

MOCIÓN AL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA

D. FERNANDO RIVARÉS ESCO, portavoz del Grupo Municipal Podemos-Equo del Ayuntamiento de Zaragoza viene a formular para su aprobación la siguiente Moción en base a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La crisis sanitaria de la COVID-19 y sus consecuencias socioeconómicas suponen un reto de difícil superación para todas las administraciones públicas, incluida la local. Pero también debemos aprovecharla para reconducir las relaciones sociales, económicas y medioambientales hacia parámetros determinados por el incremento de la igualdad, la solidaridad y la sostenibilidad, y generar un nuevo modelo urbano. Por ello, una de las vías principales para la superación de la crisis sin que nadie se quede atrás la constituye el refuerzo de los derechos sociales que garantizan el bienestar de la ciudadanía.

Dentro de esos derechos, el del acceso universal a un transporte público digno y eficiente constituye un aspecto esencial en ciudades como Zaragoza, donde solo en 2019 hubo 123 millones de usos. 94.1 millones en el bus. datos de la web municipal. Durante el estado de emergencia, la utilización de los medios de transporte público ha quedado reducida a su mínima expresión, debido a la paralización de la actividad económica y al confinamiento domiciliario. Ahora, no solamente hay que tratar de recuperar los niveles de uso del transporte público sostenible, sino que es de imperiosa necesidad estimularlo para reforzar su utilización y en paralelo reducir la circulación de vehículos particulares a motor contaminantes o no, al objeto de lograr una ciudad más humanizada, con una

utilización del espacio urbano concebida a la medida de las personas y no de los coches.

Para alcanzar esos objetivos se va a necesitar la aplicación de incentivos que hagan más atractivo el transporte público. Uno de ellos, y esencial, será el de las políticas tarifarias. Pero es que además, la crisis va a agravar la situación económica de muchas personas que usan el transporte público a diario y que necesitan disponer de un acceso menos costoso a buses y tranvías, que por otra parte deben ganar en atractivo por sus mejores frecuencias, por su presencia en todas las áreas de la ciudad y por la calidad y comodidad de sus dotaciones. Por otro lado, la política municipal en movilidad debe considerar la universalización máxima del transporte colectivo sostenible y su utilización por el mayor número de personas posible, independientemente de su condición social y económica. Los desplazamientos urbanos deben tratar de circunscribirse a los realizados mediante modos particulares sostenibles (a pie, en bici, en patinete...) o en transporte público limpio, por lo que estos últimos medios deben contemplarse como un derecho básico para el conjunto de la población, garantizado por la Administración competente, en este caso la municipal, y por tanto ofrecido a toda la ciudadanía buscando un horizonte de gratuidad.

La consecución de todos los objetivos anteriormente señalados pasa de forma inmediata por una reordenación de la política tarifaria en el transporte público, para facilitar su acceso a población con menos medios económicos y para extender su uso al conjunto de la ciudadanía como la opción fundamental para circular por Zaragoza. Una reordenación que debe realizarse de forma participativa, con la intervención de los grupos políticos presentes en el Ayuntamiento y de las entidades ciudadanas representativas del tejido social

implicado en el transporte urbano. De acuerdo con esas premisas: deben revisarse para ser ampliados los criterios por los que se permite la utilización gratuita de bus y tranvía a los pensionistas; deben atenderse las situaciones de precariedad laboral para extender la gratuidad del transporte de la que disponen ahora las personas en paro superior a seis meses, a trabajadoras y trabajadores precarios, y personas afectadas drásticamente en sus condiciones laborales por los embates de la crisis; deben reconsiderarse los criterios para otorgar la gratuidad del billete a personas en situación de fragilidad económica y social; deben ampliarse las reducciones de tarifas a niños y jóvenes con carácter universal, para incorporarlos al uso habitual del transporte urbano; debe mejorarse la oferta de bus interurbano y taxi nocturnos a los barrios rurales zaragozanos en festivos y vísperas, puesto que su población se ve sensiblemente marginada en este terreno y se debe tratar de incorporar al uso habitual del transporte público también en periodos de ocio.

La realidad ha cambiado, deben cambiar sus políticas.

Es evidente que todo ello conlleva unos costes financieros, que han de ser contemplados como inversiones para mejorar la vida de las/os zaragozanas/os y conseguir una ciudad más habitable y sana. La crisis de la COVID-19 obliga al replanteamiento total de los presupuestos municipales, que tendrán que contemplar como una de sus prioridades la de potenciar el uso del transporte público, aun a costa de aparcar iniciativas igualmente necesarias para la mejora de la ciudad, pero cuya oportunidad permita un aplazamiento. Además, los recursos pueden provenir del endeudamiento del propio Ayuntamiento, junto con subvenciones otorgadas por las administraciones europea, estatal y aragonesa. Y

también han de obtenerse medios con la colaboración de las empresas concesionarias del servicio de transporte público, a las que el Ayuntamiento, mediante una firme negociación, debe implicar en la recuperación y la superación de las consecuencias de la crisis.

En este sentido, resulta especialmente relevante atender las crecientes demandas en los barrios rurales especialmente de noche.

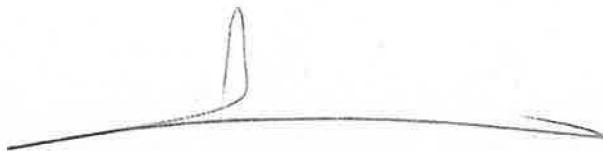
Por todo ello proponemos al Pleno la siguiente:

MOCIÓN

1. Actualización de los criterios de gratuidad del transporte público para las personas pensionistas cuya retribución no supere la cantidad de una vez y media el Salario Mínimo Interprofesional, de acuerdo con la última modificación de este parámetro salarial, acaecida este mismo año 2020, de modo que puedan beneficiarse de esta prebenda el mayor número posible de pensionistas con pagas modestas.
2. Extensión del criterio por el que actualmente disponen de transporte público gratuito las personas paradas durante seis meses, para que puedan beneficiarse de esa gratuidad desempleados con periodo inferior y personas con empleos precarios o intermitentes que padecen también una situación económica angustiosa.
3. Ampliar el criterio por el que ahora disponen de transporte público gratuito las personas perceptoras del Ingreso Aragonés de Inserción (IAI) para que también pueden desplazarse gratis las personas adheridas al nuevo Ingreso Mínimo Vital.

4. Ampliar hasta los 14 años la franja de edad por la que todas las niñas y todos los niños pueden viajar gratis en transporte urbano, y ampliar hasta un 50% de la tarifa la rebaja de bonos mensuales, trimestrales y anuales para poseedores del Carnet Joven, que ahora disponen de una subvención de un 25%.
5. Doblar la frecuencia de los buses nocturnos (búhos) en festivos y vísperas para barrios rurales, de forma que se reduzca la actual espera de hora y media a 45 minutos, y/o conveniar con la Asociación Provincial del Taxi una tarifa plana de 00:00 horas a 6:00 horas, en esas mismas fechas y para esos mismos destinos.
6. Constituir un grupo de trabajo integrado por representantes de los grupos políticos municipales, las alcaldías de barrio y las entidades económicas y sociales implicadas en el transporte público para determinar las condiciones y el alcance de las medidas anteriormente propuestas, así como las vías factibles para su financiación

I.C. de Zaragoza a lunes, 15 de junio de 2020



PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL PODEMOS-EQUO

Fernando Rivarés Esco