

ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA CONJUNTA DE LAS M. I. COMISIONES DE ECONOMÍA Y CULTURA Y DE URBANISMO Y SOSTENIBILIDAD, DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA, CELEBRADA EL DÍA 15 DE JUNIO DE 2016

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL ZeC

D. Pablo Muñoz San Pío (Presidente)

D. Fernando Rivarés Esco

D^a Teresa Ana Artigas Sanz

GRUPO MUNICIPAL PP

D^a María Navarro Viscasillas

D. Pedro Navarro López

D. Sebastián Contín Trillo-Figueroa

GRUPO MUNICIPAL PSOE

D. Francisco Javier Trivez Bielsa

D^a María Dolores Ranera Gómez

D. Roberto Fernández García

GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS

D^a Sara María Fernández Escuer

D. Alberto Casañal Pina

GRUPO MUNICIPAL CHA

D. Carmelo Asensio Bueno

D^a Leticia Crespo Mir

En el Salón del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, siendo las diecisiete horas y cuarenta y dos minutos del día quince de junio de dos mil dieciséis, se reúnen en sesión extraordinaria conjunta las M. I. Comisiones de Urbanismo y Sostenibilidad y de Economía y Cultura, del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, bajo la presidencia del Ilmo. Sr. D. Pablo Muñoz San Pío y con la asistencia de las personas al margen reseñadas.

Asisten, además, D. Jorge Azcón Navarro y D^a M^a Jesús Martínez del Campo, Concejales del Grupo Municipal Popular.

Asisten, asimismo, D. Miguel Angel Abadia, Coordinador General del Área y Gerente de Urbanismo; D^a Ana Sanromán López, Directora General de Economía; D. Santiago Rubio Ruiz, Jefe del Servicio de Movilidad Urbana, y Luis-Javier Subías González, Jefe del Servicio de Asuntos Generales, que actúa como Secretario de la Comisión, asistido por la auxiliar de dicho Servicio D^a Eva Fernández Simón al objeto de tratar el siguiente

ORDEN DEL DIA

1.- COMPARECENCIA del consejero de Economía y Cultura

Para que el Gobierno de Zaragoza informe sobre la viabilidad económico-financiera de las diferentes alternativas del proyecto para una segunda línea de tranvía analizadas por la UTE adjudicataria del contrato para el "ESTUDIO DE VIABILIDAD, ANTEPROYECTO, PROYECTO CONSTRUCTIVO DE REFERENCIA, DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL, PLAN DE EXPLOTACIÓN Y PROGRAMA ECONÓMICO DE UNA LÍNEA DE TRANVÍA ESTE-OESTE EN ZARAGOZA", así como para explicar cuáles son las formulas de financiación de la misma que baraja el Gobierno de Zaragoza en relación con el resultado de los estudios de los que dispone actualmente y que ya le han sido entregados.

Sr. Azcón Navarro: Muchas gracias, buenas tardes en primer lugar, me van a permitir que iniciemos la sesión con un par de cuestiones previas. La primera de ellas va a ser dar por finiquitado el "Gobierno de Transparencia", el acceso a la información que hemos tenido para poder, bueno, hoy por la mañana hemos tenido acceso a la información y hay información que todavía no se ha entregado a este Grupo Municipal, a diferencia de lo que he preguntado en otros grupos municipales, a los que, evidentemente, no se les ha

entregado ni siquiera hoy toda la información, hombre, le agradecemos al Secretario, es decir, si no hubiera sido por el Secretario no habiéramos podido tener ni siquiera parte de la información que se nos venía negando en los días anteriores. Y lo segundo tiene que ver con la convocatoria de esta Comisión, a las cinco y media de la tarde, para facilitar la labor a los informadores municipales y que evidentemente tenga el mayor eco posible y además en el día en el que el Partido Popular tenía un acto central, no nos cabe más que agradecerles su buen estilo y su *fair play* democrático del que una vez más han dado cuenta. Pero hoy venimos a discutir del tranvía, de lo que ustedes no querían discutir, y este primer debate tiene que ver no con si tranvía sí o tranvía no, este primer debate, que es un debate fundamentalmente económico, con el señor Rivarés, y si conseguimos que nos conteste a alguna de las preguntas que queremos hacerle, tiene que ver con si podemos pagar una segunda línea de tranvía o no podemos pagar una segunda línea de tranvía, esto no va de si sería bueno para Zaragoza que hubiera una línea de tranvía o no sería bueno, esto va de si con la actual situación económica del Ayuntamiento de Zaragoza, la ciudad, las arcas municipales, pueden pagársela, y para eso lo primero, es evidente, tenemos que hablar de la situación económica del Ayuntamiento de Zaragoza. El señor Rivarés, no nosotros, ha calificado la situación económica del Ayuntamiento de Zaragoza de colapso financiero en el año 2016, tenemos que afrontar un nuevo Plan de ajuste, del que en breves días nos dará información el Gobierno, incumplimos a día de hoy el Plan de reducción de la deuda, el endeudamiento de la ciudad de Zaragoza está en un 121%, somos la gran ciudad de España más endeudada por habitante y en esta situación económica es donde tenemos que decidir si somos capaces, si las arcas municipales son capaces de poner dinero para esa segunda línea de tranvía, y, por tanto, hay que poner encima de la mesa unos cuantos datos de lo que sería construir esa segunda línea de tranvía. En primer lugar el coste, cuánto costaría, con el estudio de viabilidad que nos han hecho llegar, alrededor de 200 millones de euros sería el coste, estoy convencido de que el señor Rivarés podrá explicarnos por qué en los últimos meses ese coste se ha ido reduciendo, es decir, por qué ese coste estaba en torno a los 280 millones de euros, pero en el último estudio está en los 200 millones de euros, 200 millones de euros de coste de construcción, un 40% menos de pasajeros en la línea 2 que en la línea 1, con lo que eso significa para los ingresos, y hay una cuestión que es determinante, es, por lo tanto, quién va a poner el dinero. Pero yo quería, señor Rivarés, preguntar algo que es muy importante, la primera cuestión a la que me gustaría que nos respondiera es: ¿en cuánto tiempo cree usted que hay que poner el dinero?, ¿en un año, en dos años, en cinco años?, ¿cuándo el Ayuntamiento de Zaragoza va a tener que hacer el desembolso de estos 200 millones de euros?. La segunda pregunta es que nos diga cuánto dinero público cree usted que es necesario para que se pueda construir esta segunda línea de tranvía, lo que siempre hemos conocido como "la subvención de capital", cuánto es la subvención de capital que hay que poner; en la línea 1 lo sabemos, en la línea 1 la subvención de capital fue de 148 millones de euros, al Ayuntamiento de Zaragoza le correspondió, en varias anualidades, poner 75 millones de euros. Y la tercera pregunta que nos gustaría que nos contestara es ¿qué administraciones piensa que van a financiar este proyecto?, a qué administraciones tiene intención, no le voy a decir que nos diga que tenga un acuerdo cerrado con ellos, pero si que le voy a pedir que nos diga con qué administraciones cuentan para que participen en la financiación de esa cantidad, bastante importante, de dinero. Bien, el estudio tiene muchos análisis, análisis de rentabilidad económica, análisis de rentabilidad socioeconómica, la realidad es que cuando hace un estudio -no sé si usted habrá tenido tiempo de mirarlo, señor Rivarés-, el valor actual neto, con una tasa de descuento del 5%, que es el que el estudio da como el definitivo, el estudio, como definitivo, dice que en ese escenario el Ayuntamiento de Zaragoza en esta operación perdería 75 millones de euros, todo esto, señor Rivarés, sin tener en cuenta el IVA, sin tener en cuenta el impacto fiscal y sin tener en cuenta los intereses financieros, no hay que pedir ningún dinero al banco, y por lo tanto la pregunta concreta, acabo ya, señor Muñoz, no se preocupe, la pregunta concreta es: ¿usted cree que en la actual situación económica del Ayuntamiento de Zaragoza, podemos pagarla la línea 2 del tranvía?, muchas gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias, ya saben que hay 4 alternativas cuantificadas en estos informes previos, que son 4 alternativas de construcción, entregados por IDOM en virtud de un contrato adjudicado el 16 de enero de 2015 y formalizado el 30 de marzo de 2015, -no se ría señor Azcón, que no todo lo sabe aunque lo

crea-, firmados por el Consejero Fernando Gimeno, por un valor de 1.068.000 € y con plazo de ejecución de 25 meses, que aún no ha terminado, si fue formalizado el 30 de marzo de 2015, la cuenta ya se la hago yo, abril 2017, no ha terminado el contrato. Con lo cual, son propuestas, son informes aún no definitivos, porque el contrato no ha terminado y acabamos de suspender, como Gobierno, la ejecución temporal, hasta la vuelta del verano, para iniciar a su vuelta, un proceso de participación fundamental en este asunto, para no tener que debatir cuando la gente está en otros menesteres, o no está, que es el verano, y para que no se contamine este proceso con la campaña electoral, que es justamente lo que ustedes están haciendo, hacer campaña electoral, pero la campaña electoral tengo la sensación de que se hace fuera en la calle explicando proyectos y no se hace aquí, en sede municipal, donde hay que hablar de cosas más importantes, porque sí, el debate no es si tranvía no o tranvía sí, el debate es qué modelo de movilidad sostenible necesita esta ciudad, qué necesitamos para atender toda las necesidades presentes y las previsibles futuras, en todos los barrios y distritos, y eso no es tranvía sí o tranvía no, sino qué modelo de movilidad sostenible, que por supuesto es muy importante considerar qué hacemos con el tranvía. Cuando tengamos todos los datos, todos los datos que hoy no tenemos, todos, los analizaremos, los pensaremos, se iniciará un proceso de participación de toda la ciudad, tiene que debatir el Pleno, los Grupos, las Entidades, toda la ciudad, y después se tomarán decisiones, porque ahora no hay que tomar ninguna decisión, ninguna. Ustedes han decidido que el tranvía es malo para esta ciudad, que la línea número 1 no ha funcionado, y que es malo la línea número 2, han decidido que no, han apostado por los gusanos móviles, han decidido que el tranvía no sirve, que no es bueno, que es caro y confunden, y lo ha vuelto hacer, señor Azcón, en su exposición de hace unos minutos, confunden invertir en el cuidado, la protección y la defensa de los derechos de las personas en la ciudad con perder, no se pierde dinero, en el caso de que se hiciera, cualquier país civilizado con un Gobierno decente que cuide de su gente y de su ciudadanía, entiende que hay que aportar dinero público para los grandes proyectos como éste, fijese, incluso la propia Unión Europea, dice que cualquier proyecto que tenga un retorno de más del 3% se considera un proyecto sostenible y rentable socioeconómicamente hablando, en las propuestas que plantea IDOM lo tendrían, sí, léaselo, que yo también sé leer. ¿Que están radicalmente en contra del tranvía 1 y radicalmente en contra del tranvía 2?, bueno, están forzando una inútil discusión sin los datos necesarios, los demás preferimos esperar a tener todos los datos, no opinar ya de antemano, para no contaminar un debate, sino hacer un debate racional y una propuesta de proceso participativo, para que sea la ciudad la que decida qué modelo de movilidad sostenible y rentable, socialmente hablando, se opta, la mejor para esta ciudad y para quienes la habitamos, no tranvía sí o tranvía no, que ustedes han decidido. Por eso lo que están haciendo es contaminar un debate, antes de que sea posible abrirlo formal y oficialmente con todos los datos para todo el mundo, han llegado a decir que habría que subir el billete del tranvía, mire, es mentira, es mentira, las falsedades son cosas muy feas, está muy feo mentir, le acabo de contar como la UE considera un proyecto rentable, socioeconómicamente hablando, cuando el retorno pasa del 3%, aquí en las propuestas habla de un retorno del 4, del 4'2 o del 4'3, creo recordar. Le recuerdo, por su interesada desmemoria, que el Plan de ajuste impuesto por el Gobierno de España, del Partido Popular, a esta ciudad hace un tiempo, para poder acogerse al Plan de pago a proveedores, exigía, entre otras lindezas, subir el billete del transporte público y acabar con las bonificaciones, eso no lo hemos hecho y no lo vamos a hacer, pero en cambio, se planteaba en ese plan de ajuste demoníaco que ustedes, su partido, en España, el Gobierno impuso a esta ciudad. ¿Quién le dice a usted, hablando de financiación y de colaboración institucional, quién le dice a usted que no se consigue financiación del nuevo Gobierno de España, que espero que no se parezca a éste, o financiación parcial de la UE, o de otra manera?, ¿quién se lo dice?, o ¿quién le dice que la DGA va a cumplir con sus compromisos y hace aportaciones reales, y no solo de boquilla, como en 2013 y 2014, por los cuales aún nos deben 40 millones de euros de la línea número 1 del tranvía, que el Gobierno de su partido en la Comunidad Autónoma nunca pagó, quién se lo dice?. Si tienen ansias de que digamos sí o no ya al tranvía, sin tener todos los datos, sin haber abierto un proceso de participación y discusión real en toda la ciudad, para saber qué, cuánto, por dónde, cuándo, si sí o si no, si están ansiosos con su campaña electoral, no perturben los debates con datos falsos, señor Azcón, no lo hagan. Con todos los datos, este Pleno, los vecinos, las vecinas, debatiremos sobre movilidad y tomaremos una decisión, sí, no, cómo, cuándo, cuánto y por dónde, porque le

recuerdo que la línea 1 de tranvía ha pacificado la ciudad y ha cambiado los parámetros de movilidad, aunque ustedes se opongan reaccionariamente a eso, si tienen ansiedad electoral, pues, no sé, hagan meditación o tomen ansiolíticos, pero no vengan aquí, después de defender sus gusanos articulados, a un debate que ni toca, ni para el que tenemos todos los datos necesarios. Habrá un proceso de participación después del verano con todos los datos, esta ciudad y este Pleno tendrán que debatir y decidiremos qué, si es un sí, cuándo, cómo y por dónde, porque la financiación dependerá del contexto económico, del trazado, de los plazos, del momento, del sí o del no, de las aportaciones, de las futuras colaboraciones, porque hablamos del 2017, 2018 y 2019, no ahora, ahora, señor Azcón, míreme, no estamos en colapso financiero, siempre dije, 'rozamos el colapso financiero', y una compañera suya de bancada, llamada Sra. Navarro, una vez utilizó esas palabras mías y las ratificó, rozando el colapso financiero, y añadió: 'no me gustaría estar en su pellejo'. Ahora, en junio de 2016, claro que no se puede pagar un tranvía, pero estamos haciendo una cosa muy sensata y razonable que es permitir que se termine un contrato que, insisto, termina en abril de 2017, para que la empresa aporte todos los datos necesarios, hagamos ese prometido proceso de participación, debatamos sobre un Plan de movilidad sostenible, y no solo si tranvía sí o tranvía no, porque ustedes son los únicos que han dicho que no radicalmente, sin tener todos los datos ni todo el conocimiento de causa, y luego ya veremos, es así de sencillo, se llama debatir, no imponer criterios, no sé, como hablan tanto, hace unas semanas estaban preocupadísimos porque 'fijese, el autobús ha perdido no sé cuántos usuarios', bueno, pues ya se ha recuperado casi del 30% de los usuarios del bus, y ustedes se acaban de cargar una campaña blanca, pura e institucional que animaba a la gente a recuperar el hábito del autobús urbano, se la acaban de cargar, se la acaban de cargar esta mañana. Entonces, un poco de respeto, por favor, maleducado.

