

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE LA M. I. COMISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS Y MOVILIDAD DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA CELEBRÓ EL DÍA 14 DE DICIEMBRE 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. Alfonso Gómez Gámez

GRUPO MUNICIPAL ZeC

D. Alberto Cubero Serrano

GRUPO MUNICIPAL PODEMOS

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 diez minutos del día catorce de diciembre 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.

Asiste, igualmente, D^a Rosa-María Cihuelo Simón, Concejala del Grupo Municipal Socialista.

Asisten, asimismo, 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.- Expedientes para dictamen y posterior acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno:

Sin asuntos.

2.- 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.

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

3.1 Comparecencias

3.1.1 Comparecencia de la Sra. Consejera, D^a. Natalia Chueca Muñoz, a petición de D. Alfonso Gómez Gámez, Concejel del Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Zaragoza, para que informe de la situación de la movilidad en Zaragoza. (C-5853/22)

Sra. Presidenta: Sí. Buenos días, señor Gómez Gámez, tiene la palabra.

Sr. Gómez Gámez: Buenos días. Gracias, Presidenta. Bien, es evidente que haremos primero mención, por la cuestión de rabiosa actualidad, al resultado de la votación celebrada ayer de los trabajadores de Avanza, que han decidido por una amplia mayoría desconvocar la huelga y, por lo tanto, aceptar las condiciones del convenio. Creo que es una buena noticia para la ciudad. Afortunada o desafortunadamente, la solución ha venido como siempre, como usted bien decía, por una mayor aportación económica. Ya sabe que la prensa la cifraba incluso en 9.200.000 €. Sí, bueno, esto está publicado en la prensa, no me lo diga usted a mí, dígaselo a quien lo ha publicado. De hecho, se publicó el dato de que con esta subida salarial pactada el incremento de costes era de 9.200.000 y que con la reivindicación de los trabajadores era de 15 millones de

euros. Bueno, nada nuevo bajo el sol, si tampoco..., no sé por qué tiene usted que poner cara de extrañeza, no hay que rasgarse las vestiduras, si al final todos los conflictos laborales se suelen arreglar o por cuestiones sociales, de conciliación y de festivos, o por cuestiones económicas. No sé si usted nos querrá decir a lo largo de la comparecencia en cuánto se va a incrementar el número de kilómetros o el coste por kilómetro en las próximas fechas, si lo sabe, o si lo sabe y no nos lo quiere decir o nos lo quiere decir... Pero en cualquier caso, bueno, no deja de ser una buena noticia muy esperada, ¿verdad?, que después de 660 o 670 días el conflicto se haya podido desatascar. Ojalá lo hubiera hecho usted, lo hubiera propiciado hace 600 días, pero en fin, bienvenido sea. Bien está lo que bien acaba.

Queremos también que nos informe sobre la vieja cuestión de la reordenación de líneas, que siempre dice usted lo mismo, que está pendiente de estudios, de la nueva contrata, de patatín, de la legislación... Queremos que nos cuente algo de la movilidad personal, de los vehículos de movilidad personal, en este caso, del uso y del mal uso que se hace de ellos. Ya sabe usted que en determinadas zonas que coincidían con parada del tranvía se obligó incluso a bajar para ir por vías alternativas, en Plaza San Francisco se desvía por unos carriles alternativos. Le puedo asegurar por experiencia propia que eso es ampliamente incumplido por la gran mayoría, desgraciadamente, de los usuarios. A mí el otro día cuatro bicicletas y tres patinetes no me arrollaron porque me paré en el paso de peatones habilitado para cruzar yo y que ellos me cedieran el paso, y el octavo, que el chico, pues, quiso tener el detalle de frenar..., iba tan rápido que derrapó y se cayó al suelo. Menos mal que no se hizo nada, afortunadamente. Yo creo que hay que hacer mucha cultura y si no, pues habrá que decir a la Policía Local que, lógicamente, que empiece a sancionar y a vigilar esos puntos calientes.

Por lo demás, ya le dije en la comparecencia de Presupuestos, que bueno, hemos observado que han ido desapareciendo desde 2019 en adelante todas las partidas destinadas a seguridad vial, a caminos escolares, a programas de sostenibilidad, en fin... Y ya le decía también que una de las consecuencias más indeseables de eso es que este año ya estamos en la lamentable cifra de diez personas fallecidas. Es evidente que la movilidad preocupa no solo por las afecciones que la huelga de transporte ha tenido, sino que preocupa también por la propia sensación de inseguridad que algunos usuarios de la vía, sobre todo los más vulnerables, como son los peatones, tienen que compartir esos espacios. Y, desde luego, porque los accidentes, con las graves consecuencias que están teniendo, están ahí, están a la orden del día.

Y nos gustaría saber qué opina usted de todo esto y, sobre todo, si es tan amable, recuerde un poco la pregunta que le suscitaba al principio, ¿sabe ya cuántos kilómetros se va a incrementar el coste de la contrata y en qué importe va a subir la facturación? Y también, ¿cómo va la reordenación de los buses?, porque está claro que ha quedado obsoleta y, desde luego, la bajada de usuarios seguramente en un principio fue imputable a la pandemia, pero yo creo que, ahora mismo, ya hay que buscar otras causas puesto que en el tranvía es muchísimo menor la caída de usuarios de uso que en el autobús. Entonces, esto posiblemente se pueda imputar una parte a la huelga que se ha sostenido durante este tiempo, pero seguramente otra parte sea por esa falta de reorganización, digamos, sensata de las líneas y porque a lo mejor en estos momentos no cumplen los cometidos de conectar bien las diferentes zonas como desearían los ciudadanos. Por lo tanto, su opinión, como siempre, nos interesa mucho, pero sobre todo nos interesaría que nos propusiera usted soluciones a medio plazo.

No quiero que se me olvide la zona de bajas emisiones. Ha leído usted hoy en la prensa que algunas ciudades estudian incluso cobrar por ir al centro. Bueno, en Londres hace años que esto ocurre. No es precisamente nuestro interés que se cobre por circular por el centro, nuestro interés es que no se circule por el centro porque, al final, no es cuestión de que quien pueda pagar esa tarifa, esa tasa por circular por el centro, contamine con su coche por el centro, sino de que no circule. Eso lo digo porque quede clara cuál es la posición del Partido Socialista. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Gómez Gámez. Lo primero, quiero empezar la comparecencia dándole las gracias por darme la oportunidad de explicar uno de los aspectos de los que nos sentimos más orgullosos desde el Área y yo creo que también la ciudad de Zaragoza, porque en estos cuatro años que llevamos, casi cuatro años que llevamos gobernando, nos hemos hecho un nombre y hemos hecho que Zaragoza sea un referente a nivel nacional e internacional en temas de movilidad. Por lo tanto, esta comparecencia es una oportunidad para que..., a veces, creo que se conocen más los proyectos de la ciudad fuera en otras ciudades que aquí dentro entre los miembros de esta Comisión, con lo cual, me permitirán que hoy les pueda explicar.

Quiero empezar deseándole una pronta recuperación a mi coordinador, que saben que ha estado unos

días con una pequeña intervención y que se está recuperando y espero que en la próxima ya podamos contar con su presencia, que nos sigue..., desde casa está siguiendo toda la actualidad. También aprovecho antes de empezar con la comparecencia para felicitar a la plantilla de trabajadores de Avanza por la firma de ratificación del convenio. La firma será inminente, pero la ratificación que ha tenido lugar en la jornada de ayer y por... Además por una cuestión muy importante, y es que el Partido Socialista intenta mezclarlo todo y generar así como dudas, pero yo creo que es la primera vez, por ser exactos la segunda, después del último convenio con Zaragoza en Común, que este convenio se ha firmado donde se tenía que firmar, en el SAMA, y además, sobre esas cuestiones que plantea del coste y tal, obviamente, va a reflejar un incremento en la masa salarial que tendrá que asumir la empresa y que, por una vez, no va a terminar cerrándose en la mala práctica del PSOE de firmar los convenios en la mesa de los concejales de turno del Partido Socialista. Creo que todos tenemos que tener claro, que esta vez, la empresa asumirá sus obligaciones y la negociación ha sido entre las partes como tiene que ser, y la remuneración a la empresa será conforme a lo que marca el contrato. Ni más ni menos. El actual cierre de esta masa se tendrá que reflejar en el nuevo contrato, como con todos los contratos, y como viene pasando en todas las contrataciones y siempre dentro de la legalidad. En eso no nos hemos salido, a pesar de la insistencia del señor Gómez Gámez desde hace ya muchos meses porque se pusiese más dinero público y se siguiese aquí haciendo las prácticas que venían siendo habituales.

Bueno, como les decía, la estrategia de movilidad es muy completa porque la movilidad es sistémica y porque la movilidad afecta a muchos ámbitos, dentro de los cuales, no podemos tocar uno sin verse afectado otro. Y, además, la movilidad en estos años nos ha tocado gestionar una movilidad en un momento muy complicado porque el COVID ha trastocado la movilidad de la ciudad de forma muy drástica durante los meses más intensos, durante los dos primeros años y cambiando los hábitos posteriormente. Pero nuestra estrategia se basa, sobre todo, en el propio Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Zaragoza, donde ahí hay un reparto modal que pone en evidencia, que ya Zaragoza tiene el 50% casi de los movimientos son peatonales y que tiene un reparto muy sostenible. Y a partir de aquí plantean distintas actuaciones que en ese plan eran deseos y que hemos ido llevando a cabo de forma rápida a la hora de ir ejecutando cada uno de los planes. Nuestra política se basa, sobre todo, en favorecer la convivencia entre los distintos modos de transporte. Hay un cambio en las necesidades de usos. Antes era mucho más sencillo porque solamente había peatones y vehículos. Pero el espacio público es limitado y han surgido nuevas necesidades y hay que intentar, de forma pacífica, dar espacio para todos y equilibrar ese reparto. Hemos trabajado en mejorar la movilidad peatonal. Lo digo porque de la mano, y no solamente desde esta Área, sino también desde Infraestructuras y desde Urbanismo, se ha trabajado para mejorar múltiples calles donde se han ensanchado avenidas, plazas, se han puesto cota cero, se ha calmado el tráfico, se han hecho calles además más amables, despejadas y con arbolado. Y ya saben ustedes que se han inaugurado ya Predicadores, Santiago Lapuente, Santa Engracia, Ricla, Osa Mayor; están en obras otras como la Avenida Navarra, Félix Latasa, Reina Fabiola, Sixto Celorrio, San Miguel; y antes de final de año están comenzando ya Avenida Cataluña, Concepción Arenal, Calle Hayedo, Ramón Celma, Plaza de la Magdalena, y seguimos con Avenida de Valencia y otros proyectos que estarán en marcha a principios de 2023. Todo esto influye en mejorar la movilidad peatonal, que es la más sostenible, la más activa y, además, una de las que nos podemos sentir referente. En Zaragoza, ahora que se ha puesto tan de moda en París durante la pandemia lo de las ciudades a 15 minutos, pues, en Zaragoza en 15 minutos estamos al 63% de los puntos de interés cualquier zaragozano, con lo cual, estamos ya en un modelo de ciudad que hay que favorecer esta movilidad peatonal. Y en esa cuestión hemos estado trabajando. También despejando de las aceras las bicicletas y patinetes, colocando aparcabici en calzada y mejorando también la movilidad accesible para las personas con alguna movilidad reducida. Estamos mejorando también, por ejemplo, los semáforos para hacerlos más accesibles o se ha introducido los códigos Navilens para el transporte público.

La movilidad sostenible, hemos estado trabajando también mejorando las conexiones gracias al uso de los ciclocarriles más de 80 kilómetros, pero luego, además, se han pacificado otros 42 kilómetros de calles. Estamos hablando de un total de 122 kilómetros de nuestras calles que están pacificadas ahora, que no estaban pacificadas en 2019 cuando llegamos a Gobierno. Y eso implica que la ciudad es ciclable o también se puede utilizar el patinete de una forma más segura que anteriormente. Como les decía, tenemos casi 25.000 plazas de aparcabici en calzada, cerca de los pasos de peatones que antes no había, para poder mejorar la visibilidad. Y estamos trabajando, además de las autorizaciones de la movilidad compartida, en el nuevo pliego para poder tener un sistema de bici pública con 2000 nuevas bicicletas que llegarán, eléctricas, que llegarán a todos los distritos a través de 240 estaciones. Y para ello hemos pedido también los fondos europeos de 2022.

Transporte público. Nos hubiese gustado más. Queríamos hacer una reordenación integral de las líneas, pero..., la reordenación que no se hizo en los años anteriores, pero el COVID y los cambios de hábitos en la movilidad nos trastocaron los planes y, por lo tanto, seguimos todavía muy por debajo, estamos en un 20% de usuarios menos que antes del COVID. No hemos podido asumir ese crecimiento. Lo que sí que hemos hecho es un fuerte esfuerzo para, a pesar de esa caída de usuarios, subvencionamos más el transporte público. Hemos mantenido los kilómetros y la partida presupuestaria ha pasado de ser 50 millones de euros de esfuerzo municipal en 2019, a 70 millones de euros, porque ante esa caída de usuarios y ese mantenimiento de los kilómetros, pues es el Ayuntamiento de Zaragoza el que está subvencionando el transporte público y tenemos uno de los transportes públicos más económicos y más competitivos de España, que hemos hecho un esfuerzo también por este año de asumir el incremento del IPC y que no lo tengan que pagar los ciudadanos, que se traduce en cuatro millones de euros que no van a tener que pagar los zaragozanos.

Otra cuestión muy importante es la renovación de las flotas de autobuses eléctricos. Es una gran apuesta, ya que no hemos podido hacer la reordenación de las líneas por esta caída de la demanda y cambios en los hábitos, lo que hemos querido hacer ha sido mejorar. Cuando llegamos al Gobierno no había ningún autobús eléctrico, compramos cuatro autobuses eléctricos que se han puesto en marcha y se han probado distintas tecnologías, distintas marcas y distintos sistemas de carga. Se ha elegido el mejor y en 2020, antes de que llegasen los fondos europeos, lo digo porque luego el señor Cubero dice que hacemos lo que se hacía normalmente pero con dinero de otros, no, lo digo porque aquí encargamos los autobuses eléctricos antes de que llegasen los fondos europeos y luego, obviamente, si llegan los fondos europeos, pues vamos a aprovecharlos. Pero solamente nos pagan la diferencia entre lo que cuesta un autobús híbrido y el incremental a uno eléctrico. Y, obviamente, con eso estamos consiguiendo ser la primera ciudad de España que tiene el mayor porcentaje de autobuses eléctricos en la ciudad. Hemos trabajado también y estamos trabajando en el nuevo contrato para el autobús y donde se incorporarán esos cambios, esa remodelación una vez que ya se ha recuperado el hábito, o se ha establecido y estandarizado el hábito de la movilidad y los distintos hábitos de movilidad.

Y estamos trabajando con el sector del taxi, un fuerte apoyo. Hemos duplicado las aportaciones al sector del taxi para facilitar también el servicio de taxi accesible, para renovar las flotas y seguir apostando por la renovación de las flotas eléctricas, para poder mejorar también las tecnologías y que puedan dar un mejor servicio a nivel de aplicaciones.

En relación a la movilidad privada, y con esto finalizaré mi primera intervención, en la movilidad privada nosotros somos partidarios de no prohibir el coche, sino dejar que sean los ciudadanos los que libremente lo elijan cuando lo consideren indispensable y necesario en la ciudad. ¿Por qué? Porque creemos que lo que tenemos que dar son mejores alternativas. Alternativas que sean más cómodas y más competitivas para que el uso del vehículo privado sea solamente para cuando es indispensable, cuando hay que ir a hacer una compra, cuando hay que ir con algún elemento que otra alternativa resulta más compleja, y para eso estamos favoreciendo la transición hacia el vehículo eléctrico. Por eso hemos sacado una licitación y vamos a tener una red en todos los distritos con 145 puntos de recarga, que está ahora mismo ya adjudicado ese contrato y en fase de despliegue. Se están facilitando los aparcamientos en esta reordenación del espacio público con ocho aparcamientos adicionales en distritos, les recuerdo la ubicación, en los que se está trabajando y que estarán finalizados a principios del próximo año: Paseo de los Plátanos, Violeta Parra, en la calle San Gregorio, en la calle Vial con Lucero de Alba, en Camino de Épila con Fernando Orozco, en el camino de Bárboles con el Camino Pollero, en la calle Cuarta Avenida y en la calle Mariano Malandía. Esos son los que se están trabajando y estarán disponibles ocho a principios de año. También se está trabajando en los proyectos de dos aparcamientos disuasorios para poder sacar los vehículos del centro de la ciudad y poder facilitar larga estancia en el exterior. Y también, por supuesto, cumpliremos con la Ley de Transición Ecológica y con la implantación de una zona de bajas emisiones, siempre y cuando se cumpla la seguridad jurídica y el Ministerio nos dé las condiciones de legalidad y establezca las condiciones de legalidad para ello. Me quedan algunos aspectos que quería enfatizar, pero los dejaré para mi segunda intervención por la premura de tiempo. Es que son muchas cosas y muchos proyectos los que llevamos en marcha. Gracias. Perdón, Señora Rouco, tiene la palabra.

Sra. Rouco Laliena: Muchas gracias, consejera. Buenos días a todos. Pues sí, la verdad es que la comparecencia era amplia y yo no sabía por dónde iba a tirar de toda la situación de movilidad. Pero bueno, vamos a ir por orden. Desde el Grupo Municipal Vox también nos alegramos de que, por fin, esta huelga que

todos los años se convoca, esta vez haya sido desconvocada. Y creo que..., y nos gustaría que haya llegado al fondo del asunto para que no todos los años se tenga que volver a repetir, que es lo que hemos visto en este salón de Plenos y se ha puesto de manifiesto tantas y tantas veces.

En otro orden, pues, lo que usted ha hecho, señora Chueca, es pacificar calles quitando aparcamientos sin dar solución a los coches que están ahí aparcados en zonas donde las viviendas no tienen garaje. Ha empezado la casa por la ventana y, bueno, los coches ya se buscarán la vida. Haber empezado primero con los aparcamientos compensatorios, ahora usted les llama de distrito, no sé si es que queda un poquito mejor. Nosotros seguiremos llamándolos compensatorios porque compensan los aparcamientos que ustedes están quitando de un plumazo. La señora Caverro, ya veo que le gusta mucho entrar en infraestructuras y “boom”, arrasar con todo lo que hay y ya se monta ella su..., lo que dice usted, su calle pacificada. Pero bueno, lo cierto es que los coches se quedan sin aparcamiento y ustedes le dan solución a posteriori. Es un problema porque ustedes están diciendo, “sí, nosotros lo que queremos es que cada uno elija”, ¿elija?, bueno, elija si puede. Porque si no les dejan circular por el centro y no les dejan aparcar, les suben el impuesto de circulación, pues hombre, eso de elegir es un poco..., queda ahí un poco en el aire.

Ordenación de líneas. Bueno, pues ese es un gran fracaso que han tenido ustedes, porque cuando no ha sido por la pandemia, ha sido por la subida de energía. La cuestión es que llegamos cuatro años más tarde y no tenemos esa reordenación de líneas. No sé, igual de aquí a cuatro meses hay otra excusa mejor. Pero, independientemente de que haya cambiado el hábito de ciertas personas, pero bueno, la gente tiene que llegar igual a su destino, por lo tanto, con la ordenación de líneas se tenía que haber trabajado desde el principio, porque primero dijeron que lo iban a hacer ustedes y luego que una empresa externa. Bueno. Lo que sí que tiene que estar la tecnología, tiene que entrar en lo que es todo el tema de la seguridad y más con los últimos problemas que hemos tenido de los terribles accidentes con fallecimientos. Y es que la tecnología, más que buscar las restricciones, las prohibiciones y las multas, debería de estar sirviendo a la seguridad. Nosotros, precisamente, hemos presentado una moción con unos datos al Gobierno Municipal con unos puntos muy interesantes, que es la implantación selectiva de pasos de peatones inteligentes y luminosos. Porque, precisamente, el último accidente con el fallecimiento de este adolescente en Vía Ibérica no se hubiera producido, y así sale en la prensa. Una implantación selectiva de pasos de peatones inteligentes y luminosos, instalación de pulsadores y sistemas acústicos en semáforos para el peatón en puntos especialmente peligrosos. Y, desde luego, instar a la concesionaria de transporte público a la impartición a los conductores de cursos de seguridad vial. Quiero decir, que la tecnología tiene que ir también a la seguridad vial. Como digo, no solo puede ser para recaudar.

