

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE LA M. I. COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA CELEBRÓ EL DÍA 21 DE NOVIEMBRE DE 2025

ASISTENTES:

GRUPO MUNICIPAL PP

D^a Tatiana Gaudes Lalmolda (Presidenta)
D. José Miguel Rodrigo Pérez (Vicepresidente)

GRUPO MUNICIPAL PSOE

D. José María Giral Monter

GRUPO MUNICIPAL VOX

D. David Flores Serrano

GRUPO MUNICIPAL ZeC

D^a. Elena Tomás Bona

En el Salón del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, siendo las nueve horas y cuatro minutos del día veintiuno de noviembre de dos mil veinticinco, se reúne la M. I. Comisión de Medio Ambiente y Movilidad del Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza, con la asistencia de las personas al margen reseñadas.

Asisten, asimismo, D. Ramón Ferrer Giral, Coordinador General del Área de Medio Ambiente y Movilidad, D^a Paula Valencia Lafuente, por la Intervención General, D^a. Astrid García Graells, Jefa de la Oficina Técnico-Jurídica de asistencia al Pleno y sus Comisiones, que actúa como Secretaria de la Comisión, asistida por la administrativa de la Oficina Técnico-Jurídica de Asistencia al Pleno y

sus Comisiones, D^a M^a Reyes Calvo Arruga, con el fin de tratar el siguiente

ORDEN DEL DÍA

APROBACIÓN ACTA ANTERIOR (1 asunto a tratar)

1. Aprobación, si procede, del Acta de la sesión celebrada el día 24 de octubre de 2025.

Se aprueba por unanimidad.

DAR CUENTA DE DECRETOS Y RESOLUCIONES DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO UNIPERSONALES (1 asunto a tratar)

SEGUIMIENTO DE LA GESTIÓN DE ALCALDÍA Y DE SU EQUIPO DE GOBIERNO (12 asuntos a tratar)

Comparecencias (1 asunto a tratar)

3. [ZEC] Para que la Consejera informe detalladamente sobre los pliegos de la nueva concesión del contrato de transporte urbano en autobús, incluyendo los criterios técnicos y económicos previstos, las mejoras del servicio exigidas y el calendario previsto para su aprobación y puesta en marcha. [Cod. 13.624]

Sra. Presidenta: Para la exposición de la comparecencia tiene la palabra la portavoz de Zaragoza en Común.

Sra. Tomás Bona: Muchas gracias, Consejera. Buenos días a todos y a todas. Empezamos ya por la mañana fuerte. Voy a empezar primero viendo las luces de este pliego, por que no me digan que luego

siempre le decimos todo cosas negativas. Dentro de este pliego, que en términos generales sí que consideramos que es poco ambicioso y excesivamente favorable para la empresa adjudicataria, queremos reconocer aspectos positivos. Como por ejemplo el apartado 9.3, donde el pliego obliga a las empresas licitadoras a competir también en ciertos compromisos técnicos que pueden mejorar el servicio. Se valora, por ejemplo, la reducción de los plazos de implantación tecnológica, la renovación anticipada de la flota, la participación del Ayuntamiento en los ingresos de la concesionaria o el compromiso del suministro eléctrico mediante acuerdos de la PPA. Y nos parece adecuado que estos elementos puntúen, porque introducir incentivos que van más allá del precio y obligar a las empresas a ofrecer algo más, a comprometerse con la calidad y la modernización de la sostenibilidad, nos parece que es correcto. También vemos correcto la ampliación de la cobertura y la adaptación al crecimiento urbano, también es lógico que se plantee en el pliego. El servicio de demanda hacia centros sanitarios, aunque no estamos de acuerdo, con que haya un servicio de demanda a un centro sanitario privado. La renovación de la flota a cero emisiones, pero que también era algo que ya sabíamos. Mejorar la accesibilidad, que en realidad es cumplir con la ordenanza de accesibilidad, que es la que tenemos y que actualmente no se está cumpliendo. Y las ciertas innovaciones tecnológicas que creemos que puedan ser útiles solo si se gestionan bien.

Pero la primera cuestión que nos preocupa es la oportunidad perdida que se ha tenido de municipalizar el servicio. Con un valor de contrato de 3.300 millones de euros, Zaragoza tenía la posibilidad de avanzar hacia un modelo público moderno y hacia un modelo como el de Madrid, Valencia, Bilbao o Barcelona. ¿Por qué estas ciudades, que además tienen gobiernos de diferentes partidos, nunca han decidido privatizar el servicio? Pues porque saben que municipalizándolo y estando municipalizado es como mejor se funciona. Y creemos que hemos perdido una excelente oportunidad para la municipalización.

En segundo lugar, el pliego traslada el riesgo económico al Ayuntamiento mediante la cláusula de reequilibrio. Si se sube el combustible, si cae la demanda, si cambian las condiciones del mercado, si hay que implantar nueva tecnología, todo eso es el Ayuntamiento el que paga. Y si el beneficio industrial baja por debajo del ofertado, también pagan los zaragozanos y zaragozanas.

Además, el contrato nace con un grave problema financiero, algo que está analizado por el Servicio de Intervención del Ayuntamiento de Zaragoza. Por lo tanto, también estamos preocupados por cómo se va a pagar esto. Ayer en la Comisión de Hacienda nos decía la Consejera de Hacienda que no hay ningún problema porque España va muy bien y que lo pagará todo el Gobierno central, lo que nos falte lo pagará el Gobierno central. Yo me alegro de que ya piense que España va muy bien y que el Gobierno central se va a ocupar de estas cosas. Pero no sabemos quién estará en el Gobierno central en el 2027, eso de primeras, y luego nos quita por completo la capacidad de ser independientes a la hora de pagar nuestros propios servicios públicos.

Otra debilidad que hemos visto es el continuismo. Los indicadores de calidad son prácticamente los mismos que en el año 2013. Las penalizaciones siguen siendo mínimas, incluso ante incumplimientos graves, y no tienen controles fuertes ni sanciones reales. Sin eso, creemos que es difícil garantizar el servicio de calidad.

En resumen, vemos aspectos positivos que reconocemos, pero el pliego en su conjunto no es el modelo transformador que queríamos para Zaragoza. No aprovecha la oportunidad de municipalizar, traslada el riesgo a la ciudad, tensiona las cuentas públicas y prioriza los intereses privados sobre el transporte público de calidad que demanda la ciudadanía.

Además, hemos visto ciertas cosas que nos parecen y que nos gustaría que ustedes nos aclarasen, como puede ser que existen datos de kilómetros en determinadas líneas que, en nuestra opinión y con los datos oficiales entregados por el Servicio de Movilidad, que copiamos a mano en el Servicio de Movilidad porque no nos pasaron ustedes una copia electrónica sino que los tuvimos que copiar a mano con una persona de seguridad detrás. Las variaciones son de varios millones de viajeros y esta proyección ya trasladada a los pliegos podría afectar gravemente la estabilidad económica del contrato. Quiero decir, que no cuadran los datos de pasajeros que nosotros tenemos de años anteriores, con los datos de pasajeros que ustedes han puesto en el nuevo pliego.

Y también, los datos que se manejan son del 2024 y 2025, teniendo en cuenta las dos circulares y el aumento de la demanda, valoran que habrá un 25 % de transbordos. Sin embargo, en el estudio Target que

ustedes encargaron, se informaba que los transbordos serían del 15,2 %. Y no sabemos a qué se debe esa gran diferencia.

La línea más cargada es la 21, según el pliego. Pero nosotros creemos que se necesita una explicación también de esto, porque por los datos que cogimos creemos que hay más líneas que van todavía más cargadas que la línea 21, como puede ser, por ejemplo, la línea 33.

Sra. Presidenta: Bueno, pues muy buenos días a todos y, sobre todo, le agradezco el tono de su comparecencia en comparación con la rueda de prensa de ayer. La verdad, el empezar viendo por lo menos las luces de un contrato, luego entraremos en las sombras, que se las voy a explicar muy detalladamente. Creo que es una parte de agradecer, sobre todo dentro de la gran rueda de prensa catastrófica e imprecisa que dio ayer. Porque yo no sabía si hoy presentarme aquí con un diccionario de la Real Academia de la Lengua o con la Ley de Bases del Régimen Local, porque usted dio patadas a una y a otra en cada una de su intervención.

Mire, lo primero de lo que voy a hablar es de la municipalización, porque usted cuando habla de municipalización lo único que hace es nombrarme tres sustantivos abstractos: que la municipalización mejorará la eficiencia, mejorará la calidad y mejorará el ahorro. Solo le falta decirme que va a ser superchuli como argumento de peso para la municipalización. Oiga, mire, esto no lo digo yo, lo dice el Observatorio Urbano de la Movilidad. Un informe de julio del año 2021 antes del COVID: Modelos de gestión de los servicios públicos de transporte urbano, lo puede usted encontrar en Internet. Hace un estudio de las diferentes ciudades, entre ellas Zaragoza y más de 15 ciudades españolas, con gestión municipal y con gestión de concesión, en la que dice que en absolutamente todos los factores que estudia es más cara la municipal. Aquí lo tiene para que se lo lea y para que empiece a traer argumentos sobre la municipalización encima de la mesa, porque sabe que la municipalización era imposible en el año 2019 y siete años más tarde sigue siendo imposible. Y es por una parte muy clara y muy sencilla. Mire, usted ha hablado de eficacia, pero es que lo que nos pide la ley es eficiencia en los servicios públicos. La Ley de Bases de Régimen Local en el artículo 84 nos habla de la eficiencia y usted el principio de eficiencia con la municipalización la rompe totalmente. Por lo tanto, si vamos a tener unas elevadas inversiones, ¿cómo quiere que compremos más de 340 autobuses?, ¿cómo quiere que nos endeudemos para más de 340 autobuses?, ¿cómo quiere que absorbamos una plantilla de más de 1.000 trabajadores?. Si rompemos ese principio claro de la Ley de Bases del Régimen Local, la municipalización es imposible.

Por otro lado, habla usted de valor real del contrato. Vamos a ser precisos. El valor real del contrato únicamente será la oferta contratista. No estamos hablando de los 3.228 millones, no es el valor real, es el valor estimado en términos absolutos, teniendo en cuenta el presupuesto base de licitación, teniendo en cuenta la prórroga y teniendo en cuenta todas las modificaciones posibles. Por lo tanto, cuando hablemos de valor real estimado, a día de hoy no podemos hablar porque todavía no se ha presentado la oferta. Tenemos que hablar, como le acabo de decir, de la estimación.

