza.

Hombre, seamos serios. Mire, y si nos ponemos serios, vamos a ponernos serios desde el principio. Yo seguramente sé muy poco de fondos europeos; el hecho de haber estado más de 15 años trabajando directamente con programas de fondos europeos, como soy torpe, pues no aprendí nada, pero usted acaba de demostrar que, desde luego, todavía menos que yo, o sea, nada porque si yo sé poco, usted no sabe nada. Vamos a ver, el Ayuntamiento de Zaragoza puede presentar proyectos propios, ¿cómo hay que explicárselo? Puede presentar proyectos propios. Los presentan ciudades alemanas, los están presentando ciudades de toda la Unión Europea. Puede presentar proyectos propios, lo que pasa es que presentar un proyecto requiere en ocasiones pues buscar socios a veces; en otras, desarrollar una estrategia, implementar un eje común transversal de políticas... Que esto no va solo de "o compramos autobuses o hacemos zonas verdes, tal", que hay muchísimas más.

Y, sobre todo, le explico. Aquello que genera... Evidentemente, el medio ambiente es una de las líneas maestras de actuación de los fondos de resiliencia y recuperación, pero el medio ambiente, sobre todo,

referido a lo que es la transición energética, hacia la economía verde, que no es exactamente plantar solamente muchos árboles; que está muy bien, ¿eh?, que está muy bien, pero que lo que buscan estos fondos es reactivar la economía y el empleo y la creación de valor añadido, de riqueza, de PIB. No sé si sabe de lo que le estoy hablando. Ya le digo, no sé si usted ha trabajado con fondos europeos o no; yo en Bruselas he estado unas cuantas veces. Entonces, bueno, que me diga "que no sabemos hacerlo, ayúdenos". Bueno, pues pídanos ayuda, si se la hemos ofrecido muchas veces. El problema es que sí que saben, se lo he dicho, sí que saben, ese señor sabe y seguramente la nueva directora general también sabe. Lo que pasa es que necesitan las directrices políticas y las directrices políticas las tienen que marcar usted y el Gobierno, señora Chueca —y créame— tiene que ser algo más ambiciosa de lo que nos está diciendo de arreglar una zónica de los viveros Sopesens o del humedal de la zona verde de tal; que está muy bien. Si estuviera aquí mi compañera Inés Ayala, seguramente le podría hablar tanto de la bondad del medio ambiente como de los fondos europeos; bueno, no sé si habrá aprendido mucho en los más de 25 años que ella ha estado en la Unión Europea.

Sra. Presidenta: Señor Gómez Gámez, verdad es que su segunda respuesta, no sé, me ha dejado un poco fría porque no me ha dicho nada. O sea, no sé si era para hacerse un vídeo diciéndome a mí que no sabía absolutamente nada o qué es lo que quería decirme porque yo creo que usted no ha escuchado o la llevaba preparada y no ha escuchado lo que yo le he explicado.

A ver, yo le digo, le he explicado cómo funcionan los fondos europeos. Si no hay convocatoria, ¿dónde vamos? Si lo primero que hay que hacer es aprendernos la convocatoria, qué es lo que van a conceder, con qué criterios, qué es lo que nos piden. Y en base a eso vemos desde todas las Áreas qué proyectos son los más interesantes para poder ganar esa convocatoria, si es que es un concurso. Entonces claro que tenemos proyectos, pero si no salen las convocatorias... Hable usted con sus amigos del Gobierno de España, que van un poquito lentos.

Mire, le voy a decir un dato. La convocatoria del MITMA, que presentamos el 24 de septiembre y se tenía que resolver y nos tenían que decir en diciembre cómo se resolvía, si nos la concedían o no, estamos a 16 de febrero y todavía no sabemos nada. O sea que yo, ¿a mí qué usted me cuenta? Espere todavía... Le voy a decir de otra forma. ¿Cuántas convocatorias ha habido para ayuntamientos donde nos podíamos presentar desde el Área de Servicios Públicos y Movilidad a la que no nos hayamos presentado? Dígame usted alguna si a todo lo que sale nos presentamos, el problema es que no salen más porque van muy lentos gestionando los fondos europeos y viendo cómo se los reparten entre ustedes. O sea, yo es que ¿qué quiere que le cuente? O sea, van con retraso. ¿En el que es concurrencia competitiva por qué tardan tanto en resolverlo?

O sea, me deja usted fría porque no me ha dicho absolutamente nada. Le he contado todos los proyectos que hemos presentado a todas las convocatorias de fondos europeos; incluso le ha anticipado proyectos que tenemos preparados para presentarnos a las siguientes, pero si no hay más información, si es que no ha habido más convocatorias. Cuando haya nuevas convocatorias, no se preocupe, que yo voy a dar cuenta siempre y les voy a informar de todo a lo que nos presentemos para el Ayuntamiento de Zaragoza y, además, es que va a estar todo con luces y taquígrafos porque lo vamos a llevar todo a Gobierno. Con lo cual, no tiene usted de qué preocuparse, que va a estar informado puntualmente. Gracias.

4.2 Preguntas

4.2.1 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si ha habido avances, o tienen previsto proponer alguna nueva iniciativa, en el Consorcio de Transportes, relativo al desdoblamiento de la línea 501 que mejore las frecuencias con la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza), y si han considerado la posibilidad de anticiparse, con los estudios oportunos, para una

rápida adaptación a los cambios que generan las futuras ampliaciones en marcha de dicho polígono. (C-4356/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Calvo.

Sr. Calvo Iglesias: Muchas gracias, señora Chueca. Bueno, en esta competición que han entablado ustedes a ver quién sabía menos de los fondos europeos, si entro yo en liza, ganaré yo, que aún sé menos. Pero bueno.

Vamos a ver, aquí nos encontramos en el aeropuerto y en PLAZA, en todo ese entorno nos encontramos con varios problemas y la verdad es que se trataría de encontrar una solución que diera satisfacción o resolviera todos esos problemas, esas son las soluciones más elegantes, son precisamente las que resuelven no un problema, sino dos o si puede ser, más incluso; esas son ya las soluciones redondas. Bien, nos encontramos con el aeropuerto de la quinta ciudad de España, que, por el contrario, en el ranking de viajeros se encuentra por detrás, muy, muy abajo; y forma parte, además, de los acuerdos de Gobierno que suscribieron ustedes, entre PP y Ciudadanos, precisamente al inicio de esta Corporación el conseguir aumentar, conseguir incrementar los vuelos regulares y, por tanto, el número de viajeros. Esa es una de las propuestas que hemos introducido nosotros precisamente en los presupuestos para hacer lo que están haciendo otras ciudades españolas como La Coruña, que están tratando de incentivar y de subvencionar a determinadas líneas para que introduzcan nuevos recorridos, nuevos itinerarios. Y bueno, no lo están haciendo mal porque, efectivamente, están consiguiendo incrementar el número de viajeros, el número de líneas y de itinerarios procedentes de sus aeropuertos —procedentes y receptores— e incrementando el número de viajeros, cosa que tendría mucho interés desde el punto de vista turístico y empresarial aquí en Zaragoza. Bien, pero nos encontramos con un segundo problema, que es el de PLAZA —que PLAZA es un polígono logístico, no es industrial, es logístico, pero de gran importancia—, que, además, está experimentando un crecimiento muy importante en los últimos meses o en estos últimos años. La llegada de Amazon, la ampliación de la superficie de PLAZA permite aventurar que en un futuro próximo aumentará notablemente el número de personas que trabajarán allí y que, por lo tanto, tendrán unas necesidades de desplazamiento.