Zona de bajas emisiones. Pues, ¿qué quiere que le diga?, la zona de bajas emisiones, como ya le hemos dicho, suspendida por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña y recurrida en Madrid. Seguridad jurídica no hay ninguna. Y es algo que diferencia a Vox del resto de ustedes, ya lo ha dicho el señor Gómez Gámez, que para ellos lo que..., en el fondo quieren es que el vehículo no vaya por el centro. Bueno, pues nosotros nos gusta más la libertad, la autonomía, el progreso, y regulado, claro que sí, porque regular la movilidad es un ejercicio de responsabilidad. Claro, si nos levantamos con que el Consejo de Ministros dio este martes luz verde a la Ley de Movilidad Sostenible, que fomente un transporte respetuoso y, al final, dice que en Aragón la medida lo que va a dejar es sin servicio a 151 municipios, pues sí, señor Gómez Gámez, esto es lo que ustedes quieren prohibir. 151 municipios de Zaragoza que ahora, con transporte respetuoso con el medio ambiente, no van a tener comunicación. Bueno, que el Gobierno de Aragón ya ha protestado, pero veremos si hace lo de siempre, primero protesta y dice: “Sí, maestro”. Yo no sé si esta también es la nueva línea del Ayuntamiento de Zaragoza, pero ya le digo que por nuestro lado estará en contra todo lo que podamos, porque no puede haber un centro elitista para rentas altas y un centro no elitista, porque es que ahí estamos mezclando. O sea, si tienes un coche eléctrico entras, y si tienes un coche no eléctrico, pues no entras. Estamos hablando del país que emite el 0,6%. Es que aquí no tiene ningún sentido, no tiene ningún sentido y, además, lo saben todos. Pero bueno, que estamos con esta religión climática y habrá que asentir todos, no, pues no vamos a asentir. Y, además, lo vamos a pelear y lo peharemos en las instituciones como estamos haciendo. Pero si ustedes desde el Gobierno central presentan leyes como estas, donde todo lo sostenible significa dejar a 151 municipios sin comunicación, pues hombre, más que sostenible significa regresar a muchos años atrás, es decir, estar en contra del progreso, porque una de las cosas más importantes que tenemos la sociedad es la comunicación, la buena marcha de la comunicación. Pero bueno, será por la de tierra, porque para ir todos... a este plan climático, todos con el Falcon, pues ahí no tenemos ningún problema, ningún problema con el medio ambiente. Ese no es nuestro..., pero para nuestras ciudades y para la movilidad de nuestras familias, para nuestros comercios..., pues no. Luego se quejarán de que todo

el mundo va a los centros comerciales, claro, es que les están prohibiendo entrar. Es que a las familias les están prohibiendo entrar. Claro, luego que todo el mundo va a Puerto Venecia y que se cargaron el otro centro comercial de Plaza. Claro, ¿qué van a hacer?, todos a Puerto Venecia. Se están cargando el comercio. Y pregunten en esas calles donde están pacificando lo contentos que están, porque algunos seguro que se harán fotos con el señor Alcalde. Pero no se preocupe, que también le digo yo que al grupo municipal vienen diciendo que cómo puede ser que de pronto tenían 30 aparcamientos y entre los veladores y lo que han quitado ustedes ya no saben dónde aparcar y, además no hacen seguimiento de todos esos aparcamientos de aparcabicis que tienen. Yo en algunos y, sobre todo, los que tengo al lado de mi casa, puedo hacer fotos a las 14:00 de la tarde, a las 08:00 de la mañana, a las 22:00 de la noche... Unos están llenos y muchos otros completamente vacíos, pero ya han quitado el aparcamiento. ¿Por qué? Porque empiezan la casa por el tejado, no hacen un seguimiento, han dicho: "En todas las esquinas aparcabicis, en todas estas otras esquinas vehículos de movilidad personal", ¿y el seguimiento? Ah, no, eso ya vendrá después. Hay otras que están perfectamente, están siempre llenas de motos y a mí eso me parece perfecto. Pero, hombre, hacer las cosas sin llevar un seguimiento, donde no se necesita no se pone y donde se necesita, a lo mejor hay que incrementarlo más. Pero no, eso es el artículo 33, en todas las esquinas, pumba. Sin embargo, a veces, ocurre que tienes un paso de peatones asomas la cabeza y ahí no lo han puesto porque no sabes quién puede estar y hay que ir con mucho cuidado porque no hacen las cosas de forma selectiva. Y, desde luego, acabaré diciendo que, por favor, con esta moción... La verdad, a mí me ha encantado la moción que hemos presentado, porque la tecnología sí, porque la tecnología tiene que ir acompañada de la seguridad y bueno, ¿quién puede estar en contra? Es como lo de plantar un árbol, ¿quién puedes estar en contra de plantar un árbol? ¿Pues, ¿quién puede estar en contra de poner unos pasos de peatones acústicos?

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

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera, y buenos días. Yo creo que esto lo he dicho, bueno, creo no, sé, lo he dicho en público y con la consejera en privado muchas, muchas veces: modelo, modelo, modelo, modelo. Y, además, siempre lo hago con la misma intención, que es la de construir, con la de aportar y con la de proponer. La movilidad en Zaragoza yo creo que es un fracaso del Gobierno de Azcón, consejera, es un fracaso. Pero, además, sobre todo por inacción. Y no solo por la huelga, ya digo, la movilidad yo creo que es el mayor fracaso del Gobierno de Azcón por incumplimientos de varias promesas. Además, eran esenciales en cuanto a entender el modelo de ciudad, el concepto de cómo se entiende una ciudad y de qué hacer con la movilidad desde el punto de vista de la visión global. La gestión del transporte público es una parte, pero no solamente, tiene que ver con, insisto, el modelo que queremos implantar de movilidad en Zaragoza, y dos años después de la pandemia no se han recuperado los usos que se tenían. Intentemos explicar por qué, porque decir que como no hay usos recuperados no podemos hacer planes con datos que no son reales, a mí me parece poco profundo. A ver por qué.

Uno, no se ha construido el eje de alta capacidad entre Delicias, Las Fuentes y San José, ni se ha estudiado ninguno más. No se ha hecho la reordenación de líneas prometida, luego entro en eso un poco más profundamente, y no se ha cumplido la rebaja de precios para jóvenes en el uso del transporte público. Y el alcalde Azcón ha sido incapaz de complementar la rebaja del precio de billete del Gobierno de España, cuando el Gobierno PSOE-Podemos, recuerden, bajó un 30% el precio del billete mediante una subvención y el Gobierno de Azcón hizo cero porque no pudo complementar o no quiso o no supo esa bajada. Y lo decimos cada vez que hablamos de movilidad. Zaragoza tiene una movilidad diseñada en los años 80 y 90 del siglo pasado, del siglo XX, con la única excepción del gran triunfo del tranvía y con la aplicación y aparición de un montón de carriles bici, ahora un poco..., bastante más, eh..., menos construidos, menos en número, menos en crecimiento.

¿Y por qué no tenemos aún datos poscovid? Bueno, a lo mejor hay que pensarlo al revés, porque los proyectos han de hacerse, sí o sí, sobre movilidad para el futuro ahora y con proyectos porque el objetivo fundamental de una movilidad sostenible y compartida es convencer a la gente de que deje el coche privado contaminante en casa porque tiene alternativas para hacerlo. No hay que discutir sobre si prohibimos o no prohibimos el coche. Es una discusión inane. No hay que hacerlo. Hay que ofrecer alternativas serias para todos los destinos, desde todos los orígenes, con alternativas públicas sostenibles. De ese modo, el coche no hará ninguna falta. Así de sencillo.

Y por cierto, no presuman tanto de haber comprado autobuses eléctricos para sustituir algunos vehículos de la flota, por dos razones. Una, porque la sustitución de vehículos contaminantes por eléctricos, que está muy bien, no hace que aumente el número de vehículos disponibles en la flota de autobuses. Y dos,

otros ya empezaron antes de la llegada de este Gobierno, bastante antes, a sustituir autobuses contaminantes por otros no contaminantes con la tecnología que había disponible. Por eso los que se compraban eran híbridos. Ahora la tecnología es otra, se pueden comprar directamente eléctricos, antes no se podía. Recuerden que hace seis años la tecnología no era la misma. Y no podemos seguir en el pasado, es el momento de diseñar la movilidad para el siglo XXI y de reformar un modelo que, insisto, ya no es útil para Zaragoza. A lo mejor también en esto de la utilidad está la razón por la cual no superamos usos previos al COVID, porque si el autobús no me es útil en las frecuencias, en las paradas o en el diseño de las líneas, pues me busco la vida con la bici, el patinete, el coche privado, el tranvía o como sea, y seguramente, consejera, habrá que entender que al menos, no sé cuánta, pero una parte porcentual de los usos no recuperados tiene que ver con que el actual diseño de las líneas no es el que necesitamos. Hacen falta desplazamientos rápidos, útiles y económicos, y que estos tienen que llegar más allá de los límites de la ciudad de Zaragoza, tener una visión metropolitana. Ahora tenemos que diseñar la movilidad del siglo XXI, útil, como digo, con desplazamientos útiles y rápidos y pensando en que hay más de 30 polígonos industriales, que significan unos 40.000 trabajadores y trabajadoras, es decir, miles y miles de desplazamientos diarios en coche contaminante porque no hay otra alternativa en la mayoría de los casos, y porque no tenemos una visión de la gran Zaragoza que, como digo siempre, no es empezar o terminar en Parque Goya y Arcosur, sino entender que todos los municipios cercanos conforman esa visión metropolitana de la Gran Zaragoza. Desde cualquier punto de la ciudad, a cualquier punto de la ciudad, tendríamos que conseguir lograr hacerlo en un máximo de 50 minutos y en un máximo de dos transbordos. Ese sería el objetivo para lograr unas líneas útiles, sostenibles, que recuperaran usos y que de verdad cumplieran con las expectativas y necesidades reales de la gente. Y eso es pensar la ciudad. Pensar la ciudad, mire, no con una segunda línea de tranvía si quiere, que a mí ya me gustaría, no con una línea segunda de tranvía, sino con varias líneas de alta capacidad. Hay otros elementos de alta capacidad que no son exactamente tranvías y ordenar la red de autobuses después en torno a ella. Por ejemplo, acuérdesese de la propuesta que hicimos en tiempos del bus de barrio. La renta de los abonos anuales de transporte, el dato lo dio usted hace un tiempo, consejera, se ha incrementado un 715%, un 715%. Es decir, se ha multiplicado por ocho porque se han rebajado los precios gracias a la rebaja del Gobierno de España, PSOE y Podemos. Así que, la propuesta de Podemos que hacemos, haremos y mantendremos en todas las ciudades grandes y medianas de España, también en Zaragoza, es un bono de transporte mensual de 10 €. 10 € al mes para utilizar todos los días de ese mes las veces que sea necesario el transporte público y, de ese modo, verá cómo los usos no solo se recuperan a los previos del COVID, sino que aumentan mucho más. Claro, para eso ya reconozco y digo públicamente, por tercera vez, porque lo dije antes, que tiene que haber financiación municipal directa, quizá también fondos europeos y, por supuesto, financiación estatal por parte también del Gobierno de España, y un compromiso de este Ayuntamiento de tener los servicios adecuados. Con alternativas públicas, limpias, rápidas y baratas veremos como el coche irá desapareciendo. Hay ejemplos de lugares mucho más complicados que el nuestro, aunque solo sea por razones climáticas, donde esto es una demostración fehaciente, y es Alemania. ¿Saben la cantidad de coches, de repente, que en las ciudades alemanas han desaparecido por la gratuidad parcial o por los bonos mensuales de ese precio en el transporte? Y como digo que urge la regeneración de las líneas de Zaragoza que hoy somos, urge los ejes o eje de alta capacidad, urge ensayar los autobuses de barrio o los minibuses de barrio que circulen por los centros de mayores de convivencia y sanitarios, y ya le digo que Delicias podría ser el lugar perfecto para el ensayo porque tiene más de 104.000 habitantes censados, es el barrio con mayor densidad y con mayor población. Y podemos aprender, ya se lo dije hace unos meses, de experiencias similares en Barcelona, en Las Palmas de Gran Canaria, por ejemplo, que son ciudades distintas y parecidas en algunos ámbitos a Zaragoza, y pensar en que, según los datos oficiales disponibles, hay 316.000 desplazamientos diarios entre Zaragoza y su entorno. Buena parte de ellos a polígonos, pero no solo, también afuera, a María, a Cuarte, a Utebo, etc.

Y le recuerdo que es obligatoria, voy a acabar ya, al menos una zona de bajas emisiones en Zaragoza antes del día 31 de diciembre. Ya sabemos que no va a existir. Ustedes se escudan en que dicen que no hay seguridad jurídica. Sí la hay, porque hay más de dos ciudades de las citadas que tienen la zona de bajas emisiones sin problemas jurídicos y con éxito de movilidad y con éxito de resultados ambientales. No la va a haber y ya le advierto, por si acaso existe la tentación, de que nos vamos a oponer radicalmente siempre a que una zona de bajas emisiones sea pagando. Este rollo que inventó Londres hace muchos años de que al centro se puede acceder si pagas una tasa es una barbaridad clasista y segregacionista, porque entonces pueden acceder las rentas altas o quien tiene 35.000 € disponibles para comprarse un coche eléctrico. Las zonas de bajas emisiones tienen que ser gratuitas y con alternativa de servicios públicos. Así que, por favor,

pensemos en rutas para las frecuencias y en la necesidad antes de los datos COVID para plantearnos el futuro inmediato de la ciudad. Gracias.

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

Sr. Cubero Serrano: Gracias, presidenta. Bueno, lo primero, desearle lo mejor y la pronta recuperación al señor García-Mercadal de su enfermedad, espero que no sea nada. Felicitarnos también, como han hecho el resto de compañeros de la Corporación, por el fin de la huelga. Yo recordar que la huelga era por un convenio del 2020 al 2024, que el año que viene estamos otra vez denunciando convenio y negociando otra vez y seguramente con algún otro conflicto. Esto suele ser bastante recurrente, pero felicitarnos por el fin del conflicto, que yo entiendo que es debido a las nuevas variables que ha habido en la negociación, sobre todo, la tendencia del IPC, ¿no?, que ha moderado un poco la negociación a la hora de pedir aumentos salariales. Gracias al Gobierno de España, señora Chueca, lo que no puede ser es que cuando el IPC subía era culpa de Sánchez y cuando el IPC baja no es por la excepción ibérica y por las medidas económicas que toma el Gobierno de España, ¿no? Quiero decir, algo habrá hecho también el Gobierno de España para la rebaja del IPC. A mí lo que me surge la duda ahora es que toca una campaña informativa, señora Chueca, en este tema para recuperar los usos, ¿no? Solucionado el principal problema, no gracias a usted, de la huelga del autobús, ahora tenemos la oportunidad de recuperar usuarios y nuestra propuesta como grupo es que iniciemos una campaña informativa de recuperación de usuarios, que ya si quiere, en la parte de atrás, en el reverso del folleto anuncie el 30% de descuento del Gobierno de España a la tarifa. Lo digo porque cuando usted dice que los ciudadanos pagan menos en autobús gracias a usted, a la congelación del billete..., hoy no ha traído la carpetica, hay que recordar que si los ciudadanos de esta ciudad pagan, y de todo el país, un 30% menos en el transporte es gracias al Gobierno de España que hizo una subvención al billete, que por cierto, a usted se le animó, como a todos los ayuntamientos, a que aportara el 20% más para aumentar la subvención, en nuestra opinión, ya se lo dijimos, para mejorar la calidad del transporte y usted hizo cero. Yo ya le dije que mejor aumentar la calidad del transporte porque, a veces, la gente no es que no suba al autobús porque valga tres o cuatro céntimos más, sino que no sube al autobús porque no son las frecuencias adecuadas, por la capacidad del autobús, por las aglomeraciones que hay... Entonces, usted no hizo absolutamente nada con esa aportación del Gobierno de España.

Pero bueno, en cuanto al autobús, a mí me gustaría que usted especificara cuál es la diferencia entre el híbrido y el eléctrico en términos económicos. Decía: "No, no, es que a nosotros solo nos subvencionan lo que va del híbrido al eléctrico". ¿Podría explicar cuánto es diferencialmente? También le digo una cosa, comprar autobuses es una obligación del Ayuntamiento. Son propiedad los híbridos, los eléctricos y los que se incendian. Todos son propiedad municipal. Por lo tanto, usted lo que está haciendo comprando autobuses es gestión municipal, gestión corriente municipal, y eso es lo que le están subvencionando, gestión corriente municipal, la compra de autobuses aprovechando, evidentemente, los avances tecnológicos.

Con respecto al autobús dos cuestiones más, una, los pliegos. ¿cuándo vamos a tener los pliegos? Y dos, si podía aprovechar esta comparecencia, no está el señor García-Mercadal, es una lástima, porque seguramente lo explicaría él, lo que ustedes aprobaron el otro día en Gobierno. Esto de que ahora el 75% de lo que le debíamos a Avanza por la sentencia, se va a pagar a favor del Santander Factoring Confirming. Esto si nos lo podría explicar, qué significa esta cesión de crédito en favor de una operación del Banco Santander, en vez de a la empresa Avanza. El expediente pone que el 8 de noviembre de 2022 tiene entrada en el registro electrónico del Ayuntamiento la comunicación de TUZSA, cedente, para ceder el cobro del importe del 75%, siete millones y medio, a Santander Factoring. Si nos lo puede explicar, cuáles son las condiciones y si tiene algo que ver algo con las circunstancias que actualmente se viven en el autobús.

Por último, bueno, por último..., por empezar con el resto de temas, claro. Usted decía: "En Zaragoza somos referente en movilidad a nivel nacional e internacional". Bueno, señora Chueca, Zaragoza era referente de movilidad con el tranvía. Con usted será referente, pues, de las posiciones que defiende la señora Rouco, pero de la movilidad a nivel internacional usted no ha hecho absolutamente nada innovador, y no solo innovador, sino que vaya en el sentido común y la lógica que está marcando las directrices europeas, como puede ser la zona de bajas emisiones. Usted tiene el PMUS para calzar la silla, no ha hecho absolutamente nada de lo que dice el PMUS, ni la alta capacidad este-oeste, ni red ciclable... Absolutamente nada. La pacificación de calles... Yo recuerdo las turras que nos daban con la pacificación de calles en la anterior Corporación, que es que el señor Azcón y usted paralizaron las pacificaciones de calles y las cotas cero que había en..., nada más llegar. Yo me alegro que crean que van por ese sentido, pero les voy a decir algo, que la red ciclable que tenemos en esta ciudad es gracias a la señora Dueso y a la señora Artigas. No

es, desde luego, gracias a usted.

Zona de bajas emisiones. A ver, señora Rouco, yo de usted no puedo decir nada. Me va a limitar a decir de la señora Chueca. No quiere prohibir el coche. Dice la señora Chueca: “Hay que cogerlo solo para lo esencial, para ir a comprar”. Toma moreno, para ir a comprar. Me recuerdo usted a aquel vecino que tenía en el pueblo yo que se bajaba al bar, y estaba al final de la calle, con coche. ¿Usted va a comprar con coche? Señora Herrarte, que usted es la del comercio de proximidad. ¿Usted va a comprar en coche? Yo voy a comprar al mercado de mi barrio y a los comercios de mi barrio y voy andando. Ni el autobús cojo, ni la bici para ir a comprar, voy andando. Si lo imprescindible para la señora consejera de Movilidad de coger el coche es ir a comprar... Buff... Señora Rouco, le va a adelantar por la derecha, por el carril pacificado le va a adelantar la señora Chueca, ¿eh? Pues claro, señora Rouco, claro que hay que prohibir el coche. ¿No está prohibido el coche por la calzada o con el semáforo en rojo o en stop? Eso lo dije el otro día en la moción. ¿Qué se piensa que son las normas de circulación más que prohibiciones concatenadas? Claro que esto va de prohibir el uso del coche. En la zona de bajas emisiones, señora Chueca, usted está secuestrada por quien está secuestrada en este aspecto, yo creo, por la señora Rouco y Vox, pero es una obligatoriedad de directrices europeas, incluso del Gobierno de España. Y no, no, no hay inseguridad jurídica, señora Rouco, ya vale, ya vale. Ahora la Ley de Movilidad Sostenible va a ser inseguridad jurídica. Cuando el Gobierno baja el IPC, inseguridad jurídica, que si hace otra cosa, un golpe de Estado, que si sube el SMI, golpe de Estado... Para ustedes todos son un golpe de Estado menos lo del 36, señora Rouco. O sea, dejen de leer El Heraldillo para hacer las valoraciones de la Ley de Movilidad Sostenible. La Ley de Movilidad Sostenible va en la línea de lo que tienen que ir las directrices europeas, que es en reducir el uso del vehículo privado porque es más contaminante y, por cierto, provoca también accidentes. Me gustaría que nos dijera... Llevamos una pregunta después, ¿cómo va ese Plan de Movilidad..., la seguridad...? Luego lo hablamos. Vale, vale, pues lo hablamos luego.

