

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

D. Alberto Cubero Serrano

GRUPO MUNICIPAL PODEMOS EQUO

D. Fernando Rivarés Esco

GRUPO MUNICIPAL VOX

D^a Carmen Rouco Laliena

En el Salón del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, siendo las nueve horas y ocho minutos del día veintitrés de marzo 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^a Amparo Bella Rando, concejala del Grupo Municipal de Podemos-Equo, se incorpora en el punto 4.3.11.

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, y D. Luis-Javier Subías González, Jefe del Servicio de Asuntos Generales, que actúa como Secretario de la Comisión, asistido por la auxiliar administrativa de dicho Servicio, D^a M.^a Reyes Calvo Arruga, con el fin de tratar el siguiente

ORDEN DEL DÍA

1.- Aprobación, si procede, del Acta de la sesión ordinaria de fecha 16 de febrero 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)

La Comisión se da por enterada.

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

4.1 Información del Gobierno municipal.

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

(Se tratan conjuntamente los puntos 4.2.7, 4.2.8, 4.3.1, 4.3.6, 4.3.7 y 4.3.15)

Sra. Presidenta: Muy buenos días a todos. Quería aprovechar en este punto, si les parece bien a todos ustedes, para poder debatir sobre las cuestiones de patinetes, bicicletas, los nuevos pliegos de movilidad compartida, ya que he visto que teníamos preguntas de todos los Grupos. Si les parece bien, lo

hacemos de esta forma.

Y, además, también quería aprovechar este primer punto para poder informar sobre un asunto que creo que es relevante para el Ayuntamiento de Zaragoza y para el futuro del Ayuntamiento de Zaragoza que ha tenido lugar esta semana en el seno de la Comisión Ejecutiva del Consorcio de Transportes. Por lo tanto, ya que ha sido de actualidad, así les puedo informar de primera mano. ¿Les parece que lo hagamos así, que juntemos las preguntas? ¿Sí? ¿Vale? Así, yo creo que con esto ahorramos tiempo y, sobre todo, podemos debatir con más profundidad entre todos esta cuestión, que también ha sido relevante en este último mes.

Bueno, en relación al primer punto que les quería plantear, que es más que nada informarles de primera mano sobre los acuerdos alcanzados con el Gobierno de Aragón y con el Consorcio, son cuestiones que tuvieron lugar el pasado lunes y que vienen en dos aspectos. Por un lado, como ustedes saben, desde las conferencias sectoriales se distribuyó dinero para la movilidad a las comunidades autónomas, concretamente al Gobierno de Aragón llegaron 25 millones de euros para distribuir en distintos proyectos de movilidad urbana. Dentro de estos proyectos, todos los fondos se asignaron a proyectos de interés metropolitano a través del Consorcio Metropolitano y dejando fuera prioridades que pudiesen ser de carácter urbano. Entonces, le pedimos al Gobierno de Aragón a través de un requerimiento, como ustedes saben, porque lo hemos debatido y lo hemos hablado aquí, que revisasen ese planteamiento y esa forma de distribuir los fondos y que también pudiese recibir la ciudad de Zaragoza. Entendíamos que, aunque el criterio con el que había recibido la comunidad autónoma era un criterio poblacional, por solidaridad con el resto del territorio, no tenía que ser en la misma proporción, porque, si no, la mitad de los fondos serían para la ciudad de Zaragoza, pero al menos tampoco excluimos y que pudiésemos acometer ciertos proyectos que, de otra forma, no iban a poder llegar o que ahora hemos visto que en la subvención del MITMA se quedaban sin resolver en la segunda solicitud. Así que el lunes se corroboró esta modificación y el Gobierno de Aragón nos permitió unirnos a través de una adenda al convenio del Consorcio para los proyectos de interés municipal. En esos proyectos, con esos fondos, que suman casi 4 millones de euros —3'9 millones de euros— lo que nos permite es introducir y acometer esos proyectos que son de interés urbano, no solamente que estén ubicados en la ciudad de Zaragoza, porque es verdad que hay otros proyectos que también están ubicados en la ciudad de Zaragoza, pero que no los habíamos decidido nosotros. Con lo cual, yo creo que esa cuestión es una buena noticia y nos va a permitir acometer los carriles bici, nos va a permitir financiar el cambio de las validadoras y de la aplicación para la digitalización del transporte público y la accesibilidad de las paradas en el bus urbano.

Pero, además, se llegó a un acuerdo muy importante para el futuro del Ayuntamiento de Zaragoza que yo creo que pone fin a una injusticia institucional en cuanto a la fórmula como se creó el Consorcio, y es que siempre me ha sorprendido, desde que llegué a mi puesto de Consejera, que, realmente, las funciones y las competencias y la Presidencia, por supuesto, estuviesen en manos del Gobierno de Aragón, pero la financiación no estuviese equilibrada ni en la misma proporción, sino que fuese el Ayuntamiento de Zaragoza quien venía subvencionando prácticamente la totalidad de las rutas metropolitanas, concretamente un 76 % del total de las metropolitanas, el 100 % de las de los barrios rurales, y el Gobierno de Aragón, solo un 9 %. Esta cuestión se ha zanjado finalmente. Es verdad que había un acuerdo de 2018 para poder llegar a un equilibrio, pero todavía seguía poniendo más el Ayuntamiento de Zaragoza que el Gobierno de Aragón. A partir de ahora va a ser con un equilibrio entre ambas instituciones, un 45% por parte de ambas, lo cual va a reducir y va a permitir que el Ayuntamiento tenga una aportación más justa y que también las distintas cuestiones que se gestionen a través del Consorcio tengan una financiación compartida con el Gobierno de Aragón, que hasta ahora no lo tenía.

Y, finalmente, además, se recupera el rol o se le da un rol al Ayuntamiento de Zaragoza en el seno del Consorcio con mayores competencias y con mayor capacidad de decisión, de forma que el Consorcio pueda ser un órgano de gestión útil para los Servicios Municipales, ya que la vicepresidencia, que hasta ahora no tenía ninguna función y que corresponde al Ayuntamiento de Zaragoza, pues va a poder tener la dirección y el control de todos los proyectos y temas que son competencias municipales que han sido encomendadas al Consorcio, de tal forma que va a facilitar que realmente el Consorcio sea un órgano útil. Yo creo que es un buen acuerdo, que no solamente es para el presente, sino sobre todo para el futuro, y que equilibra la posición institucional del Ayuntamiento de Zaragoza como se merece en el seno del Consorcio. Así que ese es el primer punto sobre el que les quería dar cuenta. Si ustedes tienen alguna pregunta, pues en su turno de palabra estaré encantada también de atenderla.

Y sobre el segundo punto que les decía, sobre los temas de movilidad, yo creo que en este sentido

estamos en una fase en la que se está ya finalizando o vamos poco a poco finalizando el trabajo que venimos haciendo desde hace muchos meses para poner orden sobre una cuestión, que es la cuestión de movilidad compartida, una cuestión que está en debate y en evolución en todas las ciudades. Recientemente, este mes, he estado en un foro en Londres con distintas ciudades europeas y básicamente se habló y se debatió sobre esta cuestión ampliamente, porque es un debate que están teniendo todas las ciudades, no solamente las españolas, sino las europeas, sobre cómo ordenar y qué papel tiene que tener la movilidad compartida. Y muy pocas estaban avanzadas y estaban ya con unos pliegos en marcha como los que tenemos en Zaragoza, que están siendo cogidos como referencia en otras ciudades. Además del servicio Bizi que tenemos desde 2008, concretamente, actualmente, se han adjudicado ya cuatro servicios. Por un lado, tenemos 1250 bicicletas de Mobike (Idribik-Mobike), 840 bicis de Reby Rides, luego también tenemos 450 ciclomotores de Reby Rides y 450 ciclomotores de Mobilitas Futurus, aunque opera con el nombre comercial de Cabify. Esto es lo que ha sido asignado y lo que ha sido adjudicado, pero, debido a la problemática que hay de desabastecimiento, no se han desplegado todavía todos estos vehículos y en la actualidad tenemos 250 bicicletas eléctricas de RideMovi, 168 bicicletas eléctricas de Reby y 259 ciclomotores de Reby y 212 de Cabify, con lo cual, vemos que todavía quedan por desplegar. Nos han informado y, entendiendo las circunstancias actuales, hemos permitido que así sea, porque no puede ser de otra forma si tienen problemas de abastecimiento.

Con relación al funcionamiento del servicio, también están todavía en proceso de reordenación, ya que, como saben, funciona con una app que tiene que, además, cerrarse y candarse y una de las cuestiones importantes que regulaba el pliego era los espacios ubicados para ello, los aparcabicis. Esta cuestión han tenido problemas para ponerla en marcha a nivel del despliegue de la propia tecnología y el geoposicionamiento de los aparcamientos, con lo cual, ya se les ha requerido, están en contacto con el Servicio de Movilidad para urgirles a que cumplan con la puesta en marcha correcta, tanto del despliegue de los vehículos como de las funcionalidades de la aplicación.

Sobre la acogida que está teniendo el servicio, que también me preguntaban, la verdad es que hay distintas opiniones. Por un lado, es verdad que lleva muy poco tiempo y que, después de varios meses sin el servicio, ha habido usuarios que han dejado de utilizar el servicio de movilidad compartida. Saben que, en los últimos meses, estos dos últimos años de pandemia, ha habido una transformación de usuarios de bicis compartidas a bicis propias o patinetes propios y que muchas personas han comprado su propio vehículo y, por lo tanto, creo que todavía les queda mucho tiempo para hacer campañas de concienciación y de que se vayan acostumbrando. Aquí RideMovi, que tiene 250 bicicletas eléctricas, nos dice que de momento están por debajo de sus expectativas, que tienen 200 usuarios y una media de 350 viajes semanales, pero, en contra, nos dice por ejemplo Reby, con 168 bicicletas eléctricas y 159 ciclomotores, que está muy satisfecho con la acogida que han tenido, que tienen unos 450 viajes semanales y que con los ciclomotores están llegando incluso a los 2500 viajes semanales, con lo cual, están muy satisfechos con la acogida que está teniendo la ciudadanía. Cabify, que solamente tiene 212, dice que están satisfechos y que poco a poco ven cómo van creciendo los usuarios que van teniendo de sus ciclomotores. Con lo cual, yo creo que es pronto para hacer consideraciones y creo que sí que está teniendo buena acogida y, sobre todo, que tenemos un servicio que es una alternativa en estos tiempos que corren al vehículo privado o a otros modos de transporte más en la ciudad y que los usuarios están muy satisfechos, porque, además, una cuestión importante es que tienen unos precios accesibles. Prácticamente la valoración "muy buena" sale en el 90 % de las encuestas. Ya saben que, al finalizar la aplicación, tienen que valorar, con lo cual, el 90 % de los usuarios están dando una máxima puntuación. Esperamos a que podamos tener un poquito más de tiempo para el despliegue, para que ellos pongan en marcha perfectamente todo el tema tecnológico, que les está costando y que no está totalmente desplegado, y que pongan en marcha también todos los vehículos que tienen que poner, que, hasta la fecha, por problemas de abastecimiento, no tienen. Como se han desplegado durante el mes de febrero, creo que todavía estamos en un margen prudencial de tiempo para conseguirlo. Así que ahora abrimos un turno de palabra para que todos los Grupos podáis opinar y os respondo después a las cuestiones que vayan saliendo encantada. Gracias. Señora Rouco, tiene la palabra.

Sra. Rouco Laliena: Gracias, señora Chueca. Muy buenos días a todos. Desde el Grupo Municipal Vox sí que ponemos en valor el nuevo replanteamiento de la distribución de los fondos. En el momento en que llegan más fondos al Ayuntamiento de Zaragoza, no podemos más que estar contentos y aplaudir esta nueva refinanciación. Los proyectos de interés que usted ha nombrado, los carriles bici, la app del transporte, que desde antes de la pandemia ya estábamos trabajando en ello, con lo cual, ahora se va a ver reforzado, y

la accesibilidad en el transporte público... Sí que nos ha parecido importante la nueva fórmula de competencias entre el Ayuntamiento y el Gobierno de Aragón respecto al Consorcio. No era lógico que el que ponga más dinero tuviera menos competencias. Por lo tanto, ahora sí que vamos a tener un equilibrio tanto en la financiación como en la toma de decisiones, porque no podía ser que el que pone más dinero no tuviera las competencias. Por lo tanto, en este punto también nos ha parecido interesante. De hecho, hubo una moción, me parece que fue del Partido Socialista, hace dos Plenos respecto de la financiación del Consorcio, con lo cual, ahora el problema, que ya no es problema, queda zanjado, porque se ha llegado a un acuerdo entre el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza. Significa que el supuesto problema ya no es un problema.

Respecto de las formas de movilidad, la ordenación de las diferentes formas de movilidad, nosotros habíamos hecho la pregunta que usted ya nos ha respondido, que no se puede hacer ahora una primera valoración respecto a la explotación de los servicios de moto y bicicletas compartidas por las diferentes empresas y, además, es curioso que para unas sea bueno y para otras no tan bueno. Por lo tanto, a lo mejor lo que se necesita es un mayor espacio en el tiempo para poder valorar esta explotación. Por lo tanto, lo que sí que nos parece interesante es la valoración que hacen los usuarios de estos servicios de motos y bicicletas compartidas o no, por lo que está surgiendo, con la nueva app. Entiendo que la nueva app te obliga a hacer esa encuesta. No lo sé si te obliga o no, señora Chueca, pero, de cualquier forma, es la mejor forma de saber si el usuario, en el momento en que lo utiliza, está satisfecho o no. Por lo tanto, desde el Grupo Municipal Vox la pregunta la damos por contestada. Sí que es cierto que a lo mejor dentro de un tiempo usted misma nos valorará estas nuevas adjudicaciones y el nivel de satisfacción y de acogimiento de estas nuevas explotaciones de servicios y nuevos usuarios. Por lo tanto, la nueva financiación con el Consorcio nos parece muy satisfactoria para el Ayuntamiento de Zaragoza, porque es un equilibrio entre competencias y financiación. Y, por supuesto, vuelvo a repetir que el que llegue más dinero a Zaragoza justamente es de justicia. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias. Buenos días. Gracias, Consejera. Quería matizar algunas cosas y preguntar alguna cosa más. Primero, gracias por la información. Ayer, la mayoría de las cosas que ha contado, las que hacen referencia al Consorcio, las leímos en la página web. Lo que nos ha contado hoy lo leímos ayer sobre el cambio de aportación y de representación y de toma de decisiones en el Consorcio, lo cual está muy bien, porque termina por fin un acuerdo iniciado en 2018, si no recuerdo mal. Es un proceso que acaba muy bien, que está bien. Pero ahí tenemos algunas preguntas que, además, si las contesta ahora, podríamos incluso cargarnos la pregunta 4.2.8, que antes no cité, pero, si las contestan en el cierre del turno, pues la podríamos eliminar.

Por partes, entonces, primero, sobre el Consorcio, ya sabe que desde el año 2020 Podemos ha estado dando la matraca con la comunicación con transporte público a los polígonos industriales y también por la nota sabemos que ayer se habló de eso en el Consejo del Consorcio, por la nota y por los compañeros del Consorcio que nos lo contaron. Allí vimos también que se hablaba de precisamente la conexión por transporte público a los polígonos. Son 35, como saben, en Zaragoza —Malpica, Cogullada, pero hay 35, aunque esos son los famosos—. Siempre en Podemos habíamos hablado de hacer más fácil la vida a los polígonos, de facilitar la movilidad a trabajadoras y trabajadores y de reducir emisiones y, en ese sentido hablábamos de los autobuses, mucho más ahora, si cabe, en este contexto de crisis energética y de precios de carburantes, que todo lo dificulta mucho más. Las preguntas son si es real, porque esto es lo que nos han contado, pero no lo hemos leído ni lo ha confirmado, que el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, o sea DGA en parte, se va a hacer cargo del diseño, la ejecución y la financiación de estos proyectos de bus público a los polígonos de Zaragoza, si es real y si es en los 35, imagino que en fases, ¿no? ¿Cómo es eso? Y, sobre todo, las preguntas básicas: cómo, cuándo y cuáles, porque imagino que primero uno, luego otro. Esto es muy importante para nosotros. Si nos contesta eso ahora, podríamos eliminar la pregunta 4.2.8.

Y sobre patinetes, teníamos la pregunta y creo que, si he escuchado bien, no la ha contestado del todo ahora, sobre la licitación, porque la licitación fue sacada el pasado mes de septiembre del año 2021, tuvo su correspondiente proceso de selección, obviamente. Se abrieron las ofertas por parte de la Mesa de Contratación el día 3 de diciembre del año 2021 y, a día de hoy, cuatro meses después, creemos que sigue pendiente de adjudicar. Cuatro meses después de la apertura de ofertas y en un procedimiento que, además de servicio, supone ingresos y gastos para el Ayuntamiento, parece que el expediente esté paralizado y sigue

pendiente de que la Consejera haga esa adjudicación. En vista de la documentación colgada en la web municipal, sigue pendiente la clasificación de las proposiciones conocidas hace cuatro meses. Así que nos gustaría saber por qué hay este aparente enorme retraso en hacerse estos trámites y la previsión de los mismos, porque, cuatro meses después, podríamos ya tener adjudicados también los patinetes.

Y tres, y última, es sobre las bicis compartidas o no y los ciclomotores —gracias por la información—, que ahí tenemos una cuestión que parece banal, pero que no lo es para mucha gente tenga o no movilidad reducida, incluido yo, por ejemplo, que me muevo superbien y superrápido, y es lo mal aparcados, lo mal distribuidos o lo mal abandonados o lo mal publicitados que están los patinetes, por ejemplo, y las bicis y los ciclomotores en muchas calles de la ciudad y en las aceras, no porque se circule por las aceras, que no es el caso, sino porque imagino que la empresa o el usuario abandonador con muy poco sentido cívico los abandona donde le place. Tenemos fotos, no las he subido, pero tenemos fotos. Será para otro día. Hay un montón de ciclomotores y patinetes en mitad de las aceras, en mitad del césped de los parques, en mitad del acceso a los contenedores de residuos... Intuyo que esto es mala previsión de la empresa y mal uso cívico del usuario, pero es un tema muy importante. Habría que establecer algún tipo de regulación, de obligatoriedad, de control y de multa al último usuario o a la empresa que no controla si hace eso, porque la verdad es que no es ocasional. Y, si a mí me molesta, pues a la gente con movilidad reducida, a gente muy mayor, cochecitos de bebé, etcétera, pues es una absoluta incomodidad. Estas eran las cuatro cosas. Gracias.

Sra. Presidenta: Perfecto. Pues le daré respuesta sobre la cuestión y así podemos hacer la pregunta 4.2.8 después. Señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Gracias, Presidenta. Buenos días a todas. Sobre la información que nos ha dado del Consorcio y la refinanciación, bien me parece. Siempre que se llega a un acuerdo, bienvenido el acuerdo que se llegue entre el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza. Nos ha comentado que, de esos fondos que se van a poder recibir, una de las cuestiones que se quiere hacer sería acometer los carriles bici. Bienvenido el acometimiento de carriles bici. Yo tengo cuatro preguntas: cuánto dinero va a ser destinado para esto o se espera ser destinado para esto, cuántos kilómetros de carriles bici se van a ejecutar con ese dinero, cuándo se harán y dónde se harán. Son las cuatro preguntas que yo tengo sobre este asunto que usted nos ha comentado.

Después ha dicho que en esta comparecencia improvisada iba a contestar a una serie de preguntas de los Grupos. A mí me ha dicho que me iba a contestar a la 4.3.6, pero la verdad es que me he sentido más contestado en la 4.3.7 que en la 4.3.6, donde yo le preguntaba por cuáles son los usos de bicicleta y de vehículo de movilidad personal que están realizando desde el Ayuntamiento, si tienen estudios. Cuando nos referíamos a estudios, nos referíamos a estudios no solo de las empresas que prestan servicio de bicicleta y de vehículo de movilidad personal, sino de todos los usos que se están haciendo en la ciudad también de bicicletas y vehículos de movilidad personal personales, propios de los usuarios. Si tiene usted algún estudio... Yo recuerdo que esto lo debatimos con el tema del uso de las bicicletas con la pandemia, que el Ayuntamiento había hecho un estudio, pero previamente lo habían hecho los colectivos ciclistas del uso de la bici y los vehículos de movilidad personal de toda la ciudad, no solo los que tienen las empresas que prestan con el Ayuntamiento de Zaragoza en concesión.

Y después, la 4.3.7, que yo es en la que más respondido me he sentido, es con respecto al tema de las bicicletas compartidas y el incumplimiento del candado fijo. Usted lo ha reconocido, es verdad. No hace falta que lo reconozca. Cualquiera que haya paseado mínimamente por la ciudad sabe que esto no se está cumpliendo. No hace falta bajarse más que a la plaza del Pilar, a la calle Don Jaime, que suele haber muchas, además, interrumpiendo el paso muchas veces... Decirle que esto está regulado en el pliego. Es una obligatoriedad del pliego y, por lo tanto, es una cuestión susceptible de ser sancionada. Lo que no puede hacer usted como Ayuntamiento es, ante un incumplimiento de sanción que significa una perturbación para esa Zaragoza peatonal que, ¿usted recuerda cuando la defendió en la plaza de los Sitios? La acera peatonal... Es una perturbación para la gente. Lo que no puede hacer el Ayuntamiento es que una empresa esté incumpliendo claramente un pliego y se limite a decirle: "Oye, cumple". Y a la semana o a las dos semanas sigue sin cumplir: "Oye, cumple". Hasta que dentro de tres meses o cuatro meses cumpla y no pase nada. Es que, por esa regla de tres, se está fomentando o dando una permisividad a las que no cumplen y, evidentemente, sancionando a las que sí cumplen y eso no puede seguir permitiéndolo el Ayuntamiento. Pero es que no es el único incumplimiento, señora Chueca. RideMovi está incumpliendo también la limitación de la

operación a los barrios de la ciudad de Zaragoza. En el pliego de condiciones también decía que tenía que haber bicicletas en barrios como Valdespartera, Oliver, Miralbueno, Casablanca, Picarral, Parque Goya, La Jota o Vadorrey, que, a día de hoy, no están operativos. Y se lo digo yo, que vivo en uno de estos barrios, que es Valdespartera. No están operativos los barrios más lejanos de la ciudad de Zaragoza. Tenían estas empresas obligación de tener bicicletas en esos barrios y, a día de hoy, tampoco están operativas. Segundo incumplimiento. Tercer incumplimiento: Reby y RideMovi tampoco están cumpliendo el número de bicicletas que tienen que tener desplegadas en la ciudad de Zaragoza. De momento solo han desplegado las eléctricas, pero no han desplegado las mecánicas. Tercer incumplimiento. Evidentemente, esto es lo que produce, en parte, el incumplimiento anterior de no llegar a todos los barrios de la ciudad de Zaragoza. Hombre, señora Chueca, lo que no puede ser es que ni tengan las bicicletas atadas y dificulten el acceso peatonal por las vías de la ciudad, ni tengan bicicletas en los barrios del Sur, ni tengan las bicicletas que tengan que tener pasado el tiempo ya, porque algunos de estos cumplimientos eran a los seis meses de la adjudicación. Creo que se adjudicó... No recuerdo bien. 30 de enero. Hace ya mes y medio que algunas de estas cuestiones tendrían que estar cumplidas, mes y medio. ¿Me quiere decir que usted lleva mes y medio diciéndoles a estas empresas "oye, cumple esto", no le hacen, "oye, cumple esto", no le hacen caso, y no va a actuar como le marca el pliego de condiciones, que es sancionándolas? Yo creo que usted está haciendo una dejadez en este tema y en todos, ya lo hemos hablado muchas veces, del cumplimiento, que, en definitiva, es la garantía de un servicio público de calidad, que es que los vecinos de algunos barrios lo podamos usar y que a todos los vecinos de la ciudad de Zaragoza no nos entorpezcan las bicicletas y los patinetes aparcados en la calle.

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

Sr. Gómez Gámez: Buenos días. Sí, se han dicho muchísimas cosas aquí, pero, por empezar por el final, que no se me olvide, efectivamente, estamos hablando de problemas de abastecimiento o de desabastecimiento, en este caso, para justificar que no se haya hecho el despliegue de todos los vehículos que tenían comprometidos. Si realmente la adjudicación es de hace meses, teniendo en cuenta que la guerra de Ucrania ha empezado hace 25 días y que la huelga del transporte lleva creo que 15 días, no creo que hace seis meses pudiéramos hablar de problemas de desabastecimiento, quizá de falta de interés. Lo digo por poner cada cosa en su sitio, que ahora nos vienen muy bien la huelga del transporte y la guerra de Ucrania para justificar cualquier cosa.