Sr. Presidente: Vamos a ver, no tiene la palabra, no tiene la palabra, pare el micro. Vamos a comenzar bien esta sesión, solo se podrá intervenir cuando se dé el turno de palabra, bien, no va a haber adjetivos calificativos a nadie, que no quiere decir que no se valoren las conductas, tendrán ustedes el derecho a poder valorar las conductas desde el punto de vista político, pero no adjetivos calificativos de ninguna persona. A partir de allí, por favor absténganse, absténganse todos de intervenir, cualquiera que no tenga el turno de palabra, desde las bancadas, gracias.

Sr. Rivarés Esco (continúa): El contrato pues, como saben perfectamente, no ha sido finalizado, tienen esta información hace unos cuantos días, no sé por qué dicen no se qué de la transparencia porque tienen la información, queda un tiempo para el contrato, un año; analizaremos los datos, las variables, los precios, las posibilidades, la situación económica, y entonces se verá, insisto, si sí o si no, si cómo y por cuánto, traer aquí este debate es campaña electoral, es un debate falso para el que nos faltan muchísimos datos, a todos los presentes y a toda la ciudad, y es un debate que tiene que solventar toda la ciudad, pero insisto para terminar, no tranvía sí o tranvía no, sino qué modelo de movilidad sostenible necesita esta ciudad, ¿o ya han decidido que no se puede llevar a Valdefierro el tranvía?, ¿o ya han decidido que el único modo es el autobús para solventar las necesidades de transporte de los barrios y de los distritos?, ¿ya han decidido eso?, así porque sí, por ciencia infusa, ¿lo saben?. Llevan con la matraca del no al tranvía desde principio de la línea 1, bueno, ahora tenemos una oportunidad de comprobar cómo la línea 1 ha hecho grandes cosas por la movilidad sostenible en Zaragoza, grandes cosas, y cómo tendremos que analizar, insisto, la línea 2, los trazados, los costes, el momento y su oportunidad, cuando tengamos todos los datos aportados por un estudio en un contrato que aún no ha terminado. Gracias.

Sr. Presidente: Muy bien, por 10 minutos, Chunta Aragonesista.

Sr. Asensio Bueno: Gracias, señor Muñoz, y muy buenas tardes a todos y a todas. Bueno, pues llega un debate muy prematuro para Chunta Aragonesista, sobre un asunto que es de calado, que es muy importante para esta ciudad, que tiene que ver con la movilidad y la 2ª línea del tranvía, y es prematuro por múltiples razones, en primer lugar porque la documentación la tenemos recién salida del horno, o sea, no hemos tenido tiempo sinceramente de poder analizar semejante volumen de documentación técnica que se nos ha pasado, en segundo lugar, porque como bien decía usted, estos informes son provisionales y están incompletos, hay todavía una parte muy importante del proceso, que es ese proceso participativo, que

estamos de acuerdo que se retrase para que tenga las máximas garantías del mayor nivel de información, del mayor nivel de asistencia técnica y, por lo tanto, de participación social y ciudadana, en un tema tan importante como la movilidad de la ciudad, y, en este caso, la segunda línea, sin que eso se confunda, eso es cierto, Gobierno de Zaragoza en Común, en intentar retrasar el proceso, yo creo que hay que evitar cualquier tipo de retraso en los estudios técnicos de un proyecto que es sumamente interesante y que permitiría cuadrar lo que es la movilidad en la ciudad de Zaragoza como la segunda línea, insisto, que no sirva para retrasar o para poner excusas de mal pagador con un proyecto, y, en definitiva, también por una razón muy sencilla, porque tenemos, yo no sé si en paralelo, en sentido contrario o en qué sentido, otro estudio muy importante, que se encargó en su momento por parte de este Ayuntamiento, que es el Plan de Movilidad Sostenible. Es paradójico que estemos, por un lado, invirtiendo 1.600.000 euros en la realización de un estudio técnico sobre la segunda línea del tranvía y, por otro lado, que hayamos empleado casi 400.000 euros en la revisión del Plan de Movilidad Sostenible, evidentemente habrá que buscar también la posibilidad de rentabilizar al máximo el dinero público también y, obviamente, a conjugar ambos estudios porque no pueden ser el uno independiente del otro. Por lo tanto, hay muchos elementos encima de la mesa que nos hacen que seamos cautelosos con un debate que es muy importante, y cautelosos también para evitar la utilización política y electoralista, que es lo que se está pretendiendo, con las informaciones que han ido surgiendo los últimos días, que nos hemos ido enterando por los medios de comunicación en lugar de tener in situ esta documentación, estos informes, y sobre todo sin posiciones, ya no solamente electoralistas de querer utilizar el tranvía, como siempre, como arma arrojada políticamente hablando, sino también siendo muy cuidadosos porque estamos hablando de una cuestión que es muy importante y, desde luego, es un debate muy importante que hay que afrontar sin ningún tipo de apriorismos, ni ningún tipo de posición cerrada. Es verdad que la comparecencia que se está planteando aquí, y esto hay que aprovecharlo, tiene dos vertientes, por un lado analizar las distintas alternativas desde el punto de vista económico, yo creo que hoy no toca analizarlas en el sentido de ver cuál de las cuatro alternativas es la mejor o no, cuál de las cuatro también alternativas de ramales o de extensión del tranvía es mejor o no, yo creo que todavía queda mucho por delante, como ustedes han dicho, queda todavía un periodo hasta abril de 2017, que es cuando estarán todos los informes finalizados y, sobre todo, ese importante y valioso proceso participativo que es crucial, crucial, como, por cierto, se hizo en su momento con la línea 1, y esto creo que conviene recordarlo, yo me acuerdo cuando Chunta Aragonesista trajo este debate al Pleno de este Ayuntamiento, que ni el Partido Socialista lo compartía, porque decían que la línea del tranvía era un auténtico disparate, que no era rentable desde el punto de vista económico financiero y menos desde el punto de vista ambiental y social, y hoy tenemos una realidad bien clara, que va de Valdespartera a Parque Goya, que ha servido para vertebrar la ciudad y para mejorar la movilidad, hoy tenemos una clara evidencia. Por lo tanto, por favor, no adelantemos algunos debates que hay que tenerlos con la suficiente información técnica y, sobre todo, con el suficiente cuidado y con los procesos participativos que requiere, para que tomemos entre todos, insisto, la mejor decisión. Pero son dos cuestiones las que se nos plantean, lo del coste económico, y sobre todo las distintas formulas de financiación, yo creo que son dos cosas que hay que separar, están relacionadas pero no toca ahora hablar de las formulas de financiación, en primer lugar porque no tendremos ninguna propuesta en firme como pronto hasta abril-mayo del 2017, como pronto, por lo tanto no abordaremos ninguna formula de financiación, del supuesto proyecto que sea mejor para la ciudad de Zaragoza con relación a la segunda línea, hasta bien entrado el año 2017, o incluso el año 2018, y evidentemente la situación del Ayuntamiento no será la misma, el año que viene por estas fechas, en junio-julio del 2017, que la situación actual. Una situación actual que yo creo que a nadie se le escapa que es delicada, muy difícil, con la obligación de tener que aprobar la semana que viene en Comisión de Economía un Plan económico-financiero, como consecuencia de la situación económica del Ayuntamiento, pero a nadie se le escapa que a pesar de tener la obligación de hacer un Plan económico-financiero, por el incumplimiento de una serie de variables que tienen que ver con la estabilidad presupuestaria, a nadie se le olvida, creo, que las previsiones para el 2017 y para el 2018, van a ser mucho más favorables, y no solamente lo está diciendo Chunta Aragonesista, lo está diciendo, por ejemplo, el último informe de la Intervención General de seguimiento del Plan de ajuste o de la estabilidad presupuestaria, donde se empiezan a hacer unas previsiones que son sensiblemente mejores para el 2017. Por lo tanto,

seamos cuidadosos a la hora de plantear una serie de cosas, porque la situación financiera en el 2017 y 2018 será diferente para el Ayuntamiento de Zaragoza, pero también será diferente para el contexto económico, y eso es muy importante, eso es muy importante, porque al igual que en la primera línea, que costaba 380 millones de euros, el Ayuntamiento no tuvo que aportar íntegramente esa cuantía, lo mismo pasará en esta segunda línea cuando tengamos cuantificado el coste final, sean 200 o 220 millones de euros, pero evidentemente el contexto será completamente diferente y la posibilidad de obtener, tanto financiación pública directa, como financiación externa, sea pública de la Administración General del Estado, del Gobierno de España, incluso de la Unión Europea, que existen líneas de financiación para proyectos de este tipo, será sensiblemente distinta a la actual, al igual, y esto creo que tampoco se le escapa a nadie, que la situación, la coyuntura económica en general y la posibilidad de obtener financiación privada, que seguramente va a ser un elemento, una pieza clave para poder abordar la construcción y la explotación de la segunda línea del tranvía, como pasó precisamente con la primera. Por lo tanto seguiremos, obviamente, hablando largo y tendido sobre una cuestión tan importante, conforme se nos hagan llegar con tiempo, eso sí por favor, toda la documentación y la información técnica precisa, muy importante el proceso participativo que se tiene que hacer, que no nos parece mal que se haga en condiciones a partir del mes de septiembre y, sobre todo, afrontaremos este debate, como siempre, siempre, lo ha planteado Chunta Aragonesista, sin ningún tipo de apriorismo ni ningún tipo de cerramiento a cualquier opción y evidentemente también nos falta un elemento muy importante, ese Plan de Movilidad Sostenible, es fundamental incorporarlo al debate sobre la segunda línea del tranvía. Muchas gracias.

Sr. Presidente: Sí, por Ciudadanos, por 10 minutos.

Sra. Fernández Escuer: Muchas gracias, señor Consejero. La verdad es que me parece surrealista hablar ahora mismo de cuánto nos podría costar una hipotética línea 2 del tranvía y de dónde vamos a sacar ese dinero, cuando a día de hoy, cuando se cumplen 5 años de la inauguración de la línea 1, resulta que todavía no sabemos ni cuánto nos costó, que ni siquiera el Banco de España, lo hemos hablado aquí en esta Comisión, según los boletines estadísticos de según que mes, habla de 180 millones de deuda, 182, en diciembre de 256, cuando a día de hoy hay un proceso judicial abierto porque no hay manera de cuadrar los trabajos que estaban recogidos en proyecto y no se ejecutaron, con los trabajos que finalmente se ejecutaron y que no estaban previstos. A día de hoy también, la concesionaria tiene problemas de liquidez, entre otras cosas debido a que la demanda real no coincide para nada con el plan de negocio previsto, sin ir más lejos en el 2015 hubo un 11% menos de viajeros, que eso ha implicado que el año pasado, en 2015, el Ayuntamiento haya tenido que gastar 140.000 euros en compensar a la concesionaria del tranvía y, sobre todo, aparte de estos temas pendientes de la línea 1, sobre todo, me parece increíble que nos planteemos este tema cuando conocemos la situación de colapso financiero, no de casi colapso financiero, señor Rivarés, de colapso financiero, que lo ha reconocido usted y el Alcalde varias veces. Nosotros ya dijimos en su momento, desde que llegamos aquí, que no es el momento, porque no es viable económicamente, de hablar de esta línea 2, y estos informes que ustedes nos traen no hacen sino corroborar nuestra teoría, no voy a entrar a repasar yo tampoco los detalles de las 4 alternativas, las 8 si contamos con la extensión hasta Valdefierro, ya entrarán luego en las preguntas y en las interpelaciones, y tampoco desde luego vamos a entrar en el juego de tranvía versus autobús, versus bicicleta y demás, Ciudadanos desde el primer momento hemos dicho que estamos en contra de que cada partido tome un medio de transporte como su emblema, creemos que en ese Plan metropolitano de transporte, de movilidad sostenible, que estamos esperando, lo que hay que hacer es coordinar todos los medios de transporte que existen y no confrontarlos unos a otros de manera partidista. No voy a entrar tampoco en otros temas que sí que recoge el estudio, como que la línea 2 implicaría cerrar y restringir el tráfico en las grandes avenidas, que implicaría muchos menos viajeros que la línea 1, con poco más de la mitad de trayectos por año, que el tiempo de viaje no va a mejorar, que el número de vehículos que dejarían de circular es meramente testimonial, no voy a entrar tampoco en los cientos de árboles que tendrán que ser talados ni en las afecciones al servicio de buses urbanos porque, entre otras cosas, yo también comparto que no hay nada definitivo sobre lo que discutir.

Voy a centrarme en la viabilidad económico-financiera, que es lo reza la comparecencia. Esto

básicamente es: cuánto cuesta y cómo vamos a pagar lo que eso cuesta. Respecto al cuánto cuesta, independientemente de cuál de las alternativas es finalmente la elegida, ya han comentado que con el IVA incluido todas sobrepasan la horquilla de los 200 millones de euros, hablando exclusivamente del coste de inversión, y aquí lo que hay que hablar es de viabilidad, no de rentabilidad, es verdad que el estudio, habla de rentabilidad económico y financiera, pero la verdad es que cuando un tema no es viable, como a día de hoy, poco importa que sea o no sea rentable. El estudio habla de la rentabilidad económico-financiera y de la social, respecto a la rentabilidad económico-financiera, quiero destacar que el estudio incide, cuando habla de la metodología, de que no ha incluido los flujos derivados de la forma en que se financiará el proyecto, normal, cómo va a incluir los flujos vinculados a la financiación si no se sabe cómo se va a financiar, y de hecho, a día de hoy, es que no se puede financiar. En cuanto a las estimaciones respecto a la demanda si quiero incidir que espero que sean más realistas de las que se hicieron para la línea 1, como acabo de comentar, que no coinciden y en realidad están muy por debajo del plan de negocio que se hizo. Y en este apartado de la rentabilidad económico-financiera entra la polémica entre los precios de los billetes y los costes con la que nos han deleitado hoy, en los medios de comunicación, tanto PP como Zaragoza en Común, el PP dice que los usuarios pagan actualmente 0,78 euros por billete de tranvía, se nota señores del PP que lo cogen poco, cuesta 1'35 el billete sencillo y 0'74, no 0'78, 0'74, que es mejor, que es mejor, que es que todavía hay más diferencia, que va en su favor, 0'74 es lo que cuesta el billete con tarjeta ciudadana, bus o la interbus, 0'78 euros es el coste unitario por trayecto que paga el Ayuntamiento a la concesionaria, no el ciudadano, el Ayuntamiento a la concesionaria, que es verdad que cuando hablamos de coste del Ayuntamiento a eso hay que sumarle el precio de disponibilidad, que es esa cuantía fija que paga el Ayuntamiento a la concesionaria independientemente del coste por viajero, pero la realidad es que aunque a esos 0'78 le aumentemos el precio de disponibilidad, y decían los señores de ZeC, 'no, que realmente cuesta 0'89, insisto, ese es el coste para el ayuntamiento, no tiene nada que ver con lo que se pretende cobrar a los zaragozanos por el billete. Lo que ni el señor Muñoz ni la señora Artigas dijeron en la rueda de prensa del lunes y sí que recoge, por mucho que digan que son borradores, sí que recoge este estudio, es que los precios de billete que se valoran son 0'90, 1'10, 1'30, 1'50 y 1'70, no hay menos de 0'90, no sé quien habrá decidido, si la empresa o el Gobierno cuando se ha reunido con la empresa y le ha dicho que empiece a valorar esos precios de billete, pero la realidad es que hoy en día vale 0'74, menos realmente si coges el abono de 30, 60 o 365 días, ahí no me voy a meter en lo que viaja cada abonado, pero con la tarjeta bus cuesta 0'74 y el primer precio de billete para el ciudadano que se empieza a valorar es de 0'90, con lo cual eso ya supone una subida mínimo de un 21'6%, nada que ver con la inflación, si seguimos más de 0'90 pues la subida sería del 49%, 76%, 103%. Zaragoza en Común en la rueda de prensa de lo único que nos habló fue de la rentabilidad económico-social, de la tasa interna de rentabilidad, que es verdad que en todas las alternativas el TIR supera el 3%, eso es cierto; mire, para Ciudadanos es verdad que hacen falta estudios de rentabilidad económico-financiera y estudios de rentabilidad social, pero es que para Ciudadanos la realidad es que un servicio de transporte de este tipo es que no tiene que ser rentable, es que jamás va a ser rentable económicamente, hay que contar con los beneficios sociales y, al final, todos sabemos que este tranvía habrá que acabar bonificándolo, subvencionando el billete, igual que hacemos a día de hoy con el autobús e igual que hacemos a día de hoy con el tranvía, o sea, es que no nos vamos a volver locos. Desde luego, Ciudadanos jamás vamos a pedir rentabilidad económica en un servicio que hay que dar, como éste, de transporte, lo que sí que tenemos muy claro es que a día de hoy no hay viabilidad económica para afrontar esta inversión, a día de hoy y yo creo que de aquí a unos cuantos años, porque la situación económica en la que está el Ayuntamiento, de colapso financiero, hace inviable, insisto, esta inversión. Nos tiene que decir usted, y es lo que esperamos de esta comparecencia, señor Rivarés, es de dónde pensaba sacar el dinero, en algún momento una idea, esperábamos, es verdad, que nos hiciera a lo mejor un avance del Plan económico-financiero, porque el viernes se cumple el plazo del mes que daba el informe de Intervención para que usted en el Pleno nos presente el Plan económico-financiero, no hay Pleno con lo cual imagino que no cumpliremos ese plazo del mes, pero a partir de ahí esperábamos que tuviera unas medidas económicas de las que nos dijera que podía financiar, porque tiene que haber medidas para los siguientes dos años en ese Plan, y coincidencia también con los dos años, que ya sé que no va a empezar a pagar el tranvía, pero en el