Y después, con respecto al bizi —me voy a limitar a las cosas que usted ha nombrado, ¿eh?— con respecto al bizi, ¿por qué lo condiciona a los fondos europeos? Esto es gestión también. Otros Gobiernos lo hicieron sin fondos europeos, el bizi, ¿eh?, y otros Gobiernos lo mantuvimos sin fondos europeos y lo quisimos ampliar y hubo otros que fueron a los tribunales. ¿Por qué lo condiciona a los fondos europeos?, ¿si no hay fondos europeos esto no lo va a hacer? ¿Si no hubiera fondos europeos no hubiera comprado autobuses? Creo que eso es lo que nos tendría que responder hoy aquí.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Señora Herrarte, tiene la palabra.

Sra. Herrarte Cajal: Gracias, consejera. Bueno, en primer lugar, quería también felicitar a la plantilla de Avanza porque, por fin, se les ha permitido decidir su futuro con libertad y cuando se les ha preguntado, cuando se les ha hecho una consulta con libertad, cuando se les ha dejado votar, pues, resulta que el 76% estaban de acuerdo con esa propuesta del SAMA y con dejar la huelga. Por lo tanto, esos sindicatos que hablaban en su nombre estaban bastante alejados de lo que los trabajadores han manifestado con su voto libremente por fin. Así que nos tenemos que felicitar todos y, además, nos tenemos que felicitar no solamente porque haya terminado la huelga, sino porque haya terminado la huelga sin perjuicio para las arcas del Ayuntamiento de Zaragoza, que era una costumbre antigua, que este equipo de Gobierno, encabezado por la señora Chueca, afortunadamente ha erradicado.

Dicho esto, estamos hablando de movilidad. La señora Chueca ha hecho una exposición bastante extensa, aunque me consta que de muy poco de todo lo que tiene en marcha su Área... Claro, el objetivo de cualquier político es mejorar la vida de los ciudadanos, si estamos hablando de movilidad, pues, tenemos que mejorar los sistemas de movilidad y además tenemos que hacer que sean más sostenibles medioambientalmente. Y para hacer eso, lo primero que tenemos que hacer es analizar cómo funciona Zaragoza. Bueno, pues en Zaragoza el 50% de los traslados son a pie y del otro 50% hay un 25% que son en transporte público, fundamentalmente el bus, y hay otro 25% que son en vehículo privado. Esa es la realidad. Pero la realidad no es que el usuario de transporte público solo use transporte público o el de vehículo privado solo vehículo privado. Todos utilizamos todos los tipos de transporte que hay en la ciudad. A veces podemos permitirnos el lujo de bajar a trabajar andando. Otras veces tenemos que hacerlo en el transporte público. Otras veces tenemos que ir a comprar edredones para los niños y tenemos que coger el coche, porque si no, no podríamos ir con ellos por la calle. Otras veces tenemos que ir a buscar a nuestro padre el domingo, que viene a comer, y tenemos que ir con el coche. Por lo tanto, todos utilizamos absolutamente todos los medios de transporte.

¿Y cuál es el criterio para mejorar esa movilidad? En primer lugar, respetar la libre circulación de los

ciudadanos, evidentemente. La libertad de los ciudadanos para moverse como quieran, como necesiten en cada momento. Esos experimentos orwellianos, "vamos a poner flechas en la calle para que por esta acera se vaya hacia un lado, para esta acera hacia otro, por aquí los malversadores, por aquí los indultados, por aquí los que van a hacer deporte de 8 a 14 horas, por aquí las personas mayores...". Eso es terrorífico. O sea, es contrario al criterio con el que se trabaja aquí, que es respetar la libertad de los ciudadanos para trasladarse como mejor les interese. Evidentemente, lo que interesa es que cada vez se utilice más el transporte público y el traslado a pie. ¿Qué capacidad tiene la Administración para actuar sobre eso? Pues grande. ¿Cuál es el objetivo de la Administración? Pues, avanzar todo lo posible la administración molestando lo mínimo a los ciudadanos. Por lo tanto, se puede hacer atractivas las calles para que sean más apetecibles, para que apetezca caminarlas. El entorno, la escena urbana influye muchísimo en el uso de las calles y en la salud de los ciudadanos, tanto física como psicológica. Y luego, también actuando sobre el transporte público. Pero es que, en este mandato vamos a acabar el mandato casi con un tercio de la flota electrificada ya, que eso es un avance importantísimo. Es que teníamos recursos ociosos, como los parkings, a los que se les ha puesto techado, se han puesto placas eléctricas y comunidades energéticas. Es que el transporte público está bonificado en un 71%, es que es la mejor medida anticrisis. Ojalá el Gobierno de España hiciera eso con la alimentación que tenemos..., la tenemos inflacionada un 16%. Ojalá rebajara el IVA. Ojalá... Ojalá hiciera como está haciendo el Ayuntamiento de Zaragoza que, insisto, ese 50% de bonificación se une el que no hemos subido la tarifa y un 71% bonificado el transporte público. Esas son las medidas realmente eficaces que se pueden tomar desde la Administración sin molestar o molestando lo mínimo posible a los ciudadanos.

Y yo creo que hay otro tema que es muy relevante, muy relevante, que es poner el foco en la innovación. Zaragoza es referente, es ciudad piloto, es referente en movilidad autónoma, es referente en movilidad aérea. Se están haciendo pruebas, en principio de mercancías, con Hyperloop. Innovar es dar un nuevo valor a las cosas. Y si siempre ha sido importante innovar en la vieja economía también, en la nueva economía muchísimo más, porque es la única forma de avanzar. Estos problemas de sostenibilidad no lo resolveremos volviendo al medioevo, como propone el Gobierno de España. El Gobierno central aprueba una ley que prevé suprimir hasta 151 paradas de bus estatal de Aragón, para que no contaminen que no se muevan del pueblo, ya está, así no contaminan. Esto así no lo vamos a resolver, lo vamos a resolver con innovación, innovación, innovación.

Hoy salía en la prensa una noticia del grupo Sesé que es una noticia esperanzadora, a través de la tecnología vamos a resolver muchos de nuestros problemas de movilidad y, además, lo vamos a hacer de forma sostenible medioambientalmente y sin coartar la libertad de los ciudadanos, que es un derecho fundamental. Yo he tenido la suerte de acompañar, porque coincidimos en áreas tangenciales, a algún congreso, algún foro, alguna feria, a la consejera de Movilidad de este Ayuntamiento y la verdad es que me siento muy orgullosa de formar parte de su equipo, porque esta ciudad es citada por grandes multinacionales, por otros ayuntamientos, por gobiernos autonómicos, como referente. Esta ciudad ha avanzado mucho estos cuatro últimos años, y fuera de casa, porque nadie es profeta en su tierra, fuera de casa se valora tanto a nivel nacional como a nivel internacional. Así que yo aprovecho para dar la enhorabuena a todo el equipo, algunos por aquí, otros recuperándose felizmente, a todo el equipo de la Consejería de Movilidad y Servicios Públicos. Gracias.

Sr. Presidenta: Muchas gracias, señora Herrarte. Señor Mendoza, ¿va a intervenir?

Sr. Mendoza Trell: Sí, buenos días. Buenos días a todos. Muy brevemente. Yo, señor Cubero, yo creo que también es importante el pensar que el que haya un ordenamiento no es incompatible con la libertad de elección, ni mucho menos, aunque es verdad que algunos cambian el ordenamiento para beneficiar y poner en libertad a unos pocos. Pero en lo que a nosotros nos atañe, yo creo que la consejera lo ha explicado muy bien y lo acaba de decir también la consejera Herrarte, creo que tenemos que trabajar en el presente, pero sin perder de vista el futuro. La señora Rouco lo decía hace un momento, la tecnología tiene que ser una de las partes importantes en el futuro de la movilidad de cualquier ciudad y, por supuesto, de la nuestra. Tenemos que ser capaces de atraer talento, inversiones y población para que cada vez sea más atractivo vivir en nuestras calles, vivir en nuestra ciudad y, por lo tanto, para eso es muy importante el dotar de soluciones de presente pero también de futuro a la movilidad de nuestra ciudad.

Yo voy a hacer referencia muy brevemente a unos proyectos que tenemos en marcha, porque como decía la consejera Herrarte, nuestra ciudad es una ciudad referente, es una ciudad donde se realizan muchas pruebas piloto de lo que hoy pensamos que es el futuro, pero que, desde luego, el futuro está llamando a la puerta, si me permiten la expresión y Zaragoza va a estar siempre en el centro de ese futuro. Es verdad que

para eso hay que..., y yo creo que es justo también reconocer el trabajo que se está haciendo, por supuesto, por la consejera, pero por todos los trabajadores que están en el Área de la señora Chueca y que hacen posible ese avance. Miren, tres grandes grupos son los que aúnan, podríamos decir, o resumen algunos de los proyectos más importantes que hoy quizá podemos ver con un poco de lejanía, pero que desde luego, no olviden que es hacia donde vamos a ir.

Si hablamos de movilidad automática, tenemos la distribución urbana de mercancías que presentó la consejera en una prueba piloto con robots que pueden distribuir pequeños paquetes por las aceras de nuestras calles. Hablábamos del proyecto Digizity, que es un bus autónomo equipado con sensores para ayudar a la conducción segura y eficiente. Hablamos del PERTE Artus, que efectivamente está liderado por el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Democrático, pero donde Zaragoza tendrá una labor importante, será un laboratorio de pruebas reales urbanas.

En movilidad aérea hay tres grandes proyectos que hoy vemos un poco lejanos, pero que son una realidad ya. Hablamos del "Flying Forward", un proyecto europeo donde utilizamos drones para servicios públicos, y que está ejecutando y liderando la unidad de drones de bomberos. Y hablamos de proyectos como el CESAR o el Hera Drone Hub para crear un espacio de vuelo seguro en entornos urbanos. Parece que hablamos de cosas muy difíciles de entender, señor Gómez Gámez, pero, realmente, lo que hablamos es de que dentro de la ciudad puedan coexistir no solo lo que es la movilidad personal de la que hoy hablamos, sino también ese transporte de mercancías de última milla, como decimos muchas veces, de una forma eficaz y sostenible. Y, probablemente, el futuro de ese transporte, no sé si será solo, pero sí seguro pasará también por la utilización de estos nuevos sistemas.

La consejera Herrarte hablaba del Hyperloop, que es un proyecto de futuro por el que apostamos en ser una parte importante, puede que lo veamos muy lejano, pero luego está mucho más cerca de lo que de lo que pensamos. Miren, al final, es hacer a Zaragoza un referente en la movilidad del futuro. Apostamos por el futuro y la tecnología en el transporte y en la movilidad, porque creemos que eso tiene que ser una realidad en los proyectos de movilidad del futuro. Creo que tenemos que trabajar en todas las cuestiones que ustedes han puesto de manifiesto que es la movilidad de hoy, pero desde luego, con un ojo puesto en el futuro, porque no debemos..., Zaragoza no debe perder ninguna de las oportunidades que tantas veces han pasado de largo en nuestra ciudad.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Señor Gómez Gámez, tiene la palabra.

Sr. Gómez Gámez: Primero, señora Presidenta, una cuestión de orden, señor Secretario, si me para usted es el tiempo, me gustaría que me asesorara el Secretario porque tengo la duda. Yo sé que las comisiones se retransmiten por Internet, por YouTube o por Internet, pero no sé si..., ¿las comisiones son públicas, señor Secretario?

Sr. Secretario: No, no.

Sr. Gómez Gámez: Entonces, muchas gracias por la información. No lo tenía claro. Lo segundo que quiero hacer por cortesía es dar la bienvenida al nuevo trabajador del Departamento de Comunicación del Ayuntamiento, que está por allí detrás creo, que veo que se ha incorporado recientemente al Departamento de Comunicación Municipal. Pregunto. ¿Eh? Pues eso, que digo, que le doy la bienvenida, que me parece correcto, ¿no? O sea, que no me había fijado que estaba por allí, como no lo conocía, pues entiendo que es una persona que se ha incorporado a la plantilla recientemente y le quería dar la bienvenida. Vaya que no deja de ser un compañero y, por lo tanto...

Sr. Presidenta: Señor Gómez Gámez, es que yo creo que estas presentaciones así improvisadas, igual tiene usted desconocimiento. Juan, no...

Sr. Gómez Gámez: Bueno, pues eso, que le quería dar la bienvenida, si va a convivir con nosotros, permítame que le dé la bienvenida al Ayuntamiento.

Sra. Presidenta: Muy bien, muy bien educado. Bienvenido.

Sr. Gómez Gámez: Venga, muchas gracias. Y ahora vamos con lo nuestro. Mire, señora Chueca, no sé si ha contestado usted, yo creo que no, por lo menos no la he oído o no la he entendido, a lo que yo le preguntaba sobre cuánto va a subir el número de kilómetros y cuánto va a subir el coste unitario del kilómetro. Se lo he preguntado, pero no la he oído responder. Lo que sí que la he oído decir es alguna cosa que casi podría calificar yo, no de barbaridad, pero desde luego, sí de desliz por su parte o por su subconsciente. Dice:

“Vamos a evitar que los zaragozanos paguen esto porque lo va a pagar el Ayuntamiento”, oiga, que el dinero del Ayuntamiento es de los zaragozanos, ¿eh? No es suyo ni mío. O sea, que todo lo que paga el Ayuntamiento lo pagamos los zaragozanos. Hombre... No, es que usted ha dicho: “Así se ahorrarán los ciudadanos tener que pagar no sé qué y no sé cuánto...”. ¿Cómo que se lo van a ahorrar? Lo tendrán que seguir pagando igual a través de sus impuestos y de la aportación que hacen al Ayuntamiento. Esto vamos a ver si lo tenemos claro y lo entendemos. Si me quiere contestar al final sobre el tema del incremento del precio/kilómetro, señora presidenta, se lo agradeceré.

Hablábamos de prohibir o no prohibir. Mire, yo soy bastante contrario a prohibir por prohibir. “Prohibido, prohibir”, ya sabe usted, los viejos anarcos somos así. Pero sí que es verdad que hay cosas que sin prohibir se pueden hacer para incentivar, en este caso, el uso del transporte público, y en este caso, desincentivar, que no digo prohibir, el uso del transporte privado. En ese sentido, ya lo he dicho antes y coincido con el señor Rivarés, que coincidamos me alegro, que lo de pagar no me parece la medida más idónea, porque el que puede pagar y dice: “Pues como pago, contamina”. Y esto no es así, se trata de que no se contamine, porque cuando hablábamos de que a veces es necesario llevar el coche, lo comentaba la señora Rouco y la señora Herrarte que decía que, a veces, hombre, tenemos que llevar a nuestro padre o nuestra madre a algún sitio, cargar un edredón que pesa mucho. ¿Sabe usted, señora, Herrarte, que no lo sé si lo sabe, que hay una cosa que se llaman taxis, que son vehículos de servicio público, que son un coche y que permiten llevar al abuelo, a la abuela, al padre, la madre y el edredón?, que no hace falta coger el coche. Sí, se llaman taxis y, además, les hacen ustedes convenio, incentivan que sean sostenibles, y es verdad que va a subir un poquito la tarifa ahora, pero no pasa nada. Le aseguro que es más barato utilizar un taxi puntualmente para esas cosas que usted nombra, que mantener un vehículo en un garaje. Bueno, si me permite, seguiremos.

Hablaba usted..., sacaba..., presumía mucho, o vamos, o ponía en valor que se están gestionando 145 puntos de recarga, me ha parecido entender, más ocho puntos, que ha dado usted hasta las direcciones donde se están poniendo. Total, si no sé calcular mal, 153. Ya sé que, prioritariamente o mayoritariamente, los coches de Zaragoza siguen siendo de combustión interna, pero precisamente estamos hablando de ir a la tendencia de la electrificación de la movilidad. ¿Sabe usted cuántos automóviles y motos hay en Zaragoza? Unos cuantos cientos de miles. A mí lo de 153 puntos para venderlo como si fuera el descubrimiento del nuevo mundo me parece un poco excesivo. Pero bueno, usted sabrá. Desde luego, así difícilmente vamos a incentivar que la gente compre un vehículo eléctrico si luego no tiene puntos de recarga.

Hablaba de los aparcamientos disuasorios, que ya le dije que se habían caído del presupuesto, pero como todos tenemos claro que va a presentar una enmienda Vox y se van a poner, se van a volver a meter, pues, no se preocupe, señora Rouco, que le pondrán aparcamientos seguro y el aparcamiento de la calle Moncayo, ya verá usted como adivino la quiniela. Hablaba usted de que no puede..., porque la legislación del Ministerio..., también se lo han contestado ya mis compañeros de bancada. El Ministerio dice que se puede avanzar en el desarrollo normativo. Sí que hay competencia. Se lo hemos dicho en 40 comisiones anteriores y en algún Pleno incluso, pero como usted le da todo igual porque escucha lo que quiere e interpreta lo que le da la gana. Hablaba usted de los carriles pacificados, pero si no circula nadie, ni patinete s..., ah, bueno, algún patinete sí, no quiero mentir, algún patinete veo por los carriles 30. ¿Bicicletas? No sé, una o dos al día puede que circulen en toda Zaragoza. Esos carriles no sirven para la movilidad ciclista, diga usted lo que quiera.

Por cierto, de la bici, que no se me olvide el Bizi Zaragoza, gracias. Gracias por haber tenido la sensibilidad de recoger el guante que le mandamos desde este Grupo Municipal Socialista para que siguiera habiendo un servicio de bicicleta pública en esta ciudad. Recuerdo que usted, en su momento, se oponía de una forma... Sí, sí, sí, lo dijo usted, si se pueden consultar las Actas y los audios, que no era un sistema adecuado para la ciudad de Zaragoza, pero, afortunadamente, también Saulo cayó del caballo, bienvenida a la conversión a un servicio público de bicicletas. Estaremos encantados de que esto se ponga en marcha.

Señora Herrarte, le decía lo de los taxis, pero me olvidaba una cosa importante, y es que tiene usted razón, nunca había caído yo, pero tendríamos que organizar una plataforma a los ciudadanos para protestar contra el Gobierno, porque..., a ver por qué nos obligan a circular por la derecha con el coche. El Reino Unido va por la izquierda. ¿Y aquí por qué nos hacen ir por la derecha? ¿Y en Francia? ¿Y en Italia? Que cada uno circule por donde quiera, como en Egipto. ¿Ha estado usted en El Cairo? Allí van por las aceras, en contra dirección..., genial. Si la seguridad vial... Señora Rouco, la seguridad, que preguntaba usted por ella, pero no se enteró usted el otro día que le dije que se ha caído del presupuesto. Todas las partidas de seguridad vial se han ido cayendo del presupuesto, aquí lo tengo, por si le quiere echar un vistazo me lo he subido. Hombre, ¡por el amor de Dios! Ya solo nos faltaría que cada uno circulara por donde le diera la gana.

Bien, señor Mendoza, usted me ha recordado y me hace repetir una frase que yo he dicho muchas

veces en este Pleno, para presumir de latín, es la única que conozco en latín, esa de “primum vivere, deinde philosophari”. Porque es verdad, esto que habla usted del Hyperloop y llevar por un dron un paquete a una casa y tal. Pero, oiga, primero vamos a ver que esas personas de Zaragoza, con conocimientos tecnológicos o sin conocimientos tecnológicos, ese abuelico, esa abuelica que nombrábamos antes que hay que llevar en coche porque no hay taxis, que puedan desplazarse en un transporte confortable, medioambientalmente sostenible, accesible, se llama tranvía o algo similar. Porque primero vamos a hacer que la gente pueda ir desde su casa hasta la Casa Grande o hasta el colegio, o a visitar a su sobrino con una cierta comodidad y una cierta rapidez. Y después, ya hablaremos del Hyperloop para llevar mercancías a 800.000 kilómetros por segundo. Hombre, vamos a ver, señor Mendoza, nos quieren vender ustedes aquí unas cosas con un lenguaje que, además, yo no lo he entendido, ya sabe usted que yo inglés no sé, usted lo pronuncia muy bien, veo que va a las mismas clases del Alcalde, pero usted lo pronuncia muy bien, yo no he entendido lo que quería decir. Me ha parecido entender que son proyectos tecnológicamente muy avanzados, que seguramente el 85% de ciudadanos de Zaragoza, entre los que me incluyo, no sabremos utilizar nunca. Pero coger el autobús para que nos lleve de un punto a otro, que es lo que queremos hacer, eso es lo que ustedes no nos facilitan porque no reordenan las líneas, ¡caramba!