Por otro lado, el tema del aparcamiento, bueno, es que es palmario. Yo también tengo fotos, como el compañero Rivarés, que me canso de hacerlas. Ya no es que aparque mal, señora Chueca, ya no es que no cumplan la normativa de tener que anclar a un punto fijo, señor Cubero, es que yo he visto una motocicleta eléctrica que ni aparcada ex profeso causa más perjuicio en una calle, en una acera peatonal, evidentemente, donde tenías un parterre verde a un lado y fachadas de la casa a otro lado. Y dices, bueno, es que ha aparcado encima de la acera, que no debería, pero no, es que la pusieron cruzada, es decir, en perpendicular al sentido de tránsito de la calle, como si alguien ad hoc hubiera querido impedir el paso de personas invidentes, carritos, discapacitados... Hombre, no me puede decir a mí nadie que eso es tolerable. Es que ya no es una desidia de aquí la dejo, aquí la pongo, es que, si lo hubieran querido hacer planificándolo, con un estudio de cómo molesta más el vehículo, lo hubieran hecho exactamente así. Eso es intolerable, porque, evidentemente, la empresa tiene localizado al último usuario que ha utilizado ese vehículo y lo puede y lo debe sancionar. Y la Policía Local, evidentemente, debe poner en conocimiento de la empresa esa sanción para que ellos la trasladen. Pero, incluso si no es así, se debería exigir un mínimo de servicio posventa, por llamarlo así, a esos servicios de movilidad compartida para que, igual que transitan las calles para reponer baterías o tal, de alguna manera, esto lo fiscalizaran y lo sancionaran, porque es una muestra de incivismo palmario, señora Chueca, palmario.

Por otro lado, preguntaremos y hablaremos más tarde de cuestiones que, evidentemente, no se han podido tocar aquí, porque es muy amplio el tema. Hablaba usted seguramente de los pocos usos, que alguna empresa estaba satisfecha, otras no... Quizá el precio tenga algo que ver con esto. A lo mejor es que el uso de estos tipos de vehículos es caro. Por eso digo que hablaremos luego del sistema de bicicletas fijas en lo que sería la bicicleta municipal, el servicio de bici municipal que gestiona Clear Channel, que caduca ahora o expira en el 2023, si no recuerdo mal, y que es un servicio muchísimo más asequible, infinitamente más, como usted sabe, porque tiene un coste de unos cuarenta y tantos euros anuales sin límite de usos, más allá de que no exceda los 30 minutos y demás, y parece ser que es un modelo, que luego usted nos lo contará,

porque tenemos una pregunta específica sobre esta cuestión al final, que está en riesgo de extinción o no continuidad, pero nos lo dirá usted después. E insisto, el tema del precio creo que es bastante disuasorio. No sé si sabe usted cuánto cuesta coger un vehículo de estos de movilidad compartida. De momento, tiene una tarifa, un fee, como dirían los que hablan inglés, de cogerlo que creo que es un euro, si no recuerdo mal, más luego, en función de los minutos que lo utilizas, también tiene otra facturación. Hombre, le voy a decir una cosa. En algunos casos me parece a mí que sale más barato coger un taxi que coger un vehículo de movilidad compartida. Yo creo que si seguramente se abarataran, también se utilizarían más. Porque mire, seguramente usted y yo nos podemos gastar 3 o 4 euros en coger un chisme de estos para movernos, pero hay gente joven que, desde luego, le es mucho más barato coger el tranvía o, desde luego, no disponen de esos 4 euros diarios o cinco para poder desplazarse a sus estudios o a su trabajo. En fin, todo depende de si esto lo valoramos como un servicio público o lo valoramos como un negocio para las empresas. Desde luego, si lo valoramos como un negocio, está claro que hay que poner unas tarifas que sean interesantes, atractivas para ellos. Si lo valoramos como un servicio público, igual que se financia, como usted bien sabe, el autobús o el tranvía o el sistema de Clear Channel, pues ¿por qué no se podría estudiar la posibilidad de financiar estos sistemas de movilidad compartida? Porque seguro que, si abaratáramos los costes para los usuarios, aumentaría muchísimo el número de utilizaciones. Y digo que hablaremos después de circulación por plataformas y de bicis fijas. Gracias.

Sra. Presidenta: Muy bien. Muchas gracias. Bueno, pues intentaré darles respuesta a todas las cuestiones. Efectivamente, si empiezo por esta última parte, voy del final hacia el principio, bueno, yo creo que estamos de acuerdo, estamos en un proceso de despliegue en el que hemos sido comprensivos con las circunstancias, porque es verdad que la guerra lleva un mes, pero es que los problemas de abastecimiento de mercancías desde China, si usted no lo sabía, llevan ya un año. Es verdad que al Gobierno central le viene muy bien la excusa de la guerra desde el último mes, porque ahora parece que todos los problemas vienen de este último mes, pero es que los problemas de los precios de los combustibles, la inflación, los problemas de desabastecimiento de chips y de materias primas de China llevan ya más de un año y es a esos problemas a los que se refería, en ningún momento estamos hablando de los problemas de las últimas cuatro semanas, que son bastante mayores.

Yo creo que el precio es verdad que es un precio... No estamos haciendo una comparación con un servicio de bici pública. Esto, al final, son unas autorizaciones para que unas empresas que estaban operando ya en la ciudad de Zaragoza sin ninguna autorización y estaban desarrollando una actividad económica, ahora están pagando un canon fijo, están pagando un canon variable y, además, les hemos pedido y se han quedado las que ofrecían un precio más bajo para los usuarios. Por eso en los pliegos el precio fue uno de los puntos a valorar y la oferta actual tiene unos precios que están en torno a un 40 o 50 % más económicos de lo que estaban antes de esta regulación. Y estas son las novedades y los cambios que estamos implementando, precisamente porque lo que nos preocupa es que lleguen a toda la ciudadanía y que todos los usuarios puedan utilizar la movilidad compartida de una forma totalmente accesible. Efectivamente, hay problemas de incivismo en la ciudad y todos los hemos visto, los mismos que veíamos antes, ni más ni menos. El problema es que ahora hemos regulado que eso no suceda y en la cuestión que me dicen vamos a ser muy implacables con el control. El problema es que también nosotros actualmente tenemos algunos aparcabicis y aparcapatinetes que todavía no están geoposicionados y, por lo tanto, no se puede hacer esa conexión. Si ustedes recuerdan, lo que nosotros hemos pedido es que haya un candado físico y un candado digital. El candado digital lo que impide es que el usuario pueda apagar la bicicleta o el patinete si no está en un aparcabicis y, para eso, tiene que estar geoposicionado. Si hay un déficit de, no sé, serán un 10 o un 15 % de los que nos faltan por geoposicionar y eso es una cuestión propia del Ayuntamiento, porque son los recientes, que lleva un tiempo entre que se ejecutan y se geoposicionan, pues hay que ser también comprensivos. Pero, efectivamente, el tiempo de despliegue tiene que minimizarse y vamos a estar pendientes de ellos.

Y el incumplimiento sobre los ámbitos es una consecuencia del punto anterior, como usted muy bien ha dicho, señor Cubero. Si no están desplegando, no han llegado ni al 50 % de los vehículos que tienen que desplegar, pues difícilmente pueden abarcar todo el ámbito. Yo creo que tenemos que encontrar ese espacio de entendimiento para darles margen de maniobra para que podamos tener el servicio al 100 %, porque, si se cumplen los pliegos, y se van a tener que cumplir y para eso vamos a poner todo el control, como no puede ser de otra forma, nos van a permitir poner ese orden que hasta la fecha no teníamos en la ciudad y, además, poder disfrutar de esos precios más accesibles. Con relación a la cuestión de los estudios, si quiere le

contesto ahora y así también lo hablamos, que es verdad que era la 4.2.7 y la 4.2.6, me he liado. Sobre los estudios, disponemos de algunos datos basados en muestreos que son de 2020 donde indicaban, y creo que alguna vez ha salido en algunas Comisiones anteriores, que había habido un incremento global de bicicletas y patinetes y del uso de carriles bici en torno a un 80 % entre el 2018 y el 2020. Es verdad que este crecimiento no es igual para todos los carriles. Hay algunos que tienen incluso decrementos. Y, sobre todo, el dato más interesante es cuando los separamos entre bicicletas y patinetes, porque, cuando vemos que el total del tráfico de estos carriles segregados ha crecido casi un 80 %, cuando lo miramos solamente de bicicletas, ha crecido solo, en comparación, un 32 %. Eso nos indica que donde se ha producido este mayor incremento es sobre todo en los patinetes, como nuevo vehículo que antes no estaba utilizado. Es verdad que, en este sentido, se está trabajando ahora desde el Servicio de Movilidad para tener mediciones en tiempo real más completas y más actualizadas a través de unas cámaras. Están trabajando en ello y espero que, cuando tengamos esa información, podamos compartirla, porque es una información muy objetiva. Está basada en muestreos la que disponemos actualmente y yo creo que serán las nuevas aplicaciones, gracias a la tecnología, las que nos van a permitir tener esa información mejor.

Por otro lado, con relación a las preguntas que me planteaba el señor Rivarés con los polígonos, efectivamente, en el acuerdo que cerré el otro día con la adhesión del Ayuntamiento de Zaragoza al Consorcio, aparte de las... Ah, bueno, también me preguntaba por los carriles bici. Le voy a contestar. Con los carriles bici urbanos, el importe que vamos a obtener de los fondos europeos es 1.177.000 euros. Tenemos de plazo para la ejecución hasta finales de 2024. Los proyectos ya están en marcha y las ubicaciones... O sea, los proyectos ya están casi ultimándose. Las ubicaciones van a ser concretamente Duquesa Villa... No le puedo decir los kilómetros, porque no tengo ese dato, pero sí que le puedo decir que son lo que habíamos hablado además con los colectivos ciclistas desde el año pasado, con lo cual, no hemos variado, son los proyectos que les he presentado cuando hemos presentado en el MITMA: Pablo Ruiz Picasso, Fray José Casanova, Duquesa Villahermosa con Juan Carlos I, Pedro III el Grande, la Almozara y Cesareo Alierta, para unir el Camino de las Torres con Z-30. Esos son los que tengo identificados, además del carril bici que va a pasar por Zaragoza, Santa Isabel, Malpica y que va a unir y luego continuará hacia la Puebla de Alfindén. Con lo cual, creo que es una buena noticia para terminar de completar esa red que, hasta la fecha, está muy completa, pero todavía quedan algunos tramos, como estos, que eran las prioridades que nos habían dado también los colectivos de usuarios.

Y luego, con relación a qué más acuerdos hemos firmado con el Consorcio, efectivamente, lo que he pedido es que, aparte de esta aportación económica de casi 4 millones de euros para el Ayuntamiento de Zaragoza, se haga una encomienda al Consorcio para dos cuestiones. Una, tramitar el procedimiento a través de la encomienda de gestión de la línea del aeropuerto, que se licitará a través de un proyecto técnico donde se incorporará también vehículo de hidrógeno en la línea para la obtención de subvención de los fondos europeos, o sea, la línea del aeropuerto. Y, por otro lado, el Consorcio asumirá el diseño, ejecución y financiación de los proyectos de transporte a los polígonos industriales, considerándolos de interés metropolitano, de tal forma que esta cuestión nos permite que, a través del Consorcio, podamos trabajar las mesas de trabajo que ya están en marcha, pero ahora ya con una encomienda y formalmente el encargo. Son parte de las competencias que luego el Ayuntamiento de Zaragoza va a tener atribuidas a la Vicepresidencia, con lo cual, va a permitir mantener ese control y ese seguimiento. Y, además, la financiación no va a recaer al 100 % sobre el Ayuntamiento de Zaragoza, sino que va a ser a un 45 % y un 45 % pondrá el Gobierno de Aragón y, el resto, los demás Ayuntamientos. Ahí también he de decirles que tengo la espinita clavada de otra institución, que es la Diputación Provincial de Zaragoza, que, aunque mi primer intento fue que asumiese, ya que tiene un 8 % de los votos, en vez de un 2 % de la financiación, seis puntitos más y tuviese ese 8 % y, entonces, el Ayuntamiento de Zaragoza y el Gobierno de Aragón tuviésemos un 42 % cada uno, pero no ha habido forma de que se sumasen y que aportasen más a la cuestión de la movilidad y al Consorcio, lo cual es una pena, porque creo que la Diputación Provincial de Zaragoza, en un ámbito como es la movilidad en el entorno metropolitano y en un consorcio que suma a todas las instituciones y a todos los Ayuntamientos de la Comarca Central, pues creo que hubiese estado muy bien vista esta cuestión. Pero bueno, no han querido, así que ahí lo dejo. Con relación a la licitación de los patinetes, no...

Sr. Rivarés Esco: Perdón, Consejera, Perdón.

Sra. Presidenta: Sí.

Sr. Rivarés Esco: No sabemos cuándo ni cuáles serían los primeros, ¿no? Eso está por ver.

Sra. Presidenta: Sí. No. El primero es Malpica. Sí que le puedo decir. Perdón. Estamos trabajando a través del mapa concesional. Se incorporan nuevas mejoras. El mapa concesional también fue aprobado en la asamblea de este lunes y, por lo tanto, van a mejorarse tanto las expediciones a Malpica como a la plataforma logística de Plaza, ya que se desdobra de la línea del aeropuerto y, entonces, va a tener una ruta más directa y con mayores expediciones. La nueva línea transversal que une Casetas, Utebo y Plaza, con 118 expediciones semanales, es totalmente nueva, porque antes no estaba. Y luego, se mejorarán también en el futuro, que esa sí que queda para más adelante, la carretera de Castellón, el PTR, con 60 expediciones semanales. Esa está pendiente de también si se termina de transferir la línea urbana o no, con lo cual, esa quedará para un poquito más adelante.

Además de estas cuestiones, estamos trabajando con tres grupos de trabajo ya en marcha, porque esto, cuando ustedes a veces también dicen que de la reunión que tuvimos por el futuro de la reconstrucción de la ciudad cuando salimos de la pandemia no se hace nada, sí que se hacen cosas. Una cosa es que no estemos dando seguimiento de todo, pero allí quedamos entre todos que la movilidad al trabajo y a los polígonos industriales era una cuestión importante. De esos compromisos se le pidió también al Consorcio que empezase a trabajar y seguimos trabajando, lo que quizá podría ser a otra velocidad. Entonces, ahora hay en marcha tres grupos de trabajo, Plaza, carretera de Castellón y Malpica, y hay actualmente una nueva asistencia técnica que está licitando, ahora que ya tiene aprobado el presupuesto desde este lunes el Consorcio, para estudiar las distintas fórmulas y necesidades de estos tres polígonos para ver cómo se les puede dar solución, que la solución siempre va a tener que pasar por el transporte mancomunado por las empresas, que son las que tienen la responsabilidad de poner ese transporte. Otra cosa es que desde las instituciones podamos dar un apoyo para mejorar las frecuencias y, en ese sentido, aprovechar también los transportes públicos, siempre que se pueda, para hacer un refuerzo, pero no puede caer la responsabilidad íntegramente sobre las administraciones públicas, porque tienen otra finalidad, el transporte público, y, legalmente, está así recogido. Con lo cual, entiendo que con esto queda respondida su pregunta.

Y, por último, ya acabar diciendo que en los patinetes no está paralizada la licitación, sino que aquí ha habido retrasos porque había que evaluar los vehículos y ha habido ciertas reticencias y retrasos por parte de las empresas, que tenían ciertos miedos a la hora de dejar sus vehículos por el tema también de secretos industriales. Es un sector muy incipiente donde la tecnología de los vehículos impacta mucho en el resultado del negocio y por eso ha sido un proceso más largo de lo que era de esperar. Finalmente, este viernes 25 de marzo es la mesa de contratación, con lo cual, a partir de aquí, se va a seguir con la adjudicación de este servicio de patinetes eléctricos compartidos. Y espero que con toda esta cuestión haya dado respuesta a todos los puntos. No sé si quieren hacer un segundo turno o hay alguna pregunta que se haya quedado en el aire.

Sra. Rouco Laliena: Perdón. Un segundo turno no me hace falta, pero una aclaración sí. Si me dejan los compañeros, una aclaración sobre ese desdoblamiento de la línea que sería de Plaza y aeropuerto. ¿Sería un desdoblamiento? Lo digo porque ya hace tiempo que nosotros hicimos esta pregunta aquí, en esta Comisión, y usted nos dijo que no se contemplaba. Usted nos dijo que no contemplaban ese desdoblamiento de la línea del autobús que iba a Plaza y al aeropuerto. Entonces, por eso quiero que me aclare si es lo que están estudiando ahora, el desdoblamiento de la línea o no, porque no lo tengo claro.

Sra. Presidenta: No, yo creo que esto es un error, porque esta cuestión de que se desdoblase la línea de Plaza y aeropuerto, que ahora van juntas, y que sean dos líneas separadas está planteado así desde el principio y desde el diseño del mapa concesional. Lo que sucede es que, hasta la fecha, la línea de Plaza dependía del mapa concesional que va con el resto de líneas y una licitación que se estaba llevando a cabo desde el Consorcio y, por otro lado, la línea del aeropuerto es una línea de competencia municipal. Lo que hemos hecho ahora... No estaba contemplado, pero sí que estaban ya desdobladas en el planteamiento. Lo que pasa es que no estaba contemplado en el mapa concesional conjunto. Lo que hemos hecho ahora es pedir que esa línea de competencia urbana pase a ser gestionada también por el Consorcio. No entrará dentro de todo el mapa concesional, sino que llevará su propia ruta, pero sí que van a ser independientes y eso estaba planteado desde que yo llegué al Gobierno. O sea, eso no es una cosa reciente. Igual por eso se ha generado esa confusión.

Sra. Rouco Laliena: Perdón. Sí, debe de ser por eso. Y lo último que le diría... Mire, exactamente le hicimos esta pregunta el 1 de septiembre del 2020 y la pregunta era si iba a colaborar y a impulsar el Gobierno de Zaragoza en esta legislatura el desdoblamiento de la línea de transporte al polígono Plaza y el

aeropuerto, teniendo en cuenta, que ya lo decíamos y hablábamos, el Consorcio. Fíjese, esta pregunta es del 1 de septiembre de 2020. Pero bueno, así ya nos lo ha aclarado...

Sra. Presidenta: Pues repasaremos las Actas para ver qué confusión ha habido.

Sra. Rouco Laliena: ... No, no, que no tiene importancia. Que lo importante es que salga adelante. Si se tiene en cuenta ahora, nos parece, desde este Grupo Municipal, perfecto. Ya sabe que las líneas de autobuses, desde hace mucho tiempo, para los polígonos industriales nos ha parecido bueno y son iniciativas que llevamos siempre.

Y otra cosa de la que nosotros hablábamos y siempre habíamos contemplado y habíamos dicho es que, para que hubiera este transporte colectivo a las empresas, hubiera esas pequeñas bonificaciones en sus impuestos, que sí que podrían ayudar un poquito. Síganlo teniendo en cuenta, porque, aunque en su momento nos dijeron que no, quizá ahora es el momento de retomar esas bonificaciones en los transportes colectivos para las empresas. Gracias, señora Chueca.

Sra. Presidenta: Gracias. ¿Alguna cuestión más?

Sr. Rivarés Esco: Yo tengo tres matices, Consejera, o tres preguntas para matizar. Una: cuando habla de la línea del transporte público para polígonos y dice Casetas, Utebo, Plaza, ¿esto es más o menos el dibujo de lo que antes llamábamos línea 700? Dos: ¿ha excluido, o yo escuche mal, al paseo María Agustín en los carriles bici? Y tres: ¿existe un compromiso...? Ya sé que que no es para ahora, pero ¿existe al menos un compromiso verbal del Consorcio para, de aquí al tiempo que sea, años, supongo, sí plantearse la conexión por transporte público con los 35 polígonos, no solamente con los dos municipales, sino con todos los que tiene la ciudad? Es que, además, no sé si eso lo contó. Y luego, la última. La supuesta línea desdoblada de Plaza, ahora creo, si no me equivoco, que estoy mirando el plano, solo hace el centro comercial Inditex, aeropuerto, una parte de Pikolín, Amazon y ya no pasa por más sitios. Lo digo porque habrá que modificar el trazado de esa línea. Son cuatro preguntas, ¿sí? Gracias.

Sra. Presidenta: Esta formulación que estamos haciendo de Comisión se nos está yendo de las manos.

Sr. Gómez Gámez: Señora Consejera, en la línea de lo que decía ahora el señor Rivarés, en algunos polígonos el problema no es solo acceder al polígono, sino que, debido a la extensión de los mismos, como puede pasar en Plaza o el Parque Tecnológico Reciclado, si no hay un itinerario interior, por decirlo así, tiene poca utilidad para los trabajadores, porque pueden, en algún caso, tener que recorrer luego andando tres kilómetros o incluso más para acceder a su puesto de trabajo. Con lo cual, obviamente, eso no fomenta el uso del transporte público y sí del privado.

Sra. Presidenta: Bueno, yo creo que, como este es otro tema en sí mismo, lo abordamos, si quieren, en la próxima comisión, hacemos un punto, hablamos en profundidad, hacemos una comparecencia sobre la movilidad a los polígonos y lo estudiamos y les doy toda la información. Lo digo porque, si no, se nos está desorganizado esta cuestión excesivamente. Yo creo que... No sé si la Casetas, Utebo, Plaza es la línea 700. Le puedo contestar después por escrito.

Y, de momento, el paseo María Agustín no está contemplado entre los carriles bici. Y de los polígonos, como parece que tiene mucho interés, podemos hablar en otra reunión de trabajo, si les interesa, este mes. Gracias.

4.2 Interpelaciones

4.2.1 Interpelación presentada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si pueden detallar el Proyecto Dicity, qué idea lleva la Sra. Consejera de Movilidad para aplicar la conducción autónoma de autobuses, si pasada la fase de pruebas de 26 meses los resultados son satisfactorios, y si el Área tiene un plan de implantación que armonice este tipo de vehículos con la actual plantilla de AVANZA. (C-4518/22)

Sra. Presidenta: Sí. Señora Rouco, tiene la palabra.

Sra. Rouco Laliena: Gracias, Consejera. Este proyecto se presentó en Madrid con el director general

de Avanza, con el propio Alcalde y usted misma. Se presentó en Madrid, aunque era un proyecto para Zaragoza. Bueno, no pasa nada. Hablábamos de una inversión en este proyecto de más de 9 millones de euros. 5'4 vienen de los fondos europeos y el resto nos gustaría saber cómo se va a financiar. Lo que se impulsaba es un proyecto que consta de más de 50 innovaciones o subproductos, como decían aquí, en el periódico, porque claro, nosotros nos hemos enterado por el periódico, en los autobuses urbanos de la ciudad y con una duración de 26 meses. Quizá la mayor innovación era respecto a la conducción del autobús, que circulen sin conductor. Sí que es verdad que ustedes ya han dicho que iba a seguir teniendo conductor, pero, entonces, no sé cómo iba a armonizar esto con la plantilla de Avanza. Si no va a tener conductor, pero va a seguir teniendo un conductor que no va a conducir, a ver cómo se va a hacer eso. Y si nos detalla un poquito más de este proyecto Dicity...