Siguiente parte, que es la que más me llama la atención cuando habla usted de reequilibrio automático. Oiga, usted en el pliego, ¿dónde ha leído la palabra automática para el reequilibrio?. Porque yo, si voy a la página del pliego, 26, sale una página, habla del 4.5 Compensación por reequilibrio en el modelo financiero, se lo voy a dejar con el informe de la municipalización.

Oiga, algo automático es algo que se hace de manera directa, de manera espontánea, algo que surge sin interferencia humana. Si usted se lo lee, le estamos dando supuestos en los que se pide el reequilibrio mecánico. Entre uno de ellos, lo acaba de nombrar, la bajada del beneficio industrial. Lo que no le interesa decir es cuánto baja el beneficio industrial, un 50 %. Tiene que bajar a la mitad el beneficio industrial para que pueda pedir el reequilibrio. Ya no solo eso, que es que además tiene que presentar un estudio de viabilidad económica, la cuenta de explotación, el calendario de inversiones y tiene que hacer toda una justificación. Por lo tanto, usted miente cuando dice que se reequilibra y es que utiliza términos que si va de la página 26 a la página 29 no entran en el reequilibrio. ¿Sabe por qué no entran?, porque entran en la FID de gestión. Es que el contratista, cuando hace su modelo económico financiero para presentarlo, tiene que meter la subida de la mano de obra, la subida de los IPC, la subida del combustible, todo eso entra dentro de su modelo de negocio. Todos esos supuestos están contemplados en el modelo de negocio.

¿Por qué hay un reequilibrio?, muy sencillo, señora Tomás. Porque en estos últimos años hemos vivido una COVID y una guerra de Ucrania que ha impactado directamente en las arcas municipales. ¿Y sabe lo que quiero yo si vuelve a pasar dentro de unos años cualquier tipo de catástrofe geopolítica a la que ninguno de los que estamos aquí podemos dar soluciones?, que los zaragozanos no se queden sin servicio de autobús. Esa es mi principal inquietud.

Luego hablamos del pago. Yo creo que, señora Tomás, decirle a la portavoz de Hacienda que el pago del autobús no solamente está en un capítulo. Hombre, me parece que es un poco hasta sacar los colores. Pago del autobús, usted habla, 70 millones y que se dispara a 100 millones. Oiga, mire el capítulo 6 de las inversiones. Es que en este contrato, en el contrato que teníamos actualmente, por un lado iba el pago de la operación, que efectivamente son 70 millones, y por otro lado tenemos el pago de las inversiones.

Porque le voy a contar un secreto. Cuando se compran autobuses se pagan. No se hace como el señor Cubero, que tira una patada al ajuste por inversión y tenemos que venir los que nos gusta comprar cosas y pagarlas a pagar los autobuses del señor Cubero porque no le dio la gana de pagar el ajuste por inversión. ¿Qué pasa?, pues que todas esas inversiones al pagarse se disparan hasta que el coste presupuestario del autobús pueda llegar a alcanzar 90 millones en los últimos años. Por lo tanto, ya no nos llevamos tanto con los 100 millones.

Y una cosa más quiero decir, se está hablando, y entraré luego porque seguramente tendrán los partidos políticos intervención, de cómo pagar el autobús. Están alentando al miedo, alentando a las subidas de impuestos, porque creo que claramente es la única forma que tiene la izquierda, cuando hay que pagar algo, cuando algo sube de precio, pues subimos los impuestos a los ciudadanos y lo pagamos así. Mire, si buscamos un poco, si nos informamos un poco, Gobierno de España, el 28 de octubre autoriza destinar 364 millones de euros de concesión directa al transporte público de Madrid, Barcelona, Valencia y Canarias. El Gobierno de España da más de 100 millones de euros a Madrid, más de 100 millones de euros; 149 millones, precisamente, al transporte en Barcelona, 40.000.000 a Barcelona; y 47,5 a Canarias. Por no hablar de Sevilla, que también está pagando la línea 3 de ampliación del metro, con creo que son aproximadamente 600.000.000 euros. Oiga, qué gran ciudad falta aquí. ¿Por qué Zaragoza no tiene una financiación diferenciada en su transporte como el resto de ciudades de España?, ¿por qué a Zaragoza no se le ayuda en su modelo de transporte?, ¿por qué el Gobierno de España da a todas las ciudades para pagar el transporte público menos a Zaragoza?.

Me gustaría que los grupos de izquierdas, por una vez, estuviesen del lado de los zaragozanos y que se presentasen con una propuesta constructiva en esta Comisión o en este Pleno para ser iguales que el resto de grandes ciudades. Yo no estoy pidiendo ni más ni menos. Estoy pidiendo que el Gobierno de España se haga cargo del transporte público de la ciudad de Zaragoza por su peso, por su dimensión y por su condición económica que tiene ante el impacto de las arcas municipales. Pero no lo hago porque lo haga de manera diferenciada. Lo hago porque quiero ser igual que el resto.

También en su intervención ha hablado que es una copia y una pega de la anterior. Mire, yo veo grandes diferencias y la principal y la más importante es el modelo. Ahora estamos hablando de un modelo de concesión. Antes hablábamos de un modelo de prestación de servicios. Pero es que, aparte, adentrándonos en lo que es el fondo, no solo en la forma del contrato, hay grandes diferencias. Que es que primamos la inversión, primamos la digitalización, primamos el que sean energías limpias frente a la propia operación.

Y luego la parte del riesgo, quiero decir, el riesgo absoluto del contrato del año 2013 estaba únicamente en el Ayuntamiento. Ahora traspasamos ese riesgo al contratista, por no hablar del cambio de modelo de retribución, que ya me parece un auténtico salto. Oiga, es que al pago por kilómetro se le suma la demanda. No es lo mismo un pago por kilómetro al uso, como tenemos a día de hoy en el que pagamos el autobús aunque circule vacío. No, es que tenemos un elemento que corrige ese pago, para que al Ayuntamiento le pueda salir más barato. Porque al final lo que intentamos es que el contratista, en base a una oferta mínima, estime cómo mejorarla y, en el caso de que mejore el transporte público a más viajeros, más recaudación, por lo tanto, más puede ganar el contratista. Una fórmula, se beneficie el contratista con esa mejora y además nos beneficiamos nosotros mismos saliéndonos más barato y mejorando el servicio público, porque al final la única manera de conseguir que aumente el número de viajeros es con la mejora del servicio público.

Luego, por otro lado, en su intervención, y hoy creo que también lo ha nombrado, pero no ha profundizado tanto en ello, y me parece que es muy importante porque demoniza a las empresas en muchas ocasiones y las empresas vienen aquí a establecer un modelo de negocio y a dar trabajo. Y creo que el confundir el beneficio industrial con la FID de gestión y aumentar los números, me parece que es una manera torticera de tasar un pliego y creo que hay que decirlo. Que es que ayer usted salió a dar datos que son relativamente falsos. Es que usted hablaba de unos beneficios del contratista de más de 400.000.000 euros. Oiga, es que usted ha calculado únicamente, ha calculado el beneficio industrial con la FID de gestión que está al máximo en el 13 %. Dijo tal cual: "Este pliego incorpora la FID de gestión, que es el dinero que se da por gestionar el servicio y también el beneficio industrial con el que se queda la empresa. Esto es de un 13,70%". Señora Tomás, la FID de gestión es el potencial ingreso para amortiguar el gasto y está topada a un 13,7%. Y el beneficio industrial es lo que gana la empresa, o sea, ha calculado el beneficio industrial con el porcentaje de la FID de gestión, se queda tan ancha y dice que va a ganar 400.000.000 euros. Oiga, señora, por favor, pliego, página 87, memoria económica, tiene el porcentaje de los beneficios industriales año a año, año a año, tiene el beneficio industrial para calcularlo. Oiga, ninguno llega al 13 %, que eso es la FID de gestión. Se encuentra entre un 7% y un 8%, que es el beneficio propio de aproximadamente cómo está últimamente el contrato del autobús.

Mire, me alegra, como bien ha dicho, que creo que al final aprendemos de nuestros errores y de lo que decimos en público y cómo lo vamos trabajando poco a poco, de ahí que me alegra la intervención de las luces y de las sombras. Pero creo que a la hora de venir aquí a explicar y a sacar los colores a un pliego, como digo siempre, redactado por mucha gente de manera muy profesional, creo que hay que ser riguroso. Y no hay que venir con adjetivos calificativos, hay que venir con argumentos, señora Tomás. Y creo que aquí le he mostrado diferentes argumentos, que no lo digo yo, que lo dicen diferentes informes, que puede tener usted acceso, en el que desmonta todas y cada una de las sombras del contrato del autobús. Turno de intervención de los grupos.

Sra. Tomás Bona: Muchas gracias. A ver, pues sí, señora Gaudés, yo he venido mucho más calmada que usted, eso está clarísimo. Debe ser que yo no tengo que estar defendiendo un pliego que realmente no es tan bueno como ustedes nos pretenden vender.

Cuando habla de la municipalización, que supondrá que sea más cara. ¿Más cara que este contrato, de verdad, me quiere decir?. Usted habla de dinero y yo hablo de calidad y de calidad de servicio. Y, no sé, pregúntele, por ejemplo, a "Miss Quirón" por qué no ha decidido externalizar el servicio. Por qué tiene el servicio internalizado, pues será que da mayor calidad de servicio público para Madrid. Yo creo que cuando uno se mantiene en una gestión municipalizada será porque es la mejor gestión. Y si nosotros no lo estamos haciendo, probablemente será porque preferimos seguir trabajando con empresas y siendo amiguitos de las empresas que luego nos dan mucho beneficio cuando salimos de la política.

Ustedes priorizan la rentabilidad social sobre el riesgo. Cuando habla de que el beneficio es automático, bueno, yo dije que el beneficio es automático porque, obviamente, cuando se cumplen todos los requisitos, el beneficio es automático. Es que usted, cuando dice que es un estudio económico, si no se lo cree, que lo que estoy hablando es de un estudio económico, pregúnteselo a sus técnicos. Sus técnicos hablaban de que este es el estudio económico que hay. O sea, usted puede ahora decir lo que quiera, pero en el pliego pone lo que pone y en el estudio de los técnicos pone también lo que pone y pone que ese es para el beneficio.

También decía que por qué nosotros no estamos defendiendo a los zaragozanos. Hombre, claro que defiende a los zaragozanos. Por eso defiende la municipalización del servicio. Yo no sé a quién está defendiendo usted al seguir con la externalización. Yo defiende a los zaragozanos al defender la municipalización porque creo que es la mejor forma de gestión.

Y cuando usted habla de datos relativamente falsos, bueno, pues si son relativamente falsos también pueden hacer relativamente verdaderos, digo yo. Porque si no me hubiese dicho: "No, son falsos", no, me ha dicho "son relativamente falsos", bueno, claro es que esa relatividad cada uno lo vemos de una manera.