anexo de rentabilidad económico-financiera hay una hipótesis de partida muy clara en el estudio, y dice: que los desembolsos de todas las inversiones se realizan en los dos primeros años de los treinta que evalúa el proyecto, o sea, que no solamente tiene que decirnos de dónde va a sacar el dinero, sino que tiene que obtener, además de dinero, liquidez, lo tiene que tener rápidamente, porque lo dice claramente, los dos primeros años se hacen los desembolsos de las inversiones, si no nos va a decir, porque no nos ha dicho, cuáles son las medidas que va a recoger el Plan económico-financiero, sí que me gustaría, como le ha preguntado el señor Azcón, que nos diga de dónde va a sacar el dinero o a quién va a recurrir, porque endeudarnos está claro que, aunque quisiera, no podemos, de nuevo por todos nuestros incumplimientos en este Consistorio, y luego el señor Muñoz el lunes, en rueda de prensa, sí que hizo un llamamiento también, de nuevo, al Gobierno de Aragón para que se comprometiera no solamente a nivel administrativo, sino también económico, pero, señor Muñoz, pídeles primero que nos paguen los veinticinco millones que nos deben del 2013 y 2014 de la línea 1, si no nos han pagado aún la línea 1, cómo va a pensar en recurrir a ellos para que nos financien la línea 2. Sinceramente, esperamos respuestas más claras, a día de hoy Ciudadanos seguimos pensando que la situación de colapso financiero hace inviable, a día de hoy, la línea 2 del tranvía. Gracias.

Sr. Presidente: Partido Socialista.

Sr. Trávez Bielsa: Muchas gracias. Hombre, hay un tema sobre la mesa, por las intervenciones que ha habido ya, se habrá dado cuenta el público que en efecto estamos en campaña electoral, y yo creo que evidentemente la utilidad de este Pleno se inserta dentro de esta circunstancia, otra cosa es que, obviamente también, está en su derecho el Partido Popular para intentar hacer este debate, que mi compañero Carmelo Asensio decía que era prematuro. Bueno, era prematuro y era sobre todo, como digo, yo creo que planteado con intereses bastante espurios y también se ha manifestado por parte del Consejero, en este punto yo estoy de acuerdo, yo creo que desde luego el tema se podría haber tratado con mucho más sosiego y con un análisis mucho más profundo. ¿Quiere eso decir que no tengamos que abordar este tema?, bueno, pues sinceramente, tampoco, quiero decir, al Partido Socialista nos asusta muy poco tratarlo en campaña electoral, sin campaña electoral, con un análisis muy detallado, que evidentemente llevaría a unas conclusiones mucho más sensatas y, por lo tanto, mucho más consistentes, y con un análisis pues mucho más parcial, por lo tanto con un análisis más ligero, lo cual nos llevará a conclusiones también que no serán tan exhaustivas. Claro, se han planteado muchas cuestiones, la primera de todas era, no se trata de un debate sobre si tranvía sí, tranvía no, hombre, pues para no tratarse de ese debate, yo ya sé lo que opina cada grupo al respecto, o sea, que realmente sí que es un debate en el fondo sobre tranvía sí o tranvía no, tengo que decir que el Partido Popular sí que es verdad que he visto que ha modulado su posición y el propio planteamiento de que no se trata de pronunciarse a favor de si tranvía sí o tranvía no, sino, más bien, de cómo se va a poder abordar el pago del mismo y por lo tanto plantear si había algún tipo de análisis ya respecto a cuáles iban a ser pues las formulas de financiación del mismo, pues plantea ya una postura un tanto menos intransigente que lo que ha venido caracterizando su postura al respecto históricamente. Por parte de Ciudadanos parece bastante claro que está opuesto a este medio de transporte, el Partido Socialista lo ha tenido muy claro desde el principio, yo diría que incluso mucho más claro que Zaragoza en Común. En Zaragoza en Común en este tema, como en muchos otros, vemos siempre que hay varios espíritus anidando en torno al mismo y con distintos grados de intensidad respecto a los planteamientos, yo tengo aquí el programa de Zaragoza en Común, programa electoral, y sí que es verdad que no tenía una postura, digamos, absolutamente radical respecto al tranvía, de hecho decía en su punto 53, página 29, 'estudiaremos la propuesta técnica en curso sobre la segunda línea del tranvía, para analizar su implantación después de un proceso participativo', es decir, que es tanto como pues no decir nada, sí que es verdad que apostillaban: 'ya que pensamos que el tranvía ha demostrado ser un excelente medio de transporte que mejora la calidad de vida en la ciudad'. También el Partido Socialista comparte esta última visión, de hecho nosotros sí que en nuestro programa electoral llevábamos, como un objetivo además prioritario de lo que entendíamos que era caracterizar la movilidad sostenible en la ciudad, precisamente el situar la movilidad como el elemento transversal fundamental para la calidad de vida de los ciudadanos y, como objetivo para lograr el mismo, se

trataba de impulsar el tranvía como un modelo de movilidad sostenible. Hombre, nosotros creemos que es bueno que nos posicionemos respecto a qué pensamos respecto al transporte en la ciudad, no podemos, por otra parte, refugiarnos simplemente en situaciones económicas para no abordar asuntos que son trascendentales para la ciudad, sería una irresponsabilidad política el estar al frente de las concejalías respectivas, ya no digamos del Gobierno, y simplemente actuar como meros gestores donde no se actúa en lo que son las cuestiones fundamentales que van a caracterizar el desarrollo de la ciudad en el presente y, sobre todo, en el futuro, y los elementos fundamentales, tengámoslo claro, son los servicios públicos esenciales, y uno de los servicios públicos esenciales es el transporte. Claro, lo que uno se encuentra un poco sorprendido, al respecto de algunas declaraciones que ya he oído, es que da la sensación de que haya una nueva pinza aquí entre precisamente posiciones que parecen muy antagónicas, como la del PP y de Podemos, en el sentido de que ambos parece que están como muy satisfechos de que una cuestión como el abordar este tema de la línea 2 del tranvía tenga el impulso necesario y la toma de decisiones pertinente. El Gobierno está realizando al respecto unas prácticas dilatorias evidentes, es decir, se suspenden procesos participativos, no para 15 días como se aduce, por la campaña electoral, 3 meses, cuando es verdad que hay otros procesos participativos en marcha y que no se han cuestionado con respecto pues al periodo estival. Por otra parte, he escuchado también algunas afirmaciones que me han sorprendido, he escuchado algo así como que todavía no se conocen los datos y por lo tanto no podemos hablar al respecto, hombre, yo creo que tenemos ya un estudio bastante detallado, así lo hemos visto, de lo que son los costes, de las distintas alternativas que ha planteado el Consejero, y por lo tanto yo creo que este tema sí que se conoce ya. ¿Es verdad que tenemos que esperar a que todo finalice para que tengamos que plantearnos cómo vamos a financiar el proyecto, si realmente estamos dispuestos a hacerlo?, pues tampoco comparto esa opinión, yo creo que todos los elementos decisorios y las cuestiones por lo tanto que son adyacentes a esos procesos decisorios, se pueden ir resolviendo de una forma no secuencial sino simultánea, y por tanto hay que ir buscando ya alternativas. El Partido Socialista tiene claro por lo tanto respecto a lo primero, nos pronunciaremos claramente el que sí creemos que el tranvía es el transporte que más se ajusta en la actualidad a cumplir ese objetivo fundamental, que es el de ser un medio de transporte sostenible y que mejora la calidad de vida de los ciudadanos, pensamos además que la construcción de una nueva línea tiene ventajas obvias, no solamente medioambientales, sino, como digo, de calidad también en el propio transporte, tiene además unas sinergias muy importantes con la línea 1, que no hay que olvidar, es en definitiva algo por lo que pensamos que hay que apostar, aunque desde luego no obviamos el que lo debemos hacer atendiendo también a esa participación ciudadana, y hay que buscar cual es la opinión del público que es, en definitiva, al que va dirigido, como no puede ser de otra manera, este servicio. Sí que es verdad que lo que hemos observado en la ciudad es que los usuarios del tranvía, los usuarios de la línea 1, son usuarios que hablan muy bien de este medio de transporte y que precisamente los que más critican el mismo son aquellos que no se ven favorecidos, porque hay que decir que nos vemos favorecidos los que estamos en el eje norte sur y no se ven favorecidos por esta línea los que no están ese eje, por lo tanto, tendríamos también que superar un tema, completar lo que es, como digo, esta movilidad total en la ciudad, para evitar, lo que podríamos también llamar, un agravio comparativo, y es que estamos olvidando a toda una importante franja de la ciudad, que también paga sus impuestos y que desde luego también tiene derecho a que le solucionemos un medio tan importante como es el transporte. Por lo tanto habrá que buscar formulas de financiación para efectuar esta obra, esta inversión importante, es hora de que el Gobierno, un Gobierno que hemos caracterizado los grupos de la oposición por la inacción, tome ya decisiones, se ponga a actuar, yo sé que es más cómodo, es más cómodo el ir dejando esto a nivel dilatorio, vamos a esperar hasta el 2017 o 2018 a ver si conocemos entonces que es lo que ocurre, ya veremos entonces qué hacemos, y ya con un poquito más pues hay nuevas elecciones, y por lo tanto un tema más que he pasado de puntillas. Bueno, pues nosotros, desde el Grupo Socialista, vamos a hacer todo lo posible para que esto no sea así, la ciudad no puede seguir paralizada y desde luego en los medios de transporte mucho menos, es un elemento fundamental, es un eje de desarrollo fundamental para la ciudad y que hay que tomar soluciones. Y hay que tomar soluciones que sean viables, claro que sí, y por lo tanto hay que abordar muy seriamente todo el análisis que se está haciendo y hay que tomar decisiones, entendiéndolo que, por supuesto, los medios de

transporte, se ha dicho también en la sala, no tienen porque ser rentables desde un punto solamente económico-financiero, tiene que haber una rentabilidad que vaya mucho más allá de esa rentabilidad económico-financiera. Tienen que hacerse estudios también que no tengan trampa, yo, en lo poco que he podido leer, no sé si ustedes se han dado cuenta, cuando se hace la rentabilidad financiera se pone una tasa de descuento del 5%, cuando se hace la rentabilidad ambiental se pone del 3; por cierto, porque si ponen el 5% tampoco es rentable en ese sentido, esos son datos muy importantes, yo no sé dónde está ahí la trampa, y lo digo, aduciendo que esto que me parece que no está bien hecho, y lo tengo que decir así, pues no quita para nada el que nosotros sigamos apostando, porque con la tasa al 3% o la tasa al 5% nosotros creemos que este proyecto tiene que ir adelante, y tiene que ir adelante con atrevimiento, buscando formulas económicas, que las hay, que haga que este proyecto pueda salir adelante, y desde luego esas formulas tienen que pasar, seamos muy claros con la situación económica actual, tiene que pasar por una participación público-privada, esto es inabordable desde un punto de vista puramente público, luego, por lo tanto, estamos aquí también en un tema ideológico, si realmente lo que se quiere es poner en marcha este medio de transporte solamente con dinero público, y el Gobierno de ZeC se caracteriza, precisamente, por tener muy claro que no quiere esa participación público-privada en sus actuaciones, entonces sí que estaremos llevando al fracaso a un proyecto que para el Partido Socialista es importantísimo para la Ciudad. Esto es solamente el comienzo de un debate que, sin duda, va a llevar muchísimo tiempo de análisis en Comisiones Plenarias, en Plenos, seguro, en debates de todo tipo, y por lo tanto tendremos ocasión de discutir largo y tendido sobre el mismo, desde luego que sí, y será bueno que cada uno adopte las decisiones respecto a tranvía sí o no y respecto a cómo se financia el tranvía y respecto a cuál es el impulso decidido que se quiere dar a solucionar un tema que es crucial para la ciudad de Zaragoza.

Sr Presidente: Gracias, Partido Popular por 10 minutos.