Sí que dicen aquí que las cinco grandes líneas de actuación tienen como fin mejorar la seguridad vial en las ciudades, hacer los vehículos más sostenibles —nuevamente con la sostenibilidad y todas esas cosas— y también más conectados entre sí y los propios usuarios. Entonces, de todo esto que nos pone aquí, si usted nos puede detallar, porque queda un poco en buenas palabras, pero no sabemos nada más. En realidad, lo que más hemos sabido es lo de que circulen sin conductor, pero claro, como son 50 innovaciones que 5'4 millones vienen de los fondos europeos, pero el resto no, pues, entonces, sí nos puede decir en qué va a consistir y si Avanza, ya que es un proyecto común, va a poner dinero en este proyecto, que entiendo que sí. Gracias, señora Consejera.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Fenomenal que me haga esta pregunta, porque así les puedo ampliar la información, que yo creo que también es otra muy buena noticia para la ciudad de Zaragoza. Estamos hablando de un proyecto que es un PERTE nacional en investigación y desarrollo. Es el mayor PERTE que hay ahora mismo a nivel nacional para el desarrollo del vehículo eléctrico y conectado. Y, realmente, aquí hemos tenido la suerte de que es un PERTE entre distintas empresas —está Avanza, pero también está Irizar, Jema, Hispacold, Telenet, Ideno-Ficosa, ITAINNOVA, de Aragón, el CTAG, de Galicia, y Tecnalía, del País Vasco, con lo cual, las empresas más punteras que hay ahora mismo a nivel de automoción y a nivel de tecnología a nivel nacional—, se han unido todas ellas, para hacer un proyecto que pueda investigar. El objetivo de este proyecto no es que en dos años vayan a ir los autobuses solos, eso es imposible, porque ni siquiera la legislación lo permitiría, pero para que eso llegue a pasar en el tiempo que sea, en 10, 15 o equis años, eso no se sabe todavía, nadie lo sabe, lo que sí que hay que hacer es investigar y hacer las pruebas. Y ese proyecto, que lleva consigo una inversión de más de 9 millones de euros, de los cuales 4'2 son subvenciones de fondos europeos y el resto lo aportan todas las empresas que forman parte del PERTE, lleva consigo pues que las empresas inviertan en tecnología, inviertan en conocimiento, desarrolla puestos de trabajo que tienen que ver con esas nuevas tecnologías y esa investigación, con lo cual, me parece que son de alto valor añadido. Podrían tener lugar en Madrid, en Bilbao, en Valencia, en Málaga y, en lugar de que suceda en esas otras ciudades, vienen a hacerlo a Zaragoza, porque en eso yo creo que tenemos que agradecer que Avanza, que está liderando este PERTE con todas estas empresas, ha decidido que sea en Zaragoza y no que sea en Málaga, donde también opera, o en Vigo, donde también opera, sino que ha elegido Zaragoza para realizar estas pruebas.

Por supuesto, también porque nosotros siempre hemos dicho desde que llegamos al Gobierno que estamos abiertos a la investigación, que queremos que Zaragoza sea el laboratorio de la movilidad del futuro. Por eso tenemos aquí también un laboratorio para hacer las pruebas de drones y otras cuestiones que son de alto valor añadido para el futuro. Y ahí es donde se van a desarrollar hasta 50 tipologías de proyectos que van a ir permitiendo escalar esas pruebas y que lo que hacen, sobre todo, es incidir en la seguridad del conductor, porque no se pasa de conducir como se conduce ahora a conducir sin conductor, sino que lo que van haciendo es que, igual que el tranvía tiene conductores, pero hay mucha parte que simplemente es supervisión, porque hay una parte que es más autónoma, lo que se le van quitando tareas a la propia conducción, porque se pueden ir sistematizando y automatizando, pero facilitando así las condiciones de seguridad. Toda esa cuestión es lo que se va a ir estudiando y desarrollando para entenderse y comunicarse también con el entorno. Se tiene que experimentar y para ello se tendrá que hacer primero en un entorno de laboratorio y después en un entorno real. Para ello también se tendrá que comunicar con las infraestructuras viarias. Y, en ese sentido, Zaragoza está abierta a esta investigación y va a facilitar que se puedan comunicar los vehículos con los semáforos, porque creemos que ofrece un alto valor añadido y, sobre todo, ofrece lo que va a ser el futuro de la movilidad y que sea en Zaragoza donde se investigue nos añade esos puestos de trabajo de lo que van a ser las profesiones del futuro y genera una atracción de empresas de tecnología.

Tenemos aquí a la Consejera de Innovación y de Economía, que, por supuesto, sabe el valor que este tipo de proyectos tienen para todo el ecosistema que se genera a su alrededor. Con lo cual, yo creo que es una muy buena noticia para la ciudad de Zaragoza.

Sra. Rouco Laliena: Gracias, Consejera. Lo que no me ha quedado claro es cuánto va a aportar el Ayuntamiento de Zaragoza en esa financiación. Y luego, de esos 50 subproductos o innovaciones o tipologías, hemos hablado del tema del conductor, pero de las otras 49 no. Si me podría aclarar algo más de esas otras 49, porque, como pone que son 50, quedan 49 colgadas. 50 subproductos, subproyectos, 50 innovaciones o 50 tipologías. Vuelvo a repetir que me habla de una y si me podría adelantar de las otras 49. Y otra vez le vuelvo a decir que cuánto aportaría el Ayuntamiento. Gracias.

Sra. Presidenta: Aquí el Ayuntamiento no va a aportar nada, económicamente no nos va a costar un euro más allá de permitir los permisos, facilitar... gestión, trabajo, pero no nos va a costar desembolsar dinero. Y no es que le haya hablado de un subproducto, es que el objetivo final, máximo, sería llegar ahí, pero, realmente, para poder llegar a ir introduciendo autonomía en la conducción, hay que hacer distintos desarrollos tecnológicos, que son esos 50 desarrollos tecnológicos que se van a investigar. Con lo cual, es una cuestión, como le digo, de innovación y de desarrollo, de investigación, y habrá algunos de los que se investiguen que funcionen y otros que no, porque no es que vayan a trabajar en algo que ya conocen, sino simplemente es un proyecto de investigación y desarrollo en el cual van a invertir 9'2 millones de euros que van a hacerse en la ciudad de Zaragoza, que al Ayuntamiento de Zaragoza no le va a costar dinero y que, además, esos desarrollos y esas tecnologías se van a quedar en empresas locales, en trabajadores locales que van a contratar, con lo cual, es conocimiento que va a enriquecer para lo que es el ecosistema de trabajo en Zaragoza de lo que son profesiones con un gran futuro. Yo creo que ese es el valor que tiene. Con lo cual, en ese sentido, no se preocupen. Dentro de dos años veremos cuál es el resultado de toda esa investigación y de todos esos trabajos y si realmente da frutos o no da frutos. Es una cuestión de una apuesta, digamos, pero subvencionada, que va a generar valor y que va a generar economía en torno a la movilidad del futuro en la ciudad de Zaragoza. Gracias.

4.2.2 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué valoración hace la Sra. Consejera de las críticas que los grupos ecologistas están realizando al Bosque de los Zaragozaños. (C-4527/22)

(Se trata conjuntamente el punto 4.2.5)

Sra. Presidenta: Señor Cubero, tiene usted la palabra.

Sr. Cubero Serrano: Muy bien. Bueno, la pregunta es clara, la valoración que hace usted de las críticas de los grupos ecologistas, porque son evidentes las críticas que los grupos ecologistas de la ciudad de Zaragoza están haciendo al Bosque de los Zaragozaños. Esos que hablan de la sostenibilidad y esas cosas, como dice la señora Rouco, no están muy contentos con su Bosque de los Zaragozaños. Lo que se supone que es su mayor proyecto verde y ambiental es paradójico que precisamente no cuente con el apoyo de los grupos ambientalistas, de los colectivos ambientalistas de esta ciudad, que algunos llevan muchos más años que usted y que yo aquí, incluso más de vida que llevamos usted y yo, o sea que algo de autoridad tienen para hablar de estos asuntos. Y yo creo que las críticas son lógicas, al menos nosotros las compartimos, porque el Bosque de los Zaragozaños, más que un proyecto verde, es un proyecto de marketing verde. Tiene de verde lo que tiene la publicidad. Les critican varias cuestiones, no solo lo no ambiental, sino también la falta de participación y la falta de transparencia que está teniendo el proyecto, que son también dos principios de la Agenda 2030, la participación y la transparencia. Y es normal que usted no tenga participación y transparencia de los colectivos ecologistas, porque los colectivos ecologistas le dirían lo que están diciendo al resto de la ciudad y es que el proyecto no tiene nada de ambiental, sino que, además de que se está cargando la vegetación endémica existente, aplanándolo todo y simplemente plantando almendros, es que es un proyecto de compensación empresarial. Sí, señora Chueca. Es un modelo donde las empresas contaminan, pero, para no cambiar su modo de producción contaminante, lo que hacen es colaborar con proyectos como estos de compensación. Sigo contaminando, pero oye, yo planté un almendro

con la señora Chueca. Y ese, evidentemente, no es un modelo que se pueda enmarcar en la Agenda 2030. Pueden estar tranquilos, señores de Vox, señora Rouco, que este proyecto del Bosque de los Zaragozanos no se puede enmarcar en la Agenda 2030. Y ese modelo es su modelo que nosotros y los grupos ecologistas, evidentemente, no compartimos. No consideramos que se pueda contaminar y emitir CO2 y eso se pueda compensar plantando almendros o comprando certificados que emiten otras empresas. Pero es que el capitalismo funciona así, es capaz de monetizar todo, hasta el que empresas puedan contaminar a cambio de plantar almendros con la señora Chueca o de comprar certificados que otras empresas venden y que se supone que garantizan que son neutras en CO2. El Bosque de los Zaragozanos funciona en esta línea, en la línea de aceptar donaciones de empresas privadas a cambio de que luego estas empresas privadas puedan hacer su marketing verde. Pero su proyecto, como le dicen los grupos ecologistas, arrasa con toda la vegetación ya existente y no cuenta con la participación y la transparencia. Esto lo están diciendo los grupos ecologistas. Yo se lo digo porque, como no les suele escuchar mucho, pues ya le comento por dónde van las críticas. Y mi pregunta es qué opina usted, como Consejera, de estas críticas que están haciendo los grupos ecologistas a lo que se supone que es su mayor proyecto verde.

Sra. Presidenta: Gracias. Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí. Buenos días a todos. Gracias, Consejera, por la información que nos ha proporcionado en el primer punto de esta Comisión. Mire, hoy le presentamos esta interpelación porque creemos que es el momento también de reflexionar sobre el devenir de este proyecto, que, sin duda, es uno de los más importantes y publicitados de su Área. Un proyecto que en su presentación y en los primeros esbozos y también con la firma de convenio con Ecodes contó con el apoyo de la mayoría de los Grupos políticos y lo hizo porque, entre otros compromisos y objetivos, cumplía una función de servicio público como contribuir a frenar la pérdida de biodiversidad y cumplir con la Agenda 30, como es favorecer los procesos ecológicos naturales con empleo de plantas autóctonas, favorecer la comunicación ciudadana para dar a conocer todo el proceso de actuaciones básicas y la participación pública contando con los agentes sociales implicados.

De todo esto, poco hemos cumplido. Algunas actuaciones en el desarrollo de este proyecto nos generan cierta preocupación que le iré relatando. Por ejemplo, lo ocurrido en el solar situado en Torrero. Tenemos la duda sobre la elección y utilización de los terrenos. Usted sabe que dicho solar donde se ha sembrado este bosque japonés que ustedes publicitaron con tanto entusiasmo era elegido por los vecinos de Torrero como propicio para realizar actividades sociales y comunitarias que podrían ser desde la instalación de huertos urbanos, una explanada para realizar fiestas populares, hogueras o, mire, dentro de su Área, la posibilidad también de establecer un parking disuasorio que solucionara también algunos de los problemas de los vecinos de este barrio. Pero ni la presidencia de la Junta de Distrito ni las entidades vecinales del mismo tenían constancia alguna de estos planes, se enteraron por la prensa. Y esta carencia de participación ciudadana, le insisto, la falta de información de cómo se está gestionando este proyecto es lo que le estamos reclamando.

Otra cuestión que también nos preocupa es la participación en la plantación de árboles de los colegios. Ya sé que usted me va a decir que esto es responsabilidad de la Consejera Cavero, pero creo que hay que decirlo también aquí, porque no ha ido ni un solo colegio público. Los que han ido son privados o concertados. Supongo que nos contestarán que serán los que estén más próximos a la zona. Lo desconozco, pero quiero insistir en ello y que quede constancia en el Acta. Tampoco se está contribuyendo a frenar la pérdida de la biodiversidad y potenciar la renaturalización de la ciudad contribuyendo a la mejora de la calidad del agua y del aire para evitar esa isla urbana de calor, puesto que seguimos con los alcorques vacíos, el descuido de los parques y los jardines, de las plazas de los barrios... Usted sabe que se lo recuerdo muchas veces, porque me parece importantísimo para los vecinos. Es un proyecto tan importante como el Bosque de los Zaragozanos y que debería ir de la mano. Por eso estoy esperando con ansiedad que anuncie una rueda de prensa para decirnos que se va a invertir dinero en restaurar estos parques, estos jardines y que va a ser más pronto que tarde.

Por otro lado, en la pasada Comisión le hablábamos de la gestión de las aportaciones y del mercado del CO2. Usted nos dijo que, efectivamente, era un mercado nuevo que tenía que desarrollarse. Sin embargo, estas aportaciones escapan un poco al control de esta Comisión y no somos capaces de entender cuál es la forma en la que se están gestionando estos donativos. Y se lo digo porque el beneficio de la imagen de la empresa se basa en lo público, es decir, en que somos nosotros quienes hacemos la mayor aportación,

porque los suelos son públicos, los servicios municipales que elaboran y planifican el bosque son públicos, incluso los servicios de plantación y gestión de estos bosques son públicos. Continuaré después. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Bueno, pues yo la verdad es que tampoco entiendo muy bien por qué a las asociaciones ecologistas y ambientalistas este proyecto no les entusiasma. La verdad es que hemos abierto distintas cuestiones de diálogo. El 13 de diciembre tuvimos la primera sesión en el Pleno del Consejo de la Ciudad. Hemos presentado el proyecto a toda la sociedad civil, a las entidades sociales, económicas, profesionales de la ciudad, a todos los agentes sociales. Es un proyecto que está teniendo una grandísima acogida en menos de un año y, además, saben ustedes que salió fruto del Debate del estado de la ciudad con la unanimidad de todos los Grupos políticos. Nos propusimos un objetivo, que era plantar 700.000 árboles, uno por cada zaragozano, y en menos de un año hemos hecho realidad la plantación ya de 50 hectáreas, 50.000 árboles en distintos espacios. Han venido más de 5.500 niños de todos los colegios públicos y concertados que han querido. Lo digo porque es un programa de educación medioambiental donde vienen niños de 5.º y 6.º. Y es que no sé por qué usted dice que no vienen los de los colegios públicos cuando principalmente está enfocado a los colegios públicos y también a los concertados, pero yo creo que ahí le falla la información. Con lo cual, creo que la fórmula también de responderles es dándoles algunos nombres de todas aquellas personas que han formado parte y donde todo el debate participativo y esa transparencia que piden se ha abierto en la mesa del Bosque, donde hemos tenido reuniones con los grupos ecologistas y donde tenemos el respaldo del Colegio de Ingenieros de Montes, científicos e ingenieros acreditados, la Cátedra de Bosques Urbanos de la Universidad de Zaragoza, que respalda al proyecto, el otro día veíamos cómo hasta el Gobierno de España, ya lo vieron ustedes, 523 hectáreas que ha cedido porque el proyecto les gusta y porque el proyecto trabaja para defender la biodiversidad y mejorar la calidad del aire, estamos también trabajando con las escuelas de formación profesional, la Fundación Ecología y Desarrollo, la Fundación Biodiversidad, la Fundación CONAMA, la Universidad de Sevilla, SEO BirdLife, el Club de Roma... Todas estas asociaciones o instituciones de prestigio científico respaldan los criterios con los que se está trabajando el Bosque de los Zaragozanos por su contribución a cuidar el medioambiente, por su contribución a mejorar la biodiversidad, por su contribución a mejorar la calidad de vida, porque es un proyecto participativo donde están invitados todos en función de sus posibilidades, desde la persona que puede plantar un árbol hasta aquellos que quieren plantar 5000 o los que quieran plantar... Y el legado se lo queda la ciudad de Zaragoza, nosotros y nuestras generaciones venideras. Entonces, yo no entiendo esa postura de que no fomenta la biodiversidad y que se está destrozando la naturaleza existente cuando lo que se está mejorando es terrenos y espacios yermos que hasta ahora no tienen ningún valor medioambiental por nuevos espacios que, evidentemente, para plantarlos hay que hacer un agujero en el suelo, pero el día de mañana van a florecer y van a tener un mayor valor medioambiental de lo que están teniendo hoy en día o de lo que tendrían si no hiciésemos nada con ellos. Con lo cual, yo aquí les invitaría a todos y vamos a seguir trabajando. Lo digo porque la mesa del Bosque de los Zaragozanos está abierta, forman parte de ella distintos agentes de la ciudad y agentes medioambientales y están en conversaciones con los técnicos. Y, además, yo creo que ustedes tendrían también que poner en valor... Que yo no dudo del criterio de unos y otros, pero no dudo del criterio de los técnicos también del Servicio Municipal. Lo digo porque nuestros funcionarios del Área son técnicos cualificados que son ingenieros de montes en su mayoría, que han hecho sus carreras, que tienen sus profesiones, que están en contacto con distintos entornos científicos y su aval técnico para respetar la Agenda 2030, todos los criterios medioambientales y cumplir con todas estas cuestiones. Con lo cual, yo creo que ahí habría también, por nuestra parte, por todos los Grupos Municipales, que seguir respaldando la labor de los técnicos del Área, que están haciendo un excelentísimo trabajo, para poder hacer realidad ese proyecto que les hemos pedido entre todos en el Debate del estado de la ciudad.

¿Que hay marketing? Pues hombre, si marketing llaman ustedes a dar a conocer a la ciudadanía el proyecto para que se sume, pues sí, hay marketing. Yo no les voy a decir que no tenga marketing, pero ¿qué problema hay? Yo creo que ustedes aquí lo que tienen que dejar es esos complejos y sumarse a un proyecto que es bueno para nosotros, para la ciudad, para los que vivimos hoy, y para las generaciones del futuro, y más después de lo que han hecho ustedes cuando gobernaban, que creo que fueron los que primero dejaron de plantar los árboles. No entiendo muy bien por qué, pero, si esa es su posición, el inmovilismo, esa no es la del actual equipo de Gobierno. Sí, señor Cubero, tiene la palabra.

Sr. Cubero Serrano: Señora Chueca, lo repite mucho, pero en la anterior Corporación, como en esta, se plantaban los árboles que marcaba el pliego de condiciones de la empresa, siempre, los que marca el

pliego de condiciones.

Segundo, comentaba la señora Becerril lo de los colegios. Yo creo que lo que pasa es que en los medios solo salen los colegios privados-concertados. Porque eso es verdad, hemos escuchado muchos colegios y todos eran privados-concertados. Yo creo que igual es eso. Aunque también le digo una cosa, señora Becerril: mi hijo va quizás al colegio más cercano al Bosque de los Zaragozanos de la Cooperativa de Taxis, que es el Valdespartera I, y han ido a plantar detrás de las cocheras del tranvía, no han ido al Bosque de los Zaragozanos de la Cooperativa de Taxis, que es el más cercano que tenían. El colegio público más cercano no ha plantado en el Bosque de los Zaragozanos, ha plantado detrás de las cocheras del tranvía.

Segundo: confío en los técnicos, claro que confío en los técnicos. Confío en los técnicos para que esto sea legal y yo creo que es legal, pero esto no es una idea de los técnicos, señora Chueca, no se engañe. Esto es una idea suya. Es más, es una idea que le han contado a usted y que usted ha puesto en marcha diciéndole a los técnicos que la pongan en marcha. Y se la han contado los que se benefician de esta medida, que son las empresas que se lavan la imagen como empresas ambientalmente sostenibles cuando están contaminando. Las que quieren marketing político se lo han contado a usted, usted se lo ha contado a los técnicos y los técnicos lo están haciendo conforme a la legalidad, que es el papel que tienen. Yo, confianza absoluta en los técnicos en ese sentido, pero ni es una idea suya ni cuenta con el aval, como digo, de los grupos ecologistas de la ciudad. ¿Por qué? Pues es que ya se lo he explicado. Hemos quitado la vegetación endémica, pero eso no tiene ningún valor. ¿Usted le ha dicho esto a los grupos ecologistas, que la vegetación endémica no tiene ningún valor? Pues igual por eso no le apoyan los grupos ecologistas. Claro que la vegetación endémica tiene un valor y claro que la vegetación endémica lucha también contra el cambio climático y la eliminación del CO2, señora Chueca. Primera razón. Y segunda razón, o todas las que le he dicho antes, no solo se carga la vegetación endémica, sino que lo que plantea es un lavado de imagen de las empresas para que puedan seguir contaminando a costa de plantar almendros, con las consecuencias de cargarse la vegetación endémica de nuestra ciudad. Es que tiene todas las papeletas para no ser apoyado por los grupos ecologistas de esta ciudad, señora Chueca. Hay algunas medidas que se las van a apoyar o se las han apoyado o no se las han criticado como le están criticando esta. Yo creo que es para hacérselo mirar. Y creo que este tema, señora Chueca, el tema de la lucha contra el cambio climático, que ya sé que a su socio le parece que son los ecolegetas y la religión climática y la sostenibilidad y esas cosas, es un tema lo suficientemente serio como para que no entre el negocio en él, porque, al final, el negocio y la monetización que hacen también de esto va en el sentido contrario de la lucha contra el cambio climático y es el lavado de cara, el lavado de imagen de empresas que se niegan a cambiar su forma contaminante de producir y usted está sirviendo de coartada para ese green washing, para ese lavado de cara de estas empresas. Comparto las críticas de los grupos ecologistas y entiendo que usted está en el otro lado, en el lado del lavado de imagen.

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Gracias, Consejera. A ver, mire, es que en cualquier debate nos pone siempre por delante que nosotros parece ser que no respetamos el trabajo de los técnicos y para nosotros es absolutamente fundamental, fundamental, pero ellos cumplen con sus proyectos. Y usted tiene una tendencia a entender lo público como un facilitador de lograr beneficios al sector privado, esto es así.

En segundo lugar, no estamos, por supuesto, en contra de la plantación de árboles, es evidente, ni de la eliminación del CO2. No sé, estaríamos disparándonos un tiro en el pie. O sea, al revés, nos parece estupendo, por eso también nos parece muy bien que el Ministerio de Defensa haya participado con la cesión de las más de 500 hectáreas que, como dijo el delegado de Defensa, el cambio climático también es una amenaza para la seguridad global, evidentemente. Claro que estamos de acuerdo. Estamos absolutamente de acuerdo. Nosotros lo que principalmente le reclamamos, ya para ultimar este tema, es información, participación. No estamos en la mesa del Bosque. Usted dice que la mesa del Bosque está compuesta por muchos expertos, por lo que nos ha dicho, pero nosotros no tenemos ninguna información de lo que se habla en esa mesa del Bosque y nosotros también representamos a los ciudadanos en este caso. Y también que se destinen los fondos necesarios lo uno con el Bosque de los Zaragozanos una vez más para que se cuide lo que tenemos, y lo que tenemos es el verde de la ciudad, sus parques y su mantenimiento, es decir, que vayan de la mano para lograr los resultados previstos, no que tengamos muchas arboledas que eliminen CO2, que está fenomenal, pero es que dentro de la propia ciudad también puede hacer esa función que nuestros parques y nuestros jardines y nuestros barrios estuviesen bien plantados. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Yo creo que aquí hay un cierto complejo, señor Cubero. Se lo digo porque igual no ha entendido bien el proyecto. Aquí lo que las empresas y todas las instituciones que vienen a plantar y que aportan para plantar están haciendo es un acto de generosidad con la ciudad de Zaragoza, porque lo que están haciendo no sé por qué usted lo mezcla con si están compensando sus emisiones o están lavando su imagen. No, no, aquí no están compensando ningunas emisiones ni el mercado de las emisiones de CO2 nos lo hemos inventado nosotros, sino que esto está regulado por la Unión Europea y el Gobierno de España. Aquí nosotros no estamos compensando nada, lo único que estamos compensando es las emisiones de CO2 de la ciudad de Zaragoza. Ninguna empresa con esto está obteniendo ningún beneficio particular más allá de querer contribuir a la ciudad donde desarrolla su actividad económica. Y, por lo tanto, yo creo que están ustedes teniendo prejuicios, como siempre, la izquierda radical contra las empresas, que son malas, malísimas. Yo creo que, en este caso, están siendo muy injustos con todas las empresas que se han sumado y que este es un proyecto de cooperación, de colaboración, de sumar para que tengamos una ciudad más verde.