Y dejen ya de hablar, y con esto termino, que es que ya es tan cansino, del Gobierno de Aragón, el Gobierno de España... Oiga, pero preocupémonos de las cosas cotidianas del día a día, ¿no?, de lo que atañe a nuestros ciudadanos. Tenemos casi 700.000 zaragozanos, estamos a punto de superar, yo creo, a Sevilla, ¿no? Hombre, preocupémonos de nuestros 700.000 que nos pagan para eso. Dejemos de preocuparnos de lo que legislan... ¿No tienen ustedes representantes en las Cortes? Yo creo que todos los grupos que están aquí los tienen, en las de Aragón y en las nacionales. Oiga, que hagan las preguntas ellos, ¿o viene aquí algún diputado nacional o algún diputado a las Cortes de Aragón a preguntarnos a nosotros por alguna cuestión relativa al Ayuntamiento de Zaragoza? Porque, hombre, cuando hablan ustedes de la autonomía institucional, pero hombre, pues respeten la de los demás, ¿no? Es que aquí todo es echar basura encima al Gobierno central y encima al Gobierno de Lambán, pero hablar de lo nuestro, de lo que nos preocupa, de nuestro bocadillo diario, de nuestro traslado diario, no, el Hyperloop, sí, el abuelo que tiene que ir al médico a mirarse la artrosis, ese tiene que coger ocho autobuses y tardar una hora y cuarto en llegar. Venga, hombre, señora Chueca, por favor, respóndame a lo del kilómetro, que tengo mucho interés. Cuánto va a subir en kilómetros y el importe unitario.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Gómez Gámez. Bueno, realmente, yo entiendo que al señor Gómez Gámez le ponga nervioso hablar de Hyperloop y hablar de todos los proyectos que tienen que ver con la innovación en movilidad en el futuro. ¿Porque? Porque realmente estamos haciendo y estamos consiguiendo lo que no hizo el Partido Socialista cuando gobernaba.

A ver, como le decía mi compañero, empiezo por el final, no es incompatible que trabajemos en la movilidad del día a día, con que Zaragoza sea el laboratorio de la movilidad del futuro, que lo que nos permite, sobre todo, es atraer talento, lo cual es muy necesario para generar trabajo y para generar inversiones, para que los jóvenes puedan desarrollar aquí sus profesiones sin tener que irse..., en profesiones que van a ser del futuro porque son de alto contenido tecnológico y, por lo tanto, creo que es algo muy positivo para la ciudad en lo que hemos trabajado mucho y que estamos consiguiendo los frutos. Intentaré ordenar las respuestas.

Sobre el modelo que me decía, yo creo que en la primera parte de la exposición ya se lo he planteado, si es que nuestro modelo está muy claro. Nuestro modelo es, señor Rivarés, el modelo es la convivencia multimodal, o sea, el modelo de movilidad de la ciudad de Zaragoza es la convivencia multimodal. Se lo he dicho, es ecosistémica. No se puede tocar un modo sin que afecte a todos los demás y, por lo tanto, le he descrito que hemos trabajado en la movilidad peatonal y cómo la hemos mejorado, cómo estamos mejorando la movilidad en transporte público con todo lo que tiene que ver con la transformación de las flotas eléctricas. Cómo hemos hecho que la ciudad sea 100% ciclable y hemos mejorado todas las conexiones para que se pueda circular, y de hecho, los resultados son que ha incrementado un 80% la movilidad ciclista y la movilidad en patinete. Como estamos utilizando la tecnología para mejorar la movilidad y los usos de movilidad por parte de los zaragozanos. Y, por supuesto, todo ello en condiciones de máxima seguridad e incrementando el calmado del tráfico. Les decía, tenemos 142 Km, que antes, en 2019, eran a 50 kilómetros por hora y ahora son a 30, que ayudan a que en la ciudad se circule de una forma más calmada y, por lo tanto, mejorando las condiciones de seguridad y la convivencia de todos estos modos, que es el planteamiento original del PMUS. El PMUS lo planteaba, pero luego hay que desarrollarlo y hay que ejecutarlo.

Y claro, ¿qué modelo? El modelo que tenemos es el modelo de ciudad. Nosotros, nuestro compromiso con el medio ambiente no creo que lo tengamos que demostrar más. Hemos entrado en la misión de ser una de las 100 ciudades climáticamente neutras en 2030, y eso implica que tenemos que tocar muchas piezas del puzle para conseguirlo, y en eso estamos y la movilidad es una de ellas y es muy importante. Como estamos tocando todas esas piezas del puzle, señora Rouco, pues hay veces que la organización, pues, una cosa va antes, luego va la otra después... Ojalá todo fuese como en una orquesta y todo fuese en una sincronización máxima. Pero, a veces, unas cosas van antes y las otras van después, pero se está trabajando en todos los modos para que de forma libre cada uno pueda organizarlo.

La reordenación de las líneas, como les he dicho, es una cuestión que nosotros queríamos hacer, que las circunstancias han cambiado y que cualquier decisión durante estos años hubiese sido errónea, pero se está trabajando en ella. En ningún momento lo hemos dejado de trabajar y estará en el nuevo contrato. Tuvieron mucho tiempo, ahora toda la culpa que echan tanto desde Podemos, Zaragoza en Común, sobre todo, PSOE, ¿qué es lo que dice, que los autobuses no llevan al destino? A ver, la ciudad no ha cambiado tanto en tres años. Desde..., en tres años, desde que nosotros estamos en 2019. Cambió más desde 2011 hasta 2019, introdujeron el tranvía y no reordenaron las líneas, que era el momento en el que había que hacerlo. Y ahora, en medio de una pandemia donde se han trastocado todos los hábitos de movilidad, es lo más urgente. Pues, hombre, no, yo creo que ahí hay que ser serios.

Financiación del transporte público. La ciudad de Zaragoza está financiando y, efectivamente, todos con nuestros impuestos, para que no haya ninguna duda, el 70% del transporte público. Tenemos el transporte público más barato de entre las grandes ciudades. Cuando llegamos al Gobierno financiábamos un 50%, tanto que ustedes dicen, señor Gómez Gámez, le voy a decir, ustedes lo que hicieron fue triplicar la subida del precio del transporte público sobre la subida del IPC, incrementaron durante sus años de Gobierno un 87%, que se dice pronto, el precio del billete del autobús y del tranvía, cuando en realidad el IPC había incrementado un 29%. Este 70% de financiación de transporte público es totalmente independiente de la bonificación puntual del 30% que se ha hecho de septiembre a diciembre. Lo digo porque ya veníamos bonificando el 70% también el año pasado, en 2021, y a finales de este año. Ese 30% del Gobierno de España es adicional y solamente afecta a estos tres meses.

Sobre el incremento de kilómetros y el coste del kilómetro, pues, señor Gómez Gámez, si es que eso yo no lo tengo que definir. Eso está marcado en los pliegos que usted aprobó, su grupo aprobó en 2013 y, por lo tanto, el único incremento de kilómetros o de coste sobre el kilómetro será lo que marcan los pliegos, ni más ni menos.

Sobre el coste incremental de un autobús eléctrico frente a un autobús híbrido, pues, para que tengan las cifras, señor Cubero, un autobús híbrido nos cuesta 400.000 €, un autobús eléctrico, unos 600.000. Esos 200.000 € es lo que conseguimos con los fondos MITMA, los fondos europeos, que pensaba que usted ya estaba informado porque esto es del año pasado. Y luego, por supuesto que tenemos que trabajar en recuperar los usos, en hacer campañas informativas, una vez que ha finalizado el conflicto de la huelga, que era también un freno, porque no vas a estar generando más demanda cuando luego no puedes atenderla, ahora que ya tenemos el 100% de la capacidad, vamos a poder seguir trabajando en esa cuestión. Y sobre ese asunto que me preguntaba del Factoring, pues eso es un tema de Hacienda, será sobre las inversiones acumuladas de los años anteriores. Ustedes saben que nosotros..., se pagan por un lado las certificaciones, los kilómetros y, por otro lado, los ajustes de inversión, porque ustedes han estado gobernando y no es de ninguna forma diferente a como se venía haciendo. Entonces es un método de pago, que será conforme Hacienda ha estimado que es el más adecuado.

Y por último, finalizo hablándoles de la zona de bajas emisiones, que efectivamente, la zona de bajas emisiones es una cuestión que estamos a la espera y que, efectivamente, estamos pendientes del Real Decreto del Gobierno de España. Sacó un borrador del Real Decreto en abril, se hicieron las alegaciones en dos meses y estamos desde junio esperando a que se publique. Hace un mes me dijeron que era inminente que lo iban a publicar y no se ha publicado, con lo cual..., me han puesto un ejemplo de dos ciudades en España, en ambas ciudades han tenido problemas jurídicos porque les han echado atrás la zona de bajas emisiones y luego la han tenido que volver a sacar. Una vez que tengamos el Real Decreto habrá que hacer una ordenanza y a partir de ahí ponerla. Si nadie dice que no se vaya a implantar. Lo que pasa es que habrá que hacerlo en los plazos que nos va marcando, precisamente, el Gobierno de España.

Y para concluir, quería finalizar esta comparecencia, que me ha parecido muy apropiada para poder hablar y debatir sobre la movilidad de la ciudad de Zaragoza, poniendo un vídeo que, como saben, tenemos un programa de cooperación internacional. La semana pasada vinieron 17 concejales de Movilidad y técnicos

de Movilidad de 17 ciudades de Europa, de Estados Unidos y de Canadá a hablar y para ver cómo funciona la movilidad, precisamente por el eco y por la fama que tiene la movilidad de Zaragoza. Así que, si se puede poner el vídeo, no sé si es posible, para que también los concejales de esta Comisión puedan ver lo que opinan de nosotros desde otras ciudades. Gracias.

[VISIONADO DEL VÍDEO]

Sra. Presidenta: Bueno, pues es un ejemplo, pero me parecía interesante que vean que vienen a aprender a Zaragoza de todos los proyectos que tenemos en marcha y, por lo tanto, creo que todos los miembros de esta Comisión nos podemos sentir orgullosos de la movilidad que tenemos y de los proyectos que estamos impulsando. Muchas gracias y seguimos.

Sra. Rouco Laliena: Señora Chueca... ¡Aló, señora Chueca!, solo decirle eso, ¡Aló, señora Chueca!

Sr. Rivarés Esco: Consejera, perdón, yo creo que hubiera sido correcto invitar a los portavoces de la Comisión a este tipo de eventos. Eso como primer matiz. Pero segundo matiz, ¿se ha fijado la cantidad de gente que hablaba de metrópoli y no de city?, sino de metrópoli, porque el concepto de metrópoli es fundamental, que aquí no estamos aplicando, pero invítenos a la siguiente. Sabe que yo, por lo menos, no me lo voy a perder. Gracias.

Sra. Presidenta: Les invitaré. Muchas gracias. Ha sido un fallo mío. Gracias.

3.2 Interpelaciones

3.2.1 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a qué acciones ha tomado la Sra. Consejera en el último mes para solucionar el conflicto de la plantilla de AVANZA. (C-5835/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero, no sé si quiere mantener la interpelación.

Sr. Cubero Serrano: Sí, sí, sí. ¿Del conflicto de Avanza les contó algo o no? A los..., a esta gente que vino de fuera porque el parrandeo a ustedes les va, pero resolver los problemas reales de la ciudad poco, poquito, ¿eh?, señora Chueca. Antes decía el señor Gómez Gámez que vamos a ser como Egipto. Yo tengo una propuesta en positivo en este sentido, y es hablar con el superintendente de la Policía Local y que nos lleve a todos los portavoces de la Comisión a esa escuela que tienen en Domingo Miral, donde llevan a los chavales, a los colegios, el circuito ese que tienen y te dan un kart, una bici, un peatón, para saber que cuando la flecha indica para un lado tienes que circular por ahí. Yo creo que nos hace falta, señora Chueca, porque lo que se está escuchando hoy aquí en la Comisión de Movilidad del Ayuntamiento de Zaragoza por parte de concejales que apoyan al Gobierno, es para ir a la escuela de Domingo Miral con los chavales a coger la bicicleta, el kart y el peatón y saber que se cruza por el paso de cebra y que se va en el sentido de la dirección. De verdad, es que es la Comisión de Movilidad de la quinta ciudad de España. Bueno, sí, se puede ir por donde quiera, oye, como los autos locos, como los autos locos. Pero bueno, si no tenemos todavía esto claro, ¿qué Plan de Movilidad le vamos a explicar?, ¿y qué jornadas hace usted con...?

Pero, bueno, huelga del autobús. A ver, los trabajadores han tomado una decisión, señora Herrarte, que es tan legítima como todas las anteriores, para mí tiene la misma legitimidad y es igual de respetable. Cuando dijeron de hacer huelga, como cuando dicen de asumir un acuerdo que han considerado más ventajoso. El problema suyo, el problema de la derecha es que cuando las decisiones legítimas no les gustan, dicen que son ilegítimas. Cuando los trabajadores deciden huelga es ilegítimo, cuando el Gobierno de España toma alguna decisión es ilegítimo, cuando los ciudadanos votan gobiernos de izquierda son ilegítimos, ¿no? La decisión es igual de legítima e igual de respetable. Han tomado una decisión.

A mí me gustaría, señora Chueca, que usted hoy aquí hiciera una valoración de lo que ha sido el conjunto del conflicto, ¿no? Le preguntaba en su día por... qué ha hecho usted para solucionar el conflicto. Sabemos que no ha sido nada, ¿no?, porque no ha intervenido y han sido más bien las nuevas circunstancias que ha habido. Pero que aprovechara para hacer una valoración de lo que ha sido este conflicto, que ha sido el más largo de la historia y más de la mitad de la Corporación y qué medidas cree usted o qué cambios de

actitud cree usted que tiene que haber para que esto no se vuelva a producir.

Sra. Presidenta: Bueno, yo ya lo he dicho en la primera intervención, quiero agradecer realmente... Aquí, en este caso, quiero agradecer la paciencia de todos los zaragozanos y de los usuarios del autobús, porque yo creo que en este sentido han tenido muchísima paciencia con este conflicto, que no debería de haberse alargado tanto tiempo. Y quiero agradecer también desde aquí, el trabajo que ha hecho el Órgano de Mediación del Gobierno de Aragón, el SAMA, porque realmente también han sido casi más de 90 reuniones que han tenido para poder llevar a cabo este acuerdo, así que darles la enhorabuena por su trabajo y por haberlo cerrado finalmente, y darles la enhorabuena también a los trabajadores por haber conseguido ratificar un convenio que me parece que es muy, muy positivo y muy razonable y así lo ha respaldado el 76% de la plantilla.

Creo que, además, es una cuestión relevante porque., efectivamente..., ¿yo qué he hecho?, lo que es mi papel, pedirles a las partes responsabilidad, pedirles a las partes que reflexionen, reunirme puntualmente con unos y con otros para que fuesen al SAMA a negociar y a encontrar ese punto de equilibrio. Es que no puede ser otro mi papel. Así que por eso creo que, por una vez, se ha conseguido dar la vuelta y evitar una mala práctica que se intentó hasta el final y que tiene muy arraigada esta plantilla, que es venir a cerrar al Ayuntamiento los convenios, cuando creo que siempre en eso fui muy tajante. Mi papel no es ese, ni cerrar los convenios de esta contrata ni de ninguna otra. Los convenios, como cualquier empresa, es una negociación entre las partes, entre su plantilla y sus trabajadores y se tienen que firmar o en la empresa o en el SAMA. Y así se ha hecho esta vez, con lo cual, yo creo que es un aprendizaje positivo para evitar volver a esas malas prácticas.

Y además, también he de decirle, señor Cubero, que me consta que ustedes también trabajaron en esa dirección, porque estas prácticas vienen de antaño, de legislaturas anteriores, no vienen de la última, con lo cual, yo creo que en ese sentido hemos trabajado para poder consolidar un cambio que ya ha iniciado Zaragoza en Común. Y aquí, yo creo que lo que se tiene que hacer también es invitar a la reflexión de toda la plantilla y, sobre todo el Comité, porque para poder evitar que en futuras negociaciones se tenga..., tenga que haber tanto desgaste por todas las partes, tanto desgaste para los trabajadores que, obviamente, la huelga les ha afectado salarialmente, tanto desgaste para la ciudad que, finalmente, los usuarios han tenido un desgaste..., hemos tenido un desgaste todos, los usuarios que lo han tenido que sufrir en las paradas, pero luego todos los ciudadanos, incluso los no usuarios, porque al final, esto ha supuesto también un desgaste para la imagen de la ciudad, una pérdida en los usuarios del autobús habituales, obviamente hemos perdido viajeros y, por lo tanto, eso redundará en un lastre para las arcas municipales, con lo cual, yo creo que es una pérdida de todos. Y yo les..., además de darle la enhorabuena también al Comité, por supuesto, como no puede ser de otra forma, pedirles que, por favor, que en las próximas negociaciones, Comité y empresa tengan unos canales de comunicación más fluidos para poder llegar a estos puntos de encuentro y a estas negociaciones, pues como en otras empresas, que no se llega dos años después, sino que realmente se puede llegar mucho antes sin necesidad de ese desgaste por parte de todos. Muchas gracias.

Sr. Cubero Serrano: ¿Y la valoración de su trabajo, de lo que ustedes hicieron? Algunas cosas hicieron, ¿no? Quiero decir, llevar un mediador al SAMA, ¿no?, cosas que... ¿Qué valoración hace de esas decisiones que tomaron? Y segundo, la campaña informativa, ¿cómo va a ser?, ¿cuándo se va a implantar?, ¿y qué tiene previsto en este asunto? Porque creo que hoy ya o mañana, ya debería estar esto en marcha.

Sra. Presidenta: Bueno, ¿sobre mi valoración?, pues bueno, yo creo que es una valoración... Es muy difícil, ¿no?, valorar la propia gestión. Efectivamente, habría cosas que quizá viéndolas a toro pasado, no las hubiese hecho así. Pero yo creo que el Gobierno y yo nos hemos mantenido firmes en nuestra postura para evitar, como le decía anteriormente, que se tenga que venir al Ayuntamiento a cerrar convenios que le terminen costando más dinero a los zaragozanos. Yo creo que se ha reconducido esa situación. Se ha hecho por los cauces habituales y quizá, pues, es verdad, cuando el Comité me pidió..., no un mediador, no me pidió un mediador, me pidió un observador, yo, con toda la buena voluntad y para facilitar ese entendimiento y ese acuerdo, pues intenté facilitárselo y fue el SAMA quien no se lo admitió. Con lo cual, yo ahí no puedo decir más que, la próxima vez ya sé que no voy a pedir un observador, obviamente.

Y por último, sobre la campaña informativa, no se preocupe. Ahora nuestro objetivo, en eso coincido con lo que decía anteriormente, es recuperar usuarios. Es que tenemos que ponernos a trabajar porque había muchos proyectos que iban a influir en mejorar el servicio, que no hemos podido hacer porque no nos parecía..., a mí por lo menos, no me pareció oportuno en una situación como la que teníamos. A partir de

ahora, cerrada esa huelga, pues, podemos y debemos ponernos a trabajar en mejorar la campaña informativa, campaña de digitalización y otras nuevas propuestas que iremos incorporando, espero lo antes posible, que nos hubiesen gustado incorporar antes, pero que esta situación que se ha alargado más en el tiempo de lo que hubiese sido deseable, no nos ha permitido, así que inminente, señor Cubero.

3.2.2 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a que den cuenta de en qué actuaciones se ha invertido el presupuesto de Control de plagas urbanas, y cuál es la causa del aumento de solicitudes a servicios privados de prevención y erradicación de plagas, sobre todo de ratas, en nuestra ciudad. (C-5880/22)

Sr. Gómez Gámez: Sí, señora Presidenta. Le voy a ceder treinta segundos a mi compañera Rosa Cihuelo, que creo que tiene que hacer un anuncio importante.

Sr. Presidenta: Sí. Dígame, señora Cihuelo.

Sra. Cihuelo Simón: Muchísimas gracias, señora Chueca. Simplemente, estamos en pleno debate presupuestario del proyecto de presupuestos que aprobó el Gobierno de la ciudad, recién ayer terminamos la comparecencia de todos los consejeros y estamos en el periodo de presentación de enmiendas. En la intervención que hicimos desde el Grupo Socialista, en la comparecencia de la señora Navarro, advertimos de que podíamos empezar el año 2023 y que, por lo tanto, habría que hacer enmiendas al proyecto de presupuesto, se tendrían que autoenmendar el propio Gobierno, que podía el Gobierno de Aragón pagarle los 24 millones de la sentencia del tranvía antes de terminar el 2022. Bien, pues acaba de anunciar el consejero de Hacienda del Gobierno de Aragón, que se ha hecho el ingreso de esa sentencia. Por lo tanto, esos 24 millones, los compañeros que están conmigo, el señor Cubero, señor Rivarés, que están conmigo en la Comisión de..., en la Comisión de Hacienda, esos 24 millones..., y el señor, por supuesto, disculpe, me refería de los que estábamos diciendo..., de los que habíamos avisado de que se podía descuadrar el presupuesto. Por supuesto, señor Mendoza, que está usted también. Empezaremos ya, creo, hacemos ya la petición expresa, el Grupo Socialista en este momento, de que hagan la modificación pertinente en el proyecto de presupuestos que tenía aprobado el Gobierno, puesto que es un proyecto de presupuestos que ya, señor Cubero, señor Rivarés, ya no vale para nada porque ya hay 24 millones presupuestados como ingreso para el 2023 que se acaban de ingresar en el 2022. Por lo tanto, eso significa, tal como se dijo ayer en la comparecencia de la consejera de Hacienda, que habrá que hacer una modificación que suponga que esos 24 millones, como le decíamos al señor Calvo, no van directamente al remanente y ya está, no. Supone que se tiene que hacer una solicitud de crédito. Habrá que ir a solicitar un crédito que tendrá que autorizar el Gobierno de Aragón, y luego imputar esos 24 millones a cada una de las partidas de inversión que se consideren oportunas por parte del Gobierno. Es decir, se ha abierto hoy el plazo de enmiendas para los grupos municipales al proyecto de presupuesto que aprobó el Gobierno, un proyecto de presupuesto que ya ha nacido muerto y que, por lo tanto, tienen ustedes la obligación de enmendarlo, modificarlo y presentarnos realmente cómo queda el que vamos a poder realizar las enmiendas sobre el mismo. Me parece de la suficiente importancia, de la suficiente gravedad para no empezar con menos 24 millones el ejercicio del 2023. Avisamos de que tenían que ser ustedes prudentes y que tenían que ser ustedes consecuentes con los anuncios que, reiteradamente, había hecho el Gobierno de Aragón de que se iba a pagar en este 2022.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Pues, muchas gracias, querida compañera. Ya vemos todos que la excelencia gestora de la que presume el Gobierno no es tal en muchas ocasiones por esta falta de previsión de la que, además, ya se les advirtió.