Sr. Azcón Navarro: Yo, señor Muñoz, me gustaría, es que el otro día tuvimos una Junta de Portavoces para moderar los debates en este Salón de Plenos, y el señor Rivarés nos recomienda que tomemos ansiolíticos y usted no le corta, cuando nosotros hablamos entre nosotros sobre la intervención del señor Rivarés usted rompe el debate, es decir, yo le recomendaría que ese acuerdo que hubo el otro día se gire hacia su izquierda, mire a la cara del señor Rivarés y le diga que modere el tono del lenguaje, porque creo que mi primera intervención había sido lo suficientemente seria como para que no me recomiende la toma de ansiolíticos el señor Rivarés. En cualquiera de los casos, yo, señor Rivarés, después de oírle entiendo perfectamente porque querían esconder este debate en campaña electoral, porque aquí lo que ha pasado no es que el Partido Popular haya traído a la campaña electoral, aquí lo que ha pasado es que ustedes en el Gobierno tomaron una decisión de paralizar este proyecto en la campaña electoral, no tomaron la decisión de paralizar el proceso participativo en los depósitos del Pignatelli, no tomaron la decisión de que hoy no se celebrara un Consejo de Alcaldes de Barrio, que también es un órgano participativo, no, tomaron la decisión de parar éste, este proceso participativo, ningún otro proceso participativo, pero éste sí que lo tenía que parar. Me llama la atención poderosamente que digan, 'oye, paramos este proceso', y por qué lo paramos, hombre, porque en ese proceso participativo lo que tenían que salir eran estos datos, o qué iban a hacer, ¿un proceso participativo sin contarle a la gente que iban a subir el precio del billete, sin contarle a la gente que iban a talar setecientos árboles, sin contarle a la gente que este proyecto es inviable económicamente y cómo lo paga el Ayuntamiento de Zaragoza?. Yo, de verdad, señor Rivarés, cuando usted lo que dice es de una campaña electoral blanca, no, hombre, ha sido un juez el que les ha suspendido hoy una campaña electoral por uso partidista en este Ayuntamiento, no ha sido el Partido Popular, ha sido la Junta Electoral, el que hoy les han dicho que han hecho trampas, que han hecho fraude electoral, que han incumplido la Ley Orgánica de Régimen Electoral General, ustedes, ustedes, hoy, en una campaña que tiene que ver con el transporte público, hace falta cuajo para venir hablarnos a nosotros de electoralismo cuando es un juez, no el Partido Popular, quien a ustedes hoy les ha condenado por hacer fraude electoral. Yo, sobre el precio del billete, varias cuestiones, porque señor Rivarés, yo, de verdad, creo que usted no miente deliberadamente, creo que miente por ignorancia, se lo digo sinceramente, porque hay una cuestión que es, en el estudio, de lo que habla es del precio del billete, y otra cosa es lo que se paga por usuario, yo, la intervención de la señora

Fernández -le dejaré mi tarjeta ciudadana para que vea las veces que yo utilizo o dejo de utilizar-, normalmente usted es más humilde, pero en cualquiera de los casos le voy a decir que el pago por usuario o el pago por disponibilidad no tiene absolutamente nada que ver, usted lleva poco tiempo en el Ayuntamiento y tendrá tiempo de enterarse, pero no tiene absolutamente nada que ver con lo que este Ayuntamiento paga, le suele pasar a veces, pero no se preocupe, que si es necesario nosotros estaremos dispuestos a explicárselo con más detenimiento. Lo que está claro es que el precio del billete, el precio del billete, el que hablaba la señora Fernández de 0'74, es el que este estudio dice que se va a poner en 0'90, y si ese estudio hace precios de billete distintos en 1'10, 1'30 o 1'70 es porque, evidentemente, los estudios de rentabilidad con menos no salen, por eso es por lo que es necesario que pongan otro tipo de estudios. ¿Y por qué el precio del billete se marca en 0,90?, aquí está el Acta de la reunión del Ayuntamiento de Zaragoza y la consultora, en la que es el Ayuntamiento de Zaragoza quien marca que el precio del billete es 0'90, de mentir, míreselo, yo estoy convencido de que usted no se ha mirado el Acta ni de lejos, señor Rivarés. En cualquiera de los casos, a mí me gustaría que habláramos de ese resto de condiciones, porque cuando hablamos de quién va a poner el dinero, yo creo que ha habido algo, me parece que ha sido el señor Asensio quien ha hablado de ayudas europeas, ¿no, señor Asensio?, ha dicho usted 'seguro que habrá', el señor Asensio ha reconocido que ha tenido poco tiempo para mirar el estudio, lo que pasa es que el señor Asensio aunque a veces tenga más tiempo, no lo mira, pero en este caso concreto, señor Asensio, le recomiendo que en la página 19 mire y diga, 'no serán receptores de ayudas provenientes del Fondo de Cohesión europea en el actual periodo 2014-2020, el estudio dice que no habrá dinero de Europa, que no habrá dinero de Europa para financiar este tranvía. Señor Trivez, cuando la tasa de descuento en el estudio de rentabilidad social es del 3, y la tasa de descuento en el estudio financiero es del 5%, se debe fundamentalmente a esto, se lo voy a leer, página 18: 'Respecto a la tasa de descuento social a emplear, la Comisión Europea propone un 3% o un 3'5% para los países que, como España, no serán receptores de fondos europeos', esa es la razón por la que han utilizado una tasa de descuento del 3%. Miren, las razones por las que el señor Trivez no ha entrado en el fondo del asunto, a hablar de los datos económicos, a hablar de la viabilidad de este proyecto, es de lo más ejemplificativo de lo que ha pasado en este Pleno, al señor Trivez no le ha interesado entrar en los datos concretos del estudio, y no le ha interesado porque usted, señor Trivez, los entiende. El señor Rivarés no ha entrado en el fondo del estudio y no se ha puesto a mirar los datos por la razón diametralmente distinta, es evidente, usted ha tenido que hoy, señor Rivarés, leer lo que le habían escrito porque, pero no lo digo por usted, lo digo por el señor Trivez, porque si el señor Trivez hoy ha hecho una intervención sin entrar en el fondo de lo que nosotros estamos poniendo encima de la mesa, es porque el señor Trivez sabe y entiende este estudio, y a la pregunta fundamental que nosotros hemos hecho al inicio y es 'tranvía sí o tranvía no', no, ese es el debate que a ustedes les interesa ahora poner para decir que el PP está en contra y no sé qué, no, no se equivoquen, hoy la pregunta fundamental es ¿la ciudad de Zaragoza en colapso financiero puede pagar el tranvía, sí o no?, y por eso es por lo que ustedes en su intervención han hecho lo que han hecho, no hablar de esto y, evidentemente, hablar de otro tipo de cuestiones. A mí, respecto de la aportación del Estado, señor Rivarés, me interesa mucho, si usted cree que la Comunidad Autónoma, lo digo porque ustedes están en campaña electoral, no he visto al señor Arrojo ni al señor Alcalde, que es candidato, decir que están ustedes dispuestos a poner dinero, igual lo dice ahora, ha enunciado antes que puede cambiar el Gobierno, usted ahora en su segunda intervención tiene la posibilidad de comprometerse y de hacer una promesa electoral diciendo que si Zaragoza en Común/Podemos, tiene la responsabilidad de gobernar porque le apoya algún otro partido, evidentemente ustedes llegarán y pondrán el dinero que sea necesario, pero miren, la cuestión clave de lo que estamos hablando es esa, yo, señor Rivarés, déjeme que le diga una cosa, usted ha dicho, el estudio acaba en abril de 2017, pero esto que le voy a decir, de verdad, señor Rivarés, atíndame, atíndame, hay que poner 59 millones de euros un año, y al año siguiente hay que poner 138 millones de euros, en dos años las distintas administraciones públicas tienen que poner cerca de 200 millones de euros, la Unión Europea ya sabemos que no va a ser, yo lo que digo es, ¿cuánto cree que está dispuesto a poner el Ayuntamiento de Zaragoza?, ¿cuál es la cantidad, de los 59 millones de euros que hay que poner el primer año y de los 138 millones de euros, que puede poner el Ayuntamiento de Zaragoza?, esa es la pregunta clave que hoy tiene que usted que responder aquí esta tarde. Porque además dicen, miren este estudio finaliza en

abril del 2017, pero saben lo que pasa, que la concesión del tranvía está planificada a 28 años y está planificada a 28 años para que coincida en el 2044 con la finalización de la concesión de la primera línea de tranvía, en esos 28 años, si descontamos desde el 2024, en este año 2016 había que poner 59 millones de euros, sí, sí, es así de sencillo cójanse el estudio y el balance de situación, vean los 28 años, vean las aportaciones que hay que hacer, y este año 2016 había que poner 59 millones de euros, de eso es de lo que yo le estaba hablando a usted, y esto ahora conjúguelo con el Plan de Reducción de Deuda, con la Regla de gasto a la que están sometidas todas las administraciones públicas, y con la situación económica en la que se encuentra este Ayuntamiento. Y esto es así, señor Rivarés, porque no hay ni un solo euro de costes de financiación, si ustedes nos dicen, 'no, eso no es verdad, pensamos ir a pedirle el dinero a los bancos', oiga rebobino y el debate es distinto, pero es que no hay ni un solo euro en costes de financiación, no hay ni un préstamo que se pida a los bancos, ni están calculados los costes fiscales, el IVA de la operación. Señor Rivarés, no lo grande, lo pequeño, lo pequeño, explíquenos cómo el Ayuntamiento de Zaragoza va a pagar más de 3 millones de euros más por los transbordos que se producirían de construirse la línea 2, el estudio dice que la demanda de la línea 1 aumentaría en un 15% si se construye la línea 2, eso significaría más de 3 millones de usos en la línea 1, y como hay que pagar por usuario, señora Fernández, en la línea 1, eso significa que hay que pagar 3 millones de euros más, el que ticka en la línea 2 y luego ticka en la línea 1 hay que pagar 3 millones de euros más en el pago por usuario. Miren, quiero acabar con una cuestión, que es evidente, yo no les voy a aceptar que debatir, dialogar y dar información sea campaña electoral, si ustedes creen que debatir, dialogar o que los medios de comunicación publiquen informaciones que tienen que servir de base para ese proceso participativo que ustedes han decidido parar, es campaña electoral, sinceramente creo que se equivocan, es nuestra labor, como representantes de los ciudadanos, la que ustedes han intentado parar en la campaña electoral. Pero yo, de verdad, 10 segundos, señor Rivarés, ¿podemos pagarlo o no podemos pagarlo?, intente de verdad no darnos un mitin, que estamos en campaña electoral, intente decirnos aunque sea 3 cifras concretas, de la aportación que las distintas administraciones usted espera que pongan en este proyecto, si no, nos están contando una quimera. Muchas gracias.

Sr. Rivarés Esco: Gracias. Yo creo que ni usted mismo se cree lo que dice, sinceramente creo que ni usted se cree lo que usted mismo está diciendo aquí, es su problema. Por partes, yo aquí tengo que limitarme a cuestiones meramente económicas, es verdad que tengo mi propia opinión y defendiendo siempre la de mi Gobierno sobre la movilidad sostenible y lo que tenemos que debatir, insisto, y lo haré las veces que sea necesario, es sobre un Plan de movilidad sostenible para toda la ciudad, participado y debatido, que sea socialmente rentable y asumible financieramente, rentable socialmente, meramente cuestiones económicas, lo otro para eso están mi compañero y mi compañera. Pero hablando del billete, a ver si se entera entonces que estos son estudios de IDOM y propuestas de IDOM, el valor y el coste real se miden y se conocen y después es el Gobierno o el Pleno quien decide cuál es la capacidad financiera de la ciudad y su voluntad política para fijar un precio político a los costes, es decir, si vale lo que valga el billete de tranvía o del autobús, la ciudad, el Gobierno, decide cuánto aporta de dinero público para subvencionar ese coste en el autobús, en el tranvía, en el deporte, en el teatro, en las piscinas, esto, que usted da como verdad revelada, no es una posición fijada del Gobierno, ni siquiera es una posición sin fijar del Gobierno, son informes aportados, derivados y parciales de un contrato firmado en marzo de 2015, que vamos a esperar a que termine para fijar una posición, y la fijaremos después del proceso de participación, porque lo que suspendemos temporalmente, Sr. Azcón, no es el proceso de participación, que no había comenzado ni ha sido diseñado, es el contrato temporalmente, ¿a usted le parece normal que haya que exigir elevando mucho, o no, el tono, que la exposición pública necesaria para que la gente se forje una opinión, que no está terminada siquiera, sea en agosto? Para que un proceso de participación, y un debate sereno y sosegado sea posible, es preciso que termine el verano y alejarla, por supuesto, de esta campaña electoral y, por cierto, paréntesis, hablando de jueces y campañas electorales, ¿a qué web, de qué ministerio, de qué gobierno, de qué partido y de qué país, le han cerrado hace unos días, le han quitado la información de sus grandes logros de la legislatura por ser campaña electoral? Tiempo, tic-tac, tic-tac, ¿al partido Popular, al ministerio de Hacienda, a Moncloa?, ¿ha sido así, no?, vale. Sí, es surrealista, Sra. Fernández, lo que está pasando aquí,

así es, mire, suscribo la palabra, era raro que no lo hubiera dicho yo, porque suelo hacerlo ¿verdad?, pero ya que lo ha dicho usted, se la compro, claro que es surrealista porque no es el momento ni el lugar ahora para debatir sobre esto, que es que no estamos hablando de si se puede o no pagar la línea 2 del tranvía en Zaragoza en junio del 2016 o en diciembre del 2016, no estamos hablando de eso, lo lógico, lo sensato y lo sosegado es tener: uno, todos los datos, toda la información, que no estará hasta dentro de varios meses; dos, exponerla al público, debatirla y tomar una decisión, y luego veremos cuál es el modelo de financiar una línea 2, si es que se hace, cuál, por dónde y cuándo, que es muy importante, y eso será el 2017, el 2018, el 2019, el 2020, ya veremos, porque es una apuesta muy importante que tiene que tomar toda la ciudad después de un debate sosegado, pero no ahora, dentro de un tiempo. ¿Qué sentido tiene que digamos que ahora, que de verdad estamos rozando el colapso financiero, podemos, o no, pagar la línea 2 del tranvía? Respuesta: no, claro, evidente, lo saben los niños de Primaria, no, claro, evidente. De lo que tenemos que hablar, y no es ahora, es, insisto, tener todos los datos y después hacer el debate y tomar la decisión, pero no es en 2016 esa decisión, pero es que claro que es campaña electoral, pero a la campaña electoral, a esta Comisión, lo han traído ustedes Sr. Azcón, nadie más, incluso dando públicamente opiniones basadas, la opinión es libre, pero los datos no, los datos son los que son y se los inventan. El precio del billete es el que es, el coste, y después lo que se subvenciona, como el autobús o como cualquier en servicio público, tendremos que hacer un debate global, sosegado y decidir qué podemos pagar y cuánto, porque es verdad que no hay fondo perdido ahora de la UE para Zaragoza, pero hay más vías de financiación, el Banco Europeo de Inversiones, por ejemplo, o quién sabe lo que pasará en el Gobierno de España a partir del 26 de junio o la Comunidad Autónoma, o cuál será la situación financiera el año que viene o el otro, porque además esos datos numéricos que usted da, de financiación, Sr. Azcón, no tienen que ver sólo con la aportación pública, tiene que ver con la aportación global, -¿me está escuchando?, no me está escuchando-, con la aportación global, la privada y la pública, y eso es con qué sistema de financiación optaremos para hacer la línea 2, cuando se haga, si se hace, después del debate. Tiene que ver con todo eso, lo otro son quimeras, son quimeras, las preguntas que hace no se pueden responder, no están los datos, no están los informes, no es el tiempo, e, insisto, esto son parte de las aportaciones que aún tiene que hacer la consultora, por un contrato firmado en marzo del 2015 que tiene que terminar, no es ni una propuesta, ni una fijación de posición del Gobierno, ni siquiera de la organización que lo sustenta, que es Zaragoza en Común, ni siquiera. Hasta la teoría sobre que el billete debiera ser de 0'90 o de 1'10, son propuestas, luego será de 1'10, de 1'50 o de 0'30, porque eso sí son posiciones políticas derivadas del modelo de movilidad, de la necesidad de la población, de la situación financiera, que hoy no se puede definir, esto no tiene ninguna importancia real a la hora de que el Gobierno diga en su día cuánto tiene que costar al usuario o usuaria, usando tarjeta o no, sin contar la gratuidad de muchos usuarios, el billete del tranvía, porque pasa ahora en el autobús, ¿cuánto cuesta el autobús?, no lo sabe, pero mucha gente va gratis, otra mucha gente utilizamos la tarjeta de transporte, otra mucha gente el bono, y los precios van cambiando, de hecho en el tranvía el precio medio es 0'52 de coste por usuario, ¿por qué?, porque 0'90 es el coste de billete sumada la aportación municipal y la de usuario, 0'74, que no 0'78, si usas la tarjeta de transporte público o la ciudadana, y 0'52 la media resultante de quien viaja gratis, quien paga de un modo y quien paga de otro. ¿Ve como no están los datos?, ¿ve como no se lo sabe y ve porqué pienso que ni siquiera creo que usted se crea lo que usted está diciendo? Y sí, Sra. Fernández, es surrealista este debate, es electoralista, no toca, porque no tenemos los datos, primero datos, exposición pública, debate, proceso de participación, que no ha sido suspendido porque ni siquiera ha empezado, suspendemos el contrato temporalmente para que pueda empezar después del verano y la exposición pública no sea en julio y en agosto y después tomaremos una decisión, después de un debate, porque es muy importante. Aquí los únicos que han tomado una decisión son ustedes con el radical 'no' al tranvía, bueno, pues ya veremos si hacemos o no la línea Valdefierro-San José-Las Fuentes, ¿o ya les hemos condenado?. Y de qué modo eso tiene que ver con el cambio, o el aumento o el descenso, o la modificación de líneas del autobús, porque el debate es un Plan de movilidad global sostenible para Zaragoza, con todos sus elementos, no sólo el tranvía y luego acompañantes. Este debate ustedes lo perdieron hace mucho tiempo, porque no debaten, pontifican, pontificaron 'no' y los demás preferimos recurrir al sosiego y a los datos para debatir. Y financiación, para acabar, ¿por qué da por hecho que no lo de la UE? ¿para qué está el

Banco Europeo de Inversiones?, ¿para qué la Comunidad Autónoma?, ¿para qué el Gobierno de España? Ya veremos qué aportación pública hace el Ayuntamiento, ya veremos cuál la privada, ya veremos en cuánto tiempo se paga, pero si hemos soltado 30 millones de euros este año para el tranvía y aquí nadie ha dicho nada. Tiene que ver con la rentabilidad social, con la defensa de los derechos de las personas para vivir en esta ciudad y tener un transporte público de calidad que elimine el coche privado, el transporte privado de la ciudad, no contamine, sea sostenible, socialmente rentable, y unifique los derechos y las capacidades de todas las personas, vivan en el barrio en el que vivan, ese es el debate, lo demás son matracas electoralistas. Gracias.