Y cuando hablaba ayer de la cláusula 4.5, es porque esta cláusula es probablemente el elemento más grave de todo este pliego. Y esta cláusula establece ese reequilibrio automático, como le dije ayer, que obliga al Ayuntamiento a compensar a la empresa "siempre que aumenten los costes o bajen los ingresos". Siempre.

Si hay inflación, si hay subida de combustible, si hay cambios en la demanda, incluso si el beneficio industrial cae por debajo del ofertado, eso también aparece en el pliego, por mucho que usted me lo diga gritando en esta Comisión, que no es así. Sí que aparece en el pliego, por mucho que usted me grite en esta Comisión.

En cuanto a que este contrato tensiona gravemente las cuentas, bueno, es que a mí no me tiene que dar ninguna explicación. Désela usted al interventor del Ayuntamiento de Zaragoza. Dígale usted que esto no es así, que lo van a pagar muy bien y que no va a haber ningún problema para pagar este servicio. A mí no me lo diga, cuénteselo usted.

Evidentemente, si es un continuismo absoluto en cuanto a los indicadores y penalizaciones. Evidentemente lo es, porque hemos hecho comparaciones y la mayoría son calcadas al contrato del 2013. Incluso en el pago por kilómetro, que cuántas veces nos habremos escuchado que ustedes criticaban el pago por kilómetro. Sin parar, “el pago por kilómetro es un error”, “esto es carísimo por el pago por kilómetro” y al final pago por kilómetro. ¿Por qué? porque es la única manera. ¿Que ustedes han incorporado algo más?, sí. ¿Pero que el pago por kilómetro era la mejor manera?, lo es. Y ustedes han tenido que desdecirse después de todos estos tiempos diciendo que el pago por kilómetro era un error, al final, han tenido que desdecirse.

En cuestión del coste añadido, sí, hemos hecho un cálculo, obviamente. Hacemos cálculos, para eso estamos. Revisamos bien los pliegos, hacemos los cálculos y los cálculos que nos han salido son 452 millones entre el beneficio industrial y la FID de gestión. Usted se ríe. A mí me parece muy bien que usted se ría. Yo entiendo que usted tiene que defender estos pliegos que usted ha hecho, pero esto va a ser el beneficio. Un beneficio, sea de 452 millones, sea de 300 millones, igual me da, un beneficio que, si fuera municipalizado, iría directamente a mejorar el servicio y que no va directamente a mejorar el servicio, sino que se va a Avanza. Es lo que usted ha decidido.

Pero es que luego, además, ustedes han perdido una excelente oportunidad para que se exija a la empresa tener unos conductores que cubran incidencias como, por ejemplo, cuando se avería el tranvía que pasó el otro día. Ustedes no han pensado en eso. Resulta que tenemos retenes en la policía, resulta que tenemos retenes en los bomberos, pero resulta que ustedes no han pensado en la necesidad de tener retenes para dar el servicio del transporte del bus. ¿Por qué no lo han pensado?, ostras, porque claro la empresa adjudicataria, o en este caso Avanza, les dice: “Nosotros no queremos tener retenes, nosotros no queremos tener a conductores que no estén trabajando esperando por si acaso tienen que salir”. Pero ¿saben lo que supone no tener retenes?, que el otro día, cuando pasó lo del accidente con el tranvía, tuvieron que desviar autobuses que ya estaban funcionando. Por lo tanto, se perdieron los horarios y el equilibrio entre los horarios de los autobuses por tener que mandar otros autobuses para cubrir ese servicio. Y eso es lo que pasa siempre. Con cualquier problema, en vez de tener un autobús de retén y hasta que llega ese autobús que puede sustituirlo, ustedes derivan otros autobuses. Y hay un problema y ustedes no han aprovechado esta ocasión que tenían para tener autobuses de retén.

Y en cuanto al tema de los salarios, es verdad que ustedes en el PCAP se marca que hay un convenio firmado y que esperaron a que ese convenio estuviese firmado. Pero no fue menos peligroso leer, que el convenio en ningún caso vincula a aquel que la entidad adjudicataria deba aplicar para sus empleados durante la vigencia de la concesión. O sea, nos daba un poco al principio de miedo, menos mal que está el PCAP y así por lo menos ustedes protegen a los trabajadores, que es una preocupación que tenemos.

Mire, usted me puede gritar muchísimo en esta Comisión, pero, sinceramente, este pliego podría haber sido muchísimo mejor. Y, sinceramente, sabemos que este pliego está hecho básicamente para que la empresa adjudicataria gane dinero y no para que el servicio público sea mejor para todos los zaragozanos y zaragozanas.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz de Vox.

Sr. Flores Serrano: Muchas gracias, Consejera. Muy buenos días a todos. Bueno, pues esta cuestión, esta comparecencia que ha planteado Zaragoza en Común, bueno, me parece que es un poco la continuación de aquel debate radiofónico que mantuvimos hace un par de semanas. En el que estábamos los tres, salvo el señor Giral, que le echamos de menos, aunque estuvo la portavoz de su partido.

Y me sorprende que después de casi media hora de debate, pues no hayan salido cuestiones que yo creo que son muy importantes para los ciudadanos. Temas como la frecuencia, la fiabilidad, la regularidad, la calidad, la limpieza. No se ha mencionado absolutamente de nada de esto. Yo no sé si igual la finalidad de

esta comparecencia es un análisis meramente económico. Bueno, pues en ese caso bien planteado está. Pero me sorprende que realmente las cuestiones de fondo que realmente importan a los ciudadanos pues no se hayan comentado todavía, insisto, en casi media hora de debate.

Yo también quiero empezar un poco reconociendo, y yo creo que es verdad, y hay que reconocerlo, que se ha hecho un esfuerzo muy grande por parte del equipo de Gobierno y por parte de todos los funcionarios y de todos los técnicos de la Casa por intentar mejorar los pliegos de los que veníamos ya del 2013. También es verdad que no hacía falta mucho esfuerzo porque los pliegos del 2013 eran claramente deficientes en muchos aspectos y lo hemos sufrido no solamente en diez años sino que los vamos a sufrir en 14 años porque estos pliegos del 2013 a efectos prácticos van a estar en vigor hasta el 2027.

Yo ya dije hace dos semanas en aquella tertulia radiofónica en la que nos encontramos los tres que estamos ahora debatiendo. Que eran cambios que mejoraban, que ciertamente corregían algunos de los errores de los pliegos anteriores, pero yo los calificué y los vuelvo a calificar como cambios meramente estéticos. Y puse el ejemplo de una pared que tiene una humedad porque hay una fuga de agua, le damos una mano de pintura y sí, evidentemente la pared ahora luce mucho más bonita, mucho más limpia, mucho más aseada, pero que la humedad de fondo sigue presente. Y es un poco la crítica que nosotros desde nuestro grupo hacemos a estos pliegos, reconociendo que ha habido y hay mejoras y que se ha hecho un esfuerzo importante por mejorar, en el fondo, pues el modelo permanece prácticamente inalterado.

Y yo en aquella tertulia, y lo voy a volver a repetir, yo me centré esencialmente en cuatro puntos. El primero, el pago por kilómetro, que me ha sorprendido que la señora Tomás ahora diga que el pago por kilómetro es la mejor forma de pagar esta contrata. Bueno, el pago por kilómetro, yo siempre lo digo, si yo fuese una empresa de constructora y me pagaran por poner ladrillos, pues lo que haría sería poner los máximos ladrillos posibles. Me daba igual si están torcidos, si están bien puestos, si están mal cimentados. Y si me pagan por kilómetros, ¿qué es lo que me interesa a mí?, pues hacer muchos kilómetros. Punto. No me interesa nada más.

Se ha argumentado que va a haber un ajuste por demanda. Bueno, vamos a ver si funciona, si ese ajuste por demanda consigue realmente aumentar el número de pasajeros. Me van a permitir que yo sea escéptico porque ya en el pliego del 2013 aparecían ya muchos elementos de corrección del pago por kilómetro. Lo tengo aquí delante, los pliegos del 2013. Ya aparecía el ajuste por disponibilidad y calidad; ya aparecía el ajuste por inversiones en vehículos y otras inversiones; ya aparecía el ajuste por modificación de servicios; ya aparecía el ajuste por servicios eventuales y ya aparecía el ajuste por incentivo de demanda. Ya aparecía en el año 2013 y lo que se está vendiendo ahora como algo nuevo pues ya existía. Lo que ya no sé si no se aplicaba, si se aplicaba mal, pero es evidente que ese factor de corrección pues no ha surtido un efecto que es el que se buscaba.

Yo creo que hay otras metodologías, hay otras formas de abordar el pago de este tipo de servicio. Desde luego yo creo que el pago por kilómetro no es la más correcta. Creo que además es el origen de muchos de los problemas también que afrontan no solamente los usuarios sino también incluso los conductores a los que se les obliga a hacer muchos kilómetros. Y para hacer muchos kilómetros hay que ir más rápido y no hay que perder tiempo y si hay que saltarse un semáforo pues te lo saltas. Al final, el pago por kilómetro yo creo que es más origen de problemas que de cosas positivas.

Otro aspecto continuista, el tema del monopolio. Aquí se habla mucho de la municipalización, de los beneficios de las empresas. Yo creo que los monopolios son malos todos, todos. Los públicos y los privados. Los públicos muchos más, porque son mucho más ineficientes. Yo en eso coincido con la Consejera. Cuando la tendencia en muchas ciudades europeas, cada vez más, es a dividir este tipo de contratos en lotes y por tiempos de contratos mucho más cortos, de cinco o siete años. Precisamente para incentivar la competencia; para incentivar la mejora; para incentivar la calidad; para recompensar a aquellas empresas que tienen mejores servicios; que son más puntuales; que tienen mejores frecuencias. Pues aquí continuamos con una contrata monopolística de diez años como mínimo, como mucho pueden ser hasta 15, y es una tendencia que es completamente contraria a la tendencia que está prevista. Existiendo en otros países, puedo mencionar el ejemplo de París, de Londres, de Oslo, de Estocolmo, en todas estas ciudades se hacen lotes de rutas precisamente para incentivar este tipo de competencia.

Otro punto que no se aborda en esta licitación y que también me sorprende que no se haya mencionado en la media hora de debate que ha mantenido Zaragoza en Común y el Partido Popular, la

reestructuración de las líneas. No se aborda una reestructuración en profundidad más allá de, otra vez lo digo, cambios meramente estéticos. Seguimos teniendo muchas rutas muy largas de muchos kilómetros, muchas de ellas se solapan por el centro y es muy difícil de esta forma mantener frecuencias regulares. Seguimos sin tener cuatro o cinco líneas troncales que vertebran el norte y el sur, el este y el oeste. Seguimos sin tener una red de redes o de líneas secundarias que alimenten esas líneas troncales. Seguimos con el modelo, insisto, de líneas muy largas, radiales, que pasan por el centro. Que muchas se solapan en el centro, que colapsan el paseo María Agustín, que colapsan el Paseo Independencia, que colapsan El Coso. Y ese modelo no ha cambiado. Es verdad que ahora hay dos líneas circulares nuevas. En fin, ha habido cambios, pero de nuevo meramente estéticos.