En cuanto a la interpelación relativa a las plagas que nos ocupaba, estaba pensando, después de oír a la señora Herrarte —que se ha marchado ya— y también un poquito a la señora Rouco, que está por allí, que realmente, y en realidad no sé por qué tenemos que combatir las plagas, porque si las ratas quieren circular por las calles de la ciudad, ¿por qué no les vamos a dejar?, en uso de su libertad, ¿no? Claro... Bueno, ya le preguntó mi compañera el otro día también por este tema, hemos visto que en los presupuestos sí que ha habido un incremento incluso en el tema, pero curiosamente, parece ser que mucho de ese presupuesto se va a destinar a contratos con terceras empresas o a externalizar los servicios. Bueno, nos gustaría que nos

dijera usted por qué se externalizan estos servicios, si es que no se pueden acometer desde los propios Servicios municipales. Eso es un poco los términos de la interpelación.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Gómez Gámez. Bueno, pues lo primero, alegrarme enormemente de la noticia y de que por fin, doce años después, el Gobierno de Aragón tenga a bien pagarle al Ayuntamiento de Zaragoza los 24 millones que le debe. Es una pena que el Gobierno de Aragón haya tenido que agotar hasta la última vía, que nos ha costado más de dos millones de euros en intereses a todos los aragoneses, porque ha hecho de mal pagador, en lugar de pagar cuando correspondía esa subvención, hasta que no se lo ha tenido que decir un juez y no le ha quedado más remedio, pues no ha procedido a pagarlo. Con lo cual, entienda usted que la incredulidad de que pudiese pagarlo, obviamente, después de tanto tiempo retrasándolo, es normal. 12 años después, oye, un pago que tendría que haber venido hace 12 años al Ayuntamiento de Zaragoza y que era de todos los zaragozanos. Hasta que no le ha quedado más remedio no han pagado. Y encima ahora, que si una semana antes o una semana después. Bueno, yo me alegro y la consejera de Hacienda hará lo que considere pertinente en la tramitación del presupuesto, como no puede ser de otra forma.

Sobre la interpelación y el aumento de los tratamientos y de plagas, y de erradicación de las plagas... Pues, bueno, esta es otra de las vías de trabajo que estamos haciendo. Es una de estas preguntas que me gusta que me haga, señor Gómez Gámez. Son más..., sí, son..., no, no, porque podemos mostrar todo lo que se está trabajando desde el Área. En realidad, el año 2022 hemos tenido 310.000 € dedicados a erradicar plagas. Un 85% está ejecutado y finalizaremos con una cifra superior al 95%. Se han hecho 28.000 actuaciones, principalmente para desratización y desinsectación. El 92% de ellas en plan preventivo, no solamente atendiendo a quejas cuando surgen, sino algo novedoso que hemos puesto por primera vez con la llegada del nuevo contrato el año pasado, que es actuar antes de que esto suceda. 28.000 actuaciones para el tratamiento de las ratas en alcantarillados, en red semaforica, en solares municipales... Además, 5000 palomas capturadas. Además, se ha trabajado desinfectando los parques contra las garrapatas, chinches en 91 viviendas, etc. Hemos conseguido que este año las quejas por plagas se han reducido en la ciudad de Zaragoza de forma muy relevante. Y esto es, precisamente, gracias a estas actuaciones y al excelente trabajo que está haciendo el Instituto Municipal de Salud Pública, con casi 30.000 actuaciones preventivas, a pesar de ser un año muy complicado por las altas temperaturas que proliferan la reproducción de las plagas.

Sobre la cuestión, la segunda pregunta que usted plantea que por qué algunas empresas privadas ahora tienen más servicios contratados de desratización, si esto responde a que hay más ratas en la ciudad, y la cuestión es que cuando hemos contactado y hemos consultado este dato que ustedes aportaban, la Asociación de Empresas de Control de Plagas nos dice que esto ha tenido lugar en algunos términos..., en algunos lugares de fuera del municipio de Zaragoza, en la provincia de Zaragoza, pero no en el término municipal de Zaragoza. Es posible que alguna empresa puntual sí que haya tenido más trabajo, porque lo que se está haciendo y esto también es un cambio de metodología en el Instituto, es requerir a los propietarios de los solares que limpien y desratocen, que hasta ahora no se hacía proactivamente. Cuando hay un problema se dejaba ahí y entonces está habiendo una mayor vigilancia. De hecho, la cifra es que este año 2022 se ha solicitado a los propietarios de 140 solares su desratización y, por lo tanto, han tenido que proceder a ella. En algunos casos no han procedido y cuando no proceden o por razones de urgencia, como es el caso, por ejemplo, del antiguo hospital San Jorge en la calle Padre Manjón, que es del Ministerio de Trabajo, que no procedía a hacer lo que tenía que hacer, hemos procedido desde el Ayuntamiento y entonces le hemos cobrado las tasas. Pero bueno, yo creo que hay que poner en valor el excelente trabajo que se está haciendo desde el Instituto Municipal en esta tarea ardua que es intentar combatir las plagas. No sé si vieron hace poco, salió hace una semana en las noticias a nivel nacional, el problema que tienen en grandes ciudades del mundo, entre ellas Nueva York, porque realmente es un problema y proliferan con las altas temperaturas. Pero bueno, en Zaragoza estamos luchando contra ellas y yo creo que con bastante éxito. Muchas gracias.

Sr. Gómez Gámez: Sí, es cierto, señora Chueca, que lo de Nueva York es punto y aparte. De hecho, ya sabe que el alcalde ha ofrecido un puesto de trabajo retribuido con creo que 150.000 \$ al año a quien consiga reducir el número. Allí es que circulan, transitan junto con los peatones por las aceras, van al paso tuyo casi como si fueran mascotas, si les pusieran un collar parecería que paseaban al perro, ¿no? Pero bueno, Nueva York, como les decía antes, nos cae todavía más lejos que el Gobierno de Aragón y que el Gobierno de España.

Lógicamente, lo que nos preocupa a nosotros, más allá de que estas plagas son también vectores de transmisión de, o pueden serlo, de enfermedades, de zoonosis, pues, evidentemente, no es agradable nunca,

incluso puede ser peligroso. No olvidemos que una rata, además de transmitir enfermedades, puede morderte y le aseguro que los que somos de pueblo y nos han mordido alguna vez alguna rata, duele. Entonces, bueno, creo que está bien, efectivamente, nos hablaba usted en algún momento de que se habían detectado alguna plaga de chinches en alguna zona del Casco Histórico y que se había actuado, pues porque esto, desde luego, es más propio del siglo XX o del siglo XIX o de los años de la posguerra donde, efectivamente, todos sabemos que las condiciones higiénico-sanitarias eran bastante deficitarias, que de una ciudad moderna como Zaragoza del siglo XXI. Entendemos que tiene su dificultad, que efectivamente, es un trabajo de todos. No hay que dar de comer a las palomas, no hay que dejar comida tirada por los parques..., pero sí que nos parece muy importante porque es una cuestión que, curiosamente, genera mucha incomodidad y muchas quejas vecinales, y además, como le decía, ciertos riesgos objetivos de transmisión de enfermedades. No olvidemos que los científicos, los veterinarios y los epidemiólogos están diciendo que las enfermedades del futuro serán casi todas de origen zoonótico, es decir, de transmisión de animales a personas, o como mínimo, desde luego, por el vector de los animales, como ya se transmitía desde antiguo, pues, la peste, ¿no?, por ejemplo, la peste negra, la peste bubónica por las picaduras de las pulgas que anidaban las ratas. Entonces nos parece bien, pero la duda que queríamos que nos aclarara era eso, porque de alguna manera, más allá de incrementarse, que era una cosa que no cuestionamos, era porque no se hacía desde los medios propios. Gracias por la respuesta.

Sra. Presidenta: Pues nada, gracias, señor Gómez Gámez, y seguiremos requiriendo que cada propietario de los solares se haga responsable y se responsabilice de sus propiedades y evitemos un problema de salud pública. Ese es el motivo por el que algunas empresas tendrán más trabajo. Muchas gracias.

3.2.3 Interpelación presentada por el Grupo Municipal Podemos, relativa a que la Sra. Consejera explique el efecto de las medidas tomadas por el Gobierno de España en el número de viajeros del transporte público, 3 meses después de su puesta en marcha. (C-5884/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Disculpe un segundo, consejera. Estamos hablando de las ayudas al transporte público del Gobierno de España, ¿no? Sí. Bueno, yo creo que está clara la interpelación en este caso. Ha dicho además, hace un rato, en referencia a este asunto, que era una cuestión temporal para tres meses, que en realidad el Ayuntamiento ya estaba asumiendo hasta un 70% de la subvención de transporte público que venía a ayudar ese 30% de España, pero que era para tres meses, que se iba a acabar y el nuestro no se iba a acabar. De todas maneras, yo quiero una valoración un poco más profunda, porque sí me parece que cuando eso ocurrió, más allá de que la subvención municipal se deba a que hay menos usos y, por lo tanto, como no percibimos el importe parcial de esos billetes comprados por los usuarios y usuarias, hay que poner más dinero municipal, la ayuda del Estado español o del Gobierno de España era para rebajar el coste del billete en la parte que paga cada usuario. Yo sigo pensando que, en ese momento, habría que haber apostado directamente o por complementar directamente esa rebaja o por apoyar medidas como la que antes le acabo de plantear, de establecer bonos mensuales distintos a los que hay ahora. Ya sabe que Podemos en toda España, en las grandes y medianas ciudades, está proponiendo 10 € mensuales de bono para los 30 días o los 31 y todos los usos que sean necesarios. Entonces, quiero saber qué valoración se hace al respecto y por qué no aprovechamos esa oportunidad a la hora de mejorar ese uso y recuperar usos con el descenso del precio. Porque con un 715% de aumento de usos, gracias a ese descuento, a lo mejor hoy estaríamos en otras características, otros números distintos de usos. Con lo cual, aunque el precio hubiera sido menor, la cuenta final hubiera sido, primero, la de ahorro de dinero, segundo, la más importante, la de mayores usos, y por lo tanto, cuando esas ayudas acabaran, el usuario que ya ha utilizado el transporte público con esas condiciones lo siguiera usando con las nuevas. Esto es teorizar, por supuesto, pero yo creo que podría haber sido así perfectamente. Podríamos reflexionar sobre eso, ¿eh?, y por qué no aprovechamos esa oportunidad para que hoy, al menos un gran porcentaje de los que aprovecharon la oportunidad del descuento para volver al bus o al tranvía, se hubieran quedado en él. Gracias, consejera.

Sra. Presidenta: Bueno, mire, lo primero que tenemos que valorar es qué ha pasado y qué datos tenemos actualmente en los usos de demanda. La realidad es que para aislar el efecto de la huelga, porque

es verdad que durante estos tres meses se ha visto afectada por la bonificación y, por lo tanto, un efecto de bajada de precios. Pero, por otro lado, también un efecto, digamos, de discontinuidad en el servicio, que podría estar estropeando estos datos o haciendo que no fuesen exactos para ver este efecto. La realidad es que en el tranvía estamos actualmente entre un 85 y un 90% de usuarios respecto a cómo estábamos antes de 2019, que era la referencia. No hemos conseguido en general, incrementar y atraer a nuevos usuarios. Los usos siguen siendo..., los usuarios siguen siendo los mismos, que se ve en el número de ventas que se realizan, ¿vale? O bien tarjeta multiviaje o bien abonos. Lo que ha habido, principalmente, es un trasvase de los usuarios del autobús o del tranvía que compraban antes tarjeta multiviaje que ahora, sobre todo, han pasado a comprar abonos, abono mes, abono anual, o abono trimestral, con lo cual, el efecto que se ha conseguido es que han bajado estos ingresos. O sea, está muy bien este planteamiento de estos tres meses porque nos permite ver también cuál es la sensibilidad al precio por parte de los usuarios y la realidad es que se han reducido los ingresos porque, obviamente, ahora cuesta un 30% menos, pero se mantienen los mismos usuarios habiendo un trasvase de viajes que antes se pagaban, digamos, con tarjeta multiviaje y, por lo tanto, cada viaje costaba 0,66, ahora se engloba dentro de lo que es un bono y, por lo tanto, aunque se use más veces el precio es fijo, resulta más económico.

El precio, esto lo que nos dice o la deducción a la que hemos llegado es a que el precio, realmente, no está siendo una barrera a la hora de utilizar el medio de transporte del autobús o del tranvía. ¿Por qué? Porque el transporte ya es barato y competitivo. Por eso, como le decía en mi intervención anterior, el transporte público en Zaragoza es el más barato de las grandes ciudades españolas. Estamos financiando un 70% ya por parte de las arcas municipales. Entonces, cualquier planteamiento adicional, creo que pasará por financiación nacional o autonómica, porque el Ayuntamiento ya está dedicando este presupuesto de este año que hablábamos el otro día en la Comisión, son 70 millones de euros, 71 exactamente al transporte, la cifra más alta de la historia de este Ayuntamiento nunca se había dedicado tanto al transporte público. Y a su vez, hemos corroborado que no hay tampoco esa excesiva sensibilidad al precio, que el precio no está siendo una barrera, que los usuarios que quieren utilizar el transporte público lo están utilizando al precio que hay. Sí que es verdad que esta medida lo que nos ha permitido es que haya más sensibilidad o más usos, que siempre me ha llamado mucho la atención el bajo porcentaje de usuarios que había en transporte público con abono, con el abono mes, con el abono trimestral o el anual. De hecho, el primer año, cuando modificamos las tarifas, lo que hice fue bajar el abono mes que estaba en 43 € ponerlo a 40 €, para que fuese una cifra redonda y para que más personas lo comprasen, por 40 € puedes moverte durante todo el mes, ¿no? Entonces, bueno, sí que nos va a ayudar..., la medida principal o las conclusiones principales de esta medida es quizá esa fidelización o esa cultura del uso del bono que hasta la fecha en Zaragoza no se tenía y se tiraba mucho de la tarjeta multiviaje porque es realmente bastante económica. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias consejera. Pero entonces, si he entendido bien, no ha habido más usos, sino que muchos usuarios y usuarias que usaban otro tipo de tarjeta, ahora se han pasado al bono anual, aprovechando los descuentos de España. Por lo tanto, el 715% de aumento, como dije esta mañana, son de venta de bonos anuales, lo que en teoría me daría la razón entonces, en cuanto a la propuesta de Podemos sobre la importancia de crear bonos mensuales de precio limitado, ya digo que es una propuesta que hacemos en toda España, pero que aquí defiendo fervientemente, con ferocidad, porque si hacemos un abono..., yo propongo, proponemos de 10 € mensuales para todos los usos, mucha más gente compraría esos abonos y entonces no sería gente solo que traspasara un tipo de tarjeta al abono mensual, sino que mucha gente usaría el transporte público porque le saldría hiperbarato y eso recuperaría nuevos usos.

Claro, hay dos perspectivas para mirarlo y dos modos de analizarlo. Una, la económica. Otra la ambiental. En la económica podemos hacer cuentas, yo no me las sé ahora, pero en lo ambiental estaría claro que mucha, mucha gente, estoy seguro, ¿eh?, no puedo demostrarlo con la mano en el fuego, pero volvería al autobús o al tranvía y dejaría otro tipo de transporte o privado contaminante o molesto en la calle, porque el precio le saldría muy, muy a cuenta. Entonces, yo creo que tendríamos que analizar el asunto del bono mensual de 10 €. Si quiere, yo propondría diez. Pero en fin, esto se puede negociar como en el mercado, ¿no? Pero yo creo que nos daría la razón en ese sentido, que volverían los nuevos usos al transporte público, porque la diferencia con cualquier otro medio de movilidad personal o un coche contaminante sería tan abismal que acabaríamos prefiriendo el autobús y el tranvía si las líneas de autobús nos eran útiles, que esa es otra. Pero ¿no cree que esa reflexión del abono mensual muy barato es el momento de hacerla para recuperar usos en el transporte público? Gracias.

Sra. Presidenta: A ver, señor Rivarés, yo estoy abierta a estudiar todo. De hecho ya lo he dicho, mi

primera medida en las modificaciones de tarifas fue, precisamente, poner un bono mes por 40 € al mes, que casi es un euro al día realmente, o sea, que realmente es tarifa plana para que todos los usuarios puedan utilizar el autobús y el tranvía con un precio muy competitivo. Yo no me cierro a estudiar nada. Lo que sí que le digo es que alguien tiene que pagarlo y lo que no pagan los usuarios al pagar su billete o su abono, me da igual, lo paga el Ayuntamiento y el presupuesto municipal, lamentablemente, usted ha sido consejero de Hacienda, es limitado, no es ilimitado y, por lo tanto, estamos haciendo el esfuerzo de poner en la partida de transporte público..., cuando ustedes gobernaban había 50 millones de euros, ahora hay 71 millones de euros. Es que el esfuerzo municipal que se está haciendo es increíble. Nunca se había hecho en la ciudad de Zaragoza.

Y luego, por otro lado, hemos visto que incluso con el precio bonificado en un 30%, no incrementamos realmente, los usuarios que..., las personas que tienen que utilizar el transporte público ya lo están utilizando. Los que han dejado de utilizarlo respecto antes del COVID no es por el precio, el precio no es una barrera y eso lo estamos viendo con esta prueba que hemos tenido del 30%, principalmente porque incluso en el tranvía con el 30% bonificado y sin ningún tipo de, digamos, cambios en las frecuencias, e incluso aprovechando muchos usuarios que antes llevaba el autobús, que ahora con la huelga han pasado a utilizar tranvía, estamos todavía en un 85% de recuperación de la demanda respecto al año antes de la pandemia. Eso significa que los usuarios se han perdido por el uso..., el teletrabajo, porque han decidido cambiar de hábitos y mucha gente ha descubierto que puede ir caminando dos o tres paradas, y eso lo vimos en varios estudios, que antes cogían el transporte público para una o dos paradas y ahora muchas personas prefieren caminar. Muchas personas han pasado a utilizar bicicletas y patinetes, ha incrementado un 80% esos modos, ¿no?, con lo cual yo creo que la forma de recuperar usuarios va más que por el precio, para volver otra vez a recuperar más usuarios del transporte público pasa, sobre todo, por incrementar servicio y frecuencia, por mejorar esa reordenación en la que estamos trabajando para que... Porque no es el precio el principal problema. Dicho lo cual, por supuesto que me parece que hay que seguir trabajando en que los bonos sean competitivos y de hecho es algo que siempre hemos defendido desde nuestro equipo de Gobierno. Una aportación, antes de pasar, es que el teletrabajo le voy a dar una cifra, el 14,5% de las personas están teletrabajando, que antes no teletrabajaban, antes de la pandemia. Entonces, realmente, aunque se lo pongamos más barato, es que no lo usan. Gracias.

3.3 Preguntas

3.3.1 Pregunta por circunstancias sobrevenidas pendiente de la sesión anterior, formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si los taxis que circulan en Zaragoza con una pantalla digital sobre el techo cuentan con autorización municipal para ese tipo de publicidad (C-5802/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Cubero, tiene la palabra... Es que me ha hecho mucha gracia esta pregunta, porque creo que el señor Cubero no debe de recordar que estas pantallas las autorizó él como consejero de Servicios Públicos, el 9 de febrero de 2018, con todos los informes favorables por parte de la autorización..., y autorización municipal por parte de los técnicos, Con lo cual, me ha sorprendido la pregunta. Yo no tengo ningún inconveniente en que estas pantallas sean utilizándose, siempre y cuando no genere ningún problema para el resto de usuarios de la vía pública. Muchas gracias.

Sr. Cubero Serrano: ¿Y cuántas hay? Si tiene datos de cuántas hay.

Sra. Presidenta: No tengo el dato, pero ya se lo pasaremos.