Bien, nos encontramos con la línea 501 que, por lo que observo —se ve, cualquiera puede estudiar el itinerario—, recorre, una vez que sale del casco de la ciudad —de la Vía Hispanidad concretamente—, recorre todo el polígono logístico y finalmente recalca en el aeropuerto. Luego, a su vez, cuando sale del aeropuerto, vuelve a recorrer otra vez todo el polígono logístico. Evidentemente, el que un viajero que trate de hacer uso del aeropuerto, el que se tenga que recorrer todo el polígono logístico antes de llegar a su destino —o al revés, un viajero que llega a Zaragoza y que antes de llegar a su hotel o a su domicilio en Zaragoza tiene que recorrer todo el polígono logístico— pues evidentemente es un factor altamente disuasorio. Y a su vez, si se amplía PLAZA, pues, evidentemente, con este itinerario que tiene este autobús no se va a poder dar servicio a todo el polígono, salvo que alargáramos ya de una manera descomunal, desproporcionada, todo el trayecto.

La propuesta que nosotros formulamos en su momento ya fue el desdoblamiento de esta línea o la creación de una segunda línea y también el análisis —lógicamente— de su modificación, de la modificación del trazado. Quizás fuera preferible que recalara en el aeropuerto antes que pasar por todo el polígono; o al revés, o que hubiera una sola línea que fuera hasta el aeropuerto y que desde el aeropuerto se distribuyeran varias líneas que recorrieran el polígono en un sentido y en otro, incluidas las nuevas ampliaciones. Bien, la pregunta que le planteo es, efectivamente, qué estudios o qué planes —si es que han hecho alguno— tienen para tratar de solucionar estos problemas que le acabo de poner sobre la mesa. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Calvo. Efectivamente, sí que hemos trabajado esta cuestión y la tenemos, además, muy, muy avanzada porque nos pusimos a trabajar en ella —como bien recordaba, está en nuestros acuerdos de Gobierno— nada más llegar al actual Gobierno.

Entonces aquí hay dos cuestiones. Por un lado, se van a desdoblar las líneas. Por un lado, una línea directa al aeropuerto (Zaragoza-aeropuerto), donde, además, se está estudiando un modelo para que pueda ser incluso a demanda un poco porque hasta que no tengamos unas frecuencias más estables, pues que sean los propios viajeros los que puedan a través de la aplicación, decir que van a necesitar el servicio para

que pueda ajustarse mejor la oferta a la demanda gracias a la tecnología. Y eso va a salir en breve a consulta pública para poder hacer la licitación. Y por otro lado, está lo que es la línea que se quedaría recorriendo PLAZA o dando servicio a PLAZA, donde tenemos que ver qué va dentro de todo lo que es el nuevo mapa concesional. El nuevo mapa concesional —que está gestionando el Consorcio y donde se están licitando las líneas metropolitanas con las autonómicas— lleva unos meses —ya diría años— de retraso porque es un proyecto que se inició en 2016 y que, bueno, a ver si conseguimos que este año 2022-2023 se pueda adjudicar.

Mientras tanto, lo que hemos hecho —porque sabemos que estas ampliaciones que se han acelerado en PLAZA son una complicación— hemos trabajado con la Asociación de Empresarios de PLAZA, que nos han pedido pues un poco colaboración. Hemos estado viendo distintas vías para incrementar el servicio, pero teniendo en cuenta también que nosotros ahí colaboramos, pero que dentro de lo que es el propio polígono es una competencia que ya no es una competencia pública, sino que son el propio polígono y las propias empresas las que tienen que poner parte de ese transporte. Y ahí hemos estado viendo de hacer dos líneas nuevas, como eso suponía un desdoblamiento interno para ir a la fase 2 y a la fase 3. Finalmente hemos acordado con ellos que van a ser ellos mismos... Nosotros les hemos dado el asesoramiento técnico y van a ser ellos mismos los que lo liciten porque les resultaba más interesante y más ágil. Con lo cual, en ese sentido, la solución va a estar y, además, va a estar de forma con colaboración público-privada. Nosotros aportamos una parte, lo que es el conocimiento y la gestión global, pero hasta el polígono; pero luego ya va a ser dentro del polígono donde van a tener más servicio gracias a esta licitación que está en marcha, que realmente estamos trabajando con ello. Y el aeropuerto va a salir ahora en breve a consulta pública esa nueva línea.

Sr. Calvo Iglesias: ¿Me puede concretar un poco más los plazos?

Sra. Presidenta: Pues yo creo que la licitación de la línea de PLAZA va a ser inminente porque llevamos ya varios meses trabajando con ellos, o sea, no es de antes de ayer. Y con la consulta pública yo creo que a lo largo de este año se podrá hacer la licitación.

4.2.2 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a cuáles son los principales puntos y aspectos más relevantes del reciente acuerdo laboral del tranvía de Zaragoza, qué nivel de afectación al servicio público y a la contrata municipal supone, en líneas generales, dicho acuerdo. (C-4358/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.5)

4.2.3 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a qué respuesta va a dar el Gobierno de la Ciudad, al aumento de un 20 % de las quejas sobre el estado de parques y limpieza respecto a 2020, y cómo analiza el crecimiento de las mismas. (C-4390/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Por formulada, consejera, y así ganamos tiempo.

Sra. Presidenta: Perfecto. Bueno, pues yo le digo. A ver, lo primero no son quejas solo, sino que son quejas, sugerencias, aportaciones... Lo digo porque la palabra "quejas" es negativa cuando en realidad hay veces que son sugerencias y aportaciones, con lo cual, luego hay que hacer una clasificación de todas estas cuestiones.

En materia de limpieza, el crecimiento, sobre todo, que hemos tenido es que en el capítulo de limpieza de vía pública; 2434 incidencias o sugerencias hemos recibido durante este tiempo. Entonces eso fue en el año anterior y este año, 3183. Yo lo que me imagino que ustedes saben es que en el presupuesto que hoy hemos aprobado, esta mañana, lo que se ha hecho ha sido reforzar los servicios de limpieza. Vamos a

recuperar los servicios que se recortaron en 2012 con dos millones de euros más para, precisamente, intensificar las labores de limpieza que hay en todos los barrios, en verano, en fines de semana, incrementar la intensidad diaria en aquellos puntos negros de la ciudad o responder también a las nuevas necesidades con el crecimiento de mascotas. Entonces, ¿cómo respondemos y cómo valoramos este crecimiento? Pues bueno, efectivamente, hemos respondido incrementando los servicios de limpieza a la vista de que la entrada en vigor del nuevo contrato se iba a retrasar.

Con la segunda parte, en relación con las zonas verdes, pues yo creo que aquí hay una necesidad mayor de zonas verdes. Los parques hace cuatro años estaban vacíos casi, casi y ahora están llenos; con lo cual, una mayor exposición al final son más ojos viendo y más observaciones, sugerencias o quejas que hay que hacer. Las zonas en las que han crecido más estas aportaciones han sido en relación al mobiliario y es verdad que durante este año, como se hicieron una serie de labores para mejorar la homologación y se trabajó en mejoras en el mobiliario existente de juegos infantiles, de zonas para mayores, luego estuvieron un tiempo cerrados hasta que se auditaron y se pudieron; esos trámites se retrasaron un poco, con lo cual, ahí ha habido un incremento con este motivo puntual.

Luego, por otro lado, la otra cuestión que ha crecido también es la petición de podas. ¿Esto qué pasa? Que, como saben, llevamos dos años haciendo campañas intensivas de poda. Muchos vecinos ven que están las máquinas de poda en otras calles y entonces nos escriben pidiéndonos que también pasen por la suya.