Y el último punto, el tema del coste. Es un contrato que ha disparado el coste. Y claro, dispara el coste porque se han incluido una serie de elementos que pueden ser mejoras estéticas, pero que son caras. La electrificación es cara. Los servicios personalizados, como el servicio hospitalario, es caro, es deficitario. Hay una sobre dimensión de los conductores. En la licitación se propone un ratio de 3,3 conductores por autobús, cuando el Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano Colectivo lo establece entre 2,38 y 2,78. Esos retenes que decía la señora Tomás que no existían, pues a lo mejor esos retenes están aquí incluidos en esos 3,33 conductores por autobús.

Es decir, yo creo que es una contrata que tiene mejoras, pero que para nuestro punto de vista son mejoras meramente estéticas. Que soy escéptico de que vayan a mejorar sustancialmente los principales problemas que tiene el transporte urbano en Zaragoza en cuanto a frecuencias, fiabilidad, regularidad, limpieza, calidad. Que es lo que realmente al ciudadano le importa al final, que el autobús llegue a tiempo, que me dejen el trabajo, en la universidad, en la cita del médico a la hora que tengo que estar. Y, sobre todo, que la calidad del servicio sea lo más adecuada posible para el ciudadano. Veremos, a partir del año 2027, cuando haya una contrata establecida, si las condiciones de este pliego van a mejorar el servicio o no. Hasta ahora, de momento, lo único que podemos hacer es especular y confiar en lo mejor. Nada más.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista.

Sr. Giral Monter: Buenos días a todos. La verdad que les voy a reconocer que, después de escuchar lo que llevamos de Comisión, voy a cambiar, voy a improvisar un poco el comienzo de mi intervención. Porque me he quedado un poco ojiplático, señora Gaudés, porque hoy veníamos a que usted nos informara sobre el famoso pliego que llevamos toda la Corporación en Comisión y Pleno, nos informara sobre este pliego. Ahora que lo conocemos, que está publicado y los grupos de la oposición podemos opinar ya sobre algo concreto. Y claro, la he visto casi que hacía usted oposición a la oposición. No ha informado realmente del pliego en condiciones.

Por eso voy a cambiar un poco y como ha hecho mención a la izquierda, pues mire, la derecha a veces lo que hace es solemnizar lo obvio, decir medias verdades, que ahora voy a tener que recordárselo. Y yo creo que con este tema, que es muy importante para la ciudad y para los zaragozanos, ustedes debían ser un poquito más humildes políticamente hablando. Y voy a hablarles del fuero y del huevo. Del fuero son las formas de la tramitación de este pliego y del huevo entraré, como ha dicho el señor Flores, a las cuestiones que más les pueden interesar a los ciudadanos.

Miren, del fuero esto ha sido como estamos casi en el 2026 y estamos hoy aquí debatiendo este tema. A mí les tengo que decir sinceramente que me sorprendió que usted, señora Gaudés, en el Pleno ordinario pasado no pidiera la palabra para informar en el Pleno de los pliegos, como así hizo en el mes de enero de este año. Fíjense, el mes de enero de este año, donde usted pidió en el Pleno comparecer para explicar los pliegos. Fíjese qué diferencia. En enero usted intervino aquí para explicarnos en el Pleno los pliegos y ahora que están publicados, pues no lo hizo usted y ha tenido que venir a petición de la oposición.

Y mire, este contrato ha sido toda una serie B por capítulos de suspense, rocambolesca la serie, con misterios incluidos. Porque claro, todo arrancó, y se lo tengo que recordar, como lo he visto muy vehemente con este contrato, pues le voy a recordar una serie de cuestiones. ¿Cómo arrancan al final la pasada Corporación con una falsa promesa electoral de la señora Chueca diciendo que lo iba a sacar en el 2023 y no lo hizo y cuando fue Alcaldesa lo prorrogó?. Le tengo que recordar la comisión de investigación, le tengo que recordar la sentencia judicial y le tengo que recordar lo que le he dicho, que ustedes empezaron este año porque sabían que la sentencia judicial en marzo finalizaba y lo tenían que sacar. Y nos lo llevaron al Consejo

de Ciudad en febrero. Lo hablaron en el Debate de Estado de la Ciudad en julio. Y en septiembre, que era cuando se supone llegar a un acuerdo de los trabajadores con la empresa, y ya ustedes lo podían sacar, estuvieran dos meses sin licitarlo. Y hoy estamos aquí.

Pero bueno, vamos al huevo, que es el contenido del contrato. Un contrato de 1.000 folios, que tenemos un mes, ustedes llevan un año conociéndolos perfectamente, nosotros hemos tenido para ver 1.000 folios y muchos de ellos, muchos tomos son técnicamente complicados de entender. Pero yo, después de 2013, después de 13 años, pues parece normal que este contrato sea mejor que el que había. Parece lógico, ¿no?, eso es evidente. Después de 13 años, si no se ha mejorado en cuestiones importantes, pues sí no, menudo fracaso. Y yo, claro, para visualizar este contrato, ¿qué tengo que hacer?. Pues lo que señalaba, por un lado, el señor Flores y la señora Tomás. Por un lado, qué servicio ofrece al ciudadano y, por otro lado, ese servicio, qué repercusión económica tiene en las arcas municipales.

Y en un vistazo de los servicios que estaban prestando y a los que se va a prestar ahora, ¿qué podemos mirar?. Podemos ver los recorridos de las líneas, la duración de esos recorridos y las frecuencias. Luego, ¿qué podemos ver también?, pues qué mejoras en las tecnologías aplicadas se van a establecer y cuáles van a ser también las mejoras en la accesibilidad a esos autobuses por las personas que tienen dificultades.

Y me pararé también un poquito en la principal novedad, que eso sí que es una novedad, eso tengo que reconocer, que es el asunto de la demanda sanitaria. Los autobuses que van a poder ir a los distintos centros hospitalarios solicitándolo 24 horas antes. Bien, pues como decía, si miramos los recorridos y la duración y las frecuencias, pues de las 37 líneas, prácticamente 30 tienen el mismo recorrido y la misma duración de recorrido. De 37 a 30, igual. Y de las otras siete, cuatro han variado porque se han fusionado con otras que han desaparecido y tres, sí es cierto, que han ampliado su recorrido. O sea, no hay una mejora en este aspecto, es una continuidad total. De 37 a 30, como les digo, he ido mirando uno a uno. Mismo recorrido, mismo tiempo.

Frecuencias: ahí les tengo que reconocer, porque es justo decirlo, que las frecuencias en los fines de semana y festivos se han mejorado. Hombre, es que eran tan desastres que usted lo ha mejorado y se lo reconozco. Se han mejorado. Pero en los días laborables no han hecho un esfuerzo muy grande en ese sentido porque la mitad de las líneas existentes de lunes a viernes. Son las mismas frecuencias en la mitad de las líneas.

Tecnologías aplicadas, pues como decía, después de 13 años la tecnología avanza rápidamente y es normal y además es necesario que se mejoren los paneles informativos, las aplicaciones móviles y demás. Tengo una pregunta concreta, que es el tema de la accesibilidad, ¿las validadoras en la puerta de atrás se van a poner en todos los autobuses?, en los que ya están ahora me refiero. Porque no lo sabía exactamente, no quedaba claro si eran en los nuevos vehículos o en todos los que ya están, incluidos los de gasoil.

Y sí me quiero detener, como lo decía, en el tema de la demanda sanitaria, porque nosotros le dijimos que nos parecía una buena idea, a priori, no está en España en ninguna gran ciudad instalado. Y teníamos dudas, se lo dijimos ya entonces, de cómo iban ustedes a gestionar ese tema. Y claro, cuando hemos ido a leer lo que pone, pues no se sabe a ciencia cierta porque dicen que es para todos los ciudadanos, pero luego se indica que se van a priorizar las zonas con menos cobertura de movilidad y población de mayor edad. No sé cómo ustedes van a gestionar luego con la comunidad autónoma, el departamento de Sanidad, me imagino, según qué circunstancias. Porque, ¿van a priorizar gente que esté con una enfermedad más crónica frente a una persona que tiene una enfermedad más llevadera?. No sé cómo lo van a hacer, es una pregunta. Pero sí lo que me ha quedado curioso es que estipulan que como máximo van a ser 200.000 kilómetros este servicio. Eso más o menos es el 1 % del total de los kilómetros que va a cubrir el contrato. ¿Qué ocurre si tiene un éxito este servicio y en los cuatro primeros meses se han superado 200.000?. Es decir, que el resto del año ya no funcione este servicio. Me gustaría que me aclarara cómo lo van a gestionar.

Y, por último, y ya no me quiero extender más, he hablado de eficacia y eficiencia. Estoy totalmente de acuerdo con usted. Pero es que este contrato yo no sé si es muy eficiente, como usted ha dicho, señora Gaudés. Porque, mire, eso es como el ejemplo de, desgraciadamente, las plagas estas que estamos teniendo últimamente en la ciudad de ratas e insectos. Es como si dijéramos, lanzamos una bomba para acabar con ellas, será eficaz porque acabará con ellas pero muy eficiente no será, ¿verdad?. Pues claro, es que el coste, a la vista de lo que acabo de decir del servicio al ciudadano, que se incrementa 30 millones al año, pues no

sé si es muy eficiente. Porque si se mejorara, evidentemente, con datos concretos, las líneas, los kilómetros, las frecuencias, pues diríamos: “Pes hombre, pues sí que parece que es eficiente el contrato”.

A nosotros sí que nos preocupa la situación del 2027, porque es que, no lo decimos nosotros, es que está en el informe del interventor. Lo que dice el techo de gasto para el 2027 cuál va a ser y el dinero que va a quedar en las arcas municipales. Entonces, evidentemente dice, “o se incrementan los ingresos o se van a tener que reducir los gastos”.

Y, por último, señalar, señora Gaudés, y muy amable por el tiempo que me ha concedido, que usted también se ha extendido. Decirle que ahora he entendido ese tiempo de septiembre a el mes pasado octubre y ese retraso en la publicación del pliego, lo he entendido perfectamente. Esto era para que no comenzara el servicio a funcionar hasta el 2027, claramente, y no hiciera el roto que va a hacer presupuestario en el 2026. Gracias.