2.- INTERPELACIÓN al consejero de Economía y Cultura

Para que explique las razones por las que el Gobierno de Zaragoza ha ocultado los informes mensuales elaborados por la UTE adjudicataria del contrato para el “ESTUDIO DE VIABILIDAD, ANTEPROYECTO, PROYECTO CONSTRUCTIVO DE REFERENCIA, DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL, PLAN DE EXPLOTACIÓN Y PROGRAMA ECONÓMICO DE UNA LÍNEA DE TRANVÍA ESTE-OESTE EN ZARAGOZA”.

Sr. Contín Trillo-Figueroa: Gracias. Bien, matraca electoralista, pero es en una Comisión de mayo de 2016 cuando la Sra. Artigas reconoce que han comenzado a llegar los trabajos del IDOM, ese mismo día se lo pedimos, después ustedes, prueba de la voluntad que tenían de que todo el mundo conociese lo que decían esos estudios, es que nunca nos los enviaron a pesar de pedirlos. Pero un día el Sr. Rivarés, que ahora presume o trata de hacernos ver que es el más transparente, que no hace electoralismo ¿verdad?, teniendo en su lista, por cierto, de Podemos, al Alcalde y a la Vicealcaldesa, que son los únicos de esta sala que están haciendo campaña electoral, bueno, la realidad es que Economía y Cultura pasa por Gobierno de tapadillo esos estudios bajo un epígrafe que se titula 'Plan de Calidad', esa es la voluntad que tenían ustedes de que se conociese este asunto y de evitar que entrase en campaña electoral. Bueno, Plan de Calidad bajo su firma, Sr. Rivarés, y nos encontramos con que trataban de camuflarlo, por eso la Interpelación pregunta por eso, ¿por qué trataron de ocultar esos informes?. La primera prueba de voluntad de ocultismo es que esta Comisión se celebra ahora, por la tarde, y el día que viene Mariano Rajoy a Zaragoza, prueba de su buena voluntad una vez más. Es un debate que no toca y le hemos escuchado al Sr. Rivarés, bueno, decir un montón de cuestiones que no tienen nada que ver, entre ellas que el Banco Europeo de Inversiones presta siempre sin tipo de interés, asombroso, porque es usted el Consejero de Hacienda y Economía, pero bueno, los zaragozanos decían en una encuesta hace poco que ustedes son, y por este orden, 'incapaces, inexpertos, faltos de preparación, posturo' y, sorprendentemente, y aquí nos mirábamos los cuatro cuando lo leíamos completamente asombrados, decían que eran ustedes 'transparentes', pero, ¿cómo es posible? ¿transparentes ellos?, ¿dónde?, usted acaba aquí de soltarnos todos los topicazos de la izquierda, verdad, ¡el tranvía es de izquierdas, el bus es de derechas y ustedes están en contra del tranvía!, bueno, ustedes, todo esto, todos estos datos, todos estos informes los tenían, jamás nos los han dejado ver, los hemos tenido que pescar nosotros en Secretaría, cuando hablaba usted del Plan de Calidad, y allí nos encontramos con que en ese proceso de intoxicación ciudadana, que iniciaron ustedes, estamos hablando aquí de que no se ha iniciado el proceso de participación ciudadana, pero es que unos días antes dos de sus asesores, que están ahí sentados, bien detrás, bien escondiditos, no están aquí dando la cara, estuvieron en el Arrabal dando como algo absolutamente irremediable que iba a haber una línea 2 de tranvía, teniendo toda esta información y sin contársela a sus vecinos. Por ese motivo, cuéntenos por favor, que estamos intrigadísimos porqué han ocultado ésto y por qué ha tenido que ser el Partido Popular quien, haciendo su trabajo, por cierto otros grupos no lo han podido hacer por una razón, porque ¿quién va a buscar ese Plan de Calidad a Secretaría?, nadie se enteró de qué había allí, cuéntenoslo, que estamos intrigadísimos, para así, en vez de continuar en ese debate del 'y tú más' y de 'qué pasó antes de ayer' y de 'qué pasó en Andalucía, en Valencia, en Madrid o en Extremadura', situarnos de nuevo en Zaragoza, en la línea 2 del tranvía, en esos estudios que ustedes están despilfarrando el dinero público para algo que ya saben que no se va a hacer jamás y vamos a hablar

de las cosas de aquí y, por favor, sin el 'y tu más', que no es necesario, vamos a partir desde este punto: ocultación de los informes mensuales de la UTE adjudicataria del contrato.

Sra. Artigas Sanz: Sr. Contín, repita conmigo: “el Gobierno no ha ocultado ninguna información, el Gobierno no ha ocultado ninguna información”, el Gobierno ha ido informando puntualmente de todos los avances que ha habido con este estudio, el Gobierno dio cuenta en un expediente que, efectivamente, parte de Economía y Cultura, de los informes, de las Actas, hasta el año 2015, como correspondía por toda la tramitación administrativa. El Gobierno recibió, bueno, el Gobierno no, el Servicio de Movilidad Urbana recibió en el mes de mayo, efectivamente, toda la documentación del estudio, en esta Comisión, en este Salón de Plenos, yo misma se lo dije; los técnicos del Servicio han estado revisando la última versión del estudio, esta última versión del estudio que se les entregó el lunes a primera hora de la mañana, se recibió en el Servicio de Movilidad el viernes a última hora, se recibe el viernes a última hora, se entrega a los grupos lunes a primera hora, este CD que tienen todos ustedes y que es cierto que tiene una documentación cuantiosísima, que hay muchísimo trabajo detrás y, como ya se ha dicho en la Sala, es prácticamente imposible de revisarlo para esta Comisión. Pero, ¿por qué sucede esto? ¿por qué sucede?, porque este es un debate prematuro, porque no tenía que haber llegado hoy a esta Sala, no tenía que haber llegado hoy, tenía que haber llegado con calma y sosiego para que todos ustedes pudieran revisar la información y no dedicarse a filtrar información a los medios de comunicación falsa y desfasa, no dar información a los medios de comunicación, como el Partido Popular ha estado dando, de informes elaborados hasta de diciembre de 2015. De diciembre de 2015 a junio de 2016, el informe ha evolucionado muchísimo, ha habido modificaciones en cuanto a costes, modificación en cuanto a precios, modificaciones en cuanto a trazados, múltiples modificaciones como lo requiere un estudio de estas características y ustedes han estado filtrando información a los medios, lo cual ya no tiene sólo que ver con el problema de que estamos en campaña electoral, es que están confundiendo a la ciudad, están confundiendo a la ciudadanía y así es imposible tener un debate sosegado y tranquilo sobre el tema y los mayores perjudicados son los zaragozanos y las zaragozanas que tienen ahora datos erróneos acerca de lo que podría suponer esta línea del tranvía y acerca de todas las mejoras que podría tener para la movilidad en Zaragoza, acerca de su coste y acerca de un montón de cuestiones más, o sea, que el problema real no es que estemos en campaña electoral, el problema es que están hurtando el debate a la ciudad y generando confusión y así no se puede abordar con condiciones en la ciudad una serie de propuestas acerca de la movilidad sostenible. Así que por favor, dejen de montar estridencias, dejen ya estas grandes palabras que lo que realmente ocultan es su rechazo a la movilidad sostenible y a la línea de tranvía y céntrense un poquito, vamos a esperar a tener toda la documentación, a estudiarla correctamente, a que los técnicos la terminen de revisar,, porque ni siquiera les ha dado tiempo de terminarla de revisar y después tendremos un debate en este Salón de Plenos y donde haga falta, pero con información veraz y no confundiendo a la ciudad.

Sr. Contín Trillo-Figueroa: Entonces, Sra. Artigas, vamos a esperar a que llegue la campaña electoral para ver cómo manejamos la información según su gusto, más o menos eso es lo que se deduce de su intervención. Dice, nada, bueno, ustedes filtraron, oiga hemos dado ruedas de prensa, quienes han filtrado han sido ustedes para contrarrestar y tengo aquí varias filtraciones tuyas, pero ¿de qué habla usted?, tenga un poco de decencia, por favor, ruedas de prensa, públicas, puede ir usted también si quiere. Dice, 'no, les hemos dado todo' y reconoce, en la misma frase, pero desde diciembre del 2015 no les hemos dado nada hasta junio de 2016, porque dice 'la información ha cambiado mucho entre diciembre del 2015 y junio del 2016', pues ¿por qué no nos la da si ha cambiado tanto? Porque hemos ido, no sé cuántas veces hemos ido, Pedro Navarro ha estado en el Departamento de Movilidad, donde no le reconocieron además, por cierto, y compareció, y ¿por qué compareció? -y tenemos aquí la comparecencia-, porque su jefe de Movilidad, o jefe del partido, o quien sea, que lo acaba de mezclar usted, el partido con el Servicio de Movilidad, quien sea ese señor, al principio ni nos recibió, tampoco nos ha recibido hoy, pero bueno, hubo que comparecer para demostrar que no nos estaba dando la documentación. Hoy le hemos pedido la documentación tres veces, por cierto, se presenta o se debe poner a disposición de los grupos con dos días de antelación según el Reglamento, ya sabemos que esto del Reglamento ustedes no lo llevan muy bien, ninguno, pero usted es el

mayor agujero negro que tiene el Gobierno, Sra. Artigas, el Sr. Cubero cada vez que le pedimos un documento lo tenemos igual no en dos días, pero lo tenemos en una semana, usted es un agujero negro total de información y hoy seguimos y le puedo leer aquí todas las peticiones que han hecho nuestros compañeros para tratar de aclarar que está sucediendo con esto y nos encontramos con su responsable, de Zaragoza en Común o del Servicio o de lo que sea, que nos dice, no, estos anexos, que son importantísimos y que son la base de esas ruedas de prensa o filtraciones, como usted dice, esos anexos que es donde está toda la información no los podemos poner a su disposición, ¿por qué no los pone a disposición?, pues no podemos porque son documentos de trabajo y no se incluyen en el expediente, pero ¿quién es un funcionario para decir qué se incluye y qué no se incluye en el expediente?, si es un trabajo que se está pagando con dinero de los ciudadanos, tenemos todo el derecho del mundo a verlo, pero sólo faltaría, ¿sólo los puede ver él y usted o ustedes?, ¿por qué?, pero ¿no les da vergüenza esconder estudios pagados con dinero público?. Luego ha dicho, 'no, es que estoy corrigiendo unas erratas de los trabajos' y aquí decía el Sr. Trivez, 'no están bien hechos estos trabajos' y empezamos a entender porqué. Pero ¿quién los escribe?, ¿quién los hace estos trabajos?, que IDOM era una empresa seria era algo que teníamos claro hasta hoy, pero cuando nos dicen, 'no, que estoy corrigiendo las erratas de lo que ha escrito IDOM' y ¿qué estaban corrigiendo ustedes?, porque no nos lo dan, luego lo están corrigiendo, luego dice que no están esos documentos porque...

Sr. Presidente: Sr. Contín, vaya terminando.

Sr. Contín Trillo-Figueroa: Terminó Sr. Muñoz, perdón, treinta segundos, de verdad. Nos dice, -es importante porque es la clave de esta pregunta- y no puede ser permanentemente que nos oculten información, a pesar de que hay buena voluntad en algunos miembros de su Área por darla, pero otros no, con el beneplácito de la Sra. Artigas. Y nos dice que esos documentos no son de interés y los ha destruido, pero ¿qué es esto?, ¿cómo podemos debatir sobre esto si no tenemos acceso a los anexos?, que llegaron pero que no los tienen, están en el índice, es que están en los índices y ¿no los tienen?. La última comunicación nos dicen, 'por tanto los documentos borradores están obsoletos y sin valor desde un punto de vista técnico', y ¿qué tiene que ver eso para que estén donde tienen que estar y los podamos consultar?.

Sr. Presidente: Gracias, Sr. Contín.

Sr. Contín Trillo-Figueroa: Muchas gracias, sr. Muñoz.

Sra. Artigas Sanz: Mire, Sr. Contín, por suerte los funcionarios de esta Casa tenemos todos los grupos municipales la suerte de que trabajan para dar servicio al ciudadano, no para dar servicio a ningún grupo político y que hacen su trabajo para la ciudad, ni para usted, ni para mí, ni para ninguno de los que estamos en este lado, para la ciudad. Así que, por favor, dejen de estar estorbando en el trabajo cotidiano de los Servicios, dejen de pedir información abstracta, que todavía no ha llegado a los Servicios cuando la están pidiendo, cuando no se les ha entregado ha sido porque no estaba disponible, porque no estaba disponible, porque este CD que fue a buscar el Sr. Navarro el jueves, llegó al Servicio el viernes y se les entregó el lunes, fue el Sr. Navarro el viernes y se les entregó el lunes, el lunes, cuando había llegado el viernes a última hora. Lo han visto ustedes antes de que lo vea yo misma, entienden, se les ha pasado información antes de que la vea el Gobierno, porque no tenemos ningún problema en compartirla, pero una vez que esté revisada y avalada por los técnicos municipales. Así que, por favor, respeto a este debate, la movilidad en la ciudad es un tema muy importante para todos los zaragozanos y dejemos de meter ruido cuando no lo hay y tengamos el debate sosegado, con toda la información, gracias.