Con lo cual yo creo que también entramos en un círculo que yo veo muy positivo porque es muy constructivo, porque al final es una línea de comunicación abierta entre la ciudadanía y el Servicio que nos permite tener información y poder ser ágiles en las respuestas de estas quejas, sugerencias, etc. Con lo cual, en ese sentido intensificamos las respuestas a estas cuestiones y, además, con la entrada en vigor el 1 de abril de los nuevos contratos de jardines, mejoraremos también y seremos incluso más ágiles todavía en dar respuesta a estas necesidades. Con lo cual, yo creo que es una fuente de información muy interesante que nos está siendo muy útil y que estamos intentando responder lo más ágilmente posible. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Le agradezco los datos y la puntualización entre quejas y sugerencias y aportaciones, pero yo creo que —con ánimo constructivo y sin ánimo de ofender—, yo creo que todas tendríamos que hacernos una reflexión. Zaragoza no está limpia, no está todo lo limpia que debería según el dinero que nos cuesta y según las necesidades y deseos que planteamos y según también el número de trabajadores que tiene el servicio. No está lo limpia que debería. Le pongo ejemplos: Casco Histórico, Delicias. Esto es una cuestión de pasear por los barrios; no manejamos datos estadísticos, simplemente mañanas enteras o tardes enteras por cuestiones personales o directamente para observar. Delicias, Casco Histórico, Parque Tío Jorge, Parque Torre Ramona... Es que no están limpios y algunas zonas como las que le cuento en Delicias están realmente sucias. Y es verdad que seguramente una parte de esa suciedad viene provocada por incivismo, pero es verdad que una parte mucho mayor viene provocada por una deficiencia del servicio o porque FCC no cumple o porque nos faltan efectivos o porque el diseño no es el más adecuado.

No es una crítica a la gestión solo, consejera, entiéndalo como una aportación. Hagamos una reflexión y veamos qué puntos neurálgicos hay en la ciudad especialmente poco limpios —ya ve qué expresión estoy utilizando— como Delicias o Casco Histórico o Parque Tío Jorge y así podremos mejorar o el diseño o el número de efectivos o las exigencias que le hagamos a FCC para que limpie más y mejor. Reconociendo, insisto, que una pequeña parte es que hay algún guarro por ahí suelto, pero es verdad que hace un tiempo creció el número de multas por incivismo, pero también es verdad que la amenaza de las multas o el crecimiento de las multas no ha hecho que la ciudad esté menos sucia. Hay que hacer una reflexión sobre los efectivos, el modelo, el diseño y el cumplimiento de la empresa en algunas zonas de la ciudad. Es una sugerencia colectiva que yo creo que tendríamos que hacer todas y todos para mejorar en colectivo, porque al final es lo importante. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Efectivamente, yo por eso no quería incidir otra vez en esta cuestión, porque la digo casi en todas las comisiones, pero es que los dispositivos de limpieza que tiene la ciudad son justamente lo que acabamos de reforzar porque fueron recortados en 2012 —y lo siento, pero es así— casi 5 millones de euros, y ustedes durante los cuatro años de Gobierno tampoco recuperaron esos

servicios. Es ahora cuando los vamos a recuperar y vamos a mejorar en todos estos puntos negros de la ciudad, que tenemos muy identificados y donde esperamos poder poner más medios, pero también llamar a la ciudadanía a un mayor civismo y a un mayor cuidado también para evitar manchar la ciudad. Además, también estamos mejorando y reforzando la inspección y el control policial y también trabajando en una nueva ordenanza. Con lo cual, en todos los ámbitos en los que estamos y podemos actuar estamos trabajando. Gracias.

4.2.4 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a en qué punto se encuentra el Programa de Fomento del Reciclaje por el que se darían incentivos a la población cumplidora como descuentos, incentivos como viajes en el transporte público o entradas en espacios municipales de pago, por la utilización correcta de puntos limpios y contenedores de reciclado mediante un sistema de digitalización. (C-4391/22)

Sra. Presidenta: Señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias. Esta, si todo el mundo recuerda, es una de las resoluciones aprobadas en el Debate último del Estado de la Ciudad hace ya unos cuantos meses, se aprobaron unas cuantas y una que propuso Podemos fue esta y fue aprobada por unanimidad, si no recuerdo mal. Así que la pregunta es ¿en qué ha quedado —si hemos empezado ya a poner en marcha o al menos a diseñar— un programa de fomento del reciclaje para incentivarlo a base de, por ejemplo, descuentos en el transporte público o en espacios municipales, culturales, teatrales, deportivos de pago, etc.?

También incentivar el más y mejor uso —y el más correcto— de puntos limpios y de los contenedores mediante un sistema de digitalización porque en realidad esta medida tendría dos características, ¿no? Una directamente educativa; al final las multas valen para lo que valen, pero yo creo que las medidas positivas son mucho más educativas, generan mucho más civismo y mantienen la voluntad de quien quiere reciclar y al final se cansa por múltiples cuestiones. Y la otra es que sea una medida eficiente en el resultado final. Y además, en un tercer lugar, quizá fuera una vía para diseñar nuevas políticas de economía circular, que es una cosa muy importante y que, además, premia con fondos la Unión Europea. Por eso, como esto nos podría colocar a la vanguardia en la gestión de residuos, preguntamos ¿qué ha pasado con esta resolución? Si hemos empezado a diseñar o ejecutar. Gracias.

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés. Efectivamente, aprobamos esa propuesta porque nos encaja perfectamente en la filosofía de lo que estamos trabajando; de hecho, en el nuevo contrato de limpieza y gestión de residuos se incluye como una posibilidad para poder llevar a cabo una vez que hayamos tenido datos iniciales. Con lo cual, hay una vía que va a ser cuando entra en vigor el nuevo contrato que tendremos este programa en marcha para todas las secciones; ahí podremos ser más ambiciosos. Y de entrada, ahora para este año vamos a implantar el reciclaje con incentivos para las botellas de plástico, para el plástico, a través del programa Reciclos, que gestiona Ecoembes y que ha empezado el año pasado en Valencia —creo— como única ciudad grande y va a ser Zaragoza la siguiente. Con lo cual, en eso estamos trabajando para firmar el convenio en breve y poder empezar ese programa que nos servirá también de aprendizaje para cuando luego más adelante tengamos el nuestro propio.

Sr. Rivarés Esco: Gracias. No me toca intervenir, pero si me concede 10 segundos, consejera. ¿Sí? 10 segundos. Es una sugerencia. En ese programa de incentivos para la recogida y reciclaje de plásticos al modo que ha hecho Valencia, no sé si Valencia lo ha hecho o no, pero nos parecería muy importante que una parte fuera la concienciación de la no compra de plásticos. O sea, ya sabe que es la tercera R; la segunda, el reciclaje; la primera es la reducción. Es decir, enseñemos a reciclar lo que hemos construido en plástico, pero primero enseñemos a no consumir tanto plásticos. Es una sugerencia. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, lo tendremos en cuenta.

4.2.5 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos-Equo, relativa a qué planes tiene la Sra. Consejera para extender el cuarto contenedor, ahora que la licitación del contrato de limpieza sigue su curso. (C-4392/22)

(Se trata conjuntamente el punto 4.2.11)

Sra. Presidenta: Sí, señor, Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias. Pues ahora que ya no hay recursos en el Tribunal de Contratos Públicos, yo creo que ya podríamos desarrollar el cuarto contenedor de la ciudad, que, además, es una cosa de la que se viene hablando hace mucho tiempo, era un plan previsto en 2019, justo antes de las elecciones. Usted ha hablado de eso en varias ocasiones, pero queremos saber cuándo y cómo vamos a extender ya el siguiente contenedor para la basura orgánica, para después hacer un proceso de compostaje, etc.

Recuerdo que en alguna comisión dijo que iba a empezar por material de poda y de parques y jardines, etc. para compostar, pero yo creo que es muy importante compostar o reciclar separadamente la orgánica porque es verdad que tenemos el del vidrio, el del plástico, el del papel y el de no sé qué y al final en el verde convencional va todo lo que no es plástico, ni vidrio, ni papel; eso cuando se separa, que mucha gente ni lo hace. Pero cuando se separa, hay muchas cosas que van a parar al contenedor que debería ser solo de orgánica. Por eso, ¿cuáles son los planes? ¿Cuáles y cuándo los pondríamos en marcha para ese quinto contenedor? Gracias.