Sra. Presidenta: Bueno, muchas gracias, señor Giral. Intentaré ir contestándoles uno a uno por cada una de sus intervenciones, aunque en muchas haré alusiones a todos porque hay algunas que se repiten.

Mire, por empezar con la señora Tomás, en ningún momento he levantado la voz, lo primero porque no puedo, y lo segundo es que he dicho “relativamente verdad” por ser medianamente educada. Pero creo que durante mi intervención ha quedado bastante claro y no con, como le he dicho, no con adjetivos calificativos, no con mis propias palabras. Sino con hoja detallada de los pliegos en lo que usted no dice la verdad. No dice la verdad y se inventa argumentos para criticar un pliego que yo no digo que sea 100 % perfecto, que yo no digo que sea lo mejor de lo mejor, sino que le digo que se ha hecho con el máximo esfuerzo posible, con el mayor trabajo posible y mirando el mayor beneficio para la ciudadanía.

Y es que, señora Tomás, aquí venimos a debatir y a confrontar ideas y los clásicos decían que la oratoria es el arte del buen decir y para el buen decir usted tiene que venir con argumentos convincentes y no ha venido absolutamente con ningún argumento convincente. Y, por lo demás, a lo largo de su intervención, lo único que hemos podido ver son continuas contradicciones y confusiones en términos que, como le digo, creo que cuando hablamos de un tema tenemos que ser precisos y tenemos que conocerlos. Creo que aquí no sacamos temas por sacar, venimos a hablar de cosas importantes y usted, en la tertulia del otro día, que ha hecho alusión el señor Flores, confundió términos como ha venido a confundirlos hoy. Y creo que hay que dejarlo manifestamente claro. Cuando alguien confunde términos y con esos términos pone en duda, ya no solo el trabajo político, que creo que está usted para ponerlo en duda, el trabajo técnico, me parece que hay que decirlo.

Señor Flores, todas y cada una de las cuestiones que usted ha puesto sobre manifiesto, nosotros internamente, en el trabajo interno que hemos hecho, nos las hemos hecho. Hicimos un cálculo del pago por usuario en lugar del pago por kilómetro, era más caro, obviamente lo desechamos. También hemos hablado de la división por lotes. No se puede dividir esta ciudad por lotes. Zaragoza no es París. No tenemos el mismo número de captación de viajeros y, sobre todo, la división en lotes y el dividir en centro de operaciones no solo sería más perjudicial para los ciudadanos, sino que, además, también sería más caro. Así que, cuando se hacen una serie de preguntas que, con toda la humildad del mundo, señor Flores, las plantea, el servicio técnico y los técnicos que han trabajado durante todo este año en este contrato se las han hecho ya antes y han llegado a esas conclusiones que son las mejores para plasmarlas en el pliego que tenemos hoy aquí.

Por hablar de la parte económica, que creo que es un poco el común denominador que tienen todos los grupos políticos, creo que tenemos que hablar de una parte muy importante, que es la parte de la inversión. Oigan, es que Europa, una directiva europea, en los modelos de concesión de transporte, como es este contrato, obliga a que más del 60 % de los autobuses ya sean energías limpias. Este contrato empieza ya con un compromiso de inversión de más del 60 % de energías limpias. Cuando se empieza con un compromiso de inversión tan fuerte, no hace falta ser licenciado por Harvard en Economía. Es que el volumen y el precio del contrato va a aumentar con ese propio requisito.

Que, por cierto, señora Tomás, para contestarle a su pregunta anterior, que se lo ha debido de saltar en el pliego, nosotros tenemos en el contrato 360 autobuses. Lo pone, lo puede buscar. Compramos, inversión, 360 autobuses. 340 son los que salen en hora punta. Cuénteme qué hacemos con esos, señora Tomás, si no es para reserva. Obviamente, tenemos en el pliego contemplado una reserva para incidencias. Así que, una imprecisión más o una mentira más que se desmonta si has leído el pliego con un poco de

interés. Entonces, ya partimos de esa base. Aumentamos, lógicamente, la inversión. Dos más dos son cuatro, va a subir el dinero.

Dos: mejoramos las frecuencias, mejoramos los kilómetros. Y no solo lo mejoramos, porque tanto la intervención del señor Giral como la de su compañera Marta Aparicio fue en la misma línea, que era poco ambicioso. Oiga, pues si se está quejando de que es caro y que es poco ambicioso, ¿cuánto más quiere que suba este contrato?, ¿cuánto más quiere que suba?. Considera que es poco ambicioso porque no mejora las frecuencias entre semana. Tenemos una frecuencia más que óptima comparada con el resto de ciudades de España, lo pueden ustedes comprobar también. Y mejora los fines de semana y cambia algún recorrido que, por cierto, han sido todos consensuados con las juntas de distrito a los que se han llegado a acuerdos. Refleja lo que nos están demandando los ciudadanos, lo refleja en este pliego.

Pero es que tiene una parte muy importante, que es la posibilidad de modificar, la flexibilidad para modificar. Estamos hablando continuamente del crecimiento de la ciudad, estamos hablando continuamente de que la movilidad siempre va un paso por detrás del urbanismo. Tenemos la posibilidad de modificar en más de un 50 % los kilómetros del contrato en estos próximos 10 años. Oiga, eso también se paga. Es decir, a ver si se piensan ustedes que aquí podemos hacer magia. “Oiga, no, es que queremos un muy buen servicio que llegue a todos los sitios, pero oiga, no, lo más barato posible, por favor”. No, la prestación del servicio, la buena prestación del servicio se paga. Pero es que contempla esa posibilidad de ampliación. Es que tenemos cubierta la movilidad en la ciudad, solucionar la movilidad de la ciudad en los próximos 10 años. Y lo hacemos solos, repito, que es una parte muy importante. Lo hacemos solos, lo hacemos solos desde esta Administración Local. Que si miran el resto de ciudades, todas las ciudades tienen ayuda en su modelo de movilidad. Nosotros cubrimos ese posible crecimiento de la ciudad, ese posible servicio que tanto se reclama con este contrato del autobús, que creo que es la parte más importante y de la que se está quitando el foco.

Y simplemente por cerrar con la parte económica, creo que debemos de ser prudentes y sobre todo leer, obviamente todos sabemos que es un contrato ambicioso, es un contrato con un impacto económico muy fuerte. No puede ser de otra manera, tenemos una de las redes de bus más grandes de España. Como hemos hablado, estamos hablando de 360 vehículos, a tres personas por vehículo, más de 1.000 trabajadores. Pero sobre todo lo que tenemos que tener claro es que a día de hoy no tenemos una oferta definitiva. A día de hoy no hay una oferta para poder hacer ese impacto económico. Y como bien dijo la señora Solans en su intervención el otro día, que tuvo una intervención muy acertada. También tendremos que hablar de las expectativas económicas, también tendremos que hablar de los ingresos a cuenta. Creo que si la economía crece, oiga, no lo digo yo, lo dice el Gobierno de España, si la economía va a crecer, si las entregas a cuenta van a mejorar, nuestras posibilidades financieras van a ser mejores, ¿no? Creo yo.

Y luego, simplemente, el último apunte para terminar. Creo que lo que se nos pide a los gobernantes, a los políticos, a los gestores, es certezas. Es certezas y es a mí, personalmente, como gestora, no sé cuánto tiempo voy a estar aquí, pero si estuviese en la oposición me gustaría saber cuánto me va a costar el contrato del autobús de aquí a diez años. Me gustaría saberlo para poder hacer previsiones. Claridad, transparencia, anticipación a la gestión. Todo eso, con este contrato del autobús, lo podemos hacer. Tenemos una proyección a diez años del coste en el que está ya la inversión, no como en el año 2013, que apartábamos la inversión, dejábamos la inversión a merced del contratista. Luego comprábamos, si comprábamos autobuses, no se pagaban como hacía Zaragoza en Común, y luego los que veníamos detrás teníamos que ponernos a pagar toda la inversión para mejorar el servicio. Oiga, es que la inversión es fundamental para la mejora del servicio y este contrato lo contempla.

Este contrato contempla la mejora de la inversión. Ya no solo para la gestión de la operación, con unos autobuses que sean energías limpias para cumplir todos los objetivos de descarbonización que tanto se les llena la boca y tanto vienen a pedirnos aquí Pleno tras Pleno. Es que eso también se paga, eso también entra dentro del modelo económico y si queremos un pliego ambicioso, tenemos que pagarlo. Y es muchísimo mejor pagar ese pliego ambicioso sabiendo cuánto nos va a costar cada año, con una senda presupuestaria clara y con absolutamente todos los números claros, que hacer el patada para adelante que era la base de operaciones de la izquierda en esta ciudad.

Interpelaciones (2 asuntos a tratar)

4. [VOX] ¿Tiene previsto el equipo responsable del CMPA adoptar medidas para suprimir las restricciones en las visitas de adopción, garantizar el registro y control de los paseos de los perros, rehabilitar la inscripción de voluntarios en la web, e incluir descripciones del carácter o historia de los animales en sus difusiones para fomentar la adopción responsable y el bienestar animal? [Cod. 13.870]

Sra. Presidenta: Si puede ser, ¿juntamos esta interpelación con la pregunta n.º 8 de Vox que habla sobre el Centro de Protección Animal?. Y para la exposición tiene la palabra el portavoz de Vox. Pregunta ocho e interpelación.

(Se trata conjuntamente el punto 8)

Sr. Flores Serrano: Gracias, Consejera. En cualquier caso, cambiamos de tema y nos centramos en uno que, aunque tiene menos repercusión mediática y tiene menos visibilidad y menos impacto en el día a día de los ciudadanos, pues no deja de ser también un servicio importante por parte del Ayuntamiento y nosotros, como mencionamos en la interpelación, que el Centro Municipal de Protección Animal.

No es la primera vez que traemos esta cuestión a esta Comisión. Yo creo que es un tema ... de los pocos, que a lo mejor casi todos o todos podíamos estar de acuerdo en lo importante que es el fomentar la adopción de animales que estén abandonados. Y que los animales que están en los centros municipales estén en las mejores condiciones de bienestar posible. Y, desde luego, cuando tenemos estas cuestiones y elementos que nosotros consideramos que pueden ser de mejora, nunca es con el ánimo ni de señalar la actuación de nadie ni de criticar la actuación de nadie. Yo entiendo que en este tipo de servicios, todos los que están implicados siempre ponen su mejor voluntad porque al final quien recibe el objeto del trabajo son animales que todos queremos que estén en las mejores condiciones posibles.

Yo un poco por estructurar mi intervención y por seguir un poco de orden porque son varias las cuestiones que planteo en esta interpelación, yo me voy a centrar en dos aspectos que son, por un lado, los aspectos relacionados con el fomento de las adopciones y, por otro, los aspectos relacionados con el bienestar animal.