Y luego, por otro lado, ¿son más ecologistas sus ecologistas, los que ustedes dicen "mis ecologistas" o "los grupos ecologistas"? ¿O no son ecologistas todas las instituciones, asociaciones que le he citado que están, además, reconocidas por distintos Gobiernos y distintas instituciones y que defienden los derechos medioambientales y los trabajos medioambientales y que están apoyando el proyecto? Lo digo porque le he citado una lista muy larga de instituciones, de asociaciones y de fundaciones que trabajan para mejorar la biodiversidad. Ayer mismo estuvimos con Bosques sin Fronteras apoyando el proyecto. Tenemos una lista tan larga de instituciones y fundaciones que apoyan el proyecto que no sé por qué hay que cuestionar el nivel de ecologismo que tienen estas instituciones frente a las que ustedes me están diciendo.

Otra cuestión. Aquí lo que estamos haciendo no es que estemos haciendo un proyecto que nos hemos inventado, es que lo que estamos haciendo es un proyecto recogido en el Plan de Infraestructuras Verdes de la ciudad de Zaragoza que ustedes abandonaron. Se trata simplemente de reforestar las zonas de los suelos de nuestra ciudad. Ustedes fueron los que dejaron de plantar. No me diga que ustedes plantaron los árboles que estaban en el contrato. Ustedes plantarían... No sé si tenían contrato, porque creo que no estaba vigente, pero, en cuanto a lo que escapa del viario público y de los parques, abortaron el proyecto de reforestación que venía ejecutándose en este Ayuntamiento de Zaragoza desde hace muchos años. Con lo cual, fue usted, Zaragoza en Común, tan ecologistas que son, los que dejaron de plantar árboles.

Y sobre las distintas cuestiones que me dice en cuanto a la transparencia, si es que todas las aportaciones son para plantar árboles, si es que toda esa gestión es la que está haciendo precisamente la Fundación Ecología y Desarrollo para aunar las plantaciones. Les invito una vez más a que vuelvan a venir a plantar, que les he invitado en todas las ocasiones que hemos hecho plantaciones masivas y no han querido venir ninguna vez. Yo no sé por qué tienen este rechazo. Es que, si ustedes tienen la experiencia, vienen a plantar y ven realmente la felicidad de los niños y de las familias y cómo salen después de esas jornadas de plantación, que no solamente contribuyen porque están plantando y dejan el árbol y conseguimos sumar para los 700.000 árboles y mejoramos la calidad del aire y el futuro de nuestra ciudad sino que es que, además, se llevan una clase de educación medioambiental y una experiencia que va a servirles para el resto de su vida. Me alegra, señor Cubero, que su hijo haya ido a plantar, no sé si a un terreno o al otro, porque son muchos los que se están sumando al Bosque de los Zaragozanos, pero por lo menos su hijo se ha llevado la experiencia. Le invito a que cualquier fin de semana vengán a los montes de Peñaflores y puedan llevarse ustedes también esa experiencia y cambiaran la opinión que tienen y estas críticas, que yo creo que son injustificadas sobre uno de los mejores proyectos que tenemos en nuestra ciudad, medioambientalmente hablando, desde hace muchos años. Con lo cual, les animo a que se sumen. Seguiremos trabajando, por supuesto, hablando con todos los Grupos, los ecologistas y con todos los grupos científicos, con las universidades y con las asociaciones para que todo el mundo se sume, porque es un proyecto de todos y espero que se dejen esas reticencias y se sume por el bien general de nuestra ciudad. Gracias.

4.2.3 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué actuaciones van a realizar con las partidas de "Reforma zonas infantiles, equipamiento deportivo y mobiliario urbano" y "Proyectos de mejora en infraestructura verde", y si tienen previsto consultar las necesidades de cada Barrio con las Juntas de Distrito. (C-4528/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Mi hijo ha ido a plantar con el colegio público, organizado por el colegio público y no en su Bosque de los Zaragozanos, ¿me explico? Y, aparte, se puede pasear a ver el árbol con vegetación endémica, que el colegio público no ha arrasado la vegetación endémica del pinar que hay detrás de las cocheras del tranvía. Y, además, se puede ir cuando quiera, porque no está vallado, como algunos Bosques de los Zaragozanos. Y lo más importante, sin empresas de por medio, sin logos de intereses empresariales y de beneficios concretos. Así yo creo que deberían plantar en todos los colegios públicos y privados-concertados si lo tienen a bien.

Dicho esto, con respecto a esta pregunta, la 4.2.3, yo la doy por formulada. No tengo más intención que la obtención de información.

Sra. Presidenta: Vale. Bueno, pues solamente para aclarar, todas las plantaciones de los escolares son 100 % municipal y no están mezcladas con las plantaciones que hacen las empresas por otro lado. Lo digo porque son cosas independientes, lo que pasa es que todo suma dentro del bosque.

Bueno, la cuestión es que me pregunta sobre esta partida, que es la de reformas de juegos infantiles, por un importe de 250.000 € que tenemos en contrato y que estamos actualmente en licitación. Se está preparando un contrato con cinco lotes para poder tener mobiliario urbano, porque hay distintas peticiones para bancos y papeleras dentro de las zonas verdes de la ciudad, y luego también para cuatro lotes de zonas infantiles y áreas infantiles. Las Juntas nos han ido haciendo llegar, como siempre, que nosotros estamos en contacto con las Juntas, igual que les hemos pedido información sobre los espacios, los terrenos que tienen para otros usos, como, por ejemplo, los aparcamientos o para los esparcimientos caninos, también las necesidades de zonas de juegos. Nos han hecho llegar las que tenían necesidades y son los técnicos los que tienen un listado valorado en la antigüedad y las necesidades. Están evaluando técnicamente las cuatro zonas que se actualizarán. Les recuerdo que hemos hecho en los dos últimos años más de 15 zonas infantiles nuevas, con lo cual, tenemos un alto nivel de renovación y tenemos que mantener y, sobre todo, preservar las 80 zonas infantiles que tiene la ciudad, que, en eso, con el nuevo pliego de condiciones, se mejora sustancialmente el tratamiento para la conservación, que es lo más importante, porque ya tenemos una grandísima dotación. De momento no están definidos, si eso es lo que usted me plantea.

Y luego, con respecto al segundo punto, los proyectos de mejora de infraestructuras verdes, estamos licitando y se va a licitar un acuerdo marco para las obras de mejora de infraestructuras verdes que nos permitirá poder ir acometiendo en función de las distintas necesidades que tiene la ciudad. Mientras este contrato se licita, este año se van a poder acometer distintos proyectos a través de contratos menores. En ese sentido se va a trabajar. Hay un listado de proyectos y va a ser un poco en función de las necesidades y de las urgencias que se terminen de definir. Estamos hablando, por ejemplo, de las mejoras de la accesibilidad en Manuel Azaña. Estamos hablando de mejorar la telegestión en Arcosur. También la instalación de riego de aspersion en la avenida José Azaña, todas las zonas de esparcimiento canino que tenemos en distintas zonas de la ciudad... Hay también la mejora de la rotonda en el camino del Pílon. Hay una lista de distintas actuaciones a lo largo de la ciudad que se irán acometiendo y que se van a ir haciendo a medida que la tramitación lo permita hasta que llegue la licitación del contrato marco, que el contrato marco será el que nos permita acometer ya esas obras con mayor diligencia y mayor velocidad. Y, por otro lado, decirle que en estos momentos sobre todo lo que estamos trabajando es en mantener las zonas existentes, las zonas de juegos infantiles existentes, y esperando con ansia la entrada del nuevo contrato, que nos va a dar mayores facilidades para poder trabajar. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: ¿La consulta con las Juntas de Distrito?

Sra. Presidenta: Bueno, tenemos ya... Las Juntas de Distrito que necesitan juegos infantiles nos los han pedido. Creo que tendremos, me imagino, no lo sé, porque no hemos mirado... O sea, yo no estoy al corriente. Son los técnicos los que tienen el listado para decidir y evaluar. Están haciendo visitas para ver realmente, de las peticiones que hay, cuáles son más necesarios por lo que le decía, el nivel de antigüedad y el nivel de conservación. Y, a partir de ahí, decidirlo. Si alguna Junta de Distrito tiene una necesidad, que lo haga llegar también para que se pueda evaluar. Lo vuelvo a decir aquí, aunque los distintos Presidentes de las Juntas de Distrito nos han ido haciendo llegar sus necesidades durante estos dos años.

4.2.4 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué actuaciones ha llevado la Unidad de Concesiones y Contratos en el último año y cuántas sanciones se han impuesto a las contratadas, fruto de este trabajo. (C-4529/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: La doy por formulada. No hace falta agotar los turnos de palabra. Ni siquiera el segundo turno hace falta solicitarlo a veces.

Sra. Presidenta: Muy bien. Fenomenal. Bueno, la Unidad de Concesiones y Contratos, este último año, ha inspeccionado los distintos contratos que tiene asignados. Le voy a enumerar: el contrato de estacionamiento regulado, las 6000 plazas que tenemos; las instalaciones semaforicas, que tenemos 760 intersecciones; los vehículos de movilidad personal, las que tenían autorización previamente o estaban operando sin autorización y, actualmente, las nuevas a medida que vayan incorporándose; el servicio de retirada de vehículos de la grúa municipal; los puntos de información al consumidor, los PICs; también los veladores, que les pedimos que hiciesen una actuación muy importante sobre todo en los veladores de la ciudad; los distintos centros deportivos municipales; los quioscos; el ferial; el sistema Bizi Zaragoza; las cartelerías; y también los centros de convivencia de mayores. Todos esos 12 puntos son los que abarca el control de la Unidad. Han hecho 1168 jornadas de inspección y se han levantado en total 108 informes que han sido emitidos a cada una de las unidades. Los inspectores hacen como función estas Actas, que han sido 1.273 con 108 informes y que son los Servicios Gestores realmente los que deciden si tienen que levantar una sanción o no tienen que sancionar, en el sentido de que los propios inspectores no es su labor la de sancionar, sino que son los Servicios Gestores, propietarios de esos contratos o que velan por esos contratos, los que deciden si se impone una sanción. Por lo tanto, desde esta Unidad se han emitido estas Actas y estos informes, pero no se ha realizado ninguna sanción.

Sr. Cubero Serrano: O sea que no ha habido sanciones. Usted lo sabrá, porque me está hablando de estacionamiento regulado, instalaciones semaforicas, vehículos de movilidad personal, los PICs del consumidor, veladores, el ferial... Es que todo depende de usted. Todo esto depende de usted. No me diga que a los Servicios les han pasado el informe y los Servicios sabrán. Es que todos estos servicios que usted ha nombrado, casualmente, dependen de usted. Casualmente, tampoco es ninguno de grandes empresas, para lo que estaba diseñada esta Oficina de Inspección, porque, bueno, en los PICs, ya me dirá usted qué expediente hacen de un convenio con asociaciones de consumidores. ¿Van a controlar a ver si la Asociación de Consumidor está cumpliendo y está en la sala del centro cívico que tiene que estar? Y, de esos 108 informes, ¿cuántos informes han pasado de gusano a mariposa? ¿Cuántos han acabado en sanción? De estos 108 informes, ¿cuántos han acabado en sanción? Porque tengo la sensación que ninguno, señora Chueca. Escuchándole antes hablando de los vehículos de movilidad personal, que es uno de los que está aquí, que ya podemos poner aquí el cero, ¿cuántos han acabado en sanción de estos 108 informes? Porque no me puedo creer que en los 108 informes, al final, el inspector hiciera un informe para nada. ¿Todos han acabado en archivar?

Sra. Presidenta: Pues, señor Cubero, esos informes llegan a los jefes del contrato, a los funcionarios que tienen la responsabilidad de hacer cumplir los pliegos y que son los que evalúan si esos pliegos, con ese informe y esa información que le ha llegado de la Unidad de Inspección, es motivo de sanción o no conforme a lo que tienen recogidos los pliegos. Como comprenderá, yo no he dado ninguna indicación en un sentido ni en otro. Creo que es una función de los funcionarios responsables de esa cuestión. No me consta que los Servicios hayan hecho ninguna sanción, pero es que su obsesión por sancionar yo creo que es excesiva. En ningún momento tengo ningún objetivo de no sancionar a las empresas, al contrario, en todo momento pido que se sancione a aquellos que no estén cumpliendo, pero serán los jefes de los contratos los que hayan decidido si eso no ha llegado a ser una sanción porque no era sancionable o no cumplía con los criterios. Yo hasta ahí le puedo decir.

Lo que también le digo es que estamos trabajando, y luego me preguntaba sobre ese punto, precisamente para mejorar esa labor de control de los pliegos. Los nuevos pliegos, tanto de limpieza, cuando entre en vigor, como ahora el de jardines, van a ir acompañados de un contrato de control de calidad para poder ayudar a los técnicos en la labor de supervisión y de cumplimiento de las contratadas conforme a los pliegos, porque es verdad que muchas veces tienen dificultades para poder llegar a todo lo que tienen que controlar y queremos evitar que eso así suceda, como ya recogen precisamente tanto los pliegos del autobús

como los pliegos del tranvía. Así que, en ese sentido, yo creo que no vamos a entrar a las batallitas que usted hacía, que yo sí que sé que usted estuvo haciendo sanciones continuamente, sanciones que luego llegaban y, en los juzgados, eran retiradas porque no tenían fundamento legal suficiente. Esa era su fórmula y su forma de trabajar y a lo que usted le daba más importancia. Yo prefiero trabajar para mejorar la calidad del servicio que no estando todo el día vigilando pequeños incumplimientos que, a veces, no están ni siquiera estipulados en los pliegos y que luego, al final, terminan pagándolos los propios trabajadores porque las propias empresas terminan sancionando o terminan multando a los propios trabajadores. Con lo cual, prefiero focalizarme en que cumplan con los objetivos y con el resultado que tienen que cumplir y no tanto en la fórmula o el medio, como lo vienen a hacer, que es un poco como hacía usted en su labor de Consejero.

Sr. Cubero Serrano: Señora Chueca, o sea que los técnicos de Inspección de Contratas han hecho 108 informes de incumplimiento susceptibles de sanción y, de los 108, ninguno ha seguido una sanción. Hombre, pobres técnicos de la Oficina de Inspección, qué inútiles se estarán sintiendo en su trabajo, que hacen 108 informes y ninguno es susceptible de sanción. Mire, señora Chueca, el problema es que las empresas no cumplen. Es que lo hemos hablado antes con los vehículos de movilidad personal, que es que están aparcados por la calle y eso es un incumplimiento del pliego. Me imagino que habrá informes de los técnicos municipales de algún patinete o alguna bicicleta mal aparcada diciéndole "oiga, está mal aparcada en tal sitio", con la foto y el artículo del pliego que lo incumple, y eso no es una sanción. Y, como eso, seguramente en los otros servicios. Es que esto no es una cosa del señor Cubero, señora Chueca, que yo ya no estoy gobernando y los técnicos de esa Oficina de Inspección siguen viendo incumplimientos de las empresas, 108 informes. Que es que ya no es una cosa del señor Cubero, que no estoy yo haciendo los informes de esa Oficina de Inspección. Lo que no puede ser es que ninguno de esos 108 sea una sanción. Señora Chueca, es una dejación de funciones en favor del incumplimiento de la calidad del servicio de todos los zaragozanos y zaragozanas.

Sra. Presidenta: Es que usted está haciendo la asunción de que esos informes son informes de incumplimiento. No, yo lo que le he dicho es que son informes de inspección y que, después, el responsable del contrato, con ese informe en la mano, es el que tiene que ver si hay un incumplimiento o no es un incumplimiento, si es sancionable, no es sancionable. Y esa es la labor que los funcionarios, los jefes del servicio de cada uno de los servicios, deciden conforme a sus criterios en relación al cumplimiento del pliego. Son ellos los responsables de hacer cumplir el pliego. Evidentemente, si vieses que eran cuestiones sancionables, las sancionarían, pero es que igual antes lo que pasaba es que usted les hacía sancionar cuestiones que luego terminaban echándoles atrás porque no eran sancionables, y ese es el juego en el que no vamos a entrar. Gracias.

4.2.5 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que den cuenta de la evolución del proyecto Bosque de los Zaragozanos. (C-4578/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.2.2)

(Abandona la sala el Sr. Cubero Serrano)

4.2.6 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que den cuenta de los planes para desincentivar el uso del vehículo privado contaminante. (C-4580/22)

Sr. Gómez Gámez: Sí. Señora Consejera, que conste que un servidor tampoco es muy partidario de estar sancionando a diestro y siniestro. Es mejor, efectivamente, corregir, restituir la legalidad —¿verdad, señor García Mercadal? Usted sabe de qué hablamos—, que aplicar sanciones. Lo que pasa es que el ius puniendi, que es una facultad que tienen los poderes públicos, debe aplicarse cuando es necesario. Es decir, habrá ocasiones en las que habrá que hacerlo y será una obligación. En ese sentido, le recuerdo un dato que daba el otro día la prensa zaragozana y es que las sanciones impuestas por Policía Local habían aumentado... No recuerdo el porcentaje, pero un 18 %, creo recordar, en el último año, lo cual no digo que sea ni bueno ni malo. Lo que quiere decir es que, efectivamente, incumplimientos se producen en toda tierra

de Dios, seguramente en toda actividad humana se producen incumplimientos de la norma, y, cuando esto ocurre, en algunos casos, seguramente lo procedente y lo necesario será sancionarlos. Digo por centrar un poco el tema, porque creo que no debemos irnos ni a un extremo ni al otro.

En cuanto a la interpelación, creo, realmente, que la hemos planteado mal, porque, más que decir relativo a que den cuenta de los planes para desincentivar, deberíamos haber preguntado quizá para que den cuenta de si existe algún plan más, además de la zona esa de bajas emisiones, que ya les hemos dicho que nos parece muy poco ambiciosa en el planteamiento en cuanto al tamaño o la extensión. Se lo dijimos ya en anteriores Comisiones, cuando se habló de ella. Y, hombre, más allá de que me hable de esa zona de bajas emisiones, que supongo que me hablará, porque, evidentemente, es un plan para desincentivar, y de que me hable de que se están sacando estas licitaciones de vehículos de movilidad personal, que, teóricamente, aunque pueden motivar que se use menos el vehículo particular, no quiere decir necesariamente que sean desincentivadores, son soluciones alternativas... Desincentivar es penalizar de alguna manera, no permitir o cobrar, como cobran algunas ciudades, una tasa por circular por el centro de la ciudad.

En fin, lo digo porque, como ya llevamos unas cuantas Comisiones debatiendo juntos, me conozco su habitual rutina y, entonces, yo le agradecería que me hablara de cosas distintas. Si es que existe algún plan novedoso que todavía no hemos tenido el gusto de conocer, pues que nos lo cuente. Porque antes le decía mi compañera que sobre el Bosque de los Zaragozanos a los Grupos no se nos informa y usted dice que se informa a todo el mundo, pero a los Grupos no se nos informa y en su respuesta usted ha vuelto a omitir la mención a los Grupos. Es decir, "se informa a todo el mundo", sí, pero lo que le dice mi compañera, con muy buen criterio, es que se nos informe también a nosotros, que somos los representantes de los zaragozanos. Entonces, por eso le digo que, si es tan amable, que nos informe sobre qué planes, en plural, a ser posible, tienen para desincentivar este uso del vehículo privado. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Gómez Gámez. Yo creo que en estos tiempos que corren hoy en día no vamos a tener que hacer muchos planes para desincentivar el uso del vehículo privado, ya que ya se está encargando su Gobierno, el Gobierno de España, el Gobierno de Sánchez, de desincentivarnos a todos a utilizar el vehículo privado, básicamente porque no podemos llenar el depósito de gasolina, con lo cual, con estos retrasos y sin tomar medidas, que somos el único país de toda Europa que no estamos tomando ninguna medida para poder aliviar el bolsillo de todos los ciudadanos, pues bueno, poco trabajo nos deja a los humildes Ayuntamientos para desincentivar el uso del vehículo privado.

En este sentido, yo le vuelvo a hacer un poco también una reflexión y es que ustedes son muy partidarios de prohibir y de intentar prohibir todo. Yo creo que nosotros no vamos a ir por esa política, como le he dicho en las distintas Comisiones, sino que nosotros lo que estamos hablando es de dar alternativas que sean suficientemente apropiadas y competitivas para que sean los ciudadanos los que libremente elijan, entre otras opciones, dejar el vehículo en casa, pero porque les sale mejor o les es más útil y más conveniente utilizar otros medios de transporte. Por eso creo que nuestra política es bastante distinta a la que ha usado, por ejemplo, ese énfasis... Me dice que nuestro planteamiento de la zona de bajas emisiones, de la cual aún no hemos hablado ni siquiera del ámbito y usted ya está diciendo que es poco ambiciosa, pero yo le voy a decir que ojo con las ambiciones en materia de zona de bajas emisiones, porque mire lo que ha pasado en Barcelona. No sé si lo ha visto, pero esta semana ha habido noticia y el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña ha prohibido y ha echado para atrás la zona de bajas emisiones precisamente por el exceso de ambición que tuvo la señora Ada Colau. Con lo cual, ojo, porque eso de prohibir tiene sus consecuencias.

Nosotros lo que estamos haciendo básicamente es trabajar en dar buenas alternativas, buenas alternativas para que sean los vecinos y los ciudadanos los que decidan otras opciones. Entonces, nosotros estamos mejorando el transporte público, no estamos subiendo los precios, por ejemplo, del transporte público, a pesar del incremento del precio de la gasolina, porque les recuerdo que se ha multiplicado el precio de los carburantes y que los autobuses no van con aire, van con gasolina, de esa que ahora cuesta cinco veces más, y mantenemos el precio. Estamos liberando las aceras de vehículos con la nueva ordenanza, donde se van a prohibir los vehículos en las aceras. Luego, estamos pacificando numerosas calles para hacerlas más residenciales y compartidas. Estamos conectando todas las infraestructuras ciclistas. Antes hablábamos en la Comisión de cómo se ha incrementado un 80 % el uso de los carriles bici y de los carriles pacificados para las bicicletas y los vehículos de movilidad personal. Hemos puesto orden con estas licitaciones, donde ahora regulamos la movilidad compartida para que haya nuevos usos. También estamos ayudando al sector del taxi, que también es movilidad compartida y también seguimos incentivando a través de las distintas subvenciones crecientes cada año para transformar las flotas en vehículos eléctricos, en

vehículos más accesibles, también para la movilidad más accesible. Estamos trabajando también en los aparcamientos compensatorios para facilitar los aparcamientos a lo largo de la ciudad, de tal forma que sea más fácil dejar el vehículo aparcado y desplazarse en transporte público. Y, por último, los aparcamientos disuasorios, que todavía tienen un poquito más de tiempo de recorrido, pero que también estamos trabajando y proyectando. Yo creo que, con todas estas alternativas y con lo fácil que nos lo está poniendo el Gobierno de España, lamentablemente, a este precio de la gasolina, la verdad es que no va a quedar otro remedio que subirse al transporte público, coger la bicicleta, el patinete o seguir caminando. Gracias.

Sr. Gómez Gámez: Mire, señora Chueca, le he de reconocer, pero de verdad, sin ningún sarcasmo, que está usted aprendiendo el oficio maravillosamente. Se está usted preparando y formando para futuras responsabilidades magníficamente. De verdad, se lo digo sin sarcasmo. No pierde ocasión para arrear a diestro y siniestro al Gobierno de España, al Gobierno de la DGA y a quien se tercie, lo cual no digo que sea malo, seguramente es parte de su tarea política, o sea que no se lo estoy ni siquiera criticando, que quede claro. Ahora, tiene usted lagunas de memoria, también se lo advierto. Posiblemente pueda ser algún déficit de fósforo o las múltiples ocupaciones que le impiden recordar todas las cosas que usted hace. Porque que me diga usted que no hemos hablado aquí de la zona de bajas emisiones cuando yo tengo en mi despacho —se lo puedo subir ahora, si quiere, en cinco minutos— el proyecto que ustedes presentaron y nos enviaron y que digo que era poco ambicioso, porque, si no recuerdo mal, era Echegaray y Caballero, María Agustín hasta plaza Aragón y volver a bajar por paseo de la Constitución. Hombre, a ver, ¿quiere decir usted que no hemos hecho peroratas a las que yo estoy tan acostumbrado de seis o siete horas y tal? Seguramente no, pero claro que se ha hablado de ese tema y hemos dicho aquí que nos parecía poco ambicioso, que la zona era poco ambiciosa. Vamos, entonces, de verdad, a veces... Yo entiendo que su memoria se vuelve quizá un poquito selectiva, porque a usted lo que le interesa es recordar todo aquello que puede utilizar para atacar al señor Sánchez, al señor Lambán.