3.3.2 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cuáles han sido las actuaciones de la Sra. Consejera respecto al conflicto en el Centro de Tratamiento de Residuos Urbanos de Zaragoza. (C-5834/22)

Sr. Cubero Serrano: Esta pregunta..., la verdad es que como el conflicto está llegando a buen puerto, ¿no?, en el CTRUZ, pensaba retirarla, pero me gustaría aprovecharla para preguntarle, ya que habla del

CTRUZ, de una cuestión que ha llegado a nuestros oídos y es la ampliación del vertedero. Si usted sabe algo de si hay intención de ampliar el vertedero del CTRUZ.

Sra. Presidenta: No tengo constancia de esa información. Yo creo que no es... O sea, no. De momento el vertedero todavía tiene capacidad y no necesita ser ampliado.

3.3.3 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a si la Sra. Consejera puede informar sobre las medidas que se van a tomar para evitar los problemas de circulación y seguridad por mantenimiento deficiente en el servicio del tranvía. (C-5836/22)

(Se trata conjuntamente el punto 3.3.10)

Sra. Presidenta: Señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Bueno, se imaginará, ¿no? Esta pregunta viene a raíz de lo que conocimos... Bueno, las denuncias que hubo por parte del Comité de Empresa del tranvía de que había problemas con la seguridad de los convoyes, con el freno, con la limpieza de las vías... Hombre, se imaginará que eso genera una inquietud en los que somos usuarios habituales del tranvía. Además, yo no sé si es porque sugestionado por esto, sí que he notado desde entonces... Hoy, por ejemplo, los frenos del tranvía fallando y el otro día yo me subí en Plaza España y el tranvía no funcionó. Nos hicieron bajar a todos, nos hicieron subir en el otro convoy e ir en dirección contraria hasta Plaza Aragón y ahí seguir en dirección ya a Valdespartera, ¿no?, cambiando de vía en Plaza Aragón. Lo digo porque como escuché la noticia y me pasó estas dos cuestiones, decidí hacer la pregunta para que usted como consejera, yo he escuchado también las declaraciones o la nota de prensa que sacó la SEM, y me gustaría también escuchar cuál es su valoración de esto. Si los tranvías son seguros, qué revisiones se hacen, etc.

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Sí, realmente como usuario también, que ya hemos dicho en múltiples ocasiones, usuario habitual que soy, he podido constatar, efectivamente, como tanto el confort, es decir, a la hora de frenar el tranvía no frena bien, y de hecho, hay veces en que cuando ya parece que está parado y la gente se apresta a ir a las puertas a bajar, pega un último frenazo que hace que todo el mundo se desplace, como las arrancadas que tironea bastante son consecuencia, evidentemente, no de una falta de pericia de los conductores, sino del mal estado por el desgaste, por otro lado, que entiendo que pueda ser natural tanto de las vías como de las ruedas metálicas. Pero no solamente eso, sino que en ocasiones, después de bajar del tranvía en la parada, he observado, sobre todo por la noche se ve perfectamente, la gran cantidad de chispas que salen de las ruedas del convoy al intentar traccionar sobre la vía. Y bueno, ahora en invierno no es más problemático porque es espectacular, pero no creo que presente un gran riesgo, pero en verano, con el tema de la sequía y hojas secas que pueda haber, pues puede incluso provocar algún tipo de incendio. Yo he hablado con los conductores y con los revisores del tranvía, en fin, les he preguntado por esta curiosidad. Parece ser que el problema es ese, que el estado de adherencia de alguna manera ha disminuido, pues por desajustes, entiendo que una micra, una milésimas en una cosa tan tecnológicamente ajustada como es esta, pues, tiene su incidencia. Y de hecho sabe usted que los antiguos tranvías de Zaragoza, no lo sabe usted que es muy joven y no los conoció, tenían un depósito de arena para un frenado de emergencia —señor Cubero, usted tampoco los ha conocido—. Sí, sí, un depósito de arena, entonces el conductor arrojaba arena por delante del tranvía para que las ruedas traccionaran, en este caso, frenaran sobre la arena y evitar el deslizamiento. Entonces, bueno, seguramente..., yo leí que la empresa había negado que hubiera ningún problema. Yo le digo que he constatado que, efectivamente, tanto la aceleración como el frenado no tienen la misma confortabilidad. He visto las chispas personalmente en bastantes ocasiones y a lo mejor la solución estaría en sustituir, que no digo que sea barato, las ruedas, o en mejorar el forrado, de alguna manera, de las vías, ¿no? Permitir que haya una mayor tracción entre un elemento y otro. Pero a ver qué nos puede usted contar, que seguro que sabe más.

Sra. Presidenta: Muy bien. Otra de esas preguntas en las que agradezco el interés porque es verdad, creo que tenemos uno de los tranvías mejores del mundo y, por supuesto, con un programa de

mantenimiento, como no puede ser de otra forma, espectacular, que se cumple y que realmente nos ayuda a explicarlo y a poder dar tranquilidad. Lo digo porque, bueno, esta alerta decía que era del Comité, es de una sección sindical, creo, o sea, en un momento también que creo que estaban por ahí con algunas negociaciones, con lo cual, yo creo que hay que darle la importancia que tiene. Pero es verdad que sí que puede generar cierto miedo, intranquilidad, que sugiera a usuarios, como le ha pasado a usted, señor Cubero y, por lo tanto, es importante, lo primero de todo, explicar el sistema de mantenimiento que tiene nuestra ciudad y llamar a la tranquilidad.

Señor Gómez Gámez, el tranvía va hierro con hierro y eso es lo que provoca esas chispas. O sea, que no se preocupe, que no son neumáticos. El sistema de... Realmente se ha requerido, se requirió, a pesar de que ya periódicamente hay un sistema de control y de auditoría periódico que desde el Servicio se pide a la SEM para revisar todos los programas de mantenimiento que se siguen y que se efectúan, en cuanto supimos de esta noticia, pedimos un informe para conocer realmente la situación actual y si había habido alguna incidencia. El plan de mantenimiento que se está haciendo, corresponde perfectamente con lo que tienen que hacer, que es lo que se aprobó en el pliego de 2013 y, por lo tanto, no hay ningún incumplimiento respecto al contrato. Además de cumplir con lo que tienen establecido en el contrato, decirles que es uno de los sistemas de mantenimiento más exigentes que hay en este tipo de instalaciones y que, realmente, han venido de..., históricamente, no en los últimos cuatro años, sino históricamente de otras ciudades para conocer estas instalaciones y para poder ver como trabajamos. La ATE a través del programa que tiene para el control que se llama GEMA MAXIMO, se hace un mantenimiento preventivo y un mantenimiento correctivo. Exactamente hay inspecciones a nivel individual y también hay inspecciones conjuntas con el operador. Quiero decir, que hay inspecciones que hace la ATE, la asistencia técnica de forma individual y aleatoria, sin avisar, y otras que se hacen de la mano del operador para asegurarnos que se está trabajando como corresponde. La disponibilidad y los datos de disponibilidad de la instalación son de un 99'8%, muy superiores a las que exige el pliego. Si no se estuviese haciendo el trabajo de mantenimiento, sería imposible alcanzar esta cifra.

Hay tres tipos de contratos de mantenimiento, un mantenimiento de los vehículos, uno para las infraestructuras eléctricas y de comunicaciones, y otro para las infraestructuras de la vía y de la obra civil. También hay un sistema, hay un programa de mantenimiento preventivo a través de distintas auditorías que se cumple al 100% y después, adicionalmente hay un trabajo de mejora continua para poder ir adecuando la instalación de hace ya diez años a las nuevas necesidades que va teniendo la ciudad y también analizando la siniestralidad o las causas de accidentes, pues, cómo se puede ir mejorando. Concretamente, este año ha habido plan especial de limpieza de hojas, plan para eliminar el engrase de los días de lluvia y también se han mejorado y se han cambiado algunos productos para la fricción y para facilitar el engrase. Eso son proactivos de *motu proprio* durante la gestión del propio sistema. Además, hay otros sistemas para mejorar la frenada, los tres sistemas de frenada. Se ha modificado también el software de control en este último año para mejorar la eficiencia de frenado y el uso directo del frenado electromagnético con un pulsador desde el pupitre de control que lo hace mucho más efectivo. Y se han puesto también sensores para medir cuándo hay acumulación de hojas, que es uno de los principales problemas que tiene esta instalación por la ciudad en otoño, con lo cual, yo creo que todos estos datos... Ah, bueno, se me olvidaba, se ha hecho una inspección de las condiciones de la vía entre julio y agosto, donde se ha amolado 13 kilómetros de vía y 1885 de perfilado para restablecer el radio de la curva que por el desgaste del uso se pueda ir generando. Todo esto viene haciéndose de forma continua, con lo cual, quiero transmitirles que el trabajo de mejora continua es constante y que estén todos tranquilos los usuarios, que no hay ningún motivo para preocuparse. Gracias.

Sr. Cubero Serrano: Y me quedo con esto último que usted ha dicho. No hay ningún problema, ¿no? Entonces, los trabajadores lo denunciarían no sabemos muy bien por qué. Entiendo... Usted ha dejado deslizar que estaban en medio de una negociación, igual era como una herramienta en la negociación de presión a la empresa. Yo creo que algo hay, ¿eh? No sé hasta qué punto es su gestión o no, pero yo creo que algo hay. También le digo que cuando yo cojo el tranvía, por muchas frenadas que dé vamos..., somos todo un bulto. O sea, no, no pasa nada. La hora de las 08:30-09:00 que dejamos los críos en el colegio en Valdespartera, los padres somos un bulto único en el tranvía y puede frenar todo lo que quiera, ¿no? Pero yo sí que noto que..., bueno, lo comentaba el señor Gómez Gámez que frena bruscamente, que arranca como cuando no entra bien la marcha en el coche, ¿no? No frena y acelera al inicio con la misma suavidad que lo que lo hacía hasta ahora. Entonces, bueno, vamos a quedarnos con sus palabras, con su buena voluntad y que todo está funcionando perfectamente y esperemos que no tenga que ocurrir ninguna desgracia.

Sra. Presidenta: Sí. Gracias. Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Eso es así, señora Chueca, créame, yo no cuestiono el tema de la seguridad porque no tengo elementos objetivos. Es cierto que el Comité lo denunció, pero bueno, la empresa lo desmiente, usted ahora también. Pero le aseguro que en la cuestión del confort, por propia experiencia personal, que yo soy como Santo Tomás, no me lo tiene que contar nadie, el confort ha bajado de una forma importantísima, y de hecho, hay usuarios y usuarias del tranvía que dicen: "Oh, los conductores de ahora no saben conducir", pensando que son nuevos y que no saben frenar. Cuando yo los veo y en ocasiones son algunos que los conozco de hace diez años y son los mismos. Deduzco que entonces es un problema del material que no está de más... No quiere decir que sea inseguro, pero desde luego el nivel de confort y de suavidad en la circulación, el arranque de la frenada no tiene nada que ver con el de hace diez años. Eso créame que es así.

Sr. Presidenta: Bueno, de todas formas, que se compruebe que cumple con todos los sistemas de seguridad, el mantenimiento que se tiene que hacer, no significa que no vayamos a seguir trabajando en mejorar la cuestión del confort y la seguridad como se viene haciendo. Lo que también les digo es que, antes de hacer caso a distintas especulaciones, yo creo que tiene que ser con cierto rigor y además demostradas. Como usted me dice, esta cuestión del confort sabe que además hay unos sistemas y unos indicadores muy exhaustivos de las distintas variables y el control, la calidad del servicio, el confort, etc., se miden a través de encuestas a los usuarios todos los años. Por lo tanto, veremos los resultados y podremos analizar en breve, cuando acabe este año, si ha habido alguna variación este año, al margen del control que se haga a través de la asistencia técnica de la auditoría. Así que seguiremos trabajando para la comodidad. Y también creo que, sobre todo, ese bloque, ¿no?, de que todos los padres a las 08:00 son un único bloque, en cuanto lleguen las dos unidades de tranvía que hemos comprado y que están encargadas y que, lamentablemente, no va a poder ser hasta 2024, mejoraremos la comodidad de los usuarios del tranvía, incrementamos un 10% la capacidad, con lo cual, se tiene que notar sobre todo en hora punta. Gracias.

3.3.4 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Zaragoza en Común, relativa a cuál es el estado del Plan Urbano de Seguridad Vial anunciado por el Ayuntamiento. (C-5837/22)

(Se trata conjuntamente el punto 3.3.13)

Sra. Presidenta: Señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Que se los paga Europa también, ¿no?, los convoyes del tranvía. A mí me parecerá, ¿eh?, pero van a hacer falta varios convoyes para eso porque..., ya se lo he dicho muchas veces, está bastante, bastante, bastante apretado, ¿no? Entiendo que usted como va hasta a comprar con coche, pues no, no lo habrá notado.

El Plan Urbano de Seguridad Vial que ustedes anunciaron hace una semana, no una semana, un mes ya, ¿no?, desde aquel atropello mortal en..., además cerca de Valdespartera fue el atropello mortal del chaval del patinete en..., ahí en Argualas, salió usted y la señora Cavero anunciando que iban a hacer un Plan Urbano de Seguridad Vial. Un mes después no tenemos convocatoria. Nosotros no hemos recibido convocatoria, igual lo ha hecho con las ciudades estas que han venido de fuera, que no nos invitan y se le ha... Pero, bueno, ¿qué idea lleva de este Plan Urbano de Seguridad Vial? Porque da la sensación, ya lo dije en su día, que esto era algo que usted algo tenía que decir, porque eran ya demasiados los accidentes mortales, pero que no hay ningún sustento aquí real. Nos gustaría saber si realmente hay sustento y cuál es el sustento para este Plan Urbano de Seguridad Vial, y si hay y nos convoca, pues, estaremos dispuestos y encantados de hacerle propuestas.

Sra. Presidenta: Señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, consejera. Sí, porque además, no solamente es que en Comisión tanto usted..., dijera que trabajaba al alimón con la delegada de la Policía Local, sino que la concejala delegada de la Policía Local, la señora Patricia Cavero, dijo lo mismo, que trabaja con usted al alimón. Así que doy por hecho que, por supuesto, es verdad. Pero es que lo anunciaron hace unas semanas, ciertamente, lo repitieron en la radio oficialmente en las tertulias estas de los jueves que tenemos en la Cadena Ser. Y yo recuerdo perfectamente cómo la señora Cavero lo anunció en el año 2020 y nunca ha existido este Plan de

Seguridad Vial. Lo anunció en 2021, tampoco existió. Se ha vuelto a anunciar ahora en 2022. Nos dijeron que trabajaban juntas ambas. Queríamos saber cómo está, en qué momento de avance del plan y cuándo tienen previsto presentarlo y si podemos hacer propuestas o no al respecto. Gracias.

Sra. Presidenta: Sí, efectivamente. Bueno, de hecho, es que la señora Cavero ya anunció un Plan de Seguridad Vial porque cuando llegamos al Gobierno tenemos en el programa hacer un Plan Urbano de Seguridad Vial y..., porque la ciudad de Zaragoza, lamentablemente, ustedes no lo hicieron y es una de las pocas que no tiene este Plan Urbano de Seguridad Vial y menos de las grandes ciudades y queríamos hacerlo. Se puso a trabajar, fue un compromiso. Se debatió incluso alguna vez en el Pleno y, lamentablemente, con la pandemia ha habido que cambiar a veces prioridades y cuestiones que no eran tan urgentes, pues, se han demorado. El plan se retoma. Eso no significa que..., Policía Local y Movilidad han seguido trabajando en todo momento, han hecho el diagnóstico de los distintos puntos negros, digamos, o lugares de alta posibilidad de accidentes, donde se están produciendo accidentes y, a partir de ahí, lo que vamos a hacer es, y lo que nos comprometimos es a acelerar y a impulsar, ahora que ya parece que este tema cobra mayor importancia y, que realmente, era una línea de trabajo que queríamos abordar y que habíamos iniciado, pues, vamos a acelerarla para poder mejorar las condiciones de seguridad vial y que no vuelvan a suceder estos accidentes que lamentablemente hemos visto a lo largo de este año.

También he de decirles que la ciudad es hoy más segura, que era antes, quiero decir, porque que hayan tenido lugar estos accidentes no significa que sea muy diferente la movilidad de la ciudad respecto al año pasado. Y respecto a hace cuatro años, antes les decía, tenemos 142 kilómetros más de ciudad que se circula a 30 en lugar de a 50, que mejora la seguridad, porque al final, el calmado del tráfico y la velocidad pues incide en hacer las ciudades más seguras, ¿no? Pero, efectivamente, hay que seguir trabajando para que no volvamos a lamentar esta suma de accidentes y de fallecimientos. Nos hemos reunido un par de veces ya con Policía Local, bueno, con nuestros Servicios técnicos, tanto la consejera Cavero y yo como Policía local, los responsables de Policía Local y de Movilidad, que son los que van a impulsar este plan, además de contar con la colaboración de otros Servicios. Se está trabajando y se está acelerando el diagnóstico de todos los accidentes, pero también incorporando información de los puntos más conflictivos del transporte público y también de la red ciclista. Se ha encargado una auditoría para poder trabajar y ya han tenido reuniones esta semana a nivel técnico, para que en la siguiente fase, una vez que se tenga elaborado todo el diagnóstico desde el punto de vista técnico, a partir de enero podamos hacer esos trabajos o esas reuniones con los distintos grupos implicados para poder recabar información y aportaciones, pero ya sobre una base de información que podamos sumar. También se han extremado los controles de velocidad por parte de policía para que, al menos, nos aseguremos de que las normas se están cumpliendo, porque realmente es responsabilidad de todos el cumplimiento de las normas y hay muchas normas que ya las tenemos y que lo que hace falta es que se cumplan por parte de todos los usuarios de la vía pública, desde los peatones hasta los conductores de coches y, por supuesto, de vehículos pesados. Muchas gracias. Señor Cubero.

Sr. Cubero Serrano: Menos mal que el señor Mendoza ha abierto la ventana porque hacía aquí mucha calor... Yo..., bajen un pelín la calefacción y pongan un poco más en los centros de mayores, que parece que tenían frío el otro día, pero hace un calor que...

Bueno, con este tema yo entiendo o he entendido de usted que se han juntado ya Policía Local y Movilidad, que están haciendo un diagnóstico y que en enero pasaremos a otra fase de este proceso en el que ya se abrirá la participación o consulta de los grupos políticos. A mí me gustaría saber hasta dónde ambiciona llegar en este asunto para saber qué podemos aportar nosotros. Entiendo que esto no va a quedar exclusivamente en una cuestión de técnicos municipales. Yo no me voy a meter en Movilidad o en Policía Local para decirles cuáles son los puntos negros, ni si hace falta poner una señal o un ceda al paso, y espero que ustedes tampoco después de escucharles esta mañana, que tampoco se pongan a opinar de movilidad sobre este tema. Me gustaría saber si vamos a levantar al plano más político de poder opinar sobre modelos de movilidad, porque opinar sobre cuestiones técnicas yo creo que tienen que reunirse Policía Local y Movilidad y quien tenga que ser. Entiendo que nos va a abrir el plano político y podemos hacer aportaciones más allá de cuestiones técnicas y, sobre todo, cuándo lo piensa tener cerrado.

Sra. Presidenta: Gracias. Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Entonces, consejera, si entendí bien, en enero, en principio estaría ese diagnóstico técnico que elaboran los Servicios y después podríamos empezar a hacer propuestas y analizarlo de modo político, ¿no? Lo digo porque ese sería el momento de hacer aportaciones, porque para mí, sin meterme en

berenjenales técnicos, hay tres consideraciones muy claras en la seguridad o inseguridad vial. Una son los hábitos. Es verdad que a la gente y a las ciudades nos cuesta un tiempo adecuarnos a los cambios de hábitos y la aparición de nuevos elementos de movilidad. Dos, insisto, el modelo global de movilidad. Los índices de seguridad vendrán directamente relacionados, sí o sí seguro, con los modelos de movilidad, los desplazamientos, la dirección de líneas, la visión metropolitana y esa cantidad de coches que van y vienen por las mañanas, de madrugada y de noche a oscuras, para irse a los polígonos, etc. Y tres, no es de su incumbencia, sino de la señora Cavero, la escasez de agentes de Policía Local. Miren, en mi distrito, como usted sabe, que trabajamos mucho en la Junta de Distrito, que sé que en todas no pasa, y un trabajo muy, muy insistente que hacemos es con el intendente de la Policía Local, que tenemos un intendente estupendo y sufrimos ese asunto, falta Policía Local. Entonces, yo creo que es verdad que en la movilidad, en seguridad vial hay que trabajar hábitos, modelo completo global de movilidad y falta de agentes de Policía Local en la calle. Imagino que en ese ámbito político, ¿será, pues, a finales de enero cuando podamos empezar? Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias. Bueno, aquí hay una cuestión, señor Cubero, que tendremos que tener clara, y es que la seguridad vial la determina..., hay unas vías y las determina la DGT, que es la que tiene el Plan General de Seguridad Vial y el máximo responsable de la seguridad vial y se determina en un plano técnico, no son los políticos los expertos en seguridad vial. Por lo tanto, yo creo que aquí el trabajo lo van a hacer los técnicos, como no puede ser de otra forma. Por supuesto que se escuchará a los usuarios de los distintos..., pero la decisión final será, sobre todo, técnica teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios. Lo que no me gustaría, por lo que me ha parecido escuchar de sus palabras, es que quiere utilizar el Plan Urbano de Seguridad Vial para imponer su modelo de movilidad, del cual, hemos estado hablando al principio de la mañana. Entonces, eso no va a ser así. Por supuesto que escucharemos y serán los técnicos los que, teniendo en cuenta y conociendo las necesidades de todos los usuarios, podrán tener finalmente este plan, que ya les digo, que viene muy dirigido por parte de la DGT porque hay unas directrices generales que no son nuevas, que llevan ya mucho tiempo, y que muchas ciudades tienen un Plan Urbano de Seguridad Vial que hasta la fecha Zaragoza no se había trabajado. No solamente estos tres años que lo hemos intentado y la pandemia no nos ha dejado, sino durante los años en los que ustedes estuvieron gobernando, tanto Zaragoza en Común y Podemos como el PSOE, pues, no hubo ningún plan y tampoco me consta que haya ningún Plan de Seguridad Vial en Aragón, que también hay otros planes a nivel autonómico que también marcan unas directrices y unas políticas, y creo que en nuestra comunidad no lo tenemos. Muchas gracias.