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, yo lo que tenía entendido era que usted llevaba el plan de implantar la recogida de materia orgánica en el conjunto de la ciudad con el nuevo pliego. ¿Eso entiendo que sigue siendo así? Que toda la ciudad de Zaragoza va a tener recogida selectiva de materia orgánica con el nuevo pliego cuando esté en funcionamiento, ¿no? Entiendo que como eso sigue siendo así, la pregunta más concreta que nos interesaría a nuestro grupo es cómo va a ser. ¿Cómo llevar a cabo esa recogida de materia orgánica? ¿Qué método? Entiendo que quinto contenedor es el método principal que usted viene a plantear. Si no es así, ¿dónde y qué otro método se plantea para la recogida selectiva? ¿Y el quinto contenedor va a ser con llave o sin llave? Y si va a ser la recogida en días alternos o todos los días del año.

Sra. Presidenta: Aquí, efectivamente, cuando entre en vigor el nuevo contrato, entrará en vigor el quinto contenedor en toda la ciudad, este es el plan. Entonces, como saben, hay una zona de la ciudad en el Casco Histórico donde no están todos los mismos contenedores porque todavía tienen conserjes que llevan ellos mismos, hay otro sistema de recogida. Entonces, en esta zona del Casco Histórico será con un sistema llamado quita y pon, que dentro de las opciones que hemos estudiado de otras ciudades es de las que mejor funciona; y en el resto de la ciudad será con un quinto contenedor de materia selectiva, siguiendo el sistema que se ha venido haciendo hasta ahora. De momento, abierto, pero a mitad de contrato tendrán la posibilidad —o un poco avanzado, cuando ya la gente se haya acostumbrado— de poder cerrarlo. Entonces el sistema de quita y pon lo que va a permitir es que diariamente se recoja la basura. La empresa concesionaria pondrá un contenedor cerca de los espacios que tienen para depositar las basuras en un horario de entre dos y cuatro horas y después los recogerá para que no se queden durante todo el día la retirada de esos contenedores. Y luego, por otro lado, los grandes productores, que se van a ampliar también las líneas para que más establecimientos que son grandes productores puedan sumarse a la recogida.

Y, además, también tenemos, le digo también, señor Rivarés, que ya desde el año pasado todos los restos de poda se están compostando y, de hecho, ese compost se está utilizando para los terrenos del Bosque de los Zaragozanos, con lo cual estamos trabajando...

Sr. Rivarés Esco: Lo recuerdo y lo huelo.

Sra. Presidenta: ...en la economía circular. Lo recuerda. Vale, vale. No, que pensaba que había entendido que pensaba que lo íbamos a poner en marcha. Ya lo hemos puesto en marcha. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: No, no, lo recordaba. Sí, sí, gracias.

Sr. Cubero Serrano: Yo sí que tengo una duda. El contenedor que van a poner cuatro horas, yo

entiendo que se irá, se pondrá y a las cuatro horas se recogerá; o sea, será en la misma ruta, ¿no? Harán dos rutas, una de puesta y otra de recogida de contenedor. Y la duda que tengo es ¿el compost que hay ahora, aparte del de la poda, el que ya se está haciendo en el Actur, qué vida útil está teniendo?

Sra. Presidenta: No entiendo la pregunta de qué vida útil está teniendo el compost.

Sr. Cubero Serrano: Que qué se está haciendo con el compost del Actur que ya se está recogiendo.

Sra. Presidenta: Lo que le digo. Estamos utilizando ese compost para mejorar la calidad de los suelos y también de los jardines, en jardinería también se está utilizando. O sea, en nuestros propios suelos del verde los estamos utilizando. Y luego lo que se ha recogido con impropios —lo digo porque hay en distintas calidades— hay unas pruebas que están en el CTRUZ —y que pueden ir a verlas cuando quieran a la entrada — donde se están haciendo distintas pruebas para ver la calidad del compost con distintas plantas para ver realmente que tienen calidad y que mejoran la calidad y cuál es el nivel de impropios que es óptimo como fertilizante. Eso es lo que se está haciendo antes de utilizar otras recogidas de orgánicas que tienen más nivel de impropios.

(Abandona la sala el Sr. Rivarés Esco)

4.2.6 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si la Sra. Consejera está valorando introducir en los pliegos de licitación del servicio de estacionamiento regulado, criterios que incentiven la colocación de puntos de recarga para vehículos eléctricos. (C-4410/22)

Sr. Gómez Gámez: Sí, consejera, ya ha habido varias marcas de fabricantes de vehículos que han anunciado públicamente que a partir de, unos de 2030, otros de 2035, no van a fabricar ya más vehículos de explosión, que van a fabricar vehículos eléctricos. Bueno, esto que aparentemente está un poquito apartado todavía, como el tiempo vuela y nos alcanza enseguida, está a la vuelta de la esquina. Podemos acabar teniendo un problema real de falta de equipamientos de abastecimiento de estos vehículos. Por otro lado, las grandes compañías eléctricas como Endesa, por ejemplo, o Iberdrola, han anunciado planes ambiciosos de instalación de decenas de miles de puntos eléctricos en toda España, lo cual, con el parque automovilístico actual en cuanto a vehículo eléctrico y mixto se refiere, evidentemente, pues es suficiente. Lo digo porque siempre habrá quien diga "pues oiga, los puntos de recarga pues no están siempre llenos". Pues es así. Pero mire, los datos que facilitó recientemente ANFAC (la patronal de fabricantes de automóviles) ya decían que prácticamente están igualando el índice de ventas de vehículos tanto eléctricos 100 % como enchufables y demás con el de motores convencionales. Esto en la actualidad. En el momento en que esto despegue y eclosiona, va a ser tremendo y nos vamos a encontrar; a lo mejor no nos encontraremos porque si no hay puntos de recarga será complejo porque también en las viviendas, en las comunidades, habrá que equipar evidentemente a los garajes estos puntos, pero aquellas comunidades que no tengan garajes, pues los que quieren comprarse un coche van a tener que recargar en la calle o instalaciones de este tipo.

Creo que es una previsión que hay que trabajar con este futuro, que aunque ahora nos parezca que pueden no ser tan necesarios, lo van a ser en un futuro muy inmediato, a muy corto plazo. No queríamos que nos cogiera el toro. Entonces, aprovechando que salen los pliegos de la licitación, creo que sería una buena mejora quizá, o incluso un requisito de cumplimiento obligatorio que, efectivamente, se garantizara que poco a poco, progresivamente, en todas las calles hubiera algún punto de recarga eléctrica.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Gómez Gámez. Nosotros estuvimos estudiando esta posibilidad porque como idea así la planteamos también al Servicio cuando empezaron a trabajar en esta cuestión, pero estuvieron valorando pros, contras y se decidió que dentro de lo que es el estacionamiento regulado no tenía sentido que hubiese también los cargadores eléctricos por una razón principal y es que, sobre todo, igual no le digo en alguna zona donde no tengan garajes, pero lo normal y lo que se ha estudiado y se han hecho distintos estudios es que el que tiene un vehículo eléctrico lo carga en su propio garaje y lo que hace es electrificarse el garaje porque el coste no tiene nada que ver.