3.- INTERPELACIÓN a la concejal de Movilidad y Medio Ambiente

Para que concrete las afecciones que tendrían sobre la actual red de transporte público de Zaragoza y sobre los contratos vigentes las diferentes alternativas propuestas por la UTE adjudicataria del contrato para el "ESTUDIO DE VIABILIDAD, ANTEPROYECTO, PROYECTO

CONSTRUCTIVO DE REFERENCIA, DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL, PLAN DE EXPLOTACIÓN Y PROGRAMA ECONÓMICO DE UNA LÍNEA DE TRANVÍA ESTE-OESTE EN ZARAGOZA”.

Sr. Contín Trillo-Figueroa: Gracias Sr. Muñoz. La implantación de la segunda línea de tranvía va a tener, como dicen estos informes sin anexos, que tendrá consecuencias directas en el autobús urbano y también en al línea 1 de tranvía, ya estaba refiriendo previamente el Sr. Azcón alguna de esas consecuencias, pero la más graves, filtradas a los medios de comunicación al parecer, esas informaciones que filtran -o que se deben inventar los medios de comunicación, porque ésta nosotros no la habíamos visto-, dicen que el bus perderá 15 millones de usuarios al año y que se reducirán 3 millones de kilómetros, por si no encuentran esta filtración es al Periódico de Aragón ayer, lo publicaron ayer. Se reducirán 3 millones de kilómetros y el bus pierde 15 millones de usuarios al año. ¿Le suena la cifra de 3 millones de kilómetros? ¿Le suena esa cifra de 3 millones de kilómetros, Sra. Artigas? Movilidad sostenible, huelga de transporte; bien, pues el día que recortaron 3 millones de kilómetros con su anuencia, con la de Izquierda Unida, el Partido Socialista, Izquierda Unida y Chunta, ese día comenzó a generarse un problema del que todos conocemos hoy las consecuencias y acaba de padecer ustedes durante 4 meses con su inexperiencia. Es la misma reducción que hubo de kilómetros con la línea 1 del tranvía. ¿Van a explicar a los sindicatos de los trabajadores de AUZSA las consecuencias que va a tener?, ¿son conscientes de las consecuencias que tendrá esta medida? Según los documentos, además, el coste de explotación de una línea 2 del tranvía, será más del doble que el coste del autobús, más del doble. Estas cosas las dicen los informes. Los transbordos aumentan significativamente, dice el informe: “*significativamente superiores -cito textualmente- en porcentaje y en términos absolutos*”, página 51 de la memoria. El transbordo tranvía a tranvía supone que el Ayuntamiento paga dos veces por el mismo viaje. Pagamos dos veces por el mismo viaje, y en el bus no pasaría porque se paga por kilómetro. Según los estudios, ese incremento ficticio de usuarios llevaría al Ayuntamiento a pagar un 15% más por la gestión de la línea 1. Y esta es otra muestra más del desastre de organización del transporte en esta ciudad, con modelos distintos, y en donde esa intermodalidad de la que hablan y que hoy no existe, va a ser cada vez más difícil. Por ese motivo, nos hemos visto los informes, pero podría usted reconocer y concretar las afecciones que tendría sobre la actual red de transporte público de Zaragoza, lo que manifiestan estos informes.

Sra. Artigas Sanz : Sí, pues la principal afección que tendría esta línea de tranvía para Zaragoza sería que aumentaría en 3 millones de viajeros al año el número de personas que utilizan el transporte público. Es decir, una afección positiva, aumentaría el uso del transporte público; aumentarían los viajeros que disfrutarían también de la línea 1, por la posible compatibilidad entre las mismas, además de los que utilizarían la línea 2. Es decir, un aumento del transporte público en la ciudad, esa es la principal afección. Un aumento del transporte público y una disminución del uso del vehículo privado, con todas las consecuencias que eso tiene para la ciudad desde el punto de vista ambiental, desde el punto de vista de la pacificación del tráfico, desde el punto de vista del ruido, es decir, múltiples beneficios, aumento del transporte público. Esa es la principal afección, Sr. Contín.

Sr. Contín Trillo-Figueroa: Entonces, Sra. Artigas, para usted, que 3 millones de usuarios se pasen de la línea 2 del tranvía a la línea 1, es un incremento del transporte público de 3 millones de usuarios, ¿no? Lo de ustedes es asombroso. Usted no es una incompetente, y usted tiene una formación académica detrás. Sostiene, de verdad, que 3 millones de usuarios que tienen que hacer un transbordo supone un incremento del transporte público en la ciudad. Es que es el mismo viaje, lo que le estamos diciendo nosotros es que eso nos va a costar más. Y que va a haber una disminución del tráfico privado. pero ¿por qué miente?, ¿por qué falta a la verdad?, ¿por qué no dice la realidad de lo que dicen esos estudios?, de esto vamos a hablar después. La realidad es que ni siquiera se han atrevido a incluir la reordenación de las líneas de autobús en los estudios, a saber si está en los anexos que nos esconden, a saber dónde están. ¿Por qué? Porque en los estudios previos sí que está, pero en estos últimos no están, ¿por qué lo ocultan una vez más?. Esos estudios previos incluyen que desaparezcan las líneas de autobús más usadas hoy y las únicas que, podríamos decir, entre comillas, que “tienen cierta rentabilidad”, rentabilidad social que decía el Sr. Rivarés;

la 21, la 33, la 23, la 40, la 30, estas líneas desaparecerían; y si el transporte privado, el transporte en coche se reduce un 1%, ¿dónde se multiplica el uso del transporte público? ¿Es que por arte de magia la gente va a empezar a usarlo más a la vez que coge el coche? Lo que dice usted es imposible, así que, por favor, sea más precisa, que nosotros esto nos lo hemos leído, demuestre que se lo conoce usted también. Si el mismo servicio que ustedes plantean con esto se hiciese con autobuses bi-articulados, que son medioambientalmente sostenibles, que pueden ser 100% eléctricos, aunque es una tecnología todavía por desarrollar, pero que tienen tecnología híbrida. Autobuses de gran capacidad bi-articulados, una solución que se adopta en toda Europa con total naturalidad cuando hay que afrontar la gran capacidad; el coste del autobús por usuario se reduciría un 50%, y eso ustedes lo saben, porque sale aquí. Pero ¿por qué?, porque su capacidad es el doble de la que tiene un bus estándar, por ese motivo, pero el coste de explotación en el estudio esconde una serie de costes que tratan de disimular este tipo de cifras. Y al final, todo este tinglado nos damos cuenta que lo han montado ustedes para continuar despilfarrando fondos públicos, para hacer electoralismo, eso sí que es electoralismo, a ver a donde quieren llegar ustedes con esto, la vuelta a los tiempos del faraón es un sin sentido, ya está bien, y si tienen de verdad ganas, como han dicho hasta ahora, de que la ciudad tenga un Plan de movilidad sostenible, háganlo, que llevan un año y todavía no hay absolutamente nada, ni siquiera lo han licitado. En todas las ciudades modernas se apuesta por la intermodalidad, y se apuesta porque cuánta más gente use el transporte público mejor; y para eso lo que hay que hacer es hacerlo eficiente, porque todo el mundo que utiliza hoy el coche lo dejara de usar en el momento en que el transporte público sea competitivo, y hoy, evidentemente, no lo es.

Sra. Artigas Sanz: Sr. Contín, se lo voy a repetir porque igual no me ha entendido bien. Aumento global de 3 millones de viajeros de transporte público. Es decir, línea 1 más autobús, actualidad, tiene 3 millones de viajeros al año que línea 1, más línea 2, más autobús, global: 3 millones más, no le quitas de un sitio para ponerlo en otro, 3 millones de viajeros al año más, que se suman, ¿sí?, ¿lo ha entendido ya? Muy bien. Pues eso es lo que supone. Eso es lo que supone, un aumento del uso del transporte público. ¿Que tendrá que haber una reordenación de autobuses si se hace esta línea del tranvía?, por supuesto que la tendrá que haber; ya hay propuestas en el estudio, no es debate en estos momentos porque están todas las decisiones por tomar, y tendrá que abordarse, en caso de que la haya, esa reordenación de autobuses y no solo en el marco de la línea 2 del tranvía, sino en el marco de la revisión del Plan de Movilidad Sostenible, así que no adelantemos datos que generen confusión, por favor, dejen de generar confusión en la ciudad, dejen de dar falsas alarmas de que van a desaparecer líneas de autobús cuando no se sabe nada, no se sabe, son propuestas técnicas que hay que debatir y decidir lo que se hace con ellas, no son decisiones que se hayan tomado. Así que tranquilícense, y vamos a trabajar todos un poquito más de la mano por la mejora del transporte público, y vamos también a dejar de jactarnos de que se paralizan campañas que lo único que pretenden es una recuperación de la confianza en el servicio del autobús, que solamente dicen esloganes, repita conmigo: "Gracias por su confianza", tiene un gran contenido político, "gracias por su confianza", "Comprometidos contigo para mejorar". Esto es la mejora del transporte público, en la que podemos decidir si estamos en el lado de mejorarlo o si no estamos en el lado de mejorarlo.

4.- PREGUNTA a la concejal de Movilidad y Medio Ambiente

¿Cuáles son las afecciones que tendrían las diferentes alternativas planteadas para la línea 2 de tranvía sobre el tráfico privado en la ciudad y hasta qué punto el Gobierno de Zaragoza las considera beneficiosas y asumibles?

Sr. Contín Trillo-Figueroa: Gracias. Bueno, Sra. Artigas, ahora repita conmigo, Sra. Artigas, venga, ánimo, 'gracias por la confianza', venga animese que lo puede conseguir Sra. Artigas, vamos, 'gracias por la confianza, gracias'. Condena judicial. ¿Y quien está en esa lista? El Sr. Santistevé y la Sra. Broto, venga vamos Sra. Artigas, vamos a continuar este debate con sus lecciones. Entonces, afecciones que tendrían las alternativas planteadas por la línea 2 sobre el tráfico privado: ninguna, ¿verdad?, nos ha dicho antes,

disminución del tráfico privado. El tráfico privado no se va a reducir, Sra. Artigas, no se va a reducir, una mentira más de las que han dicho hoy. Uno de los argumentos más usados a favor de una obra, que afectaría a una gran parte de la ciudad, es, efectivamente, la reducción del tráfico privado. Pero cuál es la realidad, que los números que tenemos aquí demuestran que a pesar del elevadísimo coste de la infraestructura, la reducción del tráfico es mínima, es que es de un 1% de media. Aquí, Sra. Artigas, aquí lo puede leer usted en la página 48, usted que ha venido hoy a darnos lecciones y a poner tono de profesora, en la página 48 lo tiene usted; 1%, Sra. Artigas. Así que cualquier mejora en la actual red de transporte público de autobús, orientada a mejorar la competitividad sería muchísimo más efectiva. Le ponemos la mano, Sra. Artigas, los que ayudamos, no los que están en contra de todo, le ponemos la mano a su servicio para colaborar en lo que quiera; ahora bien, en teatro y en despilfarrar recursos públicos, nunca más.

Sra. Artigas Sanz: La principal aficción para el transporte privado tiene obviamente que ver que en tanto en cuanto mejoramos el transporte público, el uso del vehículo privado en la ciudad disminuye, y lo que el estudio recoge, Sr. Contín, es que esta línea supondría una reducción de 7 millones de desplazamientos en vehículo privado. ¿Por qué? Porque si se mejora el transporte público, obviamente, eso supone que muchísimos zaragozanos y zaragozanas elijan esa forma de desplazarse antes que sacar el vehículo de su casa todas las mañanas. Así que esa es la principal aficción, las aficciones concretas sobre las zonas dependerán del trazado, y, obviamente, no vamos a descender ahora al detalle de cuáles serían en según que partes de la ciudad; pero en cualquier caso, sí que supondría menos coches en la ciudad, menos coches en el centro de la ciudad, menos contaminación atmosférica en el centro de la ciudad, menos ruido, y una ciudad más pacificada y mejor para peatones, y en definitiva para el uso y disfrute público de la calle. Así que, la principal consecuencia es una disminución de 7 millones de desplazamientos en vehículo privado en la ciudad.

Sr. Contín Trillo-Figueroa: Pero por qué no lo pone en perspectiva, se lo voy a leer, a ver si así lo entendemos mejor todos, porque esto es uno de los esloganes suyos en la última filtración, perdón, rueda de prensa que dieron. ¿Se lo leo? “Al introducir la línea 2 del tranvía se reduce el número de vehículos respecto a la situación actual un 2'3% de promedio”. ¿Nos vamos a gastar 400 millones de euros para reducir un 2,3% de promedio? “En cuanto a los kilómetros anuales recorridos, se reducen en torno a un 1% de media”, y por qué se reducen menos los kilómetros que el número de vehículos, porque se da más vueltas, y la gente lo va a seguir usando. Porque el propio estudio prevé que no sea eficiente, por eso, por ese motivo, ¿merece la pena meternos en este lío para esto? Y ahora le voy a leer las aficciones al taxi, ¿verdad?, que Zaragoza en Común últimamente estaba tan colaborador con el sector. “Uno de los colectivos más afectados por esta adaptación será el de los taxis, y para valorar de forma objetiva el impacto sobre este medio de las distintas alternativas en estudio, se han analizado aspectos como... bla, bla, bla”, uno de los colectivos más afectados por esta historia. Entonces, tenemos que el número de trayectos se reduce un 2'3%, enhorabuena, felicidades, merece la pena esto, eh, sin duda, merece mucho la pena; porque se bloquea el tráfico, muchas calles que se cortan, hay viales afectados, los recorridos son mayores, lo que hace que los kilómetros apenas se reduzcan. Y de lo que debería hablar usted, que dice, “no, no hay que confundir, no hay que”, de lo que debería hablar usted es de las graves aficciones que va a sufrir la movilidad local de distritos como Delicias, Centro, Casco Histórico, Las Fuentes y San José; y, también, que van a tener que reformar calles de reciente remodelación, con una supuesta línea 2 del tranvía, como la Avenida de Madrid, la Plaza Basilio Paraíso, Conde Aranda, Plaza España, Coso Alto, Plaza de Ciudadanía o el Paseo de la Constitución, ¿verdad?, que va a costar 10 millones de euros, según sus ruedas de prensa, solamente levantar todo el Paseo y cargarse 700 árboles, pero que solamente pintarlo, ¿verdad?, pintar unos carriles bici cuesta 500.000 euros. Oiga, pero a quien están engañando.

Sra. Artigas Sanz: Bueno, pregunte a los zaragozanos y zaragozanas que viven en Valdespartera o en Parque Goya si con la línea 1 del tranvía han visto mermadas o han visto beneficiadas sus posibilidades de desplazarse por la ciudad, porque pone ejemplos de los barrios por los que pasaría esta posible línea del tranvía, como si se les fuera a dificultar muchísimo su movilidad, cuando tanto los vecinos de Valdespartera

como los de Parque Goya están más que satisfechos con la línea 1. Así que lo de merma en la movilidad para ciertos barrios, lo ponemos bastante en duda. O es que, no sé, le gustaba más como estaba el Coso antes de la línea 1, o como estaba la Plaza Paraíso, con muchísimo más tráfico rodado, o como estaba el Paseo de la Independencia antes de la línea 1 del tranvía a como está ahora, con una situación mucho más pacificada, mucho más amable y mucho más asequible para el disfrute ciudadano; porque los ciudadanos que disfrutaban del tranvía no se quejan de que su movilidad se haya visto mermada porque a sus barrios llegue, al revés, al revés, están más que satisfechos con la posibilidad de desplazarse por la ciudad. Así que por favor, volvamos al debate sosegado, al debate sosegado y con datos encima de la mesa.