(Abandona la sala el Sr. Cubero Serrano)

3.3.5 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si pueden explicar cuándo se va a renovar el parque infantil del parque de los Incredulos del barrio de Casablanca, restaurando las piezas que han sufrido deterioro y, en su caso, sustituyéndolas por otras nuevas, así como asegurar su correcto mantenimiento, y si pueden explicar cuándo se va a reparar en profundidad el quiosco de la música del mismo parque. (C-5863/22)

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Gracias, consejera. Bueno, es una de las solicitudes que se hace en cada Pleno de Casablanca. Ya sabe que se hizo un pequeño arreglo en el quiosco de la música para que pudiéramos tener las fiestas de junio, pero ha sido un apañío. La verdad es que, el parque infantil, también estaba muy deteriorado, creo que vinieron a verlo también para ver las piezas que había que cambiar. Y pasan los meses y querríamos saber, ya que estamos al final del año, qué trámites se están haciendo y cómo va a acabar, tanto el quiosco de la música como el parque infantil del Parque de los Incredulos,

Sra. Presidenta: Señora Rouco, el Parque de los Incredulos tiene tres zonas de juegos infantiles. Claro, efectivamente, hay una que está en uso sin ningún tipo de incidencia, hay una segunda zona que está pendiente de la adjudicación de un expediente que se está ahora mismo acabando para poderse renovar, que ya está seleccionado, está el proyecto hecho..., y hay otra que está clausurada por un tema de seguridad, porque apareció una sima en el terreno y se tuvo que cerrar por motivos de seguridad hasta que esto se aclare o se pueda resolver. Con lo cual, de las tres zonas infantiles, una se va a cambiar ya, en los próximos

meses, ya le digo, en cuanto se termine ya de firmar el contrato con la empresa adjudicataria y lo pueda poner en marcha. La siguiente está en perfecto uso, con lo cual, la pueden utilizar. Y la tercera estamos investigando y se está estudiando qué ha pasado con esa sima, y cuando tengamos la respuesta, podremos buscarle una solución. Y con el tema del quiosco de la música, en junio ya sabe que hicimos una intervención, pintamos y se repararon las maderas del techo, y ahora estamos pendientes del nuevo presupuesto para cuando tengamos el nuevo presupuesto poder mejorar el tema de la pintura de la estructura metálica, que era otra de las cuestiones que quedaba pendiente.

Sr. Rouco Laliena: Entonces en el nuevo presupuesto, ¿está contemplado...?, porque como yo..., claro, no va a partida por partida así, la pintura del arreglo, para terminar de dejar bien el quiosco de la música...

Sra. Presidenta: Está dentro del contrato de conservación de Parques y Jardines y dentro del detalle de las distintas actuaciones que se hacen, está ahí. O sea, usted no lo va a ver en el presupuesto, pero está dentro de lo que es el presupuesto de conservación.

Sra. Rouco Laliena: Pero por eso lo he preguntado y antes de tener el último Pleno del año que..., como me van a volver a preguntar, yo querría ya tenerles la respuesta. Bien, entonces me queda claro que así será lo del quiosco de la música, que de las tres zonas de parque infantil una está en el expediente para adjudicar, uno se cambia ya, y el otro es el que tiene la sima, pero que una vez eso ya esté solucionado, se rehabilitará o se pondrá otro juego o lo que fuera, porque si no nos quedaríamos solo con dos.

Sra. Presidenta: Claro, claro, eso es lo que habrá que ver, cómo se puede resolver y cuál es la mejor solución. Gracias.

Sra. Rouco Laliena: Es un parque muy utilizado porque alrededor están todos los colegios.

3.3.6 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si pueden explicar en qué términos y cuándo se va a mejorar la redacción de la norma que regula la exención de las tasas de las zonas de estacionamiento regulado, con el objetivo de determinar claramente los vehículos beneficiarios de la misma, de acuerdo a la recomendación del Justicia de Aragón. (C-5864/22)

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Gracias. Bueno, pues todo esto viene de un particular, como ya sabe usted, que es propietario de un vehículo eléctrico híbrido enchufable, que le ha podido ocurrir a este señor y a otros muchos más, que solicitó que su matrícula estuviera también exenta de pago en las zonas de aparcamiento regulado y desde Movilidad se le dijo que el criterio municipal es que tenían que ser vehículos eléctricos puros, que es una categoría que no está recogida en ninguna clasificación legal. Como vehículos eléctricos son aquellos cuya única forma de propulsión fuera el motor eléctrico.

El Ayuntamiento, no obstante, le indicó que está redactando una modificación de la norma municipal al respecto de la regulación del estacionamiento, en la que se tendrá en cuenta una literatura más clara con respecto a las exenciones a ciertos vehículos menos contaminantes. Lo cierto es que el Justicia de Aragón no ha encontrado en la normativa de referencia definición alguna sobre el concepto de vehículo eléctrico puro al que se hace referencia en el Consistorio municipal. La ordenanza no deja lugar a dudas al referirse a los vehículos eléctricos de todo tipo. La sugerencia del Justicia de Aragón —ya sabe que solo puede ser sugerencia— es que le fuera reconocido el derecho a la exención de pago y que se llevara a cabo esta reforma de la norma municipal para incluir aquellos vehículos que se estimen oportunos, usando como referencia las definiciones recogidas en el Anexo dos del Reglamento General de Vehículos. Yo solo le quiero decir que en Huesca sí funciona, creo que en Teruel también. Bueno, si aquí estamos a que haya una nueva redacción, querría saber, porque nos lo están preguntando en este grupo municipal. Al final, ya sabe usted que es la gente la que se acerca y nos plantea este tipo de cuestiones, si no, muchas veces ni nos enteramos. Esta es una de ellas, ya reiterada por varias personas que tienen vehículos híbridos enchufables, híbridos o híbrido enchufable.

Sra. Presidenta: Gracias, señora Rouco. Se modificará con el nuevo contrato que está también en licitación, como sabe, y pasaremos a tener una tarifa en lugar de tasas. Tal y como está definido, es como

vehículo cero emisiones, con lo cual, estarán incluidos en la bonificación todos los vehículos que sean cero emisiones. Si el híbrido enchufable es cero emisiones, pues, estará bonificado. Y la cuestión es que la redacción de las tasas históricas eran más antiguas y todavía no estaban las etiquetas, y por eso es por lo que quizá no están actualizados, pero eso se va a actualizar en el próximo ejercicio.

Sra. Rouco Laliena: Lo cierto es que el vehículo eléctrico híbrido enchufable es vehículo cero emisiones.

Sra. Presidenta: Así es como está redactado en el nuevo contrato.

3.3.7 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si pueden explicar cuáles son los criterios “más favorables” que van a recoger en el nuevo pliego de cláusulas que servirá de base para la licitación del Centro Hípico del parque del Agua. (C-5865/22)

Sra. Presidenta: Señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Sí, ya sabe que trajimos precisamente esta pregunta el mes pasado y he aquí que se quedó sin licitar. Bueno, no hubo personas que quisieran entrar en esta licitación. Usted nos dijo que el Gobierno autonómico era el que había limitado que no pudieran entrar y salir los caballos, en este caso, que se los tuvieran que llevar siempre. Pero bueno, mi compañero es veterinario y estaba entonces allí y lo que no habían autorizado, el núcleo zoológico, pues por él supimos, precisamente, cuando bajé de la Comisión, que la vez anterior se quedó uno con esas mismas condiciones desfavorables de que tenía que sacar los caballos todos los días. Pero resulta que al mes de la adjudicación ya pudo dejar los caballos. No sabemos por qué, pero sí que es cierto que es un hándicap entrar y sacar los caballos, porque precisamente tenemos ahí unos puentes por los que no caben los vehículos. Entonces, ahora que van a volverlo a sacar, querríamos saber cuáles van a ser estos nuevos criterios que mejoren todos estos problemas que tienen las personas para poder participar.

Sra. Presidenta: Bueno, pues yo no tengo ningún inconveniente en que se queden los caballos. Me parece que para los caballos sería lo mejor, porque estarían más cómodos y no tendrían que estar todos los días yendo y viniendo de un lado para otro. Pero aquí es la autoridad sanitaria del Gobierno de Aragón la que ha decidido que no pueden tener ese núcleo zoológico. Y es una pena, porque nos lastra la gestión de esta concesión, que efectivamente hace más complicado y pierde interés. Pierde interés respecto a posibles licitadores. Entonces, como esto es un requerimiento y una exigencia legal, no podemos saltárnosla desde la institución, pues aquí de lo que se trata es de que estamos trabajando, estamos hablando con la Federación de Hípica y también le invito a que si usted conoce posibles licitadores u otros centros de hípicas, pues, conocer realmente cuáles serían las cuestiones para que esta explotación les pudiese interesar, de cara a que podamos volver otra vez a sacar el pliego, como no puede ser de otra forma. Y a partir de ahí ver si tiene alguna viabilidad económica, porque no se pedía ni canon, precisamente, para hacer más sostenible esta explotación y lo único que se pedía, y eso sí que es normal, es una inversión mínima para acondicionar el bar y las instalaciones, que creo que habían cifrado en 100.000 € los técnicos, o sea, en los informes técnicos del pliego. Además, también se permitía la posibilidad de realizar cualquier actividad relacionada con caballos, de tal forma, que facilitase esa explotación económica. Lo dicho, si usted o en su grupo tienen algún interesado, que hablen con los técnicos, que tengan reuniones, porque van a volver a hacer una ronda de reuniones con todos los centros de hípica de Zaragoza. Gracias.

Sra. Rouco Laliena: Le voy a decir que es que es muy difícil que haya nadie interesado porque precisamente, el problema está en no autorizar el núcleo zoológico, que no se autorizó la otra vez, pero que luego al mes sí que lo tuvieron. Vamos a ver, entrar y sacar los caballos a diario es inviable, aparte de que les produce estrés, porque es que un camión no puede entrar hasta el club por los puentes, que hay que pasar, es que..., es imposible. Habría que hacer muchos viajes con solo dos caballos. Es que es imposible. Entonces yo, si la otra vez, de pronto desapareció esa no autorización del núcleo zoológico, pues habría que... Porque nosotros no sabemos por qué desapareció. ¿Qué es lo que pasó para que un mes más tarde de haberlo adjudicado con esa no autorización, pues un mes más tarde estuviera autorizado? Igual es ahí donde está el meollo de la cuestión. Lo que sí que le puedo decir es que yo, ni en nuestro grupo, no conozco a nadie, porque todas las personas que nos vienen, precisamente, lo que tienen es este problema. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Lo investigaré. Yo no sabía que había desaparecido esa obligación.

Veremos a ver qué ha sucedido, pero vamos, si hay alguna posibilidad, no se preocupe que lo seguiremos intentando porque efectivamente sería la mejor solución. Gracias, señora Rouco.

(Abandona la sala el Sr. Mendoza Trell)

3.3.8 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal VOX, relativa a si pueden explicar en qué punto se encuentra la tramitación de la instalación de un kiosco bar en el parque de los Incrédulos, barrio de Casablanca, muy demandado tanto por residentes como por visitantes. (C-5866/22)

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco.

Sra. Rouco Laliena: Sí, gracias. Ya sabe que cuando todas estas licitaciones de todos los quioscos de Zaragoza, nosotros desde el barrio de Casablanca, solicitamos que en el Parque de los Incrédulos tuviéramos un pequeño quiosco, de los de toda la vida, no ya como grandes restaurantes como se están viendo por ahí, sino el pequeño quiosco de toda la vida donde van los padres con los niños a jugar o simplemente en el fresco del parque quieren tomar una bebida con unas patatas fritas. O sea, que era poco ambicioso, el quiosco de toda la vida. Y vinieron a verlo, sí que es verdad. Vinieron a verlo dónde se podría poner y tal, pero ya no hemos vuelto a saber nada más. Y como aquí en esta Casa, pasan y pasan y pasan los meses y acaba el año y no sabemos nada, pues directamente a la fuente, ¿cómo está?

Sra. Presidenta: Mire, en estos momentos..., esto ha pasado, efectivamente, dentro del Plan de Renovación de Quioscos. Tenemos..., hemos licitado todos los que teníamos en uso o estaban cerrados o estaban caducados, y lo que se ha hecho ahora es una ronda en todas las Juntas de Distrito para solicitar..., aquellos distritos que tengan ubicaciones potenciales de tener un quiosco, en nuevos barrios o parques que antes no lo tenían y que puedan ser interesantes, para preparar esos pliegos que están trabajándose ahora. Casi todas las peticiones que nos han pedido son en parques, están ubicadas en parques, como es el caso, y por lo tanto, están ahora pendientes del informe de Parques y Jardines para poder sacar la licitación. El plan es que pueda salir a principios del año 2023 la licitación y, por lo tanto, se pueda adjudicar. Yo creo que lo importante aquí, y ya desde los distritos a todos los presidentes de distritos, es ver qué potenciales licitadores puedan estar interesados para que sepan cuando salga la licitación y se puedan presentar al concurso, ¿no?, de tal forma que así no se quede desierto y finalmente pueda cerrarse ese ciclo que hemos empezado hace varios meses.

Sra. Rouco Laliena: Le aseguro que como aquí en Casablanca no pedimos inversiones de un millón de euros, pues, habrá gente que quiera utilizar ese quiosco. Pues bueno, bien, pues es que desde Casablanca ya estuvieron los técnicos hace más de seis meses. Le aseguro que hace más de seis meses y estuvieron mirando la ubicación. Por lo tanto, yo querría... Bueno, me ha dejado ahí sin saber. Dice: "Y ahora vamos a preguntar a las Juntas de Distrito si quieren o no quieren", no, es que hace seis meses ya vinieron los técnicos a verlo. Estuve yo con ellos mirando dónde podía ser o dónde no podía ser, porque claro, también tenemos el canal detrás y había sitios en los que nos hubiera gustado, pero no podía ser. O sea, que hace seis meses que ya estaba trabajado esto. Por lo tanto, después de seis meses nos hubiera gustado tener un informe y decir: "Pues sí, mira, ya sabemos aquí dónde lo vamos a poder colocar", aunque solo fuera eso, porque la verdad es que los vecinos de Casablanca preguntan. Y ya le digo, mucha inversión no será, porque ellos mismos no quieren ahí un restaurante de cinco estrellas de un millón de euros como ha podido ocurrir en otros sitios. Aquí, pequeñito, quiosco de toda la vida.

Sra. Presidenta: Sí, señora Rouco, igual no me he explicado. A ver, obviamente, estos quioscos que se van a poner en los nuevos barrios y en los nuevos parques tienen que estar dimensionados para las necesidades y el número de usuarios de estos pequeños parques. No es lo mismo el Gran Parque de la ciudad, que parques más pequeños y, por lo tanto, se harán con otros requerimientos. Y lo que le he dicho es que estaba..., no que iba a volver a informarse por parte de la Junta, sino que estaba pendiente de que resolviese el informe Parques y Jardines. Una vez que Parques y Jardines informe a todos, no solamente al de Casablanca, sino al de todos los distritos, pasará ya a la oficina de Concesiones y será allí donde se saque la licitación, que será en el primer trimestre de 2023, conforme a los detalles que hayan definido los propios técnicos. Gracias.

3.3.9 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si el Ayuntamiento tiene previsto volver a favorecer la ventilación manteniendo las ventanillas abiertas en los vehículos de transporte público, ante el aumento de contagios de Covid y otras enfermedades de transmisión aérea. (C-5876/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Gómez Gámez.

Sr. Gómez Gámez: Sí, señora Chueca. Si recuerda usted, precisamente, durante su comparecencia, ha citado usted, y cito literalmente que: "Estamos en una pandemia". Lo cual es cierto, la epidemia..., la pandemia de COVID no..., ha podido remitir, pero no ha desaparecido. De hecho, hay repunte últimamente de casos, de ingresos incluso. Creo que la semana pasada hubo del orden de 70 y tantos fallecidos. O sea, no es un tema baladí, desde luego. No solamente el COVID, hay otras enfermedades de transmisión por vía aérea, como pueden ser la gripe, los rinovirus, los catarros. En fin, ya sabe usted que durante la época más dura de la pandemia, en invierno, los vehículos de transporte público circularon con las ventanillas abiertas. Posteriormente llegó el verano con una aminoración de los casos de contagios de todo tipo de infecciones respiratorias y por climatizar los vehículos, se decidieron cerrar. Pero lo cierto es que vuelven a repuntar los contagios, ya digo, no solo de COVID, sino de todo tipo de enfermedades aéreas, que también pueden ser complicadas y causar perjuicios a las personas. Y entendemos que, debe primar la seguridad ciudadana sobre el confort. Es cierto que el calor es muy complicado de eludir, porque ya más que quedarte en camiseta de tirantes uno no puede hacer. Pero es verdad también, que en invierno es más fácil abrigarse uno con su bufanda, incluso en el transporte público e ir un poquito abrigado. Y posiblemente, fuera una buena medida precautoria o disuasoria para prevenir contagios. Entonces, nos gustaría saber si ustedes se han planteado el volver a retomar esa medida preventiva o, por el contrario, no lo tienen previsto. Nosotros, desde luego, creemos que sería un elemento a considerar, porque efectivamente, todo lo que pudiera minimizar el impacto de la transmisión de gérmenes de todo tipo, pues bueno sería, y porque ya digo, sin que sea, precisamente, muy confortable viajar en invierno con las ventanillas abiertas, lo puede ser más en el sentido de que tienes más capacidad de abrigarte que en verano, realmente, que era bastante complicado mantener una temperatura mínimamente soportable si no era con la climatización puesta, ¿no?

Sra. Presidenta: Bueno, gracias, señor Gómez Gámez. La verdad es que a fecha de hoy, a nivel nacional ni autonómico, no tenemos ningún tipo de directriz sobre esta cuestión. Ni Zaragoza, ni ninguna ciudad. Efectivamente, se cerraron las ventanillas en verano por el tema de la climatización, y actualmente no hay una norma expresa porque estamos en una pandemia, pero estamos también en una situación diferente por las vacunas, y de hecho, todavía se sigue utilizando la mascarilla en transporte público, pero el resto de ciudades de Europa ya no utilizan mascarilla en transporte público. Parece como que se ha quedado ahí ya algo fijo y, a veces, es una situación a veces hasta sorprendente, ¿no?, porque estamos en otros entornos igual de reducidos que un autobús o un tranvía y estamos sin mascarilla y, de repente, para entrar tenemos que utilizar la mascarilla. Así que espero que el Gobierno de España se acuerde de que dejó las mascarillas obligatorias y pueda rectificar esta norma. Y lo que vamos a hacer es una consulta, porque la fecha en la que estamos ahora no es como cuando estábamos en medio de la pandemia, vamos a tramitar una consulta a Sanidad, para que nos diga realmente la Consejería de Sanidad cuál es el criterio y si le parece razonable nosotros abrimos las ventanillas y..., tampoco está prohibido abrirlas, quiero decir, que cuando los usuarios quieren abrirlas las abren y me consta que muchas veces se abren. En ese sentido, yo creo que hay que normalizar también esta cuestión. Gracias.