Entonces, con lo cual, el estacionamiento regulado será estacionamiento regulado con la zona de carga y descarga, pero sí que es verdad que en los próximos aparcamientos disuasorios habrá puntos de recarga y estamos trabajando en un proyecto de dotación de puntos de recarga en zonas estratégicas de la ciudad donde se ha hecho ese estudio y desde hace meses se lleva estudiando dónde van a ser las zonas donde se identifique que hay una mayor necesidad de puntos de recarga. Por eso podemos estar preparando esa concesión, estamos trabajando —y, además, yo creo que alguna vez se lo he comentado aquí en esta comisión—, estamos preparando esa concesión demanial que dotará a la ciudad de una infraestructura y de un mapa completo para poder estar preparados de cara a ese futuro inminente. Más adelante, si es verdad... O sea, con lo cual nos da una primera base, lo digo porque ahora mismo el uso de los cargadores eléctricos es relativamente bajo. Entonces, si en ese proceso de aceleración y de transformación hacia el vehículo eléctrico se necesita seguir incrementando la dotación o en determinados barrios buscar soluciones porque no tienen garaje, en eso no habrá problema en hacerlo más adelante.

4.2.7 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cómo se va a hacer uso de los derechos de emisión de CO₂ que genere el Bosque de los Zaragozaños. (C-4411/22)

Sra. Becerril Mur: Sí, hola otra vez. Le preguntamos esto porque hay una cuestión del Bosque de los Zaragozaños de la que poco se habla o, si se hace, se hace simplemente como un altavoz de sus principales bondades, que es la reducción de emisiones de CO₂ sin entrar a valorar otras cuestiones. Una de ellas tiene que ver con la mercantilización de dichas emisiones.

Para ponernos en contexto, saben ustedes que desde la aprobación del Protocolo de Kioto en España existe un sistema por el cual se produce la venta y mercantilización de los derechos de emisiones de CO₂. Cada país que se acogió al protocolo tiene unos acuerdos de reducción de emisiones que tienen un determinado número de ellas que anualmente tienen que ir reduciendo. Sin embargo, una de las fórmulas para sobrepasar estas emisiones se produce a través de lo que se llaman sumideros de carbono, y uno de los principales sumideros de carbono es precisamente la generación de los bosques y mediante esta captación se permite el incremento de las mismas. Es decir, las empresas o bien plantan árboles o compran el carbono en el mercado que lo regula.

Nosotros el día 10 de febrero —fue la última vez que consultamos la cotización de la tonelada de carbono— estamos hablando de que una tonelada de carbono en el mercado está aproximadamente a 90 euros. Ante este dato nos surge una duda: ¿cuánto ahorra a las empresas o cuánto puede ahorrar a las empresas los derechos de emisión y absorción que va a producir el Bosque de los Zaragozaños? Y en base a esto le preguntamos —porque no tenemos ningún tipo de información— si ustedes han establecido, han pensado, han sugerido, están en ello algún tipo de precio o cómo se está gestionando estos derechos de emisión. Esa es la pregunta. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Becerril. Pues bueno, la verdad es que el mundo del mercado de los derechos de emisiones es un mundo un poco complejo y nuevo, del cual aquí tampoco conocemos demasiado, pero sí que le puedo plantear que, de momento, tal y como estamos trabajando el Bosque de los Zaragozaños y los 700.000 árboles que queremos plantar, lo que queremos es que compensen la huella de carbono de la ciudad. Entonces aquí el objetivo es que Zaragoza sea una ciudad climáticamente neutra en 2030 y la suma de la absorción de todo el CO₂ que se está produciendo por las nuevas plantaciones se está compensando la huella de carbono de la ciudad.

No estamos en el mercado de derechos de emisiones, de momento no es el modelo que ahora mismo nosotros tenemos ni que es nuestra prioridad. No digo que no podamos estar más adelante si vemos que hay una posibilidad o que es algo que pueda ser interesante o que es un interés que tienen las empresas para, bueno, una vez que haya colaborado un determinado perfil de empresas, empezar a trabajar en esa línea, pero de momento todas las empresas que han colaborado han colaborado desinteresadamente para que mejore la huella de carbono de la ciudad de Zaragoza. Por lo tanto, no estamos en esa cuestión. Y sí que está

el Ayuntamiento de Zaragoza en el registro que hay en el ministerio, compensando la huella de carbono de la ciudad dentro de este registro.

Sra. Becerril Mur: Sí, me parece fenomenal, yo también pienso que ese es el destino final —compensar la huella de carbono—, pero, evidentemente, haciendo unas cuentas aproximadas, 700.000 árboles, hombre, puede tener un incremento económico para las arcas del Ayuntamiento de un millón de euros al año. Entonces... Aproximadamente le digo. Entonces yo lo único que le digo es que lo que es una reflexión, que lo piensen, que lo valoren. Y bueno, pues vamos a ver si podemos rentabilizarlo de alguna manera, que no solamente sea para el medio ambiente, sino, bueno, ya que está ahí, pues que podamos rentabilizarlo económicamente.

Sra. Presidenta: Genial. Pues mire, tomamos su palabra y lo estudiaremos para valorar esa posibilidad. También le digo una cosa: serán las empresas —las que paguen esa reforestación— las que luego se queden con los derechos de emisiones. O sea que ahí habrá que ver el modelo; normalmente en otros territorios que están haciendo —más a nivel de comunidades autónomas y en terrenos agrícolas—, suelen ser las empresas o se reparte el beneficio, pero no se preocupe, que lo tendremos en cuenta porque lo tenemos como una posibilidad para más adelante. Ahora lo que nos interesa es las aportaciones para la huella de carbono de la ciudad y, por otro lado, en paralelo iremos estudiando esa posibilidad para el futuro. Gracias.

(Abandonan la sala la Sra. Becerril Mur y el Sr. Calvo Iglesias)

4.2.8 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué estrategia tiene el Gobierno para reducir los accidentes de patinetes eléctricos. (C-4422/22)

(Se trata conjuntamente el punto 4.2.15)

Sr. Cubero Serrano: Por formulada.

Sr. Gómez Gámez: También la doy por formulada.

Sra. Presidenta: Fenomenal. Bueno, pues les digo la labor que está haciendo el Ayuntamiento, el Servicio de Movilidad, que es, sobre todo, mejorar el mantenimiento de todos los carriles bici que llevaban años sin dedicar ni un solo euro y estaban en un estado pésimo. Con lo cual nos hemos planteado como prioridad rectificar y mejorar todos los puntos negros de los carriles bici y mejorar el mantenimiento de los carriles bici donde se estaban produciendo múltiples y que estaban identificados estos accidentes.

Luego, como ustedes saben, la llegada de los ciclocarriles ha permitido aliviar los carriles bici, que ante el incremento de usuarios es donde se están produciendo la mayoría de los accidentes porque en ciclocarriles de momento no se ha registrado hasta la fecha ningún accidente. Eso con respecto a su pregunta, señor Cubero, la parte suya. Bueno, también ahí le digo que la DGT, que es quien tiene la competencia general para toda España, está trabajando en estas cuestiones y está trabajando también para introducir el seguro obligatorio para los usuarios de bicicletas y patinetes y también está estudiando otras medidas como el casco; con lo cual, va a haber novedades a nivel supramunicipal en breve.

Y luego al señor Gómez Gámez decirle que no hemos modificado ni se han eliminado carriles 30, que lo único que se ha hecho es en aquellas vías que con la entrada del nuevo reglamento se podían ver afectadas y que coincidía con que tenían un carril bus y entonces podían estar identificados como si fuesen una vía de un único carril, lo único que se ha hecho es una excepción para que se mantenga como se mantenía hasta ahora, pero todos los ciclocarriles y todos los carriles 30 se siguen manteniendo. Entonces lo digo porque ya se comunicó mal y se publicó mal en un periódico el primer día con esta cuestión y se sigue arrastrando y yo no sé si lo arrastran queriendo, pero es que no hemos quitado ningún carril 30, que realmente no ha habido ningún cambio que empeore ni que modifique lo que había anteriormente. Se han incrementado con la entrada del nuevo reglamento y se han exceptuado únicamente algunas vías para que

no afecte a la velocidad comercial que ya en la última comisión les enumeré cuáles eran. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, entonces la prensa miente, ¿no? La contestación suya a lo de los carriles 30, pero bueno. Con el tema de los patinetes, tanto en 2019 como en 2020 conocimos la cifra de 100 accidentes de patinetes en la ciudad de Zaragoza. No es baladí 100 accidentes de patinete, sobre todo, porque los accidentes en patinete pues a veces llevan más riesgo de lo que nos podemos imaginar para el usuario e incluso si el accidente es en colisión con otro viandante o con otro patinete.