Que vuelvo a repetir que me parece bien, que, para ser usted una persona de alguna manera bisoña, como yo, en cargos institucionales y en política, pues vamos intentando mejorar lo que podemos, pero, de verdad... Que el problema o lo que hay que hacer precisamente... Que los coches van a dejar de circular porque la gasolina ha subido. Claro, claro que ha subido. Solo ha subido en España, ¿verdad? Pregunto. Los costes energéticos... Hombre, es que esto es una cuestión que, mire, ya la información empieza a ser tan sesgada por parte de los medios, de los voceros de la derecha, que ya cansa. Porque es que el megavatio ha subido en todos los países de Europa, la gasolina ha subido en otros países de Europa. Sí, sí, los costes energéticos y la gasolina han subido en todos los países de Europa. A ver, Sánchez será muy mal Presidente, pero Macron es mal Presidente, Boris Johnson es mal Presidente, el Olaf este alemán es muy mal Presidente, todos son muy malos Presidentes. Hombre, por favor, no quieran hacer de una cuestión estratégica geomundial, de una geopolítica mundial, una cuestión del Gobierno de España. Ya solo les falta echarle la culpa al señor Iglesias, que ahora, como ya no está en el foco mediático, lo nombran poco, pero vamos, ya es lo único que falta, que toda la culpa de la subida... Vamos a ser un poquito más serios. Señora Chueca, de verdad, usted tiene tablas, tiene mimbres para hacerlo mejor. Está muy bien estos pequeños exabruptos, pero yo los espero más de otras fuerzas políticas más populistas que de usted, sinceramente. Gracias.

Sra. Presidenta: Señor Gómez Gámez, lo siento, pero es que usted me lo pone muy fácil, me lo muy fácil. Es que me dice que, claro, efectivamente, ya sé que el precio de la luz y que el precio de la gasolina ha subido en toda Europa y que es un problema europeo e incluso podríamos decir mundial, pero la diferencia es que el resto de países europeos han eliminado los impuestos. Aquí el Gobierno de España sigue cargando un 21 % sobre el precio de la gasolina, sobre el precio de la luz y no ha decidido todavía eliminar los impuestos que otros países ya llevan semanas sin cobrar esos impuestos. Por lo menos están ayudando a los ciudadanos, pero aquí el Gobierno de España no hace nada. Entonces, no me lo diga, por favor, que es que me lo pone muy fácil. Efectivamente que podría su Presidente Sánchez haber eliminado los impuestos y no lo ha decidido. Mientras tanto, sigue haciendo caja.

Y sobre la cuestión de la zona de bajas emisiones, pues ya veremos, porque tendremos que analizar las consecuencias de esta sentencia que acabamos de conocer esta semana. Ya veremos. Y yo siempre le he dicho que claro que vamos a tener una zona de bajas emisiones, si no nos queda otro remedio, si es que hay una ley que lo marca, pero que ni en Zaragoza es una cuestión necesaria por la contaminación, ni vamos a hacer una zona de bajas emisiones que aborde toda la ciudad, porque creo que generaríamos más

problemas que soluciones y no quiero el problema que ha tenido Barcelona en Zaragoza por pasarse de frenada. Nosotros lo que vamos a hacer es una zona de bajas emisiones que cumpla con la legalidad y que nos permita que la ciudadanía poco a poco se vaya adaptando a estas nuevas normas, porque nuestra política no es prohibir, sino que sea lo más conveniente para que el ciudadano libremente elija cómo desplazarse dentro de la ciudad. Y por eso ustedes, señores de la izquierda, que en mayo del 68... ¿Se acuerdan ustedes de aquello de “prohibido prohibir”? No sé qué les está pasando, pero de cómo empezaron a ir en contra de todas las prohibiciones a cómo están ahora, que les encanta prohibir a los ciudadanos y marcarles, ustedes que son más listos que el resto, lo que pueden y lo que no pueden hacer. Gracias.

4.2.7 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que informen sobre la situación de los distintos servicios de movilidad compartida (Bicis, Patinetes, Motocicletas). (C-4581/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.2.8 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos, relativa a que la Sra. Consejera informe de los planes para llevar líneas de autobús a todos los polígonos industriales de Zaragoza, más allá de desdoblarse las del aeropuerto y Plaza y convertirlas en líneas a demanda. (C-4591/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

(Abandona la sala el Sr. Gómez Gámez)

4.2.9 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos, relativa a que la Sra. Consejera explique qué actuaciones tiene previstas para recuperar el Canal de Aguas Bravas. (C-4593/22)

Sr. Presidenta: Señor Rivarés, cuánto tiempo sin hablar con usted.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, Consejera. Bueno, yo creo que hoy nadie o casi nadie parecería dispuesto o dispuesta a gastar millones de euros en un proyecto como el que conocemos como canal de aguas bravas. Eso a nosotros nos parece más o menos evidente. Pero eso hoy, lo que pasa es que ese proyecto existe, está construido y tenemos dos opciones: una, enronarlo, acabar con él, pasar de ello o dejarlo ahí morir, como una cicatriz en mitad del parque del agua, y la otra es intentar recuperarlo con algún proyecto distinto y diferencial para que tenga algún sentido, por ejemplo, para el deporte y para la gente. Yo creo que no podemos tirar a la basura todo lo invertido en los últimos 15 años.

El mes pasado hablamos un poco de esto y me hacía una pregunta: ¿por qué el canal de aguas bravas no es viable tal y como está? Me voy a contestar, pero yo creo que, además, esto es vox populi y, si no, ofrezco los datos a quien sea necesario, porque me tocó bregar mucho con este asunto para intentar reconstruirlo y creo que estamos a punto de conseguirlo. Si me paso de tiempo, luego continúo. Datos técnicos y un poco de historia. Estas instalaciones utilizan el bombeo eléctrico para la elevación de agua de la base inferior a la superior, o sea, algo nunca visto en un canal: de aquí para allá en lugar de allá para aquí. Tendrían que bajar y estas tienen que subir. Por lo tanto, se usa el bombeo eléctrico para la elevación y el gasto energético que eso provoca es tremendo. Ya lo era antes, ahora lo es más. El último dato, antes de la subida última de la energía, era 60.000 € para el llenado, fundamentalmente porque hay una enorme pérdida de filtraciones de agua constante en el canal por su mala ejecución cuando se construyó y porque nunca se hizo correctamente esa construcción. Puede que sí coherentemente con el proyecto, pero no en la práctica. Los cálculos técnicos dicen que se pierden o perdían, insisto, cuando estaba abierto, por filtración —eso sí, el agua no se pierde, se va a la capa freática, va al río, pero se pierde de la estructura— tres litros de agua por segundo. Eso da una cuenta de unos 300.000 litros diarios cuando está abierto.

En marzo del 2017 la Consejería de Hacienda, servidora, encargó una auditoría técnica para conocer el

estado completo y real de la infraestructura que se hizo en 2005 y que hizo Tragsa, porque las filtraciones fueron constantes desde el primer día. Las reparaciones, que habían sido ya tres, no habían surtido efecto y algunos sospechábamos que el origen del problema estaba en la ejecución. La auditoría lo demostró. Hasta aquí estamos todas de acuerdo, ¿verdad? La auditoría lo demostró. La tercera reparación, que también hizo Tragsa, no sirvió por lo mismo, porque el problema era estructural. Acabando la historia, la auditoría certificó que el problema de las filtraciones en la base inferior es estructural, insisto, y su origen está en el diseño original y en la construcción.

Por lo tanto, reparar de forma definitiva la base inferior y garantizar su impermeabilización entonces suponía 624.000 €, que puede ser mucho o poco en función del interés y del futuro que le busquemos al canal, 624.000 €. Y luego incluía un mantenimiento de 6.000 € al año frente, atención, por favor, a los 60.000 € al año, 1.300 a la hora, que cuesta ahora si lo abrimos y no hacemos nada. Termino.

En la Corporación anterior servidora de nuevo hicimos un preproyecto, que es este, que le ofrecí el mes pasado, un proyecto de uso del canal de aguas bravas. Se lo ofrecí sinceramente y se lo regalo para que haga con ello lo que considere. Tenía que ver con un proyecto que sé que no terminamos de hacer porque llegaron las elecciones y que implicaba a la Federación Aragonesa de Piragüismo y a la Real Federación Española de Piragüismo, y estaba prevista la implicación del Consejo Superior de Deportes, con el que también llegamos a hablar, y estábamos a punto de iniciar contactos con el Gobierno de Aragón. Allí había un programa y un cronograma para hacer un centro español de entrenamiento de slalom, un programa de captación de talentos, un programa de tecnificación, un centro de entrenamiento para equipos nacionales y de otros países, un programa de promoción y formación deportiva y un espacio de ocio alternativo. Está todo aquí. Lo digo porque el proyecto, insisto, lo podemos continuar o lo podemos enronar.

Y nos constan dos cosas: una, que esto costaría una inversión de aproximadamente 700.000 € para solucionar el problema estructural, cavar, rehacer y remontar y luego poner en marcha este proyecto con la Federación Española, la Aragonesa, el Consejo, la DGA y quien fuera menester, y nos consta, a no ser que me lo niegue o esté equivocado, que en febrero del 2022 o en enero usted tuvo una reunión con la Federación Aragonesa de Piragüismo y hablaron de esto. Creo que les dije que no le interesaba o que no era el momento o que no era una prioridad. Entonces, la interpelación es qué vamos a hacer: opción a), olvidarnos, que, a pesar de lo que pensemos del canal, ya está construido, u opción b), buscarle una solución, que yo, insisto, me ofrezco a lo que sea necesario. Gracias.

Sra. Presidenta: Pues muchas gracias, señor Rivarés. Yo creo que coincidimos bastante en la necesidad de encontrar una solución. Es un problema que hemos heredado. Usted conoce muy bien, porque le tocó como Consejero de Hacienda durante su Corporación y porque, además, creo que estuvo vinculado en la época de la Expo, cuando salió el proyecto, con lo cual, conoce muy bien. Es un proyecto, efectivamente, donde la ciudad de Zaragoza invirtió 9 millones de euros en esa época del Partido Socialista en donde ataban los perros con longanizas y el dinero fluía por la ciudad, pero, lamentablemente, una inversión mal hecha que quizá esos problemas de filtraciones y esos problemas de planteamiento del coste energético que tenía podrían haber evitado en ese planteamiento inicial. Pero, efectivamente, como ese es el problema, ese problema ya está y esa inversión ya está hecha.

Ahora hay dos soluciones: por un lado... Yo creo que sobre todo la ciudad de Zaragoza lo que tiene que ver es cuál es la mejor solución para ese espacio que se acomode a los tiempos y que requiera los menores recursos, a ser posible ninguno, por parte de la ciudad en estos momentos. Imagínese, si ya era inviable económicamente antes, en estos momentos, con el precio de la luz que tenemos, es implantable. Efectivamente, yo continué con esa labor. Vino la Federación y me planteó la posibilidad de trabajar en ese proyecto, que me parece muy interesante. Yo creo que es un proyecto que, si fuese posible, estaría fenomenal. La cuestión es que tenemos que abordar esta solución con las garantías de que esos costes que se plantean ahí y esas posibilidades no vuelven a ser pasado mañana o al cabo de un tiempo otra vez un problema. Y, entonces, aquí hemos pedido desde la Oficina —esto lo lleva la Oficina de Concesiones— un estudio técnico para ver la seguridad de esa solución que ahí se plantea y si realmente, técnicamente, esa solución es definitiva o no, es una tiritita.

Y luego, por otro lado, también una cuestión económica, en cuanto a la viabilidad económica que el planteamiento podría tener, porque, efectivamente, sin ayudas de otras instituciones, y me parece muy bien que empezaseis la labor para buscar ayudas de otras instituciones, no sería posible. Yo creo que esa solución era muy buena. Por otro lado, yo quiero y he pedido que se estudien también alternativas. Si esa opción no fuese viable, pues qué otras alternativas se podrían hacer con ese espacio que fuesen de utilidad

para la ciudadanía. Yo creo que esa estaba muy bien planteada, pero hay que asegurarse, porque sí que tiene requerimientos y exigencias técnicas de ese canal. Y luego, por otro lado, si finalmente el problema de las filtraciones del nivel freático y de toda la construcción que tiene de origen es verdad que es un problema estructural y no es tan fácil de reparar, pues igual es mejor pensar en otras alternativas que, frente a tenerlo en desuso, puedan darle un servicio a la ciudad, aunque no pueda ser este. Y es en ese momento en el que está la Oficina trabajando. Cualquier aportación que nos quiera hacer, yo encantada de escuchar otras alternativas u otras propuestas.

Sr. Rivarés Esco: Vale. ¿Esto lo tiene, Consejera? Esto lo tiene pues, ¿no? Se lo pasaron. Si no, se lo doy yo. Le agradezco que diga que el proyecto es bueno y la solución es buena, porque me costó lo mío, sangre, sudor y euros. Los euros no eran míos, eran de la población zaragozana, pero la sangre y el sudor sí. Se lo agradezco.

La pregunta ahora sería si hay una fecha prevista para que esos estudios que ha encargado sobre si esta alternativa que yo proponía en su momento y que Podemos defiende ahora es la definitiva o qué otras alternativas habría. ¿Cuándo tendríamos ese estudio? Y el coste económico, supongo. Porque es verdad que, sin implicación de otras instituciones, no tiene sentido. Porque, además, es verdad que podríamos recuperar el viejo proyecto, que es imposible de rentabilizar económicamente con una gestión privada, es imposible que ninguna empresa se interese, porque es una ruina caracolera, pero sí es una segura rentabilidad social si hacemos un proyecto deportivo de élite y popular con la Federación y España y etcétera. ¿Cuándo tendríamos esos proyectos?

Ah, bueno, que acaba usted de dejar claro, Consejera, que el error, la mala ejecución y, por lo tanto, las imposibles tres reparaciones son culpa de Tragsa. Lo digo porque yo no voy a entrar a juzgar lo que pasó en 2008, porque hubo cosas fantásticas y otras malas, pero yo creo que no es justo que hoy, por culpa de esto y de Tragsa, destrocemos todo el contexto de la Expo 2008, que, para empezar y como mínimo, nos dio trabajo a miles y miles de zaragozanos y la crisis llegó un año y medio más tarde gracias a eso. Solo con eso y que recuperamos el río, etcétera... Mejor no juzgamos eso y hablamos del futuro. ¿Cuándo estarían los estudios? ¿Y qué interés tiene usted en que esto pueda ser posible? Porque yo creo que es una buena solución, como usted ha reconocido. En cuanto al coste, 700.000, que podrían llegar a 1 millón de euros, en realidad, si lo pensamos, socialmente es bastante asequible si se comparte el gasto y el esfuerzo. Gracias.

Sra. Presidenta: A ver, yo no cuestiono la Expo, que, obviamente, la Expo fue fantástica para todos. Cuestiono la recepción de esta obra por parte del equipo que había entonces. Yo me comprometería a que antes del verano lo tengan estudiado para decirnos "oye, por este lado, por este otro", y que podamos tener a partir de ahí un plan de trabajo. Y yo, cualquier cosa que vaya habiendo, le mantengo informado, sabiendo que este es un proyecto que ha trabajado usted tan directamente y que tiene interés de primera mano. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, Consejera.

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

4.3 Preguntas

4.3.1 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a, en relación con las recientes adjudicaciones de explotación de servicio de motos y bicicletas compartidas, si pueden explicar cómo funciona el servicio, si está teniendo buena acogida entre los usuarios, y sin pueden hacer una primera valoración de este servicio. (C-4498/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.3.2 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a cuál es el motivo por el que se están produciendo largas listas de espera para que las personas con movilidad reducida puedan acceder a un vehículo adaptado, para sus desplazamientos a centros de rehabilitación y otros servicios médicos. (C-4499/22)

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Gracias, Consejera. Bueno, le hago esta pregunta porque nos han venido a ver, nos han traído esta cuestión personas que necesitan este vehículo y le trasladamos la petición que nos hacen.

Sra. Presidenta: Bueno, pues yo creo que aquí, desde el Ayuntamiento, con relación a este servicio, que es el servicio de taxi accesible, no hemos dejado más que de ampliar el servicio. Es verdad que a veces las necesidades pueden ser infinitas, pero creo que los datos corroboran cómo hemos ido creciendo poco a poco. Mire, le voy a dar los datos de usos. En 2019, cuando llegamos al Gobierno, había habido 79.879 usos. En el año 2021 ya habían incrementado... Me salto el 2020, porque, con la pandemia... El 2021, a pesar de la pandemia, estábamos en 94.000, con un incremento del 18'5%. Y este año, que, además, hemos incrementado la dotación presupuestaria otra vez más, hay previsión para que, con el presupuesto disponible, tengamos 120.000 usos, es decir, que estamos incrementando y casi duplicando la cifra respecto a cuando llegamos. Eso significa que estamos dando más servicio a más personas que tienen esta necesidad para desplazarse y, por lo tanto, esperamos y confiamos que se pueda finalizar o que pueda reducirse la lista de espera. Al cierre del convenio que tenemos que terminar de firmar es cuando se van a poder incorporar nuevas personas. Lo que es importante también que conozca es que, independientemente de la fecha de entrada, hay un baremo para evaluarlo y se evalúa en función de la necesidad, con lo cual, siempre las personas que tienen una mayor necesidad son las personas que van a tener primero este servicio. Y vamos a seguir trabajando para, en la medida de lo posible, poder ir incrementándolo y atendiendo a más personas. También es verdad que hemos pedido que se intensifique el control para asegurarnos de que realmente todas las personas que tienen este servicio son las que lo necesitan y que no haya picaresca en la asignación de estos servicios.

Sra. Rouco Laliena: Señora Chueca, no estoy cuestionando el incremento que se está realizando desde que llegaron ustedes, porque, desde luego, el incremento es importante y no estoy cuestionando ese esfuerzo, desde luego que no. También sé el baremo que existe y también sé que las personas que nos han venido a ver realmente sí que están necesitadas de este servicio, porque, además, lo están sacando de su bolsillo. Por lo tanto, no estoy cuestionando nada de esto, sino simplemente les hago saber que sí, que hay personas que realmente lo están necesitando que están en la lista de espera desde hace muchísimos meses y era la única que le decía. Lo que no sé es cuántas personas están en la lista de espera. ¿Usted lo sabe?

Sra. Presidenta: Sí. Actualmente, hay 159 personas en lista de espera en febrero de 2022. Por eso, ahora cuando se incorpore el nuevo convenio, como incrementamos el presupuesto, se reducirán. Y luego, también hay una limitación que tenemos que es importante que sepa y es que estamos limitados por el número de taxis que pueden ofrecer este servicio. Aunque incrementamos la dotación de la subvención para la transformación de la flota, con los plazos de entrega ya el año pasado tenían problemas. O sea que no solamente eran las empresas de patinetes y de bicicletas, sino que también los taxis, a la hora de recibir los taxis adaptados, tuvieron muchos problemas y se demoraron casi ocho meses o nueve meses, según nos decían. Y, por lo tanto, ahí necesitamos también que se vaya acompañando con los taxistas que quieren ir transformando su flota y aprovechando la subvención que también tenemos para ello.

4.3.3 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a, en relación con la tercera fase del sellado del vertedero municipal que, según el convenio firmado en 2014 entre el Ayuntamiento de Zaragoza y el Gobierno de Aragón, debería haber ejecutado el propio Gobierno de Aragón antes de 2018, si tiene previsto el Gobierno Municipal instar al Gobierno de Aragón a que ejecute lo acordado en Convenio y, en consecuencia, proceda al sellado del vertedero en su fase 2. (C-4500/22)

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: La pregunta es clara y la doy por reproducida.

Sra. Presidenta: Bueno, pues un tema que no habíamos tratado hasta la fecha en esta Comisión, pero eso no significa que no lo hubiésemos trabajado o que no estemos trabajando en ello. Les pongo en antecedentes, porque no sé si todo el mundo conoce esta cuestión. El sellado del vertedero de Torrecilla de

Valmadrid se reguló en 2014 en un convenio por el que, estando gobernando Luisa Fernanda Rudi en el Gobierno de Aragón y aquí, en el Ayuntamiento, creo que gobernaba el PSOE de Alberto Belloch, se llegó a un acuerdo. Bueno, pues se llegó a un acuerdo para proceder a cumplir con las normativas europeas de carácter medioambiental que exigían los sellados de los vertederos. Se cerró un acuerdo a tres bandas. Estaba la DPZ, estaba el Ayuntamiento de Zaragoza y el Gobierno de Aragón, por eso había tres fases.

La primera, la DPZ, que era la de menor importe, que era la preparación de los terrenos; la segunda, lo que correspondía al sellado de los residuos domésticos, que fue la que ejecutó el Ayuntamiento de Zaragoza, la segunda fase, por el sellado y por un importe de 16'5 millones; y, por último, el tercer acuerdo, que era el sellado y con relación a los residuos industriales y a los residuos de escombros de construcción, los residuos inertes de construcción, que correspondía al Gobierno de Aragón. Con ese acuerdo que se firmó en 2014, lo que ha pasado es que la DPZ ha cumplido, el Ayuntamiento de Zaragoza ha cumplido y el Gobierno de Aragón sigue sin cumplir y sin proceder a sellar el vertedero. Creo que en este momento... Yo no sé si durante la Corporación pasada, ya que casi todo el período de este convenio afectó a la Corporación anterior, hubo alguna conversación, requerimiento para que lo cumpliesen, pero lo que sí que me consta es que nosotros lo hemos introducido y lo hemos hablado en la Comisión Bilateral durante estos meses. Yo me he reunido en dos ocasiones con la directora y el actual director de Cambio Climático, tanto con Marta de Santos como con Carlos Gamarra, para pedirles que por lo menos lo dotasen presupuestariamente y pudiesen abordar esta cuestión, porque me preocupa la sanción medioambiental que nos pueda llegar de Europa. Y recientemente, hace unas semanas, ya le escribí al Consejero Olona para, a la vista de que ahora mismo tenemos fondos europeos que están recibiendo las comunidades autónomas para cumplimiento de criterios medioambientales, pues que podamos aprovechar esos fondos europeos para evitar una sanción por incumplimiento precisamente de la legislación medioambiental, que puede afectar a nuestra comunidad autónoma y a nuestra ciudad. Y estoy a la espera de esa respuesta, que espero que sea en breves y espero que sea satisfactoria, por el bien de todos. Gracias.

Sra. Rouco Laliena: Bien, pues desde el Grupo Municipal Vox ponemos otra vez en cuestión todo esto que usted nos ha dicho: cambio climático, sanciones medioambientales... Estamos hablando del ecologismo de papel, porque luego resulta que el sellado de esta parte del vertedero está sin cumplir. Como siempre, palabras bonitas, dinero que se pierde en no se sabe qué, pero luego, cuando hay que estar en el medioambiente, tenemos un vertedero sin sellar. Y esto es lo que reclamamos siempre, este cambio climático, esta política que luego son solo palabras bonitas, que es solo dinero que se pierde, pero que luego llega la realidad y tenemos un vertedero sin sellar.

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco. Yo, en esta cuestión, decirle que, efectivamente, estoy de acuerdo con usted y que, además, creo que es injusto. Por eso confío en que ahora, con los nuevos fondos europeos, se atienda, porque los vertederos de Huesca sí que han sido sellados con dinero del Gobierno de Aragón, con lo cual, hay una parte de ecologismo que ahí sí que está cumpliendo. El problema es que a la ciudad de Zaragoza no le ha llegado y se ha quedado para el final. Confío en que recibamos pronto esta respuesta y, si no, seguiremos insistiendo, porque me parece que ahora es el momento en el que hay que abordarlo y, sobre todo, porque las sanciones pueden ser millonarias.

(Se reincorpora a la sesión el Sr. Gómez Gámez y abandona la sala la Sra. Rouco Laliena)

4.3.4 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si la Sra. Consejera puede explicar en qué va a consistir la partida de “contrato control de calidad” integrada en el Servicio de Parques. (C-4530/22)

Sr. Cubero Serrano: Mucho ánimo en el vertedero y la doy por formulada.