En cuanto al tema de las adopciones, sobre todo hay tres cuestiones que me gustaría mencionar y ver un poco cuál es la respuesta de la Consejera. En cuanto al tema de la cita previa, que era la pregunta número 8 que hemos juntado ahora con la interpelación. Es un servicio que funciona con cita previa y que familias que puedan acercarse por el Centro Municipal de Protección Animal sin cita previa, pues no son atendidas. Hay muchas veces, eso se nos ha trasladado desde algunos vecinos que han ido sin saber que había que pedir cita previa y que se han encontrado que se han tenido que volver. Una visita que, bueno, que a veces se hace en familia, que tiene un factor emocional muy importante, se va con niños. El centro no está precisamente cerca de la ciudad, hay que ir en coche, hay que desplazarse y es tremendamente frustrante para muchas familias el llegar a ver animales, no saber que había que pedir cita previa e irse sin ver a ningún animal. Hay muchos servicios municipales que están ya modificando esto de la cita previa, que están poniendo servicios o modelos mixtos de un horario de cita previa y otro horario de visita libre y yo creo que el dar flexibilidad a las familias a la hora de acercarse al centro municipal a visitar animales, creo que dar esa flexibilidad fomentaría también el tema de las adopciones.

También creo que ayudaría mucho si en la página web, además de una foto de los animales, del nombre, del número de la ficha, de la especie, del sexo o de donde estén, del lugar donde estén dentro del centro. Pues se facilitara algún tipo de descripción de cuál es su carácter, de cuál es su personalidad, porque todos los animales no son iguales. Y eso posiblemente facilitaría mucho también la adopción porque las familias ya sabrían de antemano qué tipo de animal puede encajar con su tipo de vida, con su familia, con su hogar.

Y esto enlaza mucho con el tercer punto que es las restricciones en las visitas porque cuando una familia pide una visita de un animal concreto del cual tiene nula información porque no aparece en la página web, pues solamente pueden visitar a ese animal. Si ese animal, por lo que sea, ven que no es adecuado para su entorno familiar, porque a lo mejor tiene niños muy pequeños, es un animal que a lo mejor es muy movido o tiene un carácter que no encaja, pues ya no pueden ver ningún otro animal estando en el propio

centro municipal. Nosotros pensamos, y es lo que queremos trasladar al equipo de Gobierno, que flexibilizar esas visitas también facilitaría e incentivaría las adopciones.

Y en cuanto al tema del bienestar animal, pues hay un aspecto también que nos gustaría mencionar. O dos, concretamente. El primero y más importante, que es el reactivar la inscripción del voluntariado en la web. Yo ayer por la tarde, esta mañana no lo he comprobado, pero ayer por la tarde me conecté a la página web del CMPA. Y si yo quisiera ser voluntario en el CMPA, ahora mismo no podría, porque no funciona el enlace que lleva la inscripción de voluntarios en la web. No sé qué motivos hay para que no funcione, no sé si ya está cubierto el cupo, o si no se admiten más, si es así, sería bueno ponerlo también a la página web, “ya no se admiten más voluntarios”, no sé, algún tipo de información que también facilite que las personas que quieran ser voluntarias puedan hacerlo.

Y luego también un aspecto muy, muy importante en el tema del bienestar animal, sobre todo para estos animales que están abandonados, que no tienen una rutina, no están en un entorno familiar, es el tema de los paseos, de salir a caminar, de no estar muchas horas encerrados en unas jaulas. Y en ese sentido nos gustaría preguntar si existe algún tipo de protocolo. Yo lo desconozco. Por eso lo planteo, de si hay algún registro de quién pasea a los animales, a qué horas, durante cuánto tiempo, porque esto es fundamental a la hora de identificar si existen posibles carencias en este aspecto tan importante del bienestar animal. Nada más, eso es todo.

Sra. Presidenta: Muchas gracias, señor Flores. Empezaba diciendo en su intervención que no eran tan noticiable o no estaban tan pendientes los medios de este tema, que era el del autobús, como más importante o más relevante mediáticamente. Y le tengo que decir que no crea, que todo lo que tiene que ver con animales y bienestar animal, la verdad que siempre despierta mucho interés en los medios de comunicación y también en los ciudadanos.

Voy a ir a idea a idea de cada una de las de la interpelación. Y la pregunta para intentar resumirlo y, sobre todo, para intentar dar respuesta a todo lo que me ha preguntado. A día de hoy no existen restricciones en las visitas de adopción y sí que trabajamos con un sistema de cita previa, sobre todo porque también nos da facilidad a la hora de organizar el trabajo. Hay que pensar que el Centro de Protección Animal, además de, como bien dice su nombre, ser un centro de estancia de animales, también es una sede de trabajo para veterinarios, para personal técnico. Y en lo que nos tenemos que centrar es en el bienestar, sobre todo, de los animales durante su estancia. De ahí que durante el COVID eligiésemos la cita previa y a día de hoy consideramos que ha funcionado y que, sobre todo, no necesitamos ampliarla. Si en algún momento esa cita previa tuviese un gran número de solicitudes como para tener que ampliarla intentaríamos buscar otros modelos para que lo facilitasen. Se elige cita previa desde las 9:30 de la mañana hasta la 13:00 horas, de lunes a viernes. Y también tenemos acceso los sábados de 9:30 de la mañana a 13:00 horas. Las citas son de 30 minutos y, como bien le digo, no hemos recibido solicitudes de ampliarla. También le digo, hablando con los técnicos que están allí, es que me dicen que si en algún momento algún ciudadano se presenta sin cita previa, siempre se trata de enseñar a los animales o de buscarles un hueco para que no hagan ese viaje en balde. Sí que es verdad que si en ese momento no hay un número suficiente para prestar el trabajo o hay alguna circunstancia expresa, se le pide que vuelvan en otro momento con la cita previa.

Creo que al final el hecho de dar una cita previa creo que también es dar un valor a la decisión, de alguna manera. Creo que el llegar, ver un animal y quedármelo, creo que tenemos que inculcar que hay mucho más allá en las adopciones. Tiene que haber una planificación, una logística, una detección de necesidades, que creo que esa cita previa también da valor. Ese valor a la hora de poder hacerse con un animal.

Y luego también me han dado una indicación que creo que también es interesante y que la comparto. Que es que en el caso de que un ciudadano haya perdido el perro, gato o cualquier otro animal, puede ir directamente al CMPA a rescatarlo sin ser necesario utilizar el sistema de cita previa. Creo que esa parte también es importante contarla. En estos casos suele haber un contacto telefónico previo, pero siempre que una persona va a rescatar a un animal se le da correspondiente atención para que pueda estar con él lo antes posible.

Hablaba del registro de paseos. Sí, tenemos un registro de paseos. Bueno, en realidad tenemos dos. Por un lado, el registro de paseos que dan los operarios municipales. Tratamos que todos los animales

puedan pasear igual y que no haya diferencias entre unos y otros. Y también tenemos los voluntarios del CMPA, que firman una hoja de entrada con la hora y también se anotan los animales que pasean y la firman a la salida y es una manera de llevar un control.

Esto me lleva a la parte de la página web, que usted tiene razón, que no está a día de hoy habilitada, ha sido por un fallo de comunicación entre Redes y Sistemas y el Área de Protección Animal, pero ya lo vamos a habilitar otra vez. Y sobre todo este año, 2026, queremos hacer campañas de adopción que son muy importantes y que nos han funcionado muy bien, pero también queremos hacer campañas de captación de voluntarios. Respecto a la comunicación en la página web, me parece una buena sugerencia. Sí que decirle que nuestra mayor entrada de adopción son las redes sociales, más allá que la página web. Y como puede ver en el perfil de las redes sociales, se hace lo que usted me ha dicho, pues al final una descripción del animal, el contar un poco cómo es ese animal, de dónde viene, qué necesidades tiene. Y así pues un poco lo que hacemos es empatizar, sin llegar a conocer del todo al animal, que ya lo conocerán cuando se acerquen al CMPA, que todas aquellas personas que quieren adoptar comiencen a empatizar con estos animales.

Y podemos decir que ha habido un aumento de los seguidores por lo menos, en este último año creo que teníamos 7.000 seguidores y estamos en más de 11.000 seguidores. Por lo tanto ahí tenemos el mayor foco de adopción, pero creo que es buena idea también ponerlo no solo en redes sociales, sino también ponerlo en la página web. Puede continuar, señor Flores.

Sr. Flores Serrano: Gracias, Consejera. Bueno, pues empiezo por el final, por lo último que ha dicho. Sobre todo, a ver, yo creo que sería muy beneficioso que apareciera en la página web, aparte de que aparezca en las redes sociales, sobre todo porque es la página web donde se puede pedir la cita previa. Entonces, vincular la petición de cita previa con una descripción lo más pormenorizada posible del carácter del animal pues ya a las familias les puede ayudar mucho a la hora de establecer qué tipo de animal les gustaría visitar en esa cita previa que van a pedir. Por lo tanto, yo creo que sería unificar en el mismo espacio ambos procesos, el de la información sobre el carácter del animal y el de la solicitud de cita previa.

Me gustaría profundizar un poco en lo que ha comentado de que no hay restricciones a la hora de visitas a los animales. A ver, yo cuando hablo de restricciones me refiero a que cuando una familia pide cita previa para ver a un animal concreto, que lo han visto en la página web y creen que les puede encajar en su entorno familiar, cuando llegan al CMPA solamente pueden ver a ese animal. Si por lo que sea ese animal en el momento de verlo consideran que no encaja en su entorno familiar, no pueden ver a ningún otro animal. Tendrían que volver a pedir otra cita previa para volver a ver otro animal. A eso me refiero con las restricciones. Es un sistema que creo que es muy poco flexible. Si en esa media hora de cita previa que tiene una familia, en los cinco primeros minutos, ya ven que ese animal, por lo que sea, no encaja en su entorno familiar, quedarían 25 minutos, en teoría, para poder ver otros animales. Según nos han trasladado, eso no está sucediendo.

Y el tema de la cita previa, que yo entiendo que es un servicio muy técnico, que no todos los servicios son iguales y que cada servicio tiene una coyuntura diferente. Pero bueno, yo creo que un modelo mixto en el que haya un cierto horario que también ayude al personal que trabaja en el CMPA a organizarse, un horario establecido de cita previa. Pero que luego haya un horario de visita libre, yo creo que ese modelo mixto, que, insisto, se está implementando en otras áreas relativamente con buen éxito, yo creo que no tiene por qué disminuir la calidad de las visitas. Es decir, si ya sé que de 16 horas a 18 horas va a venir gente a ver animales, yo creo que ya puedo organizar el servicio para tener una serie de personas para atender a esas familias. Y las familias que vengan y que no puedan ser atendidas, yo entiendo que entenderán que tendrán que esperar.