5.- PREGUNTA a la concejal de Movilidad y Medio Ambiente

Para conocer cómo afectarían al arbolado urbano, a las zonas verdes y a las infraestructuras y servicios ya existentes las obras de las diferentes alternativas para la construcción de una segunda línea de tranvía y si consideran asumibles esas afecciones, todo ello de conformidad con lo manifestado en los informes elaborados por la UTE adjudicataria del contrato para el “ESTUDIO DE VIABILIDAD, ANTEPROYECTO, PROYECTO CONSTRUCTIVO DE REFERENCIA, DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL, PLAN DE EXPLOTACIÓN Y PROGRAMA ECONÓMICO DE UNA LÍNEA DE TRANVÍA ESTE-OESTE EN ZARAGOZA”.

Sr. Presidente: Para su formulación.

Sr. Navarro López: Gracias Sr. Muñoz, da gusto ver a alguien de Zaragoza en Común saber ordenar un debate, no como otros. Sra. Artigas, ha mentido usted, ha mentido, ha dicho que la documentación que solicitamos el otro día no la tenían, que la recibieron el lunes. ¿Reconoce usted la firma del Sr. Santiago Rubio?, ¿la reconoce?, ¿le suena?. Fui yo personalmente al Servicio de Movilidad. ¿Sabe lo que escribió aquí el Sr. Rubio con su firma y con la mía?: *“El resto de documentación solicitada está en fase de revisión final por parte de este Servicio, tan pronto como se finalice dicha revisión se incorporará al expediente mencionado con anterioridad. La tenemos en copia digital y en papel -es lo que se nos dijo- cuando terminemos de revisarla os la daremos”*. La tenemos, está por escrito, usted ha dicho que no la tenían. No ha dicho la verdad, usted sabrá por qué, si hubiera ido a un colegio religioso sabrá lo que significa mentir, usted sabrá. IDOM, lo he dicho por algo, IDOM, no, de verdad, usted no es especialista en otra cosa, es especialista en medioambiente, es ambientóloga. ¿Usted ha leído las afecciones que hay en arbolado de las alternativas uno, dos, tres y cuatro? 534 árboles en la uno; 697 en la dos; 699 en la tres; y 536. Le preguntamos esto porque ya sabemos lo que pasó con la línea 1. Ustedes ocultaron también ahí, también ahí, ocultaron la información, también ahí ocultaron que había informes, desde diciembre del 2014, en los que una empresa externa y el propio Ayuntamiento decían que había incluso riesgos para la seguridad de los peatones, ocultaron esa información. Termine, Sr. Muñoz. ¿CÓmo afectará al arbolado? ¿Como afectará a las infraestructuras? ¿Como afectará a los servicios la posibilidad de hacer la línea 2? Y por favor, no vuelva a mentir, porque sus propios técnicos la van a volver a dejar mal. Muchas gracias.

Sra. Artigas Sanz: Sr. Navarro, repito lo mismo que he dicho antes. El CD que se les entregó el lunes por la mañana, el definitivo que se les entregó el lunes por la mañana, llegó al Servicio de Movilidad el viernes a última hora, el definitivo; y contaba con la última revisión de los técnicos que les había dado tiempo de realizar. Viernes a última hora, lunes a primera hora lo tenían ustedes.

Respecto al arbolado, una cosa que consideramos favorable de este estudio es que, efectivamente, ha realizado un análisis muy detallado de las afecciones que tendría sobre el arbolado en los diferentes trazados que hay, y se ha analizado además con bastante exhaustividad las posibilidades técnicas que puede haber para reducir al máximo las posibles afecciones. Es cierto que con la posible línea, árboles en diferentes barrios, y en concreto los árboles del Paseo Constitución, si se hiciera por ahí el trazado, se verían afectados; es cierto. También es cierto que la cuantificación para las afecciones para el arbolado se ha metido en el

computo global de esa matriz multicriterio que se nos da toda la información, tanto desde el punto de vista económico, como social, como ambiental; y también es cierto que desde el punto de vista técnico se han analizado muchísimas opciones para afectar lo menos posible al arbolado, tanto en cuanto al trazado, como en cuanto a la altura a la que hay que colocar las diferentes estructuras que tendría el tranvía. En cualquier caso, el trabajo que se va a realizar, si se llevara a cabo esta línea del tranvía, contaría con las menores afecciones posibles para el arbolado, y tal y como marca la Ordenanza para el arbolado de este Ayuntamiento, en caso de que se tuvieran que talar árboles, deberían de volver a ser plantados en un número suficiente según las características de ese árbol y en la misma zona, por tanto, en caso de que tuviera que verse afectados árboles en mayor o menor número, al final, se acabarían reponiendo en Zaragoza.

Sr. Navarro López: No, en caso no, en caso no, es que lo pone aquí, es que lo pone aquí. Mire, Sra. Artigas, si esto lo hiciera otro gobierno, si otro gobierno pusiera encima de la mesa un proyecto que se cargara 699 árboles, que se cargara 40 magnolios de alto valor paisajístico en un espacio clasificado como zona verde, que es el Paseo de la Constitución, si se cargara ejemplares que, se dice aquí, están todos, menos tres, en buen estado, usted se encadenaría a los árboles, usted, seguro, porque yo estoy convencido de que usted se cree lo que dice; y usted, que es ambientóloga, estoy absolutamente convencido que se cogería la bicicleta y se iría a encadenar a un magnolio al Paseo Constitución; pero estoy convencido, por lo tanto usted como permite que esto se pueda continuar perpetrando en la ciudad de Zaragoza. Pero le preguntamos también por las infraestructuras. Mantienen tuberías de fibrocemento, las que se rompieron ayer en la Avenida Goya, las que se rompieron antes de ayer en Paseo M^a Agustín, las que se rompen siempre en Zaragoza. Es que han retirado las afecciones de la red de alta tensión, que son muy importantes, hay numerosísimas afecciones a la red de alta tensión, y desde diciembre han desaparecido, no sale en los informes, es que se tiene que sustituir el puente sobre el Huerva y se acaba de sustituir recientemente el del Paseo de la Gran Vía, ¿lo recuerdan? Oiga, en el Paseo de la Gran Vía se sustituyó el puente, y de repente el del Huerva, que son iguales, cuesta diez veces menos. Díganos como lo hacen. El presupuesto no contempla ninguna acometida de servicios a domicilios particulares; debe ser que en las cuatro alternativas que ustedes barajan no vive absolutamente nadie. Todo esto no lo explica, explíquelo, por favor.

Sra. Artigas Sanz: Por favor, dejen de confundir. No hay decisiones tomadas, hay diferentes trazados con diferentes consecuencias, positivas y negativas, y por ello se ha elaborado una matriz con toda la información, donde se pueden ver los puntos fuertes y los puntos débiles de cada uno de los trazados. Dejen de confundir, por favor; dejen de confundir, no hurten este debate a la ciudadanía. En esa matriz en la que podemos ver las cuestiones económicas, las cuestiones sociales, como se compatibilizan con otros medios de transporte, si tienen afecciones al arbolado, la importantísima reducción de emisiones de gases contaminantes en el centro de la ciudad; todo eso está recogido en la matriz. No se puede ir sacando datos como a mí me da la gana para decir 'y ahora se cortan árboles, y ahora saco esto y ahora saco lo otro'. No, hay que ver cada trazado en su globalidad, con los pros y los contras que tiene cada uno; y dejar de sacar de la chistera lo que me da la gana en cada momento, porque así solo se logra confundir a la ciudad; y este es un debate de suma importancia para que todas las personas de esta ciudad puedan opinar y puedan tener una información veraz y no confundida. Así que dejen de sacarse de la chistera lo que les da la gana en cada momento.

6.- PREGUNTA al consejero de Urbanismo y Sostenibilidad

¿Comparte el Gobierno de Zaragoza la posibilidad de no acometer la renovación de servicios e infraestructuras para reducir los costes de la construcción de la segunda línea de tranvía como sugiere la UTE adjudicataria del contrato para el “ESTUDIO DE VIABILIDAD, ANTEPROYECTO, PROYECTO CONSTRUCTIVO DE REFERENCIA, DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL, PLAN DE

EXPLOTACIÓN Y PROGRAMA ECONÓMICO DE UNA LÍNEA DE TRANVÍA ESTE-OESTE EN ZARAGOZA”.

Sr. Navarro López: Pues es curioso, Sr. Muñoz, que usted tenga que responder a esta pregunta, porque usted es el que dijo: “La prolongación en Tenor Fleta es un proyecto de ciudad”. Usted, como presidente del distrito entonces, diciembre de 2014, lamentaba que el Alcalde de Zaragoza tirara a la basura uno de sus proyectos estrella, que era el proyecto de Tenor Fleta. Y digo que es curioso porque aquel proyecto, el de Belloch, prolongaba Tenor Fleta en 900 metros, ustedes en este informe, informe, no sacamos de contexto nada, lo pone literalmente, hablan de 650 metros. Yo, mire, no entendía nada porque realmente esto es la prueba de que muchas de las cosas que se dicen aquí demuestran que la línea 2 es inviable. Tenor Fleta costaba hace poco, IDOM eh, nueve millones, ahora cuesta un millón ciento treinta mil euros. De nueve millones en seis meses a un millón ciento treinta mil. La famosa G19, los terrenos ferroviarios, de ocho millones trescientos mil a un millón cien, de ocho trescientos a un millón cien. Los carriles bici, de seiscientos treinta mil a quinientos sesenta mil. Han bajado ustedes de dieciocho a tres millones. A mí me gustaría que nos explicara como lo hacen, porque evidentemente renuncian a renovar absolutamente todos los servicios y todas las infraestructuras, pero me gustaría, Sr. Muñoz, que me explicara como lo hacen, porque usted, que es el responsable de Urbanismo de Zaragoza, si es capaz de que una empresa le diga cómo hacer las mismas infraestructuras en vez de por dieciocho por tres millones, ya le adelanto, tiene mi lealtad inquebrantable. Muchas gracias.

Sr. Presidente: Le voy a coger la palabra. A ver, aquí lo único que se han valorado son las inversiones complementarias y necesarias para realizar la obra de transporte “tranvía”. ¿Qué quiero decir? Que evidentemente, y allí a los barrios a donde llegue, y es decir que hay una gran oportunidad para esos barrios, van a tener una panoplia de inversiones porque la renovación que se produce es de fachada a fachada. Pero es verdad que no todos los problemas de la ciudad los va a solucionar. Está claro, hay obras importantes que tenemos la suerte de que pueden venir aparejadas al tranvía, que igual no en su grado completo, pero entonces tendríamos que estar valorando que gracias al tranvía, gracias a esa inversión, vamos a poder hacer parte de esas obras. Y cojo ese ejemplo en el que usted me ha situado: Tenor Fleta, claro que la inversión global son nueve millones de euros, de toda la urbanización, también es verdad que son las unidades de ejecución las que lo tienen que acometer. Lo que aquí se está planteando es que sería necesario para realizar esa segunda línea del tranvía, los trazados que se plantean, darles la salida, es decir, actuar sobre lo único que se puede actuar que es sobre el vial de salida, sin hacer las obras de urbanización. Y claro que no es suficiente, pero es que no pretendamos que el tranvía solucione todos los problemas estructurales de la ciudad de todos los barrios. Pero en algo estamos de acuerdo; es decir, si que está solucionando parte de esos problemas. Insisto, e insisto como decía la Sra. Artigas, no confundan ustedes, es decir, de algo que es positivo no le den la vuelta para que acabe siendo negativo. ¿que no soluciona todos los problemas? Claro, pero que soluciona una buena parte, sí.

Sr. Navarro López: Oiga, no confundan, no, no hagan trampas, porque Tenor Fleta costaba catorce millones, pasa a costar nueve y, yo decía, son unos hachas, de 18 millones hacen lo mismo por trece. No es que ustedes renuncien a no renovar tuberías, no es que ustedes renuncien a una parte de las infraestructuras, no es que ustedes renuncien, como acaba de decir, a no hacerlo todo, Sr. Muñoz, lo que ha dicho usted no es cierto, lo que ha pasado es que han tocado los precios unitarios, se han hecho trampas al solitario, no han renunciado a una parte de Tenor Fleta, han dicho que antes las demoliciones costaban siete y ahora cuestan cinco, precio unitario. Han dicho que la red de alta tensión de 132 kW costaba un millón, precio unitario, repito, y ahora lo bajamos a novecientos mil. Han dicho que la red de alta tensión, 45 kW, costaba setecientos cincuenta y ahora lo bajamos a cuatrocientos veintidós. Han dicho que la bóveda del río Huerva costaba cuatrocientos y ahora lo bajamos a trescientos; repito, precios unitarios, hacer un metro de Tenor Fleta me costaba dos, ahora me cuesta uno. No renuncio a hacer una parte de Tenor Fleta, cuento que, en seis meses, hacer un metro me cuesta la mitad de lo que me costaba antes. Explíqueme cuál es la diferencia. Porque, oiga, ahora no ha reventado ninguna burbuja inmobiliaria, no ha ocurrido absolutamente

nada para que las cosas pasen a costar la mitad, ahora de repente, no se porqué, ustedes han conseguido que todo cueste menos, ¿cómo lo han hecho? Pero menos es de dieciocho a tres millones. ¿Por qué? Porque le han metido la tijera a los precios unitarios. ¿Para qué? Para bajar el coste de toda la inversión. ¿Para qué? Para decir que el tranvía cuesta menos de lo que realmente costaría. Lo que ha dicho usted en su primera intervención no es real, Sr. Muñoz, ustedes no van a renunciar a una parte de Tenor Fleta, ustedes no van a hacer una chapuza, que sería hacer Tenor Fleta como dice usted. Ustedes lo que han hecho es tocar todos y cada uno de los precios unitarios y eso, evidentemente, y usted lo sabe, es hacerse trampas al solitario, por no llamarle de otra forma.

Sr. Presidente: Partimos de la primera fase de esas intervenciones. Esto es un estudio que está haciendo una empresa y una consultora a la que hemos encargado que nos dé la información necesaria. Si estamos cuestionando la información que nos está dando IDOM que, por cierto, es la misma de la que usted antes ha hablado como que le parecían válidos algunas de las valoraciones que nos dió, entonces es que está desconociendo cual es el trabajo técnico. Ese trabajo técnico viene cimentado en unos datos y ustedes tienen toda la información de los datos. Yo me los creo porque para eso hemos contratado a la empresa. Si ustedes entienden que la empresa lo está haciendo mal, pues díganoslo; 'oiga, lo está haciendo mal la empresa porque los datos no son reales o se está haciendo de manera diferente'. Nosotros tenemos que contratar a una empresa y nos dice cuáles son los datos unitarios e, insisto, lo que nos ha transmitido es precisamente eso, es decir, se hace las obras mínimas complementarias para realizar el trazado del tranvía, las otras, las deseables, precisamente estamos en este momento de oportunidad, es decir, a lo mejor en el debate que tenemos que producir tenemos que decir que vamos a hacer no sólo parte de esas inversiones sino una inversión total y global. Pero serán unos aportes que tendrá que poner la ciudad y tendremos que buscarle el complemento para hacer esas obras complementarias de la mejor manera posible; es decir, que el tranvía nos ayude a solucionar algunos problemas, que va a ser una oportunidad grandísima para los barrios, que aquellos barrios que precisamente no estén beneficiados por ese tranvía tendremos que ver cómo utilizamos otra palanca de transformación para esas infraestructuras y que si algunas quedan no terminadas completamente habrá que ver como le damos la financiación complementaria, si así lo estimamos oportuno; es decir, de una gran oportunidad, insisto, no se le dé una gran pérdida porque no es así.