Sra. Presidenta: Poca confianza denotan sus palabras, señor Cubero. En su época, el Gobierno de Aragón no tenía dinero para la transformación medioambiental y la adecuación medioambiental. Yo creo que, en estos momentos, con los fondos europeos, que tienen que cumplir con la sostenibilidad del planeta como uno de sus principales objetivos, qué menos que cumplir con una obligación legal, que es la del sellado del vertedero. En ese sentido, creo que sería lo mínimo por parte del Gobierno de Aragón.

En relación al contrato de calidad que me plantea, yo creo que este contrato se lo he explicado también

en varias ocasiones. Es un contrato que acompaña a los pliegos de parques y jardines, por un lado, y que también acompañará otro contrato de control de calidad a los nuevos pliegos de limpieza y Gestión de Residuos. Y es que, básicamente, de lo que se trata es de poder facilitar ese control del resultado que se obtiene en la ejecución de los contratos y el que podemos ayudar también a esa labor precisamente que me decía usted antes de controlar a las distintas contratadas. Se va a introducir una medición, se van a introducir indicadores y un cuadro de mando para ir viendo si todos los trabajos que están desglosados se van cumpliendo de forma que se pueda facilitar el control de forma automática y ayudar también a la dirección técnica del contrato en esta labor, de tal forma que se pueda incluso tener un impacto en las certificaciones mensuales luego, a la hora de comprobar los cumplimientos del contrato. Es un contrato que está en vigor, que está en elaboración con la Universidad y que esperemos que entre en vigor lo antes posible para poder establecer esos requisitos de calidad, el cumplimiento de los mismos conforme a los pliegos.

Sr. Cubero Serrano: No es un problema de dinero, señora Chueca. En nuestro mandato llegaba a estar presupuestado en el presupuesto del Gobierno de Aragón el sellado del vertedero. No es un problema económico.

Entiendo yo que se va a hacer un contrato. Entiendo que se va a externalizar a una empresa para el control de calidad. Entiendo que es así, ¿no? Una empresa controlando a una empresa. Es el zorro, controlando al zorro, se comieron todas las gallinas.

Sra. Presidenta: Seguimos.

4.3.5 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cuándo tienen previsto que se finalice la corrección del sobre 2 de la licitación del contrato de limpieza viaria y recogida de residuos. (C-4531/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: La doy por formulada también.

Sra. Presidenta: Bueno, pues también la respuesta es muy breve. A lo largo de este mes de abril. La parte de la evaluación técnica estará finalizada sobre el 7-8 de abril y, a partir de aquí, podremos seguir. El proceso no se pudo empezar hasta el 7 de febrero, que fue cuando realmente los técnicos empezaron con la labor de evaluación. Estamos a la espera.

Sr. Cubero Serrano: 7-8 de abril, dentro de dos semanas, ¿no? Estará la corrección del sobre dos, entiendo. La adjudicación definitiva no se puede aventurar a una fecha, ¿no? Normal, normal, porque yo creo que el horizonte se ha movido tantas veces, señora Chueca, en este tema... Yo recuerdo que la primera vez dijo que no entraría en prórroga el contrato y recuerden que la prórroga era mayo del 2020. En mayo del 2020, el contrato empezó en prórroga. Tenía seis meses de prórroga, hasta diciembre. Después, dijo que no entraría en reconocimiento de obligación y lleva ya un año y medio en reconocimiento de obligación un contrato que es el segundo contrato más grande de este Ayuntamiento y que hace que los reconocimientos de obligación sean en números enteros de euros, los más altos en los últimos años. Yo lo que creo, señora Chueca, es que este contrato, antes de que usted se vaya en junio del 2023, de ahí, de esa responsabilidad, tendría que tratar de que estuviese adjudicado. Y aquí hablamos ya de los problemas que tienen ustedes en los pliegos de condiciones. No puede ser que el contrato de parques todavía no estemos hablando de pleno funcionamiento. Estamos hablando de que el contrato de parques... Usted se acuerda de que a nosotros, con un año y medio que tenía de reconocimiento de obligación, nos decían lo que nos decían. Ustedes llevan casi tres años o han llevado casi tres años de reconocimientos de obligación. Pero es que en el 2023, si recuerda, caduca el pliego de autobús urbano también. Lo hemos hablado muchas veces. Tiene que ponerse manos a la obra. Yo creo que este pliego y el pliego del autobús urbano no puede permitir que los dos estén a la vez en reconocimiento de obligación y me temo, por lo que se mueve el horizonte, que nos vamos a encontrar en ese escenario, que también será un escenario nunca visto en la ciudad de Zaragoza, que los dos principales contratos, de autobús y de limpieza viaria, estén en reconocimiento de obligación, lo que sería en reconocimiento de obligación 150 millones de euros solo con dos contratos. Entonces, yo creo que debe ser una de sus prioridades.

Sra. Presidenta: Pues gracias por recordármelo, señor Cubero, pero, efectivamente, es una de mis prioridades y este retraso se lo puede también agradecer a los señores del PSOE, que nos han hecho retrasar seis meses la adjudicación por ese recurso que pusieron. Yo creo que también podemos agradecer el esfuerzo que están haciendo los técnicos para recuperar ese tiempo perdido gracias al Partido Socialista. Y es que, desde que empezaron y pudieron empezar a evaluar el 7 de febrero, hacer todo ese trabajo ingente, que es una gran cantidad de trabajo, en dos meses, realmente es un esfuerzo importante que están haciendo.

Y yo sí que quiero decirle una cuestión y es que es verdad que estamos en reconocimiento de obligaciones y ojalá no hubiésemos tenido tantos impedimentos por el camino que nos han retrasado, pero es verdad que, a diferencia del contrato de parques y jardines que tanto le decían a usted cuando era Consejero, ese contrato costaba más dinero al Ayuntamiento. El contrato en reconocimiento de obligaciones de la limpieza y gestión de residuos no le cuesta más dinero al Ayuntamiento, sino que le cuesta menos, porque encima no tiene las amortizaciones. Con lo cual, realmente hay una diferencia importante. Es verdad que se llaman igual, se llaman reconocimiento de obligaciones, pero uno le costaba dinero al Ayuntamiento y otro no le cuesta dinero. Gracias.

4.3.6 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué estudios de uso de la bicicleta y los VMP se están realizando desde el Ayuntamiento, y cuáles son los datos más recientes que se tienen. (C-4532/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.3.7 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a por qué motivo las empresas de bicicletas compartidas que han comenzado a operar con las nuevas licencias no están respetando los pliegos, que obligan a que sea obligatorio para finalizar el viaje el anclaje del candado físico a un elemento fijo autorizado. (C-4533/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.3.8 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a en qué momento estará prohibido aparcar las motos en la acera, y qué previsión de nuevos aparcamientos de moto y bicicleta hay para este año. (C-4534/22)

Sr. Cubero Serrano: Gracias.

Sra. Presidenta: Sí.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, si el contrato está en un año y medio de reconocimiento de obligación y medio año es culpa del PSOE, el otro año es culpa suya, señora Chueca. Por esa regla de tres, si medio año es culpa del PSOE, usted tiene el doble de culpa en el reconocimiento de la obligación de ese contrato. Dicho esto, usted no paga amortización de vehículos y por eso no le sale más caro, que ese medio millón de euros usted se lo está gastando en otras cosas, pero las consecuencias que está teniendo eso, y, si habla con los trabajadores, se lo dirán, es que la amortización de vehículos lo que implica es que el Ayuntamiento de Zaragoza, al final, es propietaria del parque móvil del contrato de limpieza, pero los vehículos llevan un año y medio sin mantenimiento. Y muchas veces los vehículos que recogen los contenedores o las barredoras o las limpiadoras parecen la central nuclear de Los Simpson y hay algunos servicios que no se pueden prestar porque los coches se están escacharrando casi más que los autobuses de Avanza. Yo creo que están ahí, a la par. No sé cuál es más tercermundista el mantenimiento de los vehículos, si el de Avanza o el de la limpieza.

Pero bueno, con el tema de las motos, ¿cuándo se va a prohibir el aparcamiento de las motos en la acera? ¿Qué previsión tiene de nuevos aparcamientos y de bicicletas este año? Yo lo digo porque también, y con esto concluyo, prometo no usar el segundo turno salvo que usted diga alguna barbaridad, creo que, en este tema del aparcamiento de las motos, a nosotros nos han llegado bastantes protestas de algunos establecimientos de comida rápida —no voy a decir nombres, pero usted se lo imagina— que tienen muchas

motos aparcadas en aceras. Creo que ahí, más allá de la norma general de toda la ciudad, usted debería actuar o que alquilen badenes o algo, pero las viviendas cerca de alguno de estos establecimientos... Luego le daré los nombres en privado, no lo voy a decir aquí públicamente. Creo que usted debería actuar también concretamente en estos asuntos.

Sra. Presidenta: Vale, señor Cubero. Sí, seis meses son responsabilidad del señor Gómez Gámez, pero los otros seis meses de ese año nos los vamos a repartir a medias, porque usted también podría haber empezado antes a hacer la elaboración de los pliegos y, entonces, así hubiésemos podido llegar a tiempo. Así que vamos a pachas y seis meses para cada uno.

Bueno, efectivamente, tenemos que tramitar la nueva ordenanza de movilidad y ahí es donde se recoge, si finalmente se aprueban esas condiciones, el prohibir el aparcamiento de las motos en las aceras. Es ahí donde está recogido. Y con relación al número de aparcamientos que tenemos, en estos momentos tenemos para motos 10.700 y para bicicletas y patinetes 24.000. En estos momentos, el Servicio lo que está haciendo sobre todo es evaluar las necesidades, porque ahora ya tenemos una primera capa cubierta por toda la ciudad y, entonces, ahora lo que se trata es de ver dónde hay mayor necesidad, dónde hay más demanda, para poder ir reforzando puntualmente, pero ya sobre la base que hay, con lo cual, se irán haciendo a medida que se vayan necesitando en función de lo que se vaya detectando. Pero, ahora mismo, lo que estamos haciendo es observar las necesidades puntuales sobre la base que ya hay en toda la ciudad. Y me dice luego esta cuestión, porque sí que me interesa que lo miremos.

4.3.9 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué plazos y presupuesto maneja la Sra. Consejera para la licitación de la conservación de los carriles bici, habida cuenta que el actual contrato caduca dentro de un año. (C-4535/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: O sea que la responsabilidad del reconocimiento extrajudicial de limpieza es a tercias, ¿no? No me voy con usted a una invitación de vermut, porque lo acabo pagando todo. Un contrato que acaba, ojo, acaba la prórroga, en noviembre del 2020, un año y medio después de que dejara de gobernar Zaragoza en Común, ojo, un año y medio, que en su instrucción dicen que seis meses antes tienes que ponerte a hacer el pliego, un contrato que acaba un año y medio después de que dejara de gobernar Zaragoza en Común, la culpa es de Zaragoza en Común a tercio. La verdad es que usted, señora Chueca, no pierde ni en lejía. Bueno, pero por lo menos ha asumido un tercio de responsabilidad. Yo estoy dispuesto a asumir un tercio solo por escucharle a usted que asume un tercio de responsabilidad, que es la primera vez en tres años que asume algo de responsabilidad de la falta de gestión en su Área.

Con respecto a este tema, queda un año para que acabe esto y, viendo los trámites que usted lleva en la licitación, miedo me da. Un año para que acabe, para que caduque, el actual contrato de conservación de carriles bici, que es uno de esos contratos que usted se encontró adjudicado, porque siempre hablan de desastre en el Área, pero bueno, encontraron este contrato adjudicado de 200.000 € para mantenimiento de carriles bici. Y menos mal, señora Chueca, porque, con la tirria que les tiene usted a los carriles bici y con el aumento de usuarios de un 80 %, sin mantenimiento, los accidentes que hubiera habido, ya no de bicis, sobre todo de patinetes, con los baches que se producen en carriles bici, hubiéramos acabado todos y todas en urgencias de la Casa Grande. Menos mal que tiene este contrato. Y espero que este contrato no se le caduque y que, al menos, 200.000 € al año pueda haber de mantenimiento de carriles bici. Por tanto, como le queda un año, yo lo que le digo, y conociendo sus plazos dilatados, es si se ha puesto ya a trabajar para que esto se adjudique y no quede vacío el mantenimiento de carriles bici.

Sr. Presidenta: Yo creo que se tiene que quitar un poco esa idea de que yo le tengo tirria a los carriles bici o a las bicis. Es que no sé de dónde se saca usted esa cuestión. Cuando yo voy en bici... Mucha parte de mi tiempo libre me muevo en bici por la ciudad, pero bueno, es una de esas etiquetas que usted me ha colocado y ya está. Hemos hablado esta mañana de los nuevos contratos para hacer nuevos carriles bici y, durante este periodo, he facilitado la conexión y la circulación en bicicleta por la ciudad conectando todos los carriles bici a través de los ciclocarriles. Con lo cual, yo creo que, por nuestra parte, encantados de poder mejorar las infraestructuras ciclistas, pero otra cosa es siempre la importancia relativa que tienen dentro de lo

que es la movilidad del conjunto de la ciudad, esa es la diferencia entre su visión y la mía.

Efectivamente, este contrato es un contrato de conservación y mantenimiento que nos encontramos adjudicado y que nos sirve para hacer, no tanto el mantenimiento básico, que eso ya lo hacen otros contratos de señalización y de brigadas, sino el subsanar errores de planteamiento, conexiones que a veces faltan y giros y desconexiones o fallos en el diseño que nos hemos encontrado. La idea es que ese contrato tenga dos años más de prórroga, que parece que la empresa va a solicitar. Por lo tanto no sufra, porque vamos a seguir manteniendo ese servicio. Pero, además, lo que he pedido es que se trabaje en una ampliación para el siguiente contrato, que tenga una dotación mayor, porque es verdad que con esos 200.000 €, estando muy bien, es muy escaso para las necesidades que tienen las infraestructuras de toda la ciudad y para ese mantenimiento que ya, con la acumulación de los años, va necesitando. Con lo cual se va a mantener dos años más el contrato actual y, mientras tanto, se está trabajando en un nuevo contrato para mejorar las infraestructuras y, además, vamos a trabajar en los nuevos carriles bici que le comentaba al principio. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Señora Chueca, usted tiene manía a los carriles bici. Es decir, hemos tenido Gobiernos en la ciudad que han ejecutado, hemos ejecutado al año hasta decenas de kilómetros de carriles bici algunos años y usted reconoció en la Comisión pasada que hizo 90 metros de carril bici. Ya le digo que no le llegaba ni para la prueba olímpica. Hombre, la diferencia es sustancial entre lo que hacían, ya no el Gobierno de Zaragoza en Común, yo reconozco también a la señora Dueso y al Gobierno del Partido Socialista, que fue de los que más carriles bici hizo, pero, comparado con los 90 metros de usted, bueno, es que igual en el año 4050 de la era actual podemos tener cerrada la malla de carriles bici en la ciudad al paso que usted va. Hombre, manía les tiene.

Sra. Presidenta: Es que no es necesario solamente hacer carriles bici para desplazarnos en bici por la ciudad. Lo importante es que haya una conexión en la ciudad y en eso es en lo que hemos trabajado. Con lo cual, yo también le digo que hay que darle la importancia que tiene a cada uno de los servicios. Si no hubiésemos tenido ningún carril bici cuando llegué al Gobierno, seguramente hubiese tenido que construir muchos carriles bici en estos tres años. Por suerte, teníamos una red de carriles bici muy amplia, con lo cual, no era prioritario seguir incrementándola. Había otras prioridades mayores. Pero vamos, no sé por qué sigue con la cuestión de que no me gustan los carriles bici. Gracias.

4.3.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si valoran la posibilidad de habilitar el uso compartido para patinetes y bicicletas de la calzada por la que discurre el tranvía en el Coso. (C-4579/22)

Sr. Gómez Gámez: Sí. Bueno, señora Consejera, el señor Cubero se sorprendía porque usted ha reconocido o se ha atribuido un 66 % de responsabilidad en lo del contrato de la limpieza. Es que se tendría que atribuir el 100 %, porque le recuerdo que el recurso que interpuso este Grupo socialista fue estimado en dos de las tres cuestiones, aunque ustedes se empeñan en no querer reconocerlo, con lo cual, estaba mal hecho y así se acreditó. Tuvieron ustedes que ampliar la información para el tema del loteo y el tema del arbitraje quedó absolutamente derogado. Pero hay otra cosa que usted tampoco recuerda cuando habla de las culpas y las responsabilidades. Es que hace poco aprobaron ustedes en Gobierno una indemnización de 277.000 € a Clear Channel porque recurrieron ustedes en su momento la ampliación de estaciones bici a toda la ciudad Zaragoza —no usted, que no estaba entonces en el Grupo del PP, pero sí su Grupo— y eso ha generado ahora una indemnización de 277.000 € más intereses que han tenido ustedes que pagar. Eso sí ha causado un perjuicio de casi 300.000 € a la ciudad de Zaragoza, ese recurso.

Mire, respecto a lo del uso compartido de la plataforma, sabemos que en ocasiones desde el tranvía de Zaragoza se ha cuestionado el uso, porque no solamente se solicita para bicicletas y patinetes, también los vehículos públicos, los taxistas, que han reclamado en algunas ocasiones el poder utilizar para acortar el tiempo de desplazamiento de la Margen izquierda. Se nos ha contestado siempre que hay problemas porque el mantenimiento de la superficie es complicado, se hace cargo la empresa del tranvía y, por lo tanto, habría que compartirlo o habría que establecer un nuevo régimen jurídico de mantenimiento de esa zona. Puedo entender que, en el caso de circulación de vehículos más pesados, efectivamente, se produzcan deterioros

que puedan alterar el normal funcionamiento del tranvía, pero creemos que los patinetes y las bicicletas, debido a su escasa masa, su escaso peso, no deberían causar ninguna afección notable. De hecho, y usted lo sabe tan bien como yo, porque seguro que transita por allí, hay unos cuantos ciclistas y unos cuantos patinetes que, de forma irregular, porque normativamente está prohibido, circulan por allí. En algunas ocasiones son parados y sancionados y, en otras ocasiones, no los ve nadie y circulan. Con lo cual, lo que está claro es que el uso no genera ninguna distorsión a la obra, digamos, del tranvía, a la superficie donde están las vías sujetas, a la plataforma, y, seguramente, se podría conseguir una cierta convivencia para que estos vehículos pudieran utilizar esta plataforma. Porque es cierto que, si usted coge una bicicleta en la plaza de España y tiene que venir a la plaza del Pilar, por ejemplo, tiene un problema y es que, o tiene que bajar hasta el Coso Bajo y luego subir por Echegaray y Caballero, o tiene que venir andando con la bicicleta a través del Tubo, o la otra vuelta puede ser ir por plaza Salamero, es decir, por calle Cinco de marzo, plaza Salamero... Quiero decir, seguramente, y teniendo en cuenta también que la calle Alfonso no es transitable y que don Jaime es dirección contraria, lo cierto es que la comunicación entre plaza España y plaza del Pilar por vía de patinete o de bicicleta es muy complicada. El uso de esta plataforma seguramente facilitaría la vida y, por qué no, la posibilidad de estudiar que pudiera estar limitada a determinadas horas para evitar conflictos o a determinadas zonas acotadas. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Gómez Gámez. Deje de decir cuestiones que no son exactas o que faltan a la verdad. Lo digo porque el TACPA lo que hizo fue decir que seguíamos adelante con la licitación con los pliegos tal cual estaban. Otra cosa es que a ustedes les venga bien decir que dijo tres temas. Vale, sí, pero dígame algún caso donde haya habido una continuidad de los pliegos sin ninguna modificación o no se haya tenido que volver otra vez al inicio de la licitación. Nunca en la historia del TACPA, que yo conozca, con lo cual, esos seis meses que se tomaron en resolver es por culpa de ese recurso que ustedes pusieron.

Y luego la otra cuestión, sobre las cuestiones de las bicicletas y del recurso, a ver, le habrán costado 200.000 € a la ciudad de Zaragoza, pero le han ahorrado 11 millones, 11 millones adjudicados sin contrato, que es lo que se paró. Por lo tanto, yo creo que son cuestiones que hay que hablar con propiedad y con rigor, porque, si no, todo vale y genera confusión en cualquiera que le estuviese escuchando.

Y sobre este tema que plantea, pues otro tema que también me llama mucho la atención que me lo plantee usted. Me lo plantea usted, señor Gómez Gámez, del Partido Socialista, que fue el Partido Socialista el que reguló las reglas del juego. Lo digo porque, si no lo sabe, lo debería saber. Cuando el Partido Socialista elaboró los pliegos para la concesión de la SEM, expresamente prohíbe la circulación de otros vehículos que no sean peatones por su plataforma, dedicando esa plataforma en exclusiva e introduciendo además unas penalizaciones que, si hubiese otros vehículos autorizados, la conservación y el mantenimiento de toda la plataforma recaería sobre las arcas municipales. Con lo cual, si tanto interés tenían por que pudiesen circular otros vehículos, que yo comparto el que no es el camino más eficiente ni más cómodo, efectivamente, que lo padezco y tengo que dar toda esa vuelta cuando voy en bicicleta... Bueno, lo que quiero decir es que fueron ustedes, señores del Partido Socialista, los que regularon y los que pusieron esas trabas. Y es verdad, y, por si no lo sabe, se lo indico, porque igual eso sí que usted no lo sabe, que la Corporación anterior intentó cambiarlo, intentaron cambiarlo e incluso lo llevaron al Pleno el 20 de julio de 2016 y luego lo retiraron. ¿Por qué? Porque los informes de Policía, los informes de Movilidad, todos los informes son en contra por las graves consecuencias que tiene para la seguridad, lo primero, que no solamente es un tema económico, sino para la seguridad de los usuarios, y, además, las consecuencias económicas. Con lo cual, yo creo que es un tema que no vamos a volver a abrir, que hubiese sido mejor si, efectivamente, pudiese hacerse un camino más directo, pero no es posible, con lo cual, mejor dejémoslo como está. Está a su disposición la documentación si quiere ver los informes. Gracias.

Sr. Gómez Gámez: Pues mire, señora Chueca, el TACPA, se ponga usted como se ponga, dijo que la cláusula del arbitraje se tendría por no puesta. Y, además, dijo que, una vez presentadas las nuevas justificaciones, las nuevas motivaciones para el tema del loteo, que se presentaron después de nuestra interposición del recurso y ampliaban las causas, dijo que esas nuevas ampliaciones o justificaciones sí motivaban suficientemente la adjudicación de un único lote. Lo dijo después, no en la primera ocasión, con lo cual, por ahí. Claro, se ahorraron 11 millones, pero a costa de que Torrero y otros barrios de Zaragoza no tengan servicio de bici pública, de bici Clear Channel de anclaje, evidentemente. Claro, claro, es que era para extender el servicio.

Y en cuanto a lo que me dice usted de la plataforma, mire, ya le he dicho que puedo entender que los

vehículos, los turismos, no circulen. No sé qué daño puede causar una bicicleta o un patinete. Y dice que nosotros hicimos así el pliego. Mire, ¿sabe qué ocurre? Que, aparte de que rectificar es de sabios, la política hay que adaptarla a las circunstancias de cada momento. El uso de bicicletas y patinetes entonces era muy testimonial. De hecho, el de patinetes era inexistente, porque no había patinetes eléctricos. E, insisto, el adaptarnos a las nuevas circunstancias es un síntoma de flexibilidad y, si no, tomen nota ustedes, que hasta hace cuatro días hablaban de violencia machista o violencia de género y ahora ya empiezan a hablar de violencia intrafamiliar. ¿Le suena esto? Esto se llama rectificar, que dicen que es de sabios, pero en ocasiones es de gente necesitada de apoyos de Grupos populistas.

Sra. Presidenta: Mire, señor Gómez Gámez, claro que rectificar es de sabios y en eso claro que no podemos no estar de acuerdo, pero, si usted hubiese dejado la posibilidad en los pliegos de que esa cuestión se pudiese revisar o actualizar a las nuevas circunstancias, pues sería posible, pero es que, lamentablemente, lo dejaron cerrado a cal y canto. No se puede modificar. Es una plataforma exclusiva. Ahí, no sé, tendrían que haber tenido un poquito más de visión y dejar la cuestión un poquito más abierta sabiendo que las circunstancias van evolucionando y van cambiando. Pero no lo hicieron así. Lo siento, fue un error de sus compañeros de partido.