Yo la pregunta es que me hubiera gustado que concretara un poco más qué medidas va a poner porque, bueno, que la DGT va a obligar el casco, pues bueno, es un poco echar balones para arriba, ¿no?, para el Gobierno de España, aunque en este caso estamos de acuerdo con el Gobierno de España, entiendo. Yo creo que habría que analizar cuáles son los motivos, primero, de esos accidentes de patinete. Yo creo que para resolver los accidentes de patinete, los patinetes tienen que circular por espacios de circulación segura y esos son los carriles bici; no son, evidentemente, los carriles 30 o en compartimento con vehículos, con coches. Yo ahí también, aparte de tener carriles bici, los carriles bici tienen que ser seguros. Muchas veces están excesivamente bacheados los carriles bici y, claro, un bache con una bicicleta pues es sorteable, pero con un patinete con esas ruedecillas que tienen, muchas veces los accidentes también tienen que ver con el estado y el mantenimiento de los carriles bici y seguramente también algunos tengan que ver con la adecuada señalización, que a veces los carriles bici se hacen por metros. Usted pocos metros, la verdad, pero, desde luego... Luego, además, tenemos una pregunta de este tema, creo. Se señalizan mal los carriles bici; se señalizan poco los carriles bici, no mal, poco. Yo creo que usted tendría que incidir en esto, hacer el análisis del porqué y luego poner las soluciones, no esperar a que la DGT ponga la obligación del casco a los usuarios de patinete.

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Sí, señora Chueca, efectivamente no ha eliminado todos los 30, eso es cierto, pero ha dicho usted que no se ha eliminado ningún carril 30 y eso tampoco es cierto. Es decir, sí que aquellos que eran paralelos, que circulaban paralelos a los carriles bus-taxi y por el tema de la velocidad comercial, como usted indicó de las frecuencias, pues se han aumentado.

Mire, el otro día lamentablemente tuve la no sé si bueno, mala suerte —sobre todo, para la chica accidentada— de tener que asistir a una ciudadana que iba con un patinete, cayó al suelo, no llevaba casco, se golpeó en la cabeza con la zona occipital. Antes de que viniera la ambulancia y la propia Policía Local ya había desarrollado un bollo del tamaño casi de un huevo de gallina, de verdad que... Ella estaba muy mareada, quería levantarse porque encima llegaba tarde a un sitio, con una señora intentábamos que se estuviera quieta hasta que llegara tal... Pero, claro, como se tocaba y sangraba, pues... Oiga, y de verdad que era impresionante. O sea, yo me di cuenta en ese momento de primera mano de la fragilidad de este vehículo. Esa chiquilla, que supongo —no he leído nada en las noticias, afortunadamente— se quedó todo en una contusión seria, pero pudo haberse matado. Y a mí me preocupa mucho y, sobre todo, me preocupaba porque esta chica tuvo el accidente en un carril bici. ¿Qué hubiera ocurrido si esa pérdida de control del patinete le ocurre en un carril 50? Pues que posiblemente por la falta de capacidad de frenada en la corta distancia pues podía haber sido arrollada por un vehículo y las consecuencias ya no quiero ni pensarlas. Entonces ya lo hemos dicho en alguna ocasión, posiblemente haya que regular con algo más de concreción el tema de estos vehículos, la velocidad a la que pueden circular, la obligatoriedad en su caso del casco... en fin, porque al final lo que no queremos nadie es que ocurran desgracias.

Sra. Presidenta: Efectivamente, y por eso yo creo que estamos bastante alineados en el sentido de que, por un lado, les digo que la DGT va a sacar nuevas instrucciones supramunicipales y que por supuesto habrá que seguir; Policía, además, ha hecho varias campañas de vigilancia, pero en mi primera respuesta les he puesto énfasis en justamente los puntos que ustedes me están diciendo ahora. Lo que hemos trabajado ha sido en revisar todos los puntos negros de los carriles bici que ustedes hicieron; o sea, yo, efectivamente, no he hecho todavía muchos, con lo cual los kilómetros de carriles bici los hizo el Partido Socialista y los hizo Zaragoza en Común y los hicieron con puntos negros que ahora mismo estamos analizando y corrigiendo porque se hizo una auditoría en el año 2020 precisamente para primar la seguridad y el mantenimiento, que

también se hicieron kilómetros de carriles bici pero no se mantenían. Con lo cual, estamos mejorando el mantenimiento porque, efectivamente, como ustedes bien han dicho, los accidentes se están produciendo en los propios carriles bici, no se están produciendo en los carriles 30 o en las calzadas que están a 30. ¿Por qué? Porque ante el incremento que ha habido de usuarios de estos carriles bici, por las dimensiones que tienen los propios carriles bici, pues es más fácil que haya choques y por eso ese crecimiento y por eso nuestra prioridad ha sido mejorar la seguridad en los carriles bici —que eran los más necesitados— antes de ponernos a construir nuevos carriles bici. Gracias.

4.2.9 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a en qué situación se encuentra la licitación de autorizaciones de patinetes eléctricos compartidos, y cuándo van a comenzar las nuevas autorizaciones de bicicletas compartidas. (C-4423/22)

Sr. Cubero Serrano: Por formulada.

Sra. Presidenta: A ver, los patinetes eléctricos están actualmente... Se han valorado las semanas pasadas los vehículos de los distintos licitadores. Ha sido un poco más complicado porque tenían ahí mucho secreto industrial y ha costado —aunque era una condición del pliego—, pero ya han pasado por el Servicio de Movilidad, se han ido evaluando uno a uno y ahora están elaborando el informe para que después se pueda trabajar con la Oficina Jurídica de Servicios Públicos y pueda resolver con las puntuaciones, con lo cual, eso con respecto a los patinetes eléctricos.

Y con respecto a las bicicletas compartidas, estamos dentro del plazo para la implantación tanto de Reby, que es una de ellas, que estará —según nos han dicho— en 10-15 días máximo; como la otra que ganó, que era Mobike —los que estaban inicialmente—, que también están dentro del plazo para poder desplegar las bicicletas. Con lo cual, esperamos que en breve podamos volverlas a tener en la ciudad.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, pues esperemos que así sea, que en 15 días podamos disfrutar de las bicicletas. Yo también les digo, en el Perfil del Contratante todavía aparece como pendiente de adjudicar. Yo creo que igual deberían modificarlo para que salieran ya las empresas adjudicadas.

Y con el tema de los patinetes, bueno, ¿qué quiere que le diga ya? El contrato ya sé que está caducado, una de las empresas —Bird—, pues ha incumplido de manera flagrante —no vamos a entrar en eso, en lo que lo que ocurrió y la relación que esa empresa pueda tener con esa asesora en la sombra suya, la señora Parra— y esperemos que pueda estar cuanto antes para aclarar y arrojar luz sobre esto, que hay muchas sombras y muchas dudas.

Sra. Presidenta: Vale, siguiente.

4.2.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cuántos kilómetros de carril bici se han construido en 2020 y en 2021, y qué valoración hace la Sra. Consejera. (C-4424/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Por formulada también.