En cualquier caso, yo, este tipo de sugerencias, insisto, siempre van encaminadas a intentar mejorar lo que creo que queremos todos, que es que estos animales sean adoptados, aumentar el ratio de adopciones y, sobre todo, que estos animales tengan un futuro más cómodo y más próspero en un entorno familiar. Nada más. Muchas gracias.

Sra. Presidenta: Sí, yo muy brevemente, simplemente que gracias por la aportación y por la sugerencia.

Que yo sí que es verdad que algunas veces que nos hemos podido acercar al CMPA y había familias, se han podido ver otro animal, pero igual no es la tónica general. Igual si en ese momento pues hay mucha

gente, la carga de trabajo es mayor, únicamente se deja ver solo al animal que han solicitado por la página web y creo que de todo se aprende. Si podemos intentar ampliar que puedan conocer otros animales en esa visita de 30 minutos, lo vamos a intentar. Porque al final, creo que el objetivo es lo que usted ha dicho, señor Flores, nosotros lo que nos interesa es que esos animales consigan una familia lo antes posible y puedan dejar el Centro de Protección Animal.

Así que yo por mi parte paso la sugerencia que nos ha hecho al servicio y trataremos de implementarlo si es posible.

5. [PSOE] Para que el Gobierno municipal dé cuenta de los problemas detectados en la puesta en marcha de la Zona de Bajas Emisiones, respecto al control de accesos, por parte de la Policía Local. [Cod. 13.874]

Sra. Presidenta: Para la exposición de la interpelación tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista.

Sr. Giral Monter: Gracias, señora Gaudés. Dos segundos para, dado que no he tenido suerte en las preguntas que le he formulado y que no me ha respondido, solo un matiz, que sí que han tenido ayuda para los autobuses, 50.000.000 millones de euros de fondos europeos, más o menos.

Señor Rodrigo, esta Comisión es la última Comisión que se va a celebrar antes de que entre en vigor el próximo 11 de diciembre la Zona de Bajas Emisiones. Y estaba repasando el anterior debate que tuvimos en esta Comisión, que fue antes del verano, en julio. He tenido casi un *déjà vu*, de lo que usted seguramente me vaya a dedicar, que ya me lo dedicó en esa intervención. Tuvimos esa Comisión en julio, como digo, después, justamente un año después de que se aprobara la ordenanza en julio del 2024. Y desde el Grupo Socialista hemos sido bastante insistentes en la importancia que a nuestro juicio tiene este proyecto en todas las ciudades españolas para intentar disminuir la contaminación que produce el transporte. Y, por tanto, llevarla cuanto antes a cabo. Y no ir con retraso y a remolque y a regañadientes como ustedes con este proyecto han parecido que han tenido que sufrir estas circunstancias. Porque nosotros hemos intentado no solo hacerles críticas, sino también ser proactivos, decirles la importancia que este proyecto tenía. Decirles que en la mayoría de las ciudades españolas y europeas ya está en marcha.

Y aquí, claro, pues les hemos criticado que ustedes tuvieran una zona provisional durante año y medio, que retrasaran la aprobación de la ordenanza, que finalmente el perímetro de esa Zona de Bajas Emisiones fuera muy poco ambicioso, fuera más que una zona, es una zonita, ¿verdad?, que corresponde al casco histórico.

Y hemos sido también proactivos para intentarles convencer, lo hicimos con los votos particulares en el debate de la ordenanza, para ampliar el perímetro y, sobre todo, también para acortar las fases de implantación de esta Zona de Bajas Emisiones. Ustedes se negaron siempre a poder ampliar y a reducir los plazos en ese momento de la aprobación de la ordenanza. Y cuando en abril de este año tuvieron que modificar las fases, porque el Gobierno de España sacó las ayudas al transporte público diciendo que a finales de 2025 ya de una vez tendrían que estar implantadas, pues ustedes hablaron casi de un chantaje.

Tres años después, que fíjese que este proyecto lo que conlleva es la aprobación de la ordenanza; una señalización en las calles del perímetro; un procedimiento del registro de los vehículos. Y se supone, que un control del mismo para quien incumpla con esa ordenanza, poder sancionar.

Miren, yo cuando comenzó esta Corporación, dije que me parecía muy bien que al Área que ustedes gestionan le hubieran puesto la palabra de medioambiente y movilidad. Les dije que, sinceramente, me parecía un acierto. Pero, claro, hay que ser consecuente. Poner medioambiente y movilidad significa que hay que hacer políticas y actuaciones en pro de cuidar el medioambiente.

Y si hiciéramos una encuesta entre los ciudadanos y les dijéramos: "Mire, ¿ustedes cómo piensan que podemos contribuir a mejorar el medioambiente en Zaragoza?". Pues seguramente nos dirían dos cuestiones: una, mejorar los parques de nuestra ciudad y el arbolado de las calles. Que esta semana ya han anunciado que van a hacer una mejora en este sentido. Y dos: reducir la contaminación que se produce por el transporte en la ciudad. Esos dos elementos seguramente nos dirían.

Y en el caso que nos ocupa, el segundo, el reducir la contaminación por el transporte, pues nuestra ciudad afortunadamente dispone ya de un tranvía desde hace unos cuantos años. Que puso un Gobierno socialista, por cierto, dispone de unos cientos y pico kilómetros de carril bici, que también puso un gobierno socialista. Y ustedes, y se lo reconozco, impulsaron la pasada Corporación, la progresiva implantación del bus eléctrico que contribuye también a la reducción de la contaminación y ahora mismo creo que hay un tercio de la flota que es eléctrica.

Pero el elemento clave es la Zona de Bajas Emisiones, el elemento clave. Y, oiga, váyanse usted a Madrid, que gobierna alguien de su partido, váyanse a unas ciudades francesas más cercanas como Toulouse o Burdeos y verán cómo en los centros de la ciudad ya no se puede circular en vehículo privado. Con lo que es un elemento muy importante para cuidar de nuestro medioambiente.

Pero ahora esta interpelación viene porque el señor Rodrigo me aseguró en julio que, dado que el estacionamiento regulado va con retraso, como casi siempre, y hasta el verano del año que viene no va a entrar en funcionamiento y van a ser el concesionario quien tiene que poner las cámaras de vigilancia. Ustedes nos dijeron en esa Comisión que iban a hacer un control con un software para que la Policía Local, mientras el año que viene entren las cámaras en funcionamiento, pudieran hacer un control y un seguimiento de los vehículos que incumplan la ordenanza. Me gustaría que me explicara cómo lo va a llevar a cabo esto último.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el Concejal Delegado de Movilidad.

Sr. Rodrigo Pérez: Sí, gracias, señora Presidenta. Antes de entrar en lo que es la interpelación propiamente dicha, habla usted, señor Giral, de las ayudas a la compra de los autobuses con fondos europeos. Creo que no hace falta que le diga que esos fondos europeos proceden del Presupuesto Europeo y creo que no lo confunde usted con el Presupuesto del Gobierno Nacional. Eso supongo que lo tiene claro.

¿Sabe, señor Giral, por qué la ciudad de Zaragoza, por qué el equipo de Gobierno de Natalia Chueca ha conseguido esos fondos europeos?. Porque tenía preparados los proyectos correspondientes para la consecución de esos fondos. Créame que no es tarea fácil tener preparados los proyectos para conseguir los fondos en tiempo y forma.

Dicho esto, señor Giral, y entrando ya en lo que es la interpelación en la Zona de Bajas Emisiones, creo que debe reconocer, o creo que reconocerá sin mucho esfuerzo, que este equipo de Gobierno ha cumplido en tiempo y forma todas las exigencias legales en lo que a la implantación de la Zona de Bajas Emisiones se refiere. Ha dicho usted bien, que se aprobó la ordenanza allá por el año 2024, en julio del 2024 concretamente, pero hubo después un elemento que no podemos pasar por alto, que es el famoso decreto ómnibus. Aquel Real Decreto 1/25, del Gobierno Sánchez, que lo que vino es a condicionar las ayudas al transporte a la implantación efectiva de la Zona de Bajas Emisiones dentro del año 2025. Ha reconocido también que el Gobierno de esta ciudad volvió a cumplir con las exigencias legales y allá por abril del año 2025 lo que hizo fue adoptar el acuerdo para modificar el anexo 1 de la ordenanza y que, por tanto, en diciembre de 2025 esté plenamente implantada en la ciudad de Zaragoza.

Señor Giral, a usted le podrá gustar más o menos el perímetro de la ordenanza, las expectativas de ampliación futura, los plazos de ampliación, etc. Pero lo que no puede negar es el cumplimiento por parte del Ayuntamiento de aquellas exigencias legales que nos han sido impuestas por el Gobierno Sánchez. A partir de aquí, con la implantación de esta ordenanza, que lógicamente está encaminada a que la calidad del aire sea cada vez mayor en la ciudad de Zaragoza.

No puede negar tampoco el esfuerzo hecho por este equipo de Gobierno, de hecho creo que lo ha reconocido, en que la Zona de Bajas Emisiones es importante. Pero el esfuerzo hecho por este equipo de Gobierno no es menos importante cuando hablamos de electrificación de la flota; de electrificación de las cocheras; del apoyo al vehículo eléctrico; del desarrollo, el impulso y fomento de la red ciclista; el uso de la bicicleta. Mire usted el contrato de servicio de bici pública que hemos puesto en funcionamiento. Es decir, no nos puede criticar que no hayamos hecho más allá de lo que se esperaba, me imagino de lo que se esperaba por ustedes, en lo que es la mejora y el control de la calidad del aire.

Un poco de examen de conciencia deberán hacer también ustedes a la hora de controlar, cuando hablamos de controlar lo que es la Zona de Bajas Emisiones. Pues vamos a ver, sí que se ha producido un pequeño desfase al que nos referíamos en aquella Comisión que usted ha citado. Un pequeño desfase en lo

que es el control del cumplimiento de la ordenanza de bajas emisiones. Pero ese desfase está perfectamente controlado. Le garantizó que el 12 de diciembre de este mismo año, en pocos días, va a estar plenamente implantada esa Zona de Bajas Emisiones. A partir del 12 de diciembre del año 2025, de este mismo año, la Policía Local va a exigir el cumplimiento de la ordenanza y va a poder imponer sanciones.