(Abandonan la sala el Sr. Gómez Gámez y el Sr. Mendoza Trell)

4.3.11 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cómo piensan resolver las quejas de las entidades ciudadanas ante los retrasos y dificultades que se encuentran para la obtención de los permisos para la utilización del dominio público. (C-4583/22)

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí. Gracias, señora Chueca. A ver, lo primero que quiero hacer es una aclaración sobre algo que han dicho anteriormente sobre los carburantes. Han dicho que en otros países ya están tomadas las medidas y han bajado el precio de los combustibles. Eso es falso. Lo harán a partir del 1 de abril tras el Consejo Europeo, que tomará medidas en asuntos energéticos. Nuestro Presidente también nos dará las debidas explicaciones el 29 de marzo.

Y en cuanto a la pregunta sobre el dominio público, la verdad es que es muy breve. En estos últimos años, hemos preguntado en esta Comisión y también en la de Participación Ciudadana sobre la agilización de los trámites para la obtención de determinados permisos para la utilización del dominio público. Entendemos que hay acciones o actividades técnicamente muy complejas que requieren de informes de varios departamentos para su autorización, pero, en otras ocasiones, para que el tejido vecinal pueda tener participación en las calles debería de ser un poquito más sencillo. No es lo mismo realizar una pequeña hoguera en un barrio que una gran actividad expositiva o una pequeña feria de barrio o un pequeño mercadillo o cantar en la vía pública. Le pediría sensibilidad y diligencia a la hora de entender que las entidades, en muchas ocasiones, ni tienen los conocimientos, ni el tiempo, ni la capacidad para resolver estos requerimientos. Hacer una revisión de la tramitación es lo que le solicitamos para dar un mejor servicio público con esta pregunta. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Becerril. Hay dos cuestiones diferentes. Una cosa son los impuestos y otra cosa es el precio. El precio, efectivamente, se bajará de forma conjunta a partir del 1 de abril, pero en los impuestos sí que cada país tiene capacidad para poder actuar y otros países han eliminado los impuestos y el Gobierno de Sánchez no ha eliminado los impuestos. Por lo tanto, a eso es a lo que yo me refería. Otra vez intentando confundir, mezclando una cosa con la otra. No confundamos, distingamos. El Gobierno podía bajar el IVA y no lo baja y, a partir del 1 de abril, decidirán si bajan el precio o no lo bajan. Eso es a lo que estaremos esperando.

Y con relación a la pregunta de las quejas que me planteaba, hemos mirado y hemos revisado el cauce oficial y no nos consta que haya quejas sobre esta cuestión. Con lo cual, le pediría que me diga dónde están esas quejas y las trabajaremos. Y con relación a los requisitos exigidos para todas estas tramitaciones, no hemos hecho ninguna modificación. De hecho, las últimas exigencias se incorporaron en 2018, con el Gobierno anterior, y se aprobaron en un decreto del 12 de abril de 2019. Por lo tanto, no hemos hecho ninguna modificación. Sí que es verdad que yo creo que, en estos tiempos, en estos últimos meses, casi

años, ha habido tanto cambio de normativa, muchas de ellas sanitarias, de carácter supramunicipal, autonómico o nacional, que han generado mucha confusión y que a veces, para venir a hacer una solicitud al Ayuntamiento, antes se tenía que tener una autorización sanitaria y había que pedirla en el Gobierno de Aragón y ha dificultado mucho los trámites. Es posible que sea por esas circunstancias que le ha llegado esta cuestión, pero desde el propio Ayuntamiento hemos estado atendiendo en estos 20 días, que es el tiempo que marca la Corporación, de anticipación suficiente para la tramitación y es verdad que hay veces que incluso fuera de plazo, porque me llegan muchas excepciones, se han resuelto y se ha permitido, un poco insistiéndole a los vecinos o a las asociaciones que, por favor, la próxima vez trabajen con más anticipación para poder permitir esa actividad en la calle. Pero bueno, no se preocupe, que investigaremos sobre esa cuestión, pero no hay ninguna modificación para que haya cambiado, sino que yo creo que es sobre todo por las cuestiones sanitarias. Gracias. Una pregunta: ¿podemos hacer un descanso de cuatro o cinco minutos? Gracias.

(Se hace un receso de cinco minutos)

Se adelanta el tratamiento de los puntos 4.3.18 y 4.3.20.

4.3.18 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos, relativa a cómo valoran el enquistamiento del conflicto laboral en el autobús urbano y en el estacionamiento regulado, y qué soluciones plantean. (C-4597/22)

(Se trata conjuntamente el punto 4.3.20)

Sra. Bella Rando: Sí. Gracias, Consejera. Le voy a plantear... Bueno, sobre el conflicto laboral del autobús, obviamente, ya sabemos que se ha conformado un nuevo comité de empresa y que reiniciarán las labores de negociación del convenio. Me voy a referir más al estacionamiento regulado y, en este sentido, si también en su intervención me responde a lo que planteamos en la pregunta 4.3.20 sobre la extensión del estacionamiento regulado, pues bueno, estaría dispuesta a retirarla y unificamos ambos puntos.

Por un lado, con el tema del estacionamiento regulado, ya sabemos que hay 13 zonas de la ciudad que están gestionadas por Indigo Park y que hay más de 100 trabajadoras, en su mayoría mujeres, desempeñando estas labores haga frío, niebla o lluvia en las calles de Zaragoza. Dos problemas que son sobre los que les preguntamos en esta pregunta. Uno, el convenio caducó el año pasado y se extiende hasta agosto. Sabemos que ha habido movilizaciones por parte de las trabajadoras y trabajadores, que denunciaban que no se controlan las bajas laborales, que tienen sobrecarga de trabajo y que no se están cubriendo vacaciones ni permisos. En cierta medida, denuncian que la empresa está incumpliendo los servicios contratados. Como saben, también en el Pleno del 22 de diciembre aprobamos o instamos por unanimidad a que se buscara una solución al conflicto y que se garantizara que todo esto se iba a cumplir. Como sabrá usted, porque nos ha dicho el propio comité de empresa que les informaron a ustedes y nos han informado a nosotros, el pasado 14 de marzo tuvieron una reunión en el SAMA donde plantearon ofertas para los tres años de subidas del IPC y, además, inclusión de cláusulas sociales. Tienen una próxima reunión el 1 de abril. Eso por lo que respecta a lo que sería el convenio.

Y, por otro lado, la pregunta a la que me gustaría que respondiera es qué pasa con el pliego del contrato que se ha prorrogado un año, hasta agosto. Usted, en anteriores comparecencias, dijo que este estaría previsto para marzo o posiblemente para abril. Entonces, nuestra pregunta va en relación a si se mantiene el pliego para salir en abril o se va a demorar más y, si hubiera una prórroga, si esta prórroga va a suponer alguna remodelación del contrato, de la misma manera que también sabemos que se tiene que revisar el canon anual y, en la revisión del canon anual, parece que hay previsto también un incremento o subida, con lo cual, nos preguntamos también si se incluirá la extensión de la zona azul a todos los barrios de la ciudad y si con ello va a haber esas mejoras que ya anunció usted, pero en qué medida se va a facilitar que haya una negociación óptima para que mejoren las condiciones laborales para poder prestar un servicio adecuado en la zona azul de Zaragoza. Gracias.

Sra. Presidenta: Vale. Entiendo que lo que quiere es que planteemos la 4.3.18 y la 4.3.20 conjuntamente, señora Bella. Vale. Bueno, pues yo, con relación a la 4.3.18, esperar a que en la próxima

reunión que tienen el 1 de abril puedan encontrar ese punto de encuentro y que puedan firmar el convenio. Yo me he reunido con ambas partes, he escuchado las peticiones, he pedido a ambas partes que busquen esos puntos de encuentro y por lo menos ya en el SAMA empiezan a dar visos de poder tener una posibilidad de cerrar un convenio. Por otro lado, también es verdad que ahora mismo la patronal y los sindicatos están viendo modificaciones a la hora de las subrogaciones en los contratos del sector público y, por lo visto, parece que están un poco parados también a la espera de ver cómo se resuelve esa negociación a nivel nacional. Y sobre el convenio de los autobuses, ahora confío en que, con el nuevo comité que se acaba de componer, durante este mes, después de las elecciones sindicales, avancen las negociaciones. Por lo menos han fijado un calendario de negociación y confío en que puedan avanzar.

Y en relación a qué planes tenemos con respecto a la extensión del estacionamiento regulado y el nuevo contrato, esta es una cuestión que hemos hablado en muchas ocasiones en esta Comisión y que, como todos ustedes saben, se están haciendo los trabajos para la licitación. El contrato está prorrogado y se va a mantener la prórroga hasta que entre en vigor el nuevo contrato. Y en relación a los nuevos servicios, lo que se pretende es un contrato que, además, se ha hablado con todas las Juntas de Distrito en todo momento para ver qué juntas de distrito tienen problemas de aparcamientos en sus barrios y quieren estacionamiento regulado para residentes. Lo digo porque no hablemos de zona azul, hablemos de... Hay dos cuestiones distintas y con dos precios muy diferentes. Una cosa es el estacionamiento regulado azul, que es para fomentar la rotación en las zonas comerciales, y otra cosa es el estacionamiento regulado de residentes, que es el naranja, que es el que precisamente son los vecinos de muchos barrios lo que nos lo piden para facilitarles poder aparcar en la calle, porque, si no tienen este servicio, lo que sucede es que en la calle se quedan vehículos que no se mueven, se quedan furgonetas y luego no pueden aparcar. Prefieren poder tener este servicio que, por un precio muy reducido, como son 10 € al mes, pueden optar a aparcar en la calle, porque hay más aparcamientos, porque se mueven todos aquellos que no están rotando. Esta es una cuestión que, como le he dicho siempre, estamos en conversaciones con las Juntas y son las Juntas las que han decidido las que quieren y las que no quieren. Se está trabajando conjuntamente. Hay algunas Juntas que se han involucrado tanto y asociaciones de vecinos que hasta nos han hecho los mapas de "oye, queremos naranja por aquí y queremos azul por aquí". Ellos mismos han definido cómo lo quieren. Y, a partir de ahí, entrará en vigor en cuanto esté incorporando también la zona de carga y descarga automatizada y también toda la gestión de los controles de accesos, donde estará también el contrato de la zona de bajas emisiones. Con lo cual, creo que mejorará todo lo que es la integración de los servicios gracias a las nuevas tecnologías.

Y, como ustedes saben, los trabajadores, que es la parte que también yo entiendo que a usted le preocupa, serán subrogados, ya se lo hemos dicho a ellos y ellos están tranquilos, y, a pesar de que hay múltiples incorporaciones de nuevas tecnologías, sus puestos de trabajo se van a mantener. Con lo cual, en ese sentido, creo que está bastante hablado tanto con ellos como con las Juntas de Distrito y bastante avanzada esta tramitación de esta cuestión, que va a ser buena también para la ciudad en su conjunto.

Sra. Bella Rando: Brevemente. Un segundito. Entiendo, por tanto, que, si el contrato está prorrogado hasta agosto, hasta que haya nueva licitación, se seguirá prorrogando. ¿Es así? Y habrá nuevos incrementos presupuestarios también en esa nueva licitación.

Sra. Presidenta: Bueno, este contrato, si no lo sabe, se lo digo, es un contrato que sobre todo se recauda de la zona azul o de la zona de estacionamiento regulado naranja y, sobre la recaudación, un 20 % es para la empresa y un 80 % es para el Ayuntamiento. Con lo cual, en función de la utilidad que tenga y del uso que tenga... O sea, es un contrato que da ingresos, no da gastos ni hay que incrementar el presupuesto.

(Abandonan la sala la Sra. Bella Rando y el Sr. Cubero Serrano)

Se retoma el orden en el tratamiento de los puntos.

4.3.12 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a en qué estado se encuentran las concesiones de kioscos de hostelería, alimentación, prensa y flores. (C-4584/22)

Sra. Presidenta: Señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Muchas gracias, señora Chueca. Muy brevemente. Queremos conocer en qué estado se encuentran los kioscos de hostelería, alimentación, prensa, flores, para que evalúe cómo ha sido el proceso de licitación, ya que sabemos que los técnicos son exquisitos a la hora de valorar los pliegos y las ofertas económicas, pero no ha dejado de sorprendernos que hayan sido los grandes grupos hosteleros y algunos relacionados con la construcción los que se hayan llevado la mayor parte de los quioscos, sobre todo los relacionados con la hostelería, cuando parece ser que desde siempre las concesiones públicas se habían enfocado a hacer partícipe al común de la hostelería, a los pequeños hosteleros que tienen menos oportunidades para poder gestionar y tratar espacios públicos en régimen de concesión administrativa. Tal vez, y por ello le pregunto, los pliegos igual fueron demasiado exigentes a la hora de que todos tuviesen la misma oportunidad de acceso a dichas concesiones. Y concretamente quería preguntarle si en el nuevo diseño de la nueva plaza Salamero se ubicará un quiosco de flores. Anteriormente a la reforma, fue Flores Aznar quien ocupaba este espacio en la misma y nos han planteado la duda de si podrán seguir prestando este servicio de venta. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Becerril. Pues yo creo que, como ustedes saben, cuando llegué al Gobierno me encontré con que todos los kioscos de la ciudad estaban caducados, algunos de ellos estaban vacíos, otros estaban en precario sin contrato desde hacía muchos años y, además, ofreciendo una imagen muy anticuada de la ciudad, porque no se habían actualizado. Estaban realmente enganchados algunos de ellos a la luz del alumbrado público... O sea, unas condiciones bastante penosas. Por eso se activó un plan de choque para poder renovar y mejorar la imagen de los kioscos que están en sitios bastante visibles de la ciudad, algunos en calles, otros en plazas, otros en parques, y pudiesen ofrecer una nueva oferta gastronómica o una nueva oferta también de ocio. Por eso también en los pliegos se pide que tengan actividades culturales y que cumplan también con una oferta saludable y que se ajusten a los tiempos de hoy en día. Es verdad que son unos pliegos... Claro, obviamente, para hacer toda esa renovación, si hubiesen estado en otro estado los kioscos actuales, hubiese sido mucho más fácil simplemente pintar o un lavado de imagen rápido, pero no es el caso, porque en muchos de ellos ha habido que demolerlos para poder hacer los nuevos proyectos. También es verdad que los pliegos daban varias opciones, desde poder hacer pequeños ajustes a poder hacer máximos ajustes, lo que pasa es que, obviamente, tenía más puntuación el poder hacer más ajustes para poder dejar una nueva construcción y una imagen mejor para la ciudad. En ese sentido, yo creo que el resultado que se ha obtenido son sobre todo grupos hosteleros, principalmente, casi todos, muchos de ellos, además, pequeños hosteleros, que algunos han conseguido renovarlo, con lo cual, en ese sentido, fenomenal y, sobre todo, porque se consigue realmente en estos momentos, en los que los ingresos son tan importantes, una actualización de canon importante y la creación de nuevos puestos de trabajo de forma muy importante.

Le voy a dar algunos datos. En la fase uno, tenemos siete kioscos. El canon total de lo que suman son 150.200 €. Están creando 50 puestos de trabajo y se acometen con una inversión total de 423.000 €. Hay tres que están funcionando ya (Castillo Palomar, parque Bruil y parque La Granja). Hay cuatro en obras: el de plaza de la Armonía, que ha tenido problemas con la conexión eléctrica, que eso también está costando un montón y principalmente el retraso se está produciendo por las conexiones con Endesa, porque las instalaciones eran muy antiguas y está siendo muy complicado, pero ya dice que prevé abrirlo en abril. Luego, por otro lado, tenemos paseo Sagasta y paseo Montecanal, que están pendientes. Hubo retraso con la licencia y están pendientes para abrir en mayo. Y la plaza de los Sitios está actualmente en obras, porque tuvo mucho retraso porque tuvo que pasar por la Comisión Provincial de Patrimonio, se aprobó y prevé que lo puedan abrir para junio-julio.

La fase dos son siete quioscos adjudicados con una zona recreativa y, en este caso, se quedó desierto el del parque Torre Ramona, que no accedió nadie. El canon total son 218.000 €. Se han creado 52 puestos de trabajo, con lo cual estamos hablando ya de más de 100 puestos de trabajo en las dos primeras fases, y una inversión total de 348.000 €. Está funcionando San Pedro Nolasco, está en obras el de Constitución, se ha rescindido el contrato por no cumplir con la presentación del proyecto una vez que le fue adjudicado al del parque Delicias, con lo cual, ese volverá a salir otra vez a licitación, y hay dos en fase de presentación de proyecto, que son los del parque Pignatelli, el de arriba y el de abajo, y también el del embarcadero de Vadorrey y Tenerías, que están pendientes de la licencia de obras en Urbanismo, que también tenemos que ver si lo aceleran.

Por otro lado, está la fase tres, que son 13 quioscos que son sobre todo de prensa, flores y lotería, con un canon total de 143.000 €. Tenemos ya cuatro funcionando en la plaza España, el de flores del cementerio,

los de loterías del paseo María Agustín, y seis pendientes de la licencia de obras, que son los tres del paseo Independencia, plaza San Francisco, paseo Pamplona e Isabel la Católica.

Y, por último, tenemos la cuarta fase, que son los más recientes, que son los del parque Labordeta, con seis quioscos, donde tenemos un canon total de 267.000 € y una creación de 70 puestos de trabajo, pendientes de adjudicarse. Esto es lo que está en tramitación. A partir de aquí, está pendiente de salir el quiosco de Torre Ramona, que se quedó desierto, y también otros quioscos de los que se ha ido prescindiendo en este tiempo, como son Coso, San Pedro Nolasco, la Glorieta Sasera, plaza Paraíso y el nuevo de plaza Salamero. Con relación a lo que me decía —me estoy pasando demasiado del tiempo— el de Salamero, lo que se hizo es al adjudicatario trasladarlo a la plaza Aragón. Estuvo en la Plaza Aragón un tiempo y creo que renunció a la adjudicación, con lo cual ha sido él el que, si ahora quiere volver a la plaza Salamero, me imagino que lo que tendrá que hacer es volverse a presentar al concurso de la plaza Salamero. Gracias.

4.3.13 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuándo tienen previsto someter a aprobación el Plan de la Estepa. (C-4585/22)

Sra. Presidenta: Sí, señora Becerril.

Sra. Becerril Mur: Sí. Gracias, señora Chueca. Esta pregunta la planteamos porque en el último Pleno, en una de nuestras mociones que versaba sobre el Plan de Infraestructura Verde, el Grupo Municipal de ZeC nos hizo una transaccional y la traemos aquí para instar al Gobierno a aprobar de forma definitiva a la mayor brevedad posible el plan de la estepa sur de Zaragoza. Este plan, que está basado en un programa de protección ambiental y diagnóstico de la situación de la estepa sur de Zaragoza, creemos que es un documento que se puede revelar como bastante fundamental para el desarrollo de esta zona con tanta biodiversidad, porque debe ser capaz de ordenar los usos urbanísticos, industriales, energéticos y ambientales de esta gran extensión con la que contamos. Nosotros no coincidimos en algunas cosas con el Grupo de ZeC con respecto a cuál puede ser el alcance de la protección ambiental que se dé bajo esta estepa, pero creemos que sí es necesario que haya un documento que lo regule. Usted sabe que en este momento y tras el informe del INAGA en el año 2016, no se han retomado los trabajos para traer su aprobación definitiva. Por eso le queríamos preguntar si tenía previsto traer este plan a debate, si en este debate sería posible introducir algún tipo de modificación, porque, como todos llegamos a entender, desde el año 2016 hasta el actual han pasado muchas cosas, entre otras, se ha seguido incrementando la problemática relacionada con el cambio climático, la necesidad de iniciar una transición energética de manera acelerada en el conjunto de la crisis energética y global que se ha planteado con la invasión de Ucrania por parte de Putin. Y es evidente que aquellas restricciones, sobre todo las relativas a la instalación de energía solar y fotovoltaica en la estepa zaragozana, habría que revisarlas. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Becerril. Bueno, pues para esta cuestión, como sabe, es verdad que había un plan, el plan especial de la estepa y suelo no urbanizable, que creo que empezó desde 2014 la tramitación. Ha tenido un camino largo y hubo un informe del INAGA en 2016, pero también no sé si sabe, porque no lo ha citado, que hubo un cambio también de criterio por parte del Gobierno de Aragón. Entonces, ahí nos encontramos con que hay un plan para zonas de especial conservación en Aragón que superpone, digamos, la competencia y los criterios más allá de lo que es municipalmente y, por lo tanto, creo que lo que se tendría que plantear es jurídicamente estudiar qué autonomía tiene el Ayuntamiento en relación a ese plan para no contravenir y para no entorpecer o entrar en colisión, porque creo que es ahora mismo, según he entendido y según he visto, el Gobierno de Aragón quien está tomando esa competencia o, por lo menos, evaluando. No sería bueno que entrásemos en colisión con algo que ya se está regulando a nivel autonómico a través de la red Natura 2000. Por eso yo creo que lo más prudente es encargar ese informe jurídico, que nos digan realmente los Servicios Jurídicos de la Casa si es una competencia municipal o no, y, más allá de sí, además, es municipal, yo también dudo que sea incluso competencia de Servicios Públicos, porque es una cuestión al final de usos de los suelos y yo creo que esto podría estar más relacionado con las competencias que pueda tener Urbanismo. Con lo cual, a la vista de su pregunta, yo creo que haremos eso, encargaremos ese estudio y que nos digan exactamente si realmente... O hablaremos con el Gobierno de Aragón para ver realmente cuál es el ámbito de competencias. Gracias.

Sra. Becerril Mur: Pues sí, me parece muy interesante encargar ese estudio porque, a pesar de que se rebajó la expectativa energética por parte del Gobierno de Aragón, como ya he dicho en la primera intervención, ha habido muchos cambios y supongo que todo eso también tiene que influir en un nuevo documento o, por lo menos, en el documento revisado. Y sí, me parece bien. Estamos de acuerdo. Gracias.

Sra. Presidenta: Fenomenal. Muchas gracias.

4.3.14 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cómo tienen previsto incorporar los espacios comunes de los grupos sindicales cedidos recientemente por la DGA a las contratas de limpieza y parques y jardines. (C-4586/22)

Sra. Presidenta: Sí.

Sra. Becerril Mur: Sí, también muy brevemente. El pasado mes de febrero conocimos la cesión por parte del Gobierno de Aragón de dos de los denominados grupos sindicales y conocimos a través de informaciones de prensa los costes que, según sus cálculos, iba a suponer para el Ayuntamiento la gestión de las zonas ajardinadas o zonas verdes. Indicó también que estas nuevas zonas van a ser gestionadas por las contratas, en este momento, la de parques y jardines recién adjudicada y la de limpieza en fase de licitación. Le solicitamos a título informativo si se plantean realizar unos nuevos pliegos, un anexo a los pliegos, una modificación, si esto es real, si se va a actuar dentro de la zona verde de estos grupos... Información sobre ello. Gracias.

Sra. Presidenta: Pues muchas gracias. Se está instruyendo un expediente desde el Departamento de Ecología Urbana tanto para la parte de jardines como para la parte de limpieza y gestión de residuos para completar los contratos actuales y, por lo tanto, para poder introducirlos ya como parte de conservación. Yo creo que, a través de ese trámite, ahora que ya esos terrenos son de titularidad municipal, sí que se puede instruir y se puede hacer.

(Se reincorporan a la sesión el Sr. Gómez Gámez y el Sr. Mendoza Trell)

4.3.15 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos, relativa a que la Sra. Consejera explique el porqué de la paralización de la adjudicación del contrato de patinetes. (C-4594/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.1)

4.3.16 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos, relativa a qué calles podrían ser liberadas o peatonalizadas, o sus aceras ensanchadas y vegetalizadas, con los nuevos aparcamientos previstos. (C-4595/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, Consejera. No pido un mapa. Tranquila, que no pido un mapa. No voy a pedir ahora un mapa sobre qué es exactamente y cuándo, pero me gustaría que hiciéramos públicamente la reflexión, porque, si se van a hacer o están haciendo nuevos aparcamientos previstos, primero calle Moncayo, en las Delicias, pero hay más previstos, eso debería, en principio, suponer que habrá más coches ubicados en aparcamientos preparados o aparcamientos de altura, por lo tanto, menos coches que necesitarán aparcar en batería en las aceras. Por lo tanto, en esas calles o aceras podríamos aprovechar para ensancharlas, vegetalizarlas, etcétera, aprovechando que va a haber menos coches haciendo ese bulto imprescindible pero molesto en las calles. Insisto, no pido un cronograma ni un mapa concreto, pero sí una reflexión al respecto, porque, si sacamos coches de las calles, podemos ensanchar aceras y vegetalizarlas, y sacaremos coches si construimos aparcamientos disuasorios o de otro tipo. Gracias.