Sr. Gómez Gámez: Sí, bueno, considere usted, señora consejera, que ahora ya, por ejemplo, en los espacios abiertos o en la calle, no es obligatorio usar mascarilla. Pero habrá comprobado usted que hay gente que sí que prefieren usarla. Es decir, usted va a un teatro o a un cine, donde ya no son preceptivos, y hay gente que la usa, y hay gente que por la calle, se puede usted asomar, y hay gente que la lleva, pues, porque tienen miedo, porque son personas de riesgo o porque tienen un familiar de riesgo en su vivienda, de lo cual, se acredita que todo el mundo o mucha gente todavía tiene un cierto temor a poder contagiarse por vía aérea, ¿no? De hecho, usted sabe que en China o en Japón, incluso desde antes de que existiera la pandemia de la COVID-19, ya había mucha gente que en los transportes públicos, incluso por la calle, también por problemas de contaminación, todo hay que decirlo, de micropartículas, usaban mascarilla y entonces nos llamaba a todos muchísimo la atención verlos con mascarillas por la calle, pero creo que,

posiblemente, la gente siga queriendo usar... Entonces, yo creo que todo lo que sea generar más sensación de tranquilidad y de seguridad en estas personas que se consideran más vulnerables, puede ser interesante estudiarlo.

Sra. Presidenta: Sí, eso es lo que me gusta, que libremente la gente que necesita o que considera que está más segura con una mascarilla se pone la mascarilla y el que no lo necesite porque le da igual o no tiene miedo, pues no se usa la mascarilla. Pero, precisamente, yo creo que ese es el modelo que defendemos, que libremente los usuarios del transporte público que se sientan más seguros se pongan la mascarilla, y que aquellos que quieran quitársela porque no les importa ir sin mascarilla, pues, que vayan sin mascarilla. Y lo mismo sucede con el tema de las ventanillas. En cualquier caso, haremos la consulta para que nos digan desde Sanidad cuál es el estado actual y si consideran necesario tomar esa medida. Gracias.

3.3.10 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a qué medidas piensa adoptar el Ayuntamiento ante las quejas del Comité de empresa de Tranvías de Zaragoza, a propósito de la falta de mantenimiento de las vías del tranvía y los interiores de los vehículos, que incide en la seguridad ciudadana y en la conservación de la flota. (C-5877/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 3.3.3)

3.3.11 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a en qué fase se encuentran los prometidos estudios de los planes directores de los parques de Zaragoza. (C-5878/22)

Sr. Gómez Gámez: Sí, en sus términos. Disculpe usted, consejera, es que me he levantado a cerrar la ventana. Es que vamos a coger una bronquitis... Hemos pasado de un calor horroroso a una corriente heladora.

Sra. Presidenta: Bueno, realmente, aquí creo que son muchos los planes que tenemos en marcha, no tanto planes directores, que esa es una palabra muy asociada a los Gobiernos socialistas que les encanta hacer planes directores. Es verdad, porque al final son unos documentos filosóficos donde cuentan muchas ideas y muchos planteamientos que gustan mucho, porque es verdad que los cuentas a todo el mundo y todo el mundo encantado, pero luego la realidad es que con esos planes directores no puedes licitar, no puedes adjudicar, no puedes hacer nada hasta que no se hace un proyecto técnico. Entonces, la cuestión es en la que nosotros estamos trabajando. Más que hacer planes directores, lo que estamos haciendo son proyectos técnicos donde están perfectamente medidos con todas las infografías y con todos los proyectos por parte de los arquitectos y de los ingenieros para poder intervenir y para poder licitar. A partir de ahí se licita y se ejecuta, lo que se puede ejecutar dentro de los contratos de conservación, que también tienen una partida para inversiones, se hace, y los que no, pues, para hacer con una adjudicación ad hoc.

Mire, hasta la fecha hemos ejecutado los siguientes proyectos: Cristo Rey en San Gregorio, el Huerto de Frisón en la Cartuja y también La Rosaleda se ha mejorado toda la accesibilidad en el Parque Grande. Proyectos que están actualmente en ejecución, no planes directores, sino en ejecución, estamos hablando de Monzalbarba, el Parque 30 de Septiembre, que también es un parque que tenía grandes necesidades porque es todo asfalto básicamente, la Plaza Reina Sofía que están trabajando ahora en estos momentos, el Paseo de Sagasta, que también está interviniendo para hacer el primer paseo biosaludable de España, que va a mejorar la calidad de vida de los zaragozanos y que va a hacer un proyecto muy innovador a nivel medioambiental y de salud, la Glorieta Esperanto, el Parque Miraflores, que está también en obras, y Campos del Canal que sigue todo su desarrollo. Estamos ahora con los proyectos redactados pendientes de licitar y de poder adjudicar el de Torre Ramona, en Las Fuentes, en la segunda parte, y estamos en redacción de proyectos en el Parque Tío Jorge con la asistencia técnica y que se está trabajando en él, el Jardín Botánico en el Parque Grande y también algunos espacios de oportunidad en el entorno urbano más pequeños, de menor alcance, independientemente de muchas otras necesidades que hay en la ciudad y de los planes de conservación. Pero estos son en los que, realmente, hay una intervención más profunda. Se tiene que cambiar todo el regadío y se tiene que hacer una intervención paisajística profunda y radical. Gracias.

3.3.12 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Socialista, relativa a si el Ayuntamiento va a hacer algo de una vez para evitar que en cada ocasión en la que hay una ventolera fuerte o una tormenta caigan ramas y árboles. (C-5879/22)

Sr. Gómez Gámez: Sí, de hecho, en el Tío Jorge, que lo nombraba usted ahora mismo, ya tienen un árbol menos del que ocuparse en el plan director, porque ayer se cayó un árbol de un porte importante de grandes dimensiones. Pero, desgraciadamente, no es la única vez que se caen árboles en el Parque Tío Jorge. A mí me cayó uno encima incluso en el año 2006, estuvo a punto de causarme la muerte, se la causó de hecho a una ciudadana de esta ciudad, estaba junto a mí, pero en el último tornado, o no sé cómo se le calificó de hace..., pues yo creo que unas tres semanas, que yo precisamente ese día tenía Junta del Distrito, y tuve la absoluta satisfacción de poder informar y felicitar desde la Junta a los servicios, tanto de Bomberos como de Policía y Protección Civil por la gran labor que desarrollaron, porque creo que hubo veintitantas caídas de ramas, árboles y tal, en distintos barrios de la ciudad, Miralbueno..., en todas las zonas más expuestas al viento, aquella especie de tornado que sufrimos. Pues, hombre, no olvidemos que en aquel caso hubo daños materiales y algunos vehículos quedaron literalmente aplastados, pero en algunos casos, como el que le citaba del año 2006 y algunos otros que ha habido en ocasiones y en otras ciudades también, lo que hay es fallecimiento de personas o lesiones graves, cuyo caso consideramos que es una cuestión que, desde luego, hay que trabajar.

Usted hablaba antes de cambiar el sistema de riego, seguramente hay que hacer mayores y mejores podas para limitar el porte, el crecimiento en altura, en fin... Los ingenieros agrónomos son los expertos que saben de esto, pero lo cierto es que la gente tiene cierta..., tenemos cierta preocupación cuando se levantan estas rachas de viento, de las que Zaragoza es precisamente beneficiaria, y nunca mejor dicho, porque para alguna excusa nos viene bien como para purificar el medio ambiente, ojo con esto, que al final lo que hacen es llevárselo a otro sitio, que la contaminación, como la energía, ni se crea ni se destruye, solo va de un sitio para otro. Pero lo cierto es que, todas las medidas que se puedan adoptar y la poda, desde luego, y la supervisión de los árboles es fundamental para evitar estas caídas, bienvenidas serán por la ciudadanía, señora Chueca.

Sra. Presidenta: Gracias. Tiene bastante gracia esta pregunta, que además lleva el sello de su compañera, la señora Becerril, pero la verdad es que me sorprende que me hagan esta pregunta, porque es verdad que es una pregunta de lucimiento del equipo de Gobierno, porque lamentablemente, cuando hay arbolado en la ciudad, el riesgo cero no existe. Lo hemos visto, pero lo que sí que hay que hacer es trabajar en prevenir y en inspeccionar.

Entonces, ya lo siento, pero al sacarme ustedes el tema no puedo evitar decirlo, pero cuando nosotros llegamos al Gobierno, la primera medida que tuvimos que hacer fue un plan urgente de poda, porque había más de 12.000 árboles en riesgo de caída que el consejero anterior decidió dejar de podar para, simplemente, que no ganasen dinero las empresas. Pero es que fueron ustedes los que en 2012 elevaron los periodos de poda en los contratos y que pasaron a ser hasta de 11 años, cuando nosotros, en los contratos que hemos licitado y que están vigentes actualmente, hemos vuelto a recuperar el ciclo de poda estándar y de calidad que se necesita, que es que cada árbol se pode, como mínimo, cada cuatro años, con lo cual, eso nos garantiza la seguridad. Y se han talado durante este año, lamentablemente, 400 árboles muertos. Pero es que eran árboles que si no se quitaban de las vías públicas se podían caer y podían causar accidentes y estaban ahí en la ciudad..., hemos contado hasta con la colaboración de Bomberos, con lo cual, yo creo que desde este equipo de Gobierno lo único que hemos hecho ha sido extremar las medidas de seguridad desde el primer..., creo que fue la primera rueda de prensa que di cuando llegué, el plan de poda, el plan de poda que hemos puesto, y desde el primer momento hemos estado trabajando en esa dirección y me consta que se sigue trabajando en esa dirección. Y de hecho, el árbol que se cayó ayer en el parque de Tío Jorge estaba ya previamente señalado, es decir, estaba monitorizado porque se había detectado que era un riesgo y se estaba viendo si podía salvarse o no salvarse porque, obviamente, no nos gusta a nadie talar árboles. Gracias.

Sr. Gómez Gámez: Pues ya habrá visto usted consejera, como somos propositivos y mi compañera, como usted dice, le hace estas preguntas para que pueda usted lucirse. Pero lo cierto es..., que te caiga un

árbol encima es una sensación bastante desagradable, se lo garantizo, ya le he dicho por experiencia personal. Entonces, si este árbol que ayer se cayó, que estaba ya señalizado, hubiera caído sobre alguna persona, pues, las consecuencias, visto la fotografía, hubieran sido tremendas. Entonces, esto es una cuestión que me parece muy bien que se vaya haciendo, pero que hay que hacerla con más urgencia, con más premura porque después de cuatro años que dice usted que lleva trabajando en esta cuestión, todavía vemos que hay árboles que están en situación de riesgo y que se están cayendo. Esto es un hecho incuestionable. Por lo tanto, le conmino de alguna manera, le requiero para que insista en esta cuestión y pueda seguir sacando pecho de esta gestión como ha hecho.

Sra. Presidenta: Bueno, ya siento yo que en el año 2006 ha dicho, ¿verdad?, que no gobernaba por supuesto..., gobernaban ustedes, menos mal que gobernaban ustedes. Fue cuando se le cayó el árbol. Ya lo siento. Y a partir de ahí decirle que, efectivamente, precisamente porque se está haciendo bien el trabajo se ha señalizado para evitar que en caso de caída pudiese provocar algún accidente. Gracias.

3.3.13 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos, relativa a cuándo pretende aprobar la Sra. Consejera el prometido plan de seguridad vial. (C-5881/22)

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 3.3.)

3.3.14 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos, relativa a en qué punto están los estudios para la implantación del proyecto piloto de bus circular de barrio en Delicias. (C-5882/22)

Sr. Rivarés Esco: Por formulada, consejera. Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, pues señor Rivarés, ya hemos hablado de esta cuestión en varias ocasiones, como se está trabajando en el Plan de Ordenación de las Líneas, a mí me gustaría que pudiesen los técnicos ya planteársela al presidente del Distrito y poderla ver en torno a marzo, para ver y a partir de ahí poder trabajar en el itinerario, ajustar si hay que hacer algún ajuste, pero ya con una propuesta que pueda tenerse para poder implementarla a lo largo del año 2023.

Sr. Rivarés Esco: Es decir, en marzo..., podría hablar con el señor Gómez Gámez, que es el presidente de la Junta y ensayar ya el proyecto. ¿Eso es marzo?

Sra. Presidenta: Claro.

Sr. Rivarés Esco: Vale.

Sra. Presidenta: Que puedan tener esa propuesta en marzo, y a partir de ahí trabajarla y ver cuándo se puede implementar, pero por lo menos tener el esquema. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias.

3.3.15 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos, relativa a si están elaborados los informes técnicos y económicos de estudio sobre alternativas de transporte de alta capacidad, tal y como dijo el Alcalde en el pasado Debate del estado de la Ciudad. (C-5883/22)

Sra. Presidenta: Sí, señor Rivarés.

Sr. Rivarés Esco: Pues eso, en el Debate, ciertamente, no es el alcalde, eso es un error de la formulación de la pregunta, pero sí el Gobierno dijo que ya estaban trabajando, cuando hicimos la propuesta de la reordenación y la alta capacidad que apoyó la mayoría, ya que no pudo ser la unanimidad del Pleno, el día 9 de noviembre, el Gobierno dijo que ya se estaba trabajando en la alternativa de alta capacidad para algún eje en la ciudad. Por eso pregunto ahora, ¿cómo está?, ¿en qué punto?, ¿desde cuándo?, y si hay previsiones de finalizar ese estudio. Gracias.

Sra. Presidenta: Gracias, señor Rivarés. Pues bueno, como le decía antes, es verdad que los técnicos siguen trabajando en todas las alternativas y se han valorado todas las alternativas para esa futura reordenación de las líneas. Estudios que nos dicen que no hay un único corredor este-oeste, como teóricamente siempre se ha hablado, sino que hay varios ejes en los que se tiene que intervenir y que necesitan reforzar las conexiones. Entonces, dentro de lo que es una línea de alta capacidad, para que todos tengamos claro que estamos hablando de lo mismo, de lo que se trata es de una línea que pueda tener una mayor frecuencia y, por lo tanto, transportar a más personas con un carril exclusivo y en algunos tramos, a poder ser, con prioridad semafórica, ¿vale?, que no tiene por qué ser en todo el trazado porque eso tiene que ser compatible con el resto de tráfico que hay en la ciudad.

Dentro de estos estudios de reordenación se han valorado todas las opciones y aquellas líneas que tienen una mayor demanda pueden tener tramos —o líneas completas, no está todavía definido— donde si es necesario se pondrán estas características propias. Que sean vehículos de..., de momento con un vehículo como los que tenemos de 18 metros articulado es suficiente, pero si se necesitase incrementar, porque todo depende de la frecuencia con la que se pongan esos vehículos, si fuese necesario incrementar el mismo modelo del vehículo está incluso en 21 metros. De momento, para las necesidades de la ciudad, ahora mismo no se contempla, pero no se descarta que en el futuro, si hay un crecimiento, se pueda necesitar incluso un cambio de vehículo, pero eso formará parte del futuro de la ciudad. Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Pero, entonces hablamos de, uno, no un eje específico, sino a ver en qué línea actual existente se transforma, digamos, parcial o totalmente en alta capacidad. Y, además, hablamos de vehículos ya existentes, no de mayores dimensiones. No los nuevos vehículos que hemos hablado algunas veces que parecen tranvías, o que son “tranbus”, o que son una cosa un poco entremedias, ¿no?, no hablamos de eso.

Sra. Presidenta: Yo es que cuando nosotros elegimos el autobús eléctrico que tenemos actualmente, es un autobús que perfectamente es un “tranbus”, tiene la forma del tranvía y es un autobús. Y de lo que se trata es de adecuar la capacidad disponible al número de usuarios. En las líneas que lo necesiten está disponible poder comprar..., la próxima compra si se necesitasen buses de 18 metros o si se necesitan de 21 metros. Hasta la fecha se ve que la capacidad es suficiente con los 18 metros porque en muy pocas ocasiones se están llenando. Y tampoco se trata de llenar la ciudad de vehículos enormes, que luego no se utilizan, ¿no? Entonces, hay que adecuar las necesidades, pero el mismo modelo está disponible, con lo cual, se podrá ajustar... ¿Que luego crece la demanda de usuarios en una determinada línea y en tres o cuatro años se determina que hay que cambiar de vehículos?, pues se cambiarían los vehículos y esos pasarían a otras líneas menos concurridas. Eso se está contemplando. Gracias.

3.3.16 Pregunta de respuesta oral formulada por el Grupo Municipal Podemos, relativa a si la Sra. Consejera piensa hacer que la plantilla del CTRUZ crezca el mismo 40 % que ha crecido la materia tratada. (C-5885/22)

Sr. Rivarés Esco: Esto, consejera, tiene que ver con algo que se trató en el último Pleno. Acuérdesse que estuvo aquí una representación de los trabajadores de la plantilla del CTRUZ, pero más allá de ese conflicto, que es bastante serio, ahí se revelaron cosas que ya sabíamos, por ejemplo, y que además, este portavoz que les habla dijo en voz alta, había aumentado mucho el volumen de residuos que llegaban al CTRUZ para ser tratados, hasta aproximadamente unas 500 toneladas más que llegaban de otros municipios que no son Zaragoza, de las que se trataban anteriormente, pero con el mismo personal, 157 personas. Y además, como sabe usted perfectamente, en un estado laboral que yo llamo de semiesclavitud porque he visto pocos sitios donde las condiciones laborales sean peores que en CTRUZ. Por lo tanto, si hay 500, aproximadamente, toneladas más de residuos que tratar y la plantilla está en tan malas condiciones, ¿está previsto que ese 40% más que suponen las 500 toneladas de residuos, también aumenta la plantilla? Es decir, más gente para tratar más residuos. ¿O esos 500.000 kilos los van a tener que asumir los actuales trabajadores y trabajadoras que tiene el centro? Gracias.

Sra. Presidenta: Señor Rivarés, le facilitaré los datos porque creo que no tienen los datos exactos y hay cierto desconocimiento sobre esta cuestión. Los trabajadores que tiene el CTRUZ se rigen por el pliego, que recogía unas determinadas toneladas y tienen la capacidad y la plantilla para 450.000 toneladas. A partir

de ahí, hay un..., o sea, de hecho hay un escalado de cómo tiene que ir cambiando la plantilla en función de las toneladas que se reciben. Durante estos años el CTRUZ ha tenido mucha capacidad ociosa porque nunca se ha llegado a esas 450.000 toneladas. De hecho, el año que más, hasta este año, fue el año 2018 donde hubo 341.000 toneladas. Durante estos años han bajado y este año con la entrada de algunos municipios de la Comunidad Autónoma que han venido de la provincia, han crecido hasta 350.000 toneladas. Hay un incremento del año pasado a este de un 5%, pero estamos todavía..., es decir, nos faltan 100.000 toneladas para seguir incrementando la capacidad. Y por eso le decía antes, que me preguntaban también si se iba a ampliar..., es que todavía hay mucha capacidad ociosa, porque fue una inversión que se hizo con vistas. De hecho, el centro de tratamiento, el CTRUZ, podría ser el centro de tratamiento de todo Aragón, porque tiene capacidad para gestionar todos los residuos.

En cualquier caso, se está cumpliendo con el contrato. Hasta la fecha tendríamos que tener 152 personas para las toneladas que se tienen y se tienen 153, de hecho, hay una más. Y por supuesto, se va a controlar que se cumpla, en todo caso, en las condiciones del contrato, para que estén los trabajadores que correspondan a las toneladas y a la oferta que hizo en su día el adjudicatario y que corresponde a un pliego que hizo en su día el Partido Socialista, con lo cual, creo que calibraron..., ellos eran los responsables de cómo lo calibraron. Y luego, por otro lado, alegrarnos también de que hayan llegado a un acuerdo y de que hayan podido mejorar sus condiciones salariales en ese nuevo convenio. Muchas gracias.

Sr. Rivarés Esco: Sí, gracias, que falta les hacía porque, de hecho, uno de los conflictos era el aumento salarial respecto a la carga de trabajo que tenían los trabajadores. Ya le digo, además, que yo fui..., mire, me siento tan orgulloso de esto como de haber sido el que firmó la demanda judicial contra el Gobierno de Aragón para cobrar el dinero pendiente del tranvía que la presidenta Rudi dejó de pagar en su día, y los demás ya continuaron sin pagar, y que hoy este Gobierno ha recibido. Tan orgulloso como de eso me siento, de haber empezado a cobrar a los municipios la porquería que traían al CTRUZ porque hasta entonces, como usted sabe, el dinero zaragozano financiaba la basura de toda la provincia.

Pero de todas maneras, yo creo que hay que dar una vuelta a esto cuando acabe el convenio de la concesión o lo que sea, porque ciertamente, yo creo que las condiciones siguen siendo malas y hace falta otra perspectiva a la hora de trabajar la basura que llega al CTRUZ para ser seleccionada. Yo creo que en eso..., algún día tendríamos que trabajar en serio sobre cómo funciona realmente ese centro, porque no está ni de lejos en las mejores condiciones. Eso también lo experimenté. Gracias.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Rivarés. Estudiaremos todo y revisaremos todo. No se preocupe. Gracias. Creo que podemos dar por concluida la Comisión. Muchas gracias.

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

No se producen.

3.4 Ruegos

No se producen.

Sra. Presidenta: Creo que podemos dar por concluida la comisión. Muchas gracias.

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