Sra. Presidenta: Bueno, pues yo creo que sabe usted que en el año 2020 tuvimos una pandemia que gestionar y, por lo tanto, no hicimos ningún kilómetro de carril bici; y en el año 2021 lo que decidimos es, sobre todo, priorizar los ciclocarriles —para hacer que la ciudad fuese ciclable— y el mantenimiento. Y es verdad que a finales de 2021 empezamos la construcción del primer carril bici de nuestro mandato —que está en la prolongación de Gómez Laguna— y tenemos varios proyectos para hacer nuevos carriles bici, sobre todo, priorizando las zonas que ahora mismo no lo tienen y la movilidad a los polígonos industriales, que es una de las cuestiones que más necesarias son. Con lo cual, yo creo que este año 2022-2023 será en el que

más kilómetros haremos de carriles bici porque está dentro de los planes y dentro de los proyectos.

Sr. Cubero Serrano: Hombre, la verdad es que no es difícil que sea el año en el que más carriles bici hagan porque no han hecho ninguno. Claro, bueno, es verdad, en los indicadores de sostenibilidad de 2020 hablan de que construyeron 0,09 kilómetros de carriles bici, 90 metros de carriles bici, que es que a lo que te subes a la bici ya te tienes que bajar.

Yo recordarle que en años anteriores, en la herencia recibida esa de la que usted habla, entre el 2005 y el 2019, gobernando el Partido Socialista o Zaragoza en Común, la media al año era de 7 kilómetros de carriles bici construidos, 7 kilómetros de media; había años más y había años menos. Usted en tres años que lleva ya no ha hecho ningún kilómetro de carril bici, 0,09 km, 90 metros de carriles bici ha hecho usted frente a los 7 kilómetros. La apuesta por un modelo de movilidad yo creo que está clara, no hay género de dudas de qué modelo de movilidad tiene usted.

Bueno, esperemos que ese carril que va a empezar y el año 2022 y 2023, por lo menos, pues lleguen a los 100 metros de carril bici para poder hacer prueba olímpica. Con 90 yo creo que no le llega ni a prueba olímpica. A ver si se meten un poco de prisa y de caña en este tema.

Sra. Presidenta: Bueno, a ver, señor Cubero, yo le voy a decir, usted lo hizo fenomenal en carriles bici, lo hicieron fenomenal los dos. O sea, en eso no les voy a decir nada, pero claro, es que cuando no había nada construían carriles bici, pero es que yo lo he dicho siempre. Yo llegué aquí como consejera de Movilidad y me encontré que teníamos la mayor red de carriles bici de toda España, con lo cual yo lo que he hecho... Es que ya lo habían hecho todo, ya teníamos 133 kilómetros. Yo lo que he hecho —que me parecía prioritario— era asegurar todas las conexiones y mejorar rápidamente que no hubiese tramos que estuviesen inconexos y que tuviesen que circular a 50 kilómetros por hora. Por eso hicimos la red de ciclocarriles, que ha funcionado fenomenal, que no ha habido accidentes y que se ha integrado y que ha permitido que toda la ciudad sea 100 % ciclable.

Y como les decía en la pregunta anterior, hacer el mantenimiento que ustedes no hicieron porque les gusta mucho hacer cosas nuevas, inaugurar, presumir de qué han hecho, pero luego eso hay que mantenerlo porque si no está bien mantenido, ustedes mismos me decían que luego generan accidentes. Entonces yo me he focalizado en solucionar los problemas de las prisas por hacer esa puesta en marcha, por esa competición por kilómetros, número de kilómetros los llevaron a ustedes y arreglar esas cuestiones. Y espero que podamos hacer este año más kilómetros de carriles bici que en los años anteriores, como le decía, porque, además, lo tenemos en los proyectos, están en marcha; hemos pedido los fondos europeos y confiamos en que lleguen. Gracias.

4.2.11 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cuándo se va a implantar la recogida selectiva de materia orgánica en el conjunto de la Ciudad, y cómo se va a llevar a cabo. (C-4425/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.2.5)

4.2.12 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si hay ya una fecha de finalización de la concesión del parque de atracciones, y en qué estado se encuentra la redacción de los nuevos pliegos. (C-4426/22)

Sr. Cubero Serrano: Por formulada. En 2022 o 2024 acaba y si hay pliegos o no.

Sra. Presidenta: Pues mire, señor Cubero, va a ser rápida la respuesta. Estamos pendientes del informe de la Asesoría Jurídica —que no tenemos todavía— para poder saber en qué fecha queda resuelto. Y luego, por otro lado, nosotros no hemos iniciado todavía la licitación de estos pliegos porque hemos estado elaborando sin descanso otros pliegos a los que les dimos prioridad. Con lo cual, hasta la fecha pocos avances tenemos con el parque de atracciones.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, pues yo que espero que sea el 2022 la fecha de finalización —porque, si es el 2024, la empresa se habrá salido con la suya—, si es el 2022 finalmente, creo que vamos un poco tarde con el tema de pliegos, creo, ¿eh?, que vamos un poco tarde; aunque bueno, no sé, igual al final es el 2024, veremos. Y si, bueno, si es el 2024, como habrá otro Gobierno de izquierdas en el 2023, pues ya lo gestionarán los del Gobierno de izquierdas de otra manera.

Sra. Presidenta: Yo no sé si la empresa se ha salido con la suya o se ha dejado de salir con la suya. Yo lo que sé es que estamos pendientes de ese informe de la Asesoría Jurídica y que nosotros hemos pasado y sabe perfectamente que hemos liquidado a la empresa lo que tenía que liquidar conforme al último informe que había de Intervención. Con lo cual, yo creo que no estamos siendo permisivos con nadie y que estamos cumpliendo con nuestro trabajo. Pero es que usted me dejó mucho trabajo, señor Cubero. Si usted hubiese trabajado más y hubiese licitado más pliegos y hubiese hecho más cosas, pues yo la verdad es que igual ahora ya tenía unos pliegos chulísimos para el parque de atracciones, ¿sabe?, pero es que he empezado por otros básicos. Gracias.

4.2.13 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a por qué motivo sigue la explanada de la Estación Norte siendo utilizada como aparcamiento, siendo que las obras de la calle Santiago Lapuente ya terminaron. (C-4427/22)

Sr. Cubero Serrano: Pues si hace pliegos chulísimos, como Yolanda Díaz que hace cosas chulísimas, también decía, ¿no? Mire, señora Chueca, yo este discurso de la herencia recibida... Oiga, que nosotros gobernamos cuatro años; no puede ser que usted, que lleva ya tres, no sea responsable de nada y seamos responsables de todo unos que gobernamos casi el tiempo que va a llevar usted. Hombre, yo creo que ya los carriles bici hay que mantenerlos y las cuestiones hay que gestionarlas. Y el parque de atracciones, sea el 2022 o sea el 2024, va a caducar siendo usted Gobierno; y aun con la cifra más beneficiosa, 2022, son tres años ya de mandato de usted como para poder gestionar estos asuntos. Pero ya digo que gobernamos cuatro años, que prácticamente va a ser el tiempo que van a gobernar ustedes. Por lo tanto, si somos responsables de algo, también serán responsables ustedes en el 2023; pero ya digo, cuando llegue ese Gobierno de izquierdas, no le echaremos la culpa tanto como hacen ustedes de estos cuatro años. Con el tema de la explanada de Estación del Norte, bueno, la doy por formulada.

Sra. Presidenta: Yo creo que esta pregunta se podría haber retirado porque ya está resuelta, a petición de la presidenta de la Junta de Distrito, la semana pasada quedó resuelto. Hicimos el decreto donde se volvía a prohibir que se usase como aparcamiento y ha dejado de utilizarse como aparcamiento y está señalizado y está la Policía por si hay alguna intromisión. Con lo cual, está solucionado.

Sr. Cubero Serrano: Lo mejor que me ha dicho hoy usted.