Sra. Presidenta: Fenomenal. Sí, esa es la visión ideal del plan en el sentido de que, efectivamente, si

realmente todos los coches están bien ubicados en aparcamientos... La cuestión actualmente es que hay déficit de aparcamientos, entonces, primero vamos a solucionar el problema que tenemos actualmente, que, como sabe, hemos quitado muchas plazas de aparcamiento tanto por los aparcamientos en calzada que se han hecho para las motos, para las bicis, para los patinetes, las nuevas calles que se están peatonalizando, que se están ampliando ya las aceras, todo el tema de las plataformas también de las terrazas... Al final, se suman distintos temas que han quitado plazas de aparcamiento y, en esta primera fase, lo que estamos haciendo es volver a recuperar espacio para aparcar, porque, si no, generamos un problema a los vecinos. Ojalá tengamos tantos aparcamientos de distritos que nos permitan tener las calles liberadas para poder empezar a acometer, quizá con mayor ambición, nuevas calles. No lo tenemos. Está hablando de un planteamiento muy futurista, porque ahora mismo los planes que sí que están en marcha son los que se están haciendo desde Infraestructuras y Urbanismo, que en otras Comisiones habéis hablado y sí que llevan siempre esa ampliación de las calles, reverdecimiento, árboles en los alcorques, tanto en la avenida Navarra, en Predicadores, Latasa, Reina Fabiola, calle Cuarte, entre otras, en las que se están ensanchando las aceras y que son los proyectos que están en marcha, que van en esta dirección. Con lo cual, ambas cuestiones tienen que ir acompasadas y, cuando llegemos a ese punto donde ojalá tengamos esa posibilidad, pues poder ampliar a más calles que puedan ganar espacio para hacer aceras más grandes.

Sr. Rivarés Esco: Gracias. Me conformo con que tengamos esto en previsión o, al menos, en la mirada de futuro, porque yo creo que es un concepto urbano y de ciudad muy interesante: menos coches en batería, más aceras más anchas y más vegetalizadas. Me conformo con que esté en la previsión de la posibilidad. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Así lo haremos.

4.3.17 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos, relativa a cuál es el Plan para llevar a cabo las medidas sobre movilidad firmadas en el Acuerdo por el Desarrollo Económico y Social de Zaragoza (ADESZA), en 9 de junio de 2020, con los agentes sociales. (C-4596/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Sí. Ya sabe que ese Acuerdo por el Desarrollo Económico y Social de Zaragoza (ADESZA) fue motivo, no sé si en el último o el penúltimo Pleno, de una moción de Podemos acerca de la recuperación del diálogo social, que, además, salió aprobada por mayoría. Se firmó en junio del 2020. Estaba paralizado. Ahora el compromiso de la Consejera fue recuperarlo. Como eso va a ocurrir, lo que queremos hacer es saber por qué no hay ninguna información sobre la ejecución de las medidas que se recogían en él que hacen referencia a esta Comisión, no en general, Consejera. Es una muestra, yo creo, más de cómo se olvidó ese compromiso. Yo creo que el Alcalde Azcón es un hombre que le tiene cierta tirria, lo digo muy en serio, a cualquier cosa que podamos llamar diálogo social. Y es un error de partida, porque cualquier cosa que pasa por el diálogo nos ayuda a ser más eficientes y más eficaces y a acertar, seguramente. No obstante, como digo, esa moción fue aprobada por mayoría.

Ahora preguntamos qué pasa con aquellas acciones que se recogían que hacen referencia a esta Área. Por ejemplo, mejorar la movilidad bajo el principio orientador de sostenibilidad medioambiental y económica respondiendo a la necesidad de trabajadores, ciudadanos, etcétera, es decir, reordenación de líneas, polígonos, etcétera; dos, establecer un plan que compatibilice medios de transporte; replantear la red de transporte público, es decir, el bus, básicamente, porque no se adapta a las necesidades actuales; o la conexión directa entre la estación de Delicias, por ahora llamada Delicias, aeropuerto de Zaragoza y feria de muestras; o contar con una participación de los agentes sociales firmantes para realizar una tarea de benchmarking para estudiar casos de éxito de nuevos planes de movilidad y nueva ordenación, insisto, de buses aprendida de otras ciudades españolas de nuestro tamaño o fuera de España; o nueva dotación de redes de telecomunicaciones; o analizar medidas de mejora de movilidad en desplazamientos laborales. Algunas cosas sé que puede considerarse que están en marcha, porque son muy globales, pero había otras muy concretas que, que yo sepa, no existen. Este acuerdo se firmó con la CEOE, con la CEPYME, con Comisiones Obreras y con UGT el día 9 de junio del año 2020. Y las que tenemos puestas, bueno, pero hay

algunas que no y que, en compromiso firmado, deberíamos empezar a desarrollar ya, por ejemplo, reordenación, etc. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Bueno, la verdad es que, retomando este punto, que, además, es verdad que salió el otro día en el Pleno, hemos tenido también una pandemia con otras prioridades, con lo cual, el compromiso de la Consejera Herrarte para retomarlo y para que desde cada una de las Áreas podamos ir viéndolo. Yo, cuando he repasado los puntos del acuerdo vinculados a la movilidad, la verdad es que creo que han estado marcando también la hoja de ruta y hemos avanzado en muchos de los puntos que aquí se planteaban. Si repasamos, por ejemplo, el principio orientador de sostenibilidad medioambiental y económica, creo que la decisión que ha tomado el Gobierno de transformar las flotas de autobuses por autobuses eléctricos es una apuesta firme y va a ahorrar 620.000 toneladas de CO2 a lo largo de toda la vida de estos autobuses. No hay ninguna decisión que pueda tener un mayor impacto en la sostenibilidad medioambiental de nuestra ciudad que esa.

El resto de cuestiones que estamos trabajando... Por ejemplo, el punto 2.3 sobre la ciudad accesible, hacer una ciudad accesible con un sistema de transporte público eficiente, efectivamente, tenemos una red que, aunque haya que revisar, y en eso ya saben ustedes mi posición, porque también lo hemos hablado muchas veces, que la tendremos que revisar cuando se estabilice la demanda, que a este paso creo que va a ser antes de lo que esperábamos, en ese sentido, tenemos una red que, aunque haya que revisarla, el 90% de la población tiene a menos de 300 metros de su casa una parada de autobús. Pocas redes hay que sean tan accesibles. Ese dato me llamó la atención. Y luego, han visto también que, dentro del compromiso del Gobierno por mejorar la accesibilidad en el transporte público, lo pedimos en la segunda solicitud de los fondos del MITMA y lo estamos pidiendo actualmente, ya que no nos lo han dado en el MITMA, a través de los fondos que llegan por el Gobierno de Aragón. Vamos a poder acometer la accesibilidad en las paradas por 1 millón de euros, con lo cual... Aparte de la apuesta por incrementar el taxi accesible y poder ir renovando la flota de accesibilidad y el acuerdo que tenemos con los taxis para todas esas personas que lo necesiten. Creo, en general, que habrá puntos sobre los que trabajar y que no se ha avanzado tanto, pero en otros sí que se ha avanzado. Si hay algo bueno es que todos los puntos que recoge este acuerdo están en la estrategia y en la línea de trabajo que venimos acometiendo y, por lo tanto, encantados de retomar la conversación y ver una evaluación para fijar los planes en las próximas semanas o meses con ellos.

Sr. Rivarés Esco: Solo recuerdo que esa moción de Podemos se aprobó por unanimidad gracias a un acuerdo con la Consejera Herrarte en la modificación del texto que yo creo que estaba bien, porque sumaba y, por lo tanto, era positivo, pero le recuerdo también que la cercanía de una parada de autobús no siempre de modo inmediato es la confirmación de que la línea es la mejor posible. Es decir, yo puedo tener una parada muy cerca de mi casa, lo cual me viene muy bien, pero, si luego la línea no está diseñada del modo más correcto, más eficiente, no sirve de mucho. Paradas que, por cierto, hicieron otros que llegaron antes. Pero insisto, lo importante son las líneas y hay tres ejemplos de cosas que yo creo que urgen y que están en ese acuerdo: replantear la red, porque no se adapta a necesidades actuales, según dice el texto; conexión directa entre la estación Delicias, el aeropuerto y la feria de muestras, por ejemplo; o contar, que esto imagino que es lo más sencillo, con la participación de los agentes sociales en el diseño de estas medidas. Pero la de la estación, por ejemplo, la feria de muestras y el aeropuerto, esa es de cajón, esa es urgente y de modo inmediato y, seguramente, de las más fáciles. Lo de la red sé que es más complicado, pero solo recuerdo que se firmó en su día. Gracias.

Sra. Presidenta: Sí, efectivamente, esas cuestiones de comunicación entre la estación Delicias, el aeropuerto, la feria de muestras, PLAZA, están recogidas, como hemos hablado antes, en el mapa concesional que se ha dado luz verde esta semana y, por lo tanto, también están en marcha. Y luego, también hay una cuestión muy interesante, que es la de impulsar la red de cercanías, de trenes de cercanía, que yo creo que ahí también habrá que empujar, porque eso ya no es competencia municipal, pero me parece que sería una cuestión muy interesante y, además, energéticamente muy sostenible. Con lo cual, ningún problema, retomaremos las conversaciones y estudiaremos en esos puntos el poder seguir avanzando. Gracias.

4.3.18 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos, relativa a cómo valoran el enquistamiento del conflicto laboral en el autobús urbano y en el estacionamiento regulado, y qué soluciones plantean. (C-4597/22)

(Punto ya tratado con antelación, tras el punto 4.3.11)

4.3.19 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos, relativa a por qué se han talado masivamente árboles en la orilla del río Huerva. (C-4598/22)

Sr. Rivarés Esco: Gracias, Consejera. Especifico: es en el tramo urbano entre la clínica Quirón vieja, la primera, la vieja, y el tramo que antes se llamaba puente de los Gitanos, el puente del Huerva, porque hay que llamarlo de buena manera. En ese tramo... Tengo aquí unas fotos —como se han ampliado, a lo mejor la calidad se ha reducido— pero la tala es obvia y, además, es bastante masiva en el talud que da al río. Se las puedo pasar ahora, pero vamos, hay en toda esta margen un montón de árboles talados. Aún se ven en estas fotos los restos de la tala, que no es una poda, que son restos de tala, y los lugares específicos donde esto se ha producido. La verdad es que, cuando lo vimos, me asustó. Iba a decir otra cosa más. Me asustó. Hicimos las fotos y no entendimos por qué esto había pasado, si hay alguna justificación o, al menos, una explicación y por qué se ha hecho. Gracias, Consejera.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Bueno, pues me dicen, cuando he preguntado por esta cuestión, que, efectivamente, es un proyecto de urbanización y ya sabe que dentro de la ordenanza del arbolado que aprobaron ustedes recoge las posibilidades de que, por urbanización y por cuestiones de carácter urbanístico, sea necesario talar árboles en unas determinadas condiciones. Este es un proyecto urbanístico que se llevó a Gobierno el 18 de septiembre de 2020 y que además cuenta con la autorización, que se ha estudiado y que, conforme a la ordenanza, cuenta también con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro para resolver autorizando a los efectos de protección del dominio público hidráulico. No entraba en colisión con ninguna de las normativas para proceder al proyecto de urbanización. Para su tranquilidad, le tengo que decir que, afortunadamente, esos árboles que han sido talados eran especies exóticas invasoras, con lo cual, no son especies de arbolado propio y autóctono que tengan un valor medioambiental importante. Y una vez que la retirada del arbolado permita intervenir en el suelo y hacer todas las obras urbanísticas, se va a proceder a la plantación de especies más adecuadas, con lo cual, van a ser totalmente repuestos y, además, en vez de con especies invasoras, con las especies adecuadas al espacio.

Sr. Rivarés Esco: Sí, eso le iba a preguntar, cuántos eran y si se van a reponer o, al menos, vegetalizar ese talud, porque, en principio, cualquier árbol tiene interés ecológico, cualquiera. Pero bueno, eso quería preguntar. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias.

4.3.20 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos, relativa a en qué punto se encuentra la extensión del estacionamiento regulado a nuevos barrios de la Ciudad. (C-4599/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4.1.18)

4.3.21 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a cuáles son los planes previstos, una vez termine la concesión de bicicleta compartida sobre soporte estático, actualmente gestionado por Clear Channel, y qué evaluación hacen del impacto de la concesión. (C-4600/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Sí. Lo primero, dejar claro que desde el Grupo Municipal Socialista entendemos que son servicios a la ciudadanía perfectamente compatibles, el de las bicicletas libres, por decirlo así, sin

anclaje, y el del servicio municipal de bici tal como lo conocemos ahora, el servicio Bizi Zaragoza. Creemos que son perfectamente compatibles, que uno no tiene por qué excluir a los demás. Y no solamente eso, sino que somos partidarios de que ese servicio se mantenga y se pueda ampliar a más barrios de la ciudad que actualmente no disponen de ello. Como la idea es que la información que nos llega, el runrún que nos llega, no es precisamente muy favorable a la continuidad de este servicio, nos gustaría que usted, como responsable del Área, nos dijera de forma indubitada si tienen ya un proyecto de qué van a hacer con él, si está prevista su continuidad, su modificación... Evidentemente, una transformación para adaptarlo a las nuevas tecnologías sería no solamente necesario, sino deseable, porque posiblemente el modelo como tal haya podido quedar obsoleto después de 14 o 15 años de implantación, pero creemos que el servicio, la función pública que presta sigue siendo interesante porque, como explicábamos antes, en intervenciones anteriores, primero, su coste es mucho más asequible, te permite una mayor facilidad de localización, porque uno llega a conocer los postes donde están ubicadas y hay un servicio además que se ocupa de reponer, de tal manera que haya más o menos una disponibilidad en cualquier momento, y creemos que tiene eso, ventajas, diferencias y también algunas ventajas respecto de otro tipo de servicios que, no siendo incompatibles, sí que se pueden ver muy bien complementados por este. Esperamos su respuesta. Gracias.

Sra. Presidenta: Fenomenal. Pues, además, es que yo creo que esta cuestión ha salido también a lo largo de estos años. Alguna vez me han preguntado y hemos ido viendo. Sobre esta cuestión siempre les he dicho lo mismo. Creo que es una cuestión de ir viendo, en un sector que evoluciona con tanta velocidad, y más cómo ha evolucionado en estos últimos meses, cuáles son las necesidades por parte de la ciudadanía.

Es verdad que el servicio Bizi fue pionero, llegó a Zaragoza muy pronto y ahí yo creo que sí que tengo que decir que el Partido Socialista lo hizo muy bien, es verdad. Cuando implantasteis en 2007 este servicio, pues la verdad es que fue pionero dentro de las ciudades de España. Y es verdad que llegó a su punto álgido en 2011, dando el máximo servicio. Llegaron a tener, el máximo al que ha llegado, 39.000 abonados y llegó incluso a tener 7.775 en lista de espera porque no podían dar más usos. En esos momentos, se hacían hasta 13 usos por bicicleta y día. Esto es, digamos, el umbral máximo que se puede alcanzar. A partir de ahí, incluso antes de llegar a la pandemia, las cifras cayeron drásticamente, porque muchos usuarios utilizaban este servicio de forma más esporádica y muchos usuarios pasaron a comprarse un vehículo propio, como hemos visto que ha sido la última tendencia que ha habido en estos años. Hasta la fecha, ahora mismo el número de abonados se ha reducido una tercera parte o más, una cuarta parte. Estamos en 13.800 y veremos cuál es realmente la demanda que pueda ir evolucionando. Todavía nos queda tiempo. Lo digo porque este contrato hasta septiembre de 2023 va a seguir vigente conforme está actualmente y, por lo tanto, no nos estamos planteando ninguna modificación, sino que seguimos observando las necesidades que pueda tener la ciudad y el servicio que pueda generar a la ciudad. Sí que estoy viendo qué está sucediendo en otras ciudades para ver realmente cómo están evolucionando este tipo de servicios, porque muchos de ellos, con la llegada de otros servicios de movilidad compartida, no están siendo sustituidos en algunas ciudades y en otras ciudades de carácter quizá más turístico, Madrid y Barcelona principalmente, son las que lo están manteniendo, pero con un esfuerzo municipal, de presupuesto municipal, muy importante. Estamos hablando en torno a 18 millones de euros. Aquí la fórmula de subvención a través de publicidad exterior será lo que también tendremos que evaluar si es perfectamente válida como estaba siendo hasta la fecha o no. Con lo cual, yo creo que todavía quedan meses y tiempo y no hay ninguna decisión tomada, sino que veremos cómo sigue siendo la evolución de los abonos y también el valor de la publicidad exterior y la evolución de las nuevas bicicletas compartidas que, como les decía, hasta el momento están entrando. Con lo cual, las nuevas bicicletas, cómo evolucionan cuando lleguen todos los vehículos, cómo se comportan, las nuevas tarifas qué aceptación tienen en la ciudadanía y, en base a eso, poder tomar la decisión final.

Sr. Gómez Gámez: De acuerdo. Entonces, si he entendido bien sus explicaciones, no tienen ustedes una decisión tomada al respecto ni en un sentido ni en otro, ni por la continuidad ni en contra de la continuidad. Bueno, pues que conste en Acta que desde el Grupo Municipal Socialista les solicitamos, les rogamos, que tengan a bien considerar la continuidad del servicio, porque entendemos que es un servicio público con distintas características y que, con todas las modificaciones que se puedan hacer en el pliego, el tema de ingresos y demás y la adaptación de nuevos soportes tecnológicos, desde luego, creemos que es un servicio de demostrado éxito en la ciudad, que ha tenido un gran porcentaje de utilización y que debería mantenerse.

Sra. Presidenta: Lo estudiaremos, pero lo estudiaremos en el contexto actual. Es decir, es verdad que

tuvo mucho éxito en 2011, pero los tiempos cambian, la movilidad cambia, con lo cual, lo vamos a estudiar y me consta vuestro interés, me consta, y veremos también qué nos piden los ciudadanos. Muchas gracias.

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

4.3.22.1 Pregunta sobrevenida formulada por el Grupo Municipal de Podemos-Equo: ¿A qué se debe el estado de suciedad de un lago del Parque Libro de la Selva y el otro vacío, la pestilencia que desprenden ambos y el Barco Pirata de juegos precintados por la policía?

Sr. Rivarés Esco: Es fácil, Consejera. Es que lo vimos ayer, lo vi ayer —cosa de humanos que tenemos perro—. Hace muchos meses, además, muchos meses que los dos lagos llamados de Penélope Cruz en el parque del Libro de la Selva dan bastante asquito. Uno está vacío por completo y, además, herrumbroso y el otro está con una masa blanca llena de espuma pestilente, hiperpestilente, y no es ninguna exageración metafórica, es pestilente. Y el barco pirata, que no sé si lo saben, pero es como un icono, casi un templo, para los niños y niñas de Valdespartera, porque van allí en masa, porque, no sé por qué razón, les encanta, lleva meses vallado con una reja de la Policía Local y nadie en el barrio sabemos por qué. Son meses. Si era una reparación, pues igual podía ser, en fin, un poco más rápido, pero estoy hablando de antes de Navidad, tanto los lagos como el enrejado del barco. Gracias.

Sra. Presidenta: Me lo estoy mirando casi casi mientras me lo dice, porque es verdad que me ha llegado esta mañana y apenas he tenido tiempo de mirármelo. Sé que, con relación al barco pirata, ha habido problemas de vandalismo. Ese barco que les encanta a los niños, también les encanta a los que van a hacer botellón, entonces, generaba problemas de seguridad y, entonces, ha estado vallado. Espero que lo arreglen pronto y habrá que ver realmente cómo se soluciona. Son conocedores en el Servicio de que esta cuestión tiene que resolverse.

Sobre la cuestión de las aguas pluviales, es un problema también aquí del planteamiento, que esas aguas pluviales tienen difícil conservación y creo que la propia definición de esos lagos allí no facilita la conservación y el mantenimiento. Con lo cual, la procedencia de los olores se desconoce. También hemos hablado con Ecociudad y lo que le puedo decir es que tomamos nota, que los Servicios se ponen a estudiarlo y a ver cómo lo pueden solucionar en el menor tiempo posible, más allá de que le pueda leer algunas explicaciones que ahora mismo tampoco domino yo.

Sr. Rivarés Esco: Lo del botellón es que en Valdespartera tenemos muy pero muy serios problemas de botellón y muchos no, pero algunos acaban en vandalismo. Eso lo sabemos. Lo que pasa es que el barco en el gran parque que tiene el barrio es como intocable. Entonces, como lleva tanto tiempo, solamente que, por favor, esas rejas desaparezcan ya, porque los niños están histéricos. No es metafórico, de verdad. O sea, es como tocarles lo más importante del barrio. Gracias.

Sra. Presidenta: Ya, ya, ya, lo sé, ¿vale? Gracias.

4.4 Ruegos

4.4.1. Ruego formulado por el Grupo Municipal Socialista:

Sr. Gómez Gámez: Señora Consejera, como consecuencia de la visita que giró ayer mismo nuestra portavoz al barrio de Torrero, recogió una reivindicación bastante unánime de los vecinos para que, al igual que se ha hecho en alguna calle de la Almozara, se pudiera estudiar la posibilidad de, en la calle Parque, que es una calle que va de la calle Cuarte a Fray Julián Garcés, se pudiera sustituir el pintado del aparcamiento en línea por un aparcamiento en batería. Esto, además, si se pudiera hacer extensivo a algunas otras calles del entorno, facilitaría un mayor número de disponibilidad de aparcamientos. Es una reivindicación que los vecinos están haciendo a la vista, además, de que en la Almozara se ha hecho en algunas de las vías y ha causado un efecto importante porque ha permitido incrementar el número de plazas de parking sin quitar movilidad peatonal, por decirlo así.

Sra. Presidenta: Es un estudio, efectivamente, que se está haciendo desde el Servicio de Movilidad en todos los distritos. Lo presentamos en la Almozara porque fue la primera en la que se estaba acometiendo y hay un plan de actuación y se están revisando todos los distritos, con lo cual, le traslado que ya estamos en ello y que estamos trabajando en esa dirección. Esas son las primeras plazas que se están estudiando, porque, efectivamente, son las más eficientes: no hay que esperar, las hacen además las propias brigadas de conservación y simplemente con pintar podemos sacar más plazas de aparcamiento. Lo recogemos. Gracias. Señor Rivarés.

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

Sr. Rivarés Esco: Sí. Gracias. Nuestro ruego es muy sencillo, pero yo creo que es eminentemente práctico y solidario. Aquí yo creo que todas las pocas personas presentes compartimos la preocupación por Ucrania y por la salvaje invasión del nacional populista de Putin y por las personas ucranianas que están llegando a España y a Zaragoza estos días, de Ucrania y de otros muchos países de los que nos olvidamos y que ya están aquí, como de Afganistán o de Palestina, o los que puedan llegar. Muchas veces hay pequeños gestos que no tienen apenas incidencia presupuestaria o económica en el Ayuntamiento pero grandes consecuencias sociales.

Por eso el ruego es si podríamos ampliar... Rogamos que se amplíe el bono social que hoy existe para personas desempleadas y perceptoras del ingreso mínimo vital en el transporte público a las personas refugiadas que ya han llegado de Ucrania, de Palestina, de Afganistán, de Siria que lo necesiten, obviamente, que son todas, y a las que puedan llegar, porque yo creo que será una cuestión meramente temporal porque se marchen o regularicen su situación, etcétera, pero yo creo que, por muy poco dinero, podemos asegurar que los niños escolarizados aquí cojan el tranvía o el bus o las personas que vayan a buscar trabajo o lo que sea se beneficien de este bono. Entonces, rogamos que se estudie la posibilidad rápida de hacerlo extensivo a las personas refugiadas. Gracias.

Sra. Presidenta: Vale. Lo estudiaremos. Veremos si a través de las ayudas de urgente necesidad es la fórmula más adecuada para poder acometerlo. Lo hablaré con el Consejero de Acción Social. Gracias.

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