Luego, esas dudas, esos temores, esas suspicacias que plantea no tienen razón de ser. Es verdad que vamos a hacer una herramienta intermedia hasta que ese contrato de estacionamiento regulado esté plenamente en vigor. Que, como sabe, va a haber un control mediante cámaras y va a haber una imposición, o habrá en el futuro, una imposición de esas acciones de forma automática. Pero no por eso, no porque el contrato de estacionamiento regulado necesite de unos meses para su puesta en vigor, no por eso se va a dejar de controlar la Zona de Bajas Emisiones por parte de la Policía Local.

Así que, me gustaría que el mensaje que quedara y que calara en la ciudadanía es que el 12 de diciembre tenemos implantada plenamente la Zona de Bajas Emisiones y que hay que cumplirla y que la Policía Local va a controlar el cumplimiento de esa ordenanza.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista.

Sr. Giral Monter: Señor Rodrigo, yo en ningún momento he dicho que los fondos fueran del Gobierno de España, he dicho de fondos europeos, lo he dejado bien claro. Eso sí, el 60 % de la gestión de los fondos europeos, de esos fondos europeos, lo ha hecho el Gobierno de España, eso sí.

Vamos a ver, faltaría más que ustedes no cumplieran con la legalidad. Yo lo que le he dicho, y les critico porque creo que este proyecto va en beneficio de la calidad del aire de Zaragoza y, por tanto, de la salud de los ciudadanos, es que no hayan sido ustedes más ambiciosos en el perímetro. Y siempre se lo recordaré, y lo hayan trasladado hasta el año 2030 para que haya una verdadera Zona de Bajas Emisiones en esta ciudad. Justamente cuando se supone que entonces será Zaragoza climáticamente neutra. Ya me dirán cómo, si hasta el 2030 no lo van a poner ustedes en marcha.

Pero vamos a ver. Ustedes dicen que han hecho esfuerzo en los autobuses, en una serie de cuestiones que me han mencionado. Claro que sí. Yo eso se lo reconozco. No digo que no. Pero esfuerzos en la Zona de Bajas Emisiones, cero pelotero. Suspense, señor Rodrigo. Y usted y yo lo sabemos.

Y como lo han tenido que hacer a remolque porque a sus socios de facto, los señores de Vox, no les gusta este proyecto, pues la señora Alcaldesa tuvo que decir que no era prioritario este proyecto. ¿Qué ocurrió?, que, claro, el tranvía estaba en marcha; Las bicicletas ya estaban en marcha; La electrificación de los autobuses ya estaba en marcha en esta corporación. Lo que no estaba en marcha era la Zona de Bajas Emisiones. Y como a los señores de Vox no les gustaba, pues ustedes han ido a remolque. Porque en tres años tenían tiempo suficiente de haberlo puesto en marcha ya. Ya tenía que estar en marcha. Y ustedes han tenido que ir trampeando, cambiando. Hombre, dígame usted qué tiene que ver la empresa que va a regular el estacionamiento regulado, valga la redundancia, con las cámaras de vigilancia en la zona de baja emisiones. Nada.

Y el problema es que ustedes, como siempre, este tipo de proyectos lo llevan con retraso. Ha pasado con los autobuses. Desde el año 2023 estamos casi en el 2026 y no entrará hasta el 2027. El tema de las bicicletas, en vez de solaparlo, estuvimos tres meses sin servicio de bicicleta. Y ahora, después de la prórroga del estacionamiento regulado, hasta el año que viene no va a entrar en vigor, con lo que no va a haber cámaras de vigilancia y lo van a tener que hacer la Policía Local.

Pero, hombre, es que lo que han hecho esta herramienta intermedia, permítame aquí que ahora no nos ve casi nadie, ¿verdad?, ha sido un poquito la risa, porque han sacado ustedes dos contratos. Lo sacaron en un contrato, lo publicitaron el día 10 de noviembre donde se decía que rápidamente cuando ustedes lo adjudicaran, en un mes tenían que entrar en funcionamiento. Y, curiosamente, el día que este Grupo Municipal presentó esta interpelación, cambiaron ustedes por error. Hicieron un nuevo contrato el 13 de noviembre, cuando nosotros registramos esto, cambiando la fecha de ejecución a 21 días, para que coincidiera con el 11 de diciembre.

Señor Rodrigo, con lo que, en fin, no me diga usted según qué cuestiones, porque si no, parecerá que me está haciendo bromas.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el Concejale Delegado de Movilidad.

Sr. Rodrigo Pérez: Sí. Si una cosa no debemos olvidar, señor Giral, que el objetivo de la Zona de Bajas Emisiones es que cada vez la calidad del aire sea mejor.

Nos critica falta de ambición en lo que es el diseño del perímetro. Pero oiga, que es que Zaragoza no es Madrid. Zaragoza no es Barcelona. Y con el perímetro actual de la Zona de Bajas Emisiones se cumplen las expectativas de esa buena calidad del aire de la que goza la ciudad de Zaragoza. No es un impulso de una cosa aislada la Zona de Bajas Emisiones, es que forma parte de una estrategia de Zaragoza climáticamente neutra en 2030. Que créame, se trata de garantizar la calidad del aire sin hacer de Zaragoza una ciudad con excesivas dificultades de tráfico y excesivas dificultades de tránsito.

Señor Giral, hablábamos del control de la Zona de Bajas Emisiones, que es lo que motiva la interpelación. ¿Qué tiene que ver, dice usted, el contrato de estacionamiento regulado con el control de la Zona de Bajas Emisiones?. Pues, oiga, el control automático que se va a producir con el contrato de estacionamiento regulado, con esas cámaras, con esa imposición de sanciones a tiempo real, es una ventaja que da ese contrato de estacionamiento regulado.

Pero lo que se va a hacer ahora, y ya se ha impulsado, ya está en fase de licitación, es esa conexión informática entre el registro de vehículos que se ha llevado a cabo por los Servicios de Movilidad y la aplicación AGIP de la Policía Local. La Policía Local, cuando esta conexión informática, este desarrollo de *software*, oiga que tampoco es tan complicado, es decir, se ha licitado, se ha hecho un contrato menor y se va a hacer en un tiempo, en un breve plazo, pues porque no tiene una gran complejidad técnica. Desde luego que la Policía Local tiene acceso al registro, lo que va a tener cuando se consiga o cuando se implante esta conexión informática, es que va a tener acceso a tiempo real. Es decir, va a tener una mayor comodidad en la comprobación de si los vehículos que acceden circulan y estacionan en la Zona de Bajas Emisiones son vehículos que están o no autorizados.

Ya le he dicho anteriormente que el anticipo en la implantación, el adelanto en el tiempo de la Zona de Bajas Emisiones se produce como consecuencia de una decisión del Gobierno estatal de anudar o de condicionar la entrega de ayudas al transporte a la implantación de esa Zona de Bajas Emisiones. Probablemente, si ese real decreto no hubiera existido, la ciudad de Zaragoza, con la calidad del aire que tiene, no hubiera tenido que precipitar el calendario inicialmente previsto en la Zona de Bajas Emisiones y probablemente ahora ya entraría en vigor el 12 de diciembre. Con ese desarrollo informático pendiente de pequeño calado que hemos impulsado y que está en licitación, ya la Policía Local podría hacer el trabajo de una forma más cómoda. Lo va a hacer durante un periodo de tiempo mediante un acceso que no es a tiempo real, pero le garantizo que va a exigir el cumplimiento de la ordenanza desde este próximo día 12 de diciembre.

Sra. Presidenta: Continuamos.

Preguntas de respuesta oral (8 asuntos a tratar)

6. [VOX] ¿Podría el Gobierno Municipal detallar el desglose de partidas concretas en las que se distribuye el millón de euros asignado al "Plan de Arbolado 2025-2026" para la plantación de los 1998 árboles previstos? [Cod. 13.788]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz de Vox.

Sr. Flores Serrano: Pues muchas gracias, Consejera. Bueno, mencionaba hace un momento el portavoz del Partido Socialista que si preguntáramos a los ciudadanos dos medidas para mejorar el medioambiente y demás, una de ellas sería la plantación de árboles y la mejora del arbolado. Yo entiendo que están ustedes muy preocupados por el medioambiente y por lo de la neutralidad climática. Me parece muy bien, pero nosotros intentamos pensar en las personas y el arbolado no solamente tiene un impacto muy positivo en el medioambiente, tiene un impacto muy positivo sobre todo en las personas, en las personas de a pie, de la calle.

Y en ese sentido, nosotros pensamos, y hay que reconocerlo, que desde el Gobierno del Partido Popular se ha hecho un esfuerzo muy importante en los últimos años. Se ha invertido una gran cantidad de dinero en arbolado. No siempre en las zonas que a nosotros a lo mejor nos hubiera gustado, pero también es

verdad que los árboles son seres vivos, no son parte del mobiliario urbano, que se tienen que adaptar a una serie de condiciones que no siempre se dan en el centro de las ciudades. Y de hecho nosotros en nuestra medida también hemos contribuido como fruto de las negociaciones presupuestarias a que se incluyeran partidas más modestas pero que también fuesen destinadas a la mejora del arbolado.

En concreto esta pregunta que le planteamos, señora Consejera, es por algunas dudas que nos han llegado de algunos vecinos y que realmente reconozco que no he sabido responder y que guardan relación con ese anuncio de la Alcaldesa del plan de arbolado 2025-2026. En el cual se ha puesto de manifiesto que se va a destinar un 1.000.000 millón de euros para la plantación de 1.998 árboles, 2.000, para redondearlo. Claro, esto sale a una media de 500 euros por árbol. Claro, esto, así a bote pronto, parece una cantidad muy alta para un árbol. Pero claro, yo entiendo, y es un poco lo que le quiero preguntar, para que usted me lo confirme o no, que claro, plantar un árbol no solamente es el árbol, es el árbol; es el transporte; es la adecuación de la zona; es implantar riego; es el abono; el fertilizante; es la mano de obra; es el mantenimiento inicial; es la reposición en caso de pérdida; insisto, un árbol yo entiendo que no es una farola, no es un banco, no es un ser inerte, es un ser vivo que tiene una serie de condicionantes y que eso puede aumentar el coste.

Entonces, bueno, esta pregunta es un poco trasladar una duda que nos han planteado algunos vecinos que se han, entre comillas, escandalizado porque 500 euros por árbol parecen una barbaridad, pero yo entiendo que tiene una serie de implicaciones que me gustaría que me confirmara.

Sra. Presidenta: Bueno, pues la verdad que me alegra que traiga esta pregunta a Comisión para poder explicarlo porque hay veces que nos perdemos únicamente en los anuncios y creo que tiene razón. Creo que hay que concienciar a la ciudadanía y que la ciudadanía conozca lo que valen todas y cada una de las cosas y es que el precio de un árbol en zona urbana es alrededor de los 500 euros. Y hay que tener en cuenta que el espacio sea el adecuado. Si no es el adecuado, intentar que sea