4.2.14 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si van a estudiar e impulsar la puesta en marcha del hidrógeno como combustible en las flotas de transporte público. (C-4428/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez,

Sr. Gómez Gámez: Sí, señora Chueca. Desde luego, lo de Edmundo Dantés, el conde de Montecristo, era un aficionado comparado con usted. O sea, que como le dejó todo el trabajo sin hacer, ahora se venga usted y dice "Pues espera, que cuando gobernéis en la próxima legislatura, te vas a encontrar tú el mío". Así me gusta, bien, bien. No, vamos a ver. Realmente la pregunta, repasandola ahora, veo que no está exactamente bien formulada, aunque ya sé que es una cuestión muy técnica —que me diría el señor Calvo lo del Muy Interesante—, lo cierto es que el hidrógeno en realidad no es un combustible en los vehículos, es un

vector energético. Ya sabe usted que lo que hace el hidrogeno es mezclarse con oxígeno, genera electricidad, primero se disocia la molécula con electricidad en oxígeno e hidrógeno y luego se junta y eso genera a su vez una electricidad, una electrólisis inversa. Lo digo porque si no, el señor Calvo igual me dice "No tiene usted ni idea cuando hace las preguntas". Bueno, que cuando la redactamos, está mal redactada. La doy por formulada por lo demás.

Sra. Presidenta: Bueno, ya veo que está documentado, nos ha hecho una gran exhibición de sus conocimientos sobre el hidrógeno y sus conocimientos técnicos. La pena es que no estuviese ahí el señor Calvo. La había preparado para el señor Calvo y el señor Calvo no está.

Bueno, realmente, sí, claro que estamos explorando distintas opciones —como no podía ser de otra forma— con relación al hidrógeno. Lo que sucede es que el hidrógeno todavía está en una fase incipiente y el hidrógeno para la movilidad será muy interesante en el futuro, sobre todo, para largas distancias porque, sobre todo, viene a cubrir aquellos destinos de larga distancia o donde la autonomía de las baterías eléctricas no fuese suficiente. Con lo cual, yo creo que de momento nosotros tenemos lo que más maduro está, que es la energía eléctrica —es la apuesta principal—, pero en paralelo estamos investigando, estamos trabajando. Sabe que hemos tenido una prueba precisamente en la línea del transporte del autobús al aeropuerto; hemos tenido una prueba durante varios meses con un autobús de hidrógeno y ha salido perfectamente, el rendimiento ha sido fantástico. Entonces aquí de lo que se trata es de que el hidrógeno sea realmente una posibilidad porque tenga unos precios que sean competitivos; ahora mismo el propio hidrógeno no es competitivo ni los vehículos todavía. Pero Zaragoza va a tener varias plantas de hidrógeno y estamos trabajando con varias empresas para que Zaragoza sea un lugar donde haya suministro de hidrógeno, para que en cuanto la tecnología esté madura, pueda ser una posibilidad. Gracias.

4.2.15 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cómo tienen previsto garantizar la seguridad de los usuarios de bicicletas y patinetes en las calzadas donde han eliminado los carriles 30. (C-4429/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.2.8)

4.2.16 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a qué medios y recursos se están destinando para el mantenimiento de las zonas interiores de Alférez Rojas, y qué medidas piensan adoptar para solucionar el déficit de aparcamiento que se derivará de las reformas ejecutadas en dicha zona. (C-4435/22)

Sr. Gómez Gámez: Sí. Bien, realmente con esta pregunta queríamos trasladarle a usted a su vez una inquietud recibida de los colectivos vecinales. Entonces voy a intentar ampliarla muy brevemente.

Algunas de las quejas que recibimos de estos residentes en estas viviendas sindicales de Alférez Rojas es que esos espacios interiores que en su principio eran ajardinados, igual que ha pasado en otras viviendas sindicales, en otros grupos sindicales, —que esto no es un problema exclusivo de Alférez Rojas— con el tema de las contratas, al ser un suelo privativo, pero de uso público, pues nunca ha estado claro que, efectivamente, el Servicio de Parques y Jardines entrara a hacerse cargo de estas zonas con la contrata; incluso en algunas comunidades de vecinos se han hecho cargo ellos mismos durante mucho tiempo.

Nos dicen los vecinos —digo, por trasladarle toda la información, que no me quiero extender mucho— que les resulta curioso que en algunas zonas más cercanas a lo que es Vía Hispanidad sí que Parques y Jardines actúa, no sé si por aquello de que está más próximo. Desde luego, en el interior no entra —no digo que tenga que entrar, eso habría que clarificarlo con el tema de las contratas y de las asignaciones—, pero a su vez se quejan de que estas zonas, además de estar ya muy feas porque la vegetación ya es inexistente, es todo tierra, pues siguen los bancos que hay —que también están deteriorados— como punto de reunión de gente que bebe o que canta, lo que hablábamos antes del tema del incivismo en determinados momentos y

lugares. Y a su vez manifiestan una enorme preocupación por el tema del aparcamiento porque esa zona es complicada —esperemos que con la implementación de las nuevas zonas de estacionamiento regulado en los alrededores pues se pueda mejorar— y me trasladan y me dicen que en algunos sitios se han habilitado soluciones para permitir estacionar en estas zonas interiores.

Bueno, ante la preocupación de los vecinos, de nuestros vecinos y de los vecinos de mi distrito, pues, lógicamente, yo tenía mucho interés y por eso les hemos trasladado esta pregunta. Por otro lado, no tendría ningún inconveniente si usted no hubiera tenido tiempo —porque se presentó la última—, que me lo pudiera facilitar por escrito para que yo pudiera dárselo a ellos y en la próxima reunión de la Junta pudiera dar cuenta. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Sí, yo le pedí que lo estudiaran en Movilidad para el tema, sobre todo, más complejo de los aparcamientos porque realmente la zona no tiene muchas posibilidades. Entonces sabe usted que estamos estudiando, buscando solares municipales vacíos por toda la ciudad que no se estén utilizando para que, de forma provisional, se puedan utilizar como aparcamientos y en esa zona están haciendo una búsqueda, pero cercanos, cercanos no hay; ya tienen cierta distancia. Pero bueno, estoy pendiente de que me contesten qué soluciones podrían encontrar.

Y luego, con relación al mantenimiento, los equipos que hay actualmente son la misma brigada que se ocupa de la zona de conservación de Delicias, que hay un oficial jardinero, dos jardineros y un vehículo con el material de jardinería. Es verdad que ahora, a partir de principios de abril, entrará en vigor el nuevo contrato con mayor dotación de servicios. Lo que sucede es que esta zona quedará atendida en la parte externa, pero —como sabe— la parte interna, de momento, salvo cuando son actuaciones puntuales, que a veces sí que es verdad que se da una instrucción, en otros barrios lo hemos hecho y podríamos hacerlo en un momento determinado, es decir, "hagan una actuación puntual", pero luego el mantenimiento no es una cuestión municipal porque la propiedad no es municipal, no es de titularidad municipal. Entonces ahí no podríamos hacerlo, ¿vale? Entonces eso, si quiere, lo hablamos para que lo pueda tratar en su Junta de Distrito como presidente y vemos qué solución le podemos encontrar.

Sr. Gómez Gámez: Sí, señora Chueca, sería interesante porque, efectivamente, como usted dice, los terrenos son de titularidad privada, pero —insisto— son de uso público, con lo cual el disfrute de alguna manera de esa zona verde o de esos bancos los puede utilizar cualquier ciudadano y quizá sería una cuestión a considerar de cara a que cualquier ciudadano —no solamente los usuarios de las viviendas sindicales— pudieran disfrutar de un entorno verde de una cierta calidad, ¿no?

Sra. Presidenta: Perfecto.

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

No se producen.

4.3 Ruegos

No se producen.

Sra. Presidenta: Pues muchas gracias y que tengan buena comida.

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

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN,

Vº. Bº.

LA PRESIDENTA,

Fdo.: Luis-Javier Subías González

Fdo.: Natalia Chueca Muñoz