7.- PREGUNTA al consejero de Economía y Cultura

¿A cuánto asciende a día de hoy el coste de los trabajos realizados por la UTE adjudicataria del contrato para el “ESTUDIO DE VIABILIDAD, ANTEPROYECTO, PROYECTO CONSTRUCTIVO DE REFERENCIA, DOCUMENTACION AMBIENTAL, PLAN DE EXPLOTACIÓN Y PROGRAMA ECONÓMICO DE UNA LÍNEA DE TRANVÍA ESTE-OESTE EN ZARAGOZA” y cuál es el grado de ejecución de cada una de las fases contempladas en el mismo?

Sra. Navarro Viscasillas: Sí, muchas gracias. Sr. Rivarés, uno de los objetivos de esta Comisión extraordinaria era, precisamente, que usted nos contase la viabilidad económica de la segunda línea del tranvía, porque creemos que un proyecto del calibre de la segunda línea del tranvía necesitaba una explicación, del Consejero de Economía en este caso, sobre esa viabilidad económica y sobre de dónde el Ayuntamiento de Zaragoza, en la situación de colapso financiero en la que nos encontramos, va a sacar ese dinero. Usted, como nos tiene acostumbrados, no nos ha contestado nada, usted ha hecho demagogia de las suyas, usted ha dicho que era por la campaña electoral, que el partido Popular quería sacar. Sr. Rivarés, no, la segunda línea del tranvía es un proyecto de suficiente calibre para que los ciudadanos de esta ciudad conozcan de dónde va a sacar el Consejero de Economía la financiación. Usted no nos ha dado ningún dato, por eso yo ahora le pregunto, esto es un dato objetivo, espero que usted, por lo menos, haya podido prepararse esta contestación y nos diga el coste que ha costado este estudio y los costes que lleva gastado este Consistorio en hacer estos estudios de viabilidad de la segunda línea del tranvía.

Sra. Artigas Sanz: Sra. Navarro, con todo el cariño del mundo, para demagogia, la suya. Mi

compañero, el Sr. Rivarés, ya le ha explicado en su comparecencia que será la fase de proyecto la que nos dará toda la información acerca de las posibles fuentes de financiación. Lo ha dicho dos veces, en sus dos intervenciones, en la inicial y en la final, así que para demagogia la suya, como la que están utilizando para hurtar este debate de la ciudad y para traerlo de manera prematura a este salón de Plenos. Eso es demagogia, eso es demagogia. Y respecto a los costes, por el momento se ha finalizado la fase A del estudio, de antecedentes y plan de comunicación, y la fase B, de estudio de viabilidad y alternativas, está pendiente de que se realice el proceso participativo, después de la vuelta del verano. En ese momento habremos terminado la fase A y la fase B. A día de hoy, a fecha de junio de 2016, el ayuntamiento hemos certificado 194.624 €; eso es el dinero que el ayuntamiento ha certificado hoy con los trabajos que le han sido entregados.

Sra. Navarro Viscasillas: Yo esperaba que me contestase a esta pregunta el Consejero de Economía, no usted, Sra. Artigas. Yo se lo agradezco, pero creo que el Consejero de Economía era el competente para poder contestarme a esta pregunta. Mire, de 190.000 € nada, Sra. Artigas. Este estudio salió por más de un millón de euros y creo que el Plan de Movilidad Sostenible se pagó, la revisión, 400.000 €. Llevamos más de un millón y medio de euros pagados con dinero público, de todos los ciudadanos, para hacer estos estudios. Estos estudios que no han sabido ustedes decirnos, de verdad, y se lo digo ni por hacer demagogia, pero es que tendremos que explicar a los ciudadanos la viabilidad económica; oiga, es que esto es como en una familia, es que si yo tengo una familia que estoy muy endeudada yo no me podré comprar un coche de lujo, yo no podré hacer una obra faraónica en esta ciudad y si la pretendo hacer tendré que contar, con qué cuento, con qué recursos económicos cuento; y ahora mismo, ahora mismo Sra. Artigas, yo no sé si usted lo sabe, pero la situación es muy delicada económicamente en este ayuntamiento. Es que el día 17 de junio nos fina el plazo para hacer un Plan económico financiero porque incumplimos todos y cada uno de los indicadores económicos. Entonces, uno de los objetivos, como le he dicho, de esta Comisión era que nos dijese ustedes, como equipo de gobierno, de dónde van a sacar el dinero para poder financiar esa segunda línea del tranvía. Serán estudios, Sra. Artigas, pero en todas las alternativas, en todas, se dice que se requiere dinero para poder llevar a cabo esa segunda línea del tranvía. Y ustedes no han sido capaces de decirnos de dónde lo van a sacar, si de las entidades financieras, si del Estado, si de Europa, no nos han dicho nada, entonces yo creo que es justo y es nuestro trabajo, y lo que ustedes no pueden hacer es limitarnos a nosotros, como concejales de la oposición, el hacer nuestro trabajo, Sra. Artigas, es nuestro trabajo al que ustedes no han sabido dar respuesta una vez más. Gracias.

Sra. Artigas Sanz: Mire, Sra. Navarro, si quiere me lo tatuo en la frente, 'las fuentes de financiación tiene la consultora la obligación de trabajarlas en la última fase del estudio, en la fase de proyecto'; es decir, en abril de 2017 tendremos las posibles fuentes de financiación, es una obligación del adjudicatario que está llevando a cabo el estudio. Lo podemos decir en varios idiomas, ponernoslo por todo el cuerpo, colgar carteles por las paredes, lo pueden repetir hasta la saciedad, lo pueden seguir diciendo, diciendo, diciendo, diciendo y diciendo, ¿para qué?, para seguir confundiendo a la ciudad, para seguir hurtando el debate a la ciudadanía, ¡vale ya!, un poco de respeto a los zaragozanos y las zaragozanas que tienen derecho a opinar con toda la información veraz que se está llevando a cabo en este estudio entre una consultora y el Servicio de Movilidad Urbana. Técnicos, datos técnicos y objetivos para tomar la mejor decisión posible para la ciudad. Así que, por favor, vale ya de demagogia y de confundir a la ciudad.

8.- PREGUNTA al consejero de Economía y Cultura

¿Está dispuesto el Gobierno de Zaragoza a seguir gastando dinero público y a continuar con la ejecución del contrato para el “ESTUDIO DE VIABILIDAD, ANTEPROYECTO, PROYECTO CONSTRUCTIVO DE REFERENCIA, DOCUMENTACIÓN AMBIENTAL, PLAN DE EXPLOTACIÓN Y PROGRAMA ECONÓMICO DE UNA LÍNEA DE TRANVÍA ESTE-OESTE EN ZARAGOZA” a la vista de los

estudios de los que ya dispone y si el estudio de viabilidad lo desaconsejara?

Sr. Azcón Navarro: Sra. Artigas, Sr. Muñoz, Sr. Rivarés, la palabra que más les he oído esta tarde a los tres ha sido demagogia; se han cansado de decirnos que hacíamos demagogia, que nos tranquilizáramos, que no sacáramos las cosas de quicio, que no retorciéramos los argumentos, pero la realidad es que finalizamos la tarde sin que ustedes nos hayan respondido a una sola pregunta de las que hemos hecho. Usted, Sra. Artigas, ahora nos decía "ustedes no confundan a la ciudadanía". Sra. Artigas, para no confundir a la ciudadanía, si ustedes creen que la confundimos, lo lógico es que ustedes desde el gobierno respondan contundentemente con datos, con cifras, con el estudio en la mano. Yo le hubiera agradecido que en alguna de las ocasiones hubieran hecho, como hemos hecho los concejales del partido Popular, hubieran dicho, 'oiga, es que ustedes no se han leído el estudio, no saben de lo que están hablando', y nos hubieran enseñado y nos hubieran dicho. Usted, Sra. Artigas, decía "volvamos al debate serio", volvamos al debate serio, Sra. Artigas, a una parte de este debate serio. Y es, nos ha dicho cuánto se ha gastado, ¿nos puede decir cuánto hay pendiente de gastarse en este estudio?, ¿cuánto tenemos que seguir invirtiendo en este estudio para que se hagan, finalmente, los estudios necesarios que quedan?. Porque, ¿en qué momento creen ustedes que se puede tomar la decisión de no seguir invirtiendo dinero en este estudio, dada la situación económica de este ayuntamiento? Evidentemente, ahora se inicia un proceso de participación ciudadana, en el que se van a utilizar los datos que tenemos, pero, ¿ustedes creen que puede, a lo largo de este estudio, llegar un momento en el que tengan que tomar la decisión de no seguir invirtiendo dinero en los estudios? Gracias.

Sr. Rivarés Esco: Si se entregan los trabajos, se paga el resto de partida pendiente, es un contrato firmado en marzo de 2015, en marzo de 2015 estaba en vigor y los demás lo que hemos hecho es seguir cumpliéndolo. Si los trabajos pendientes, porque como su formulación de la pregunta se ve claramente, no están terminados, se entregan, se pagará la partida necesaria. ¿Cuánto dinero público va a haber que gastar en el bien público? Lo que haga falta, porque el dinero público es para el bien público. Lo que haga falta y si necesitamos tener un debate, como dice la Sra. Artigas, sosegado y razonable para tomar una decisión, que no está tomada, pues habrá que tener los datos. Estos son datos parciales aportados por la consultoría, datos parciales aportados por la consultoría, no es una posición del gobierno, ni es una decisión tomada por el gobierno, ni por este ayuntamiento, son datos parciales de una consultoría. Cuando el resto de los trabajos sean entregados, se pagará el resto de la partida en el precio que figuraba en aquél contrato, de marzo del año 2015. Este debate de hoy tiene cero sentido porque faltan los datos y porque no hablamos de hacer o no, hoy, la segunda línea del tranvía, que evidentemente es absolutamente impagable. Estamos hablando de recibir toda la información necesaria para ver si sí o si no y si cómo y si por dónde y si cuándo, hacemos o no la línea 2 del tranvía y si, en ese sentido, atendemos la posibilidad del transporte público en tranvía para barrios como San José, Las Fuentes, Delicias o Valdefierro. Cuando tengamos los datos y la consultoría aporte el resto de datos, se pagará.

Sr. Azcón Navarro: Es que lejos de contestar las preguntas crean mas preguntas. Porque, Sr. Rivarés, usted me dice, 'faltan los datos', nos faltan datos y entiendo que usted cree que faltan datos trascendentales ¿no? ¿Cómo va a hacer un proceso de participación si le faltan datos trascendentales? ¿Qué va a salir a contarle a la gente en la calle? ¿Les faltan datos trascendentales? Es decir, con lo que han invertido ya, con los 194.000 € que se han gastado ya, no tienen datos suficientes para hacer lo siguiente que toca ahora, que es el proceso de participación, ¿van a engañar a la gente entonces, sin tener los datos fundamentales para hacer ese proceso de participación? Por eso lo querían parar. De verdad, Sr. Rivarés, usted es Consejero de Economía de la quinta ciudad de España, de verdad, tiene que ser consciente de que es algo, le hacíamos una pregunta que es: ¿cuánto dinero falta de gastar?. Mire, informe mensual de marzo de 2016. En cada informe de estos mensuales hay una evaluación de lo que se ha invertido y de lo que se ha gastado en cada uno de ellos. Este es un contrato que se adjudicó por 883.130 €; se han gastado 194.000, hay pendientes, por lo tanto, alrededor de 700.000 € de gastar todavía en este contrato. Si lo que les decíamos en esta pregunta era tan sencillo como eso. Le voy a volver a repetir la pregunta ¿está dispuesto el

gobierno a seguir gastando dinero público, a la vista de lo que es el estudio? Oiga, faltan 700.000 € de pagar, si esto fuera su dinero, no seguirían tirando el dinero de los zaragozanos en un estudio que saben que no lleva a ninguna parte. Pero a ustedes les interesa, sea en campaña electoral o no sea en campaña electoral, plantear que están haciendo algo en esta ciudad, cuando saben que las arcas de este ayuntamiento no van a poder sufragar los estudios. Así que ya se darán cuenta de que llegará un momento en el que tendrán que decir basta, basta, porque están planteando una obra de 400 millones de euros sin que hoy nos hayan dicho ni un solo dato económico de cómo piensan pagarlo, de cuándo piensan pagarlo, de quién va a pagarlo, de cómo, en definitiva, se va a hacer una inversión la más importante, posiblemente en la historia de la ciudad, sin que nos hayan dado ni un solo dato. Evidentemente, la Comisión ha servido para mucho esta tarde, no para que nos enteremos de más datos, pero ha servido para darnos cuenta de que ustedes no tienen ni una sola respuesta a las preguntas, evidentemente, que faltan por hacer.

Sr. Rivarés Esco: La Comisión ha servido para evidenciar lo que era evidente para la mayoría. Era un debate forzado, absolutamente insulso, que querían tener ustedes hoy en campaña electoral, cuando faltan muchos datos para hacer ese debate sosegado. El proceso de participación es parte de la fase B, se lo ha contado la concejala Artigas, fase A y fase B. Cuando lleguen las certificaciones de los trabajos entregados, se pagarán. Es un debate muy, muy importante; por cierto, los números le bailan, Sr. Azcón, porque hace una hora y media eran doscientos millones ahora son cuatrocientos, esto pasará como el tranvía línea 1, que ha pasado de ochocientos a mil doscientos, pero eso es ya cosa de sus neuras. De todos modos, son datos que aporta la consultoría, no son ni fijación de gobierno, ni una decisión ya tomada, porque falta mucho para tomarla y la tomaremos después de un proceso de participación y de un debate sereno con todos los datos que hoy no tenemos. Son estudios no terminados, datos, después debate, participación, más debate y toma de decisión cuando toque. Hoy, obviamente, es impagable, nadie se plantea ahora hacer ahora la línea 2 del tranvía, es en un futuro, ya veremos cómo y cuándo, pero es que no es ahora. Ahora es solo su obsesión, solo su obsesión, que es que el debate no era éste, era un argumento que han encontrado para pasar un ratito aquí, hablando de dineros y de cifras macroeconómicas y de conceptos parciales, aportados por una consultoría derivados de un contrato de marzo de 2015 que vamos a terminar, vamos a terminar. Y cuando estén todos los datos, veremos que decisión se toma de modo participado, porque sí, es un debate muy importante, la línea 1 ha cambiado esta ciudad. Es posible que la línea 2 aún la cambie y la mejore más, es posible, cuándo, cómo y por cuánto, ya veremos, falta terminar la consultoría, recoger los datos, compartirlos, hacer el proceso de participación, debatir y decidir, no en junio de 2016, ahora solo toca su obsesión, nada más. Gracias.

Sr. Presidente: Muchas gracias a todos, gracias por hacer fácil la moderación, levantamos la sesión.

Y no habiendo más asuntos que tratar se da por finalizada la sesión siendo las diecinueve horas y cuarenta minutos del día de la fecha, levantando la presente acta de orden y con el visto bueno del Sr. Presidente, en prueba de lo tratado y acordado.

**Vº. Bº.
EL PRESIDENTE**

EL SECRETARIO,

Fdo.: Luis-Javier Subías González

Fdo.: Pablo Muñoz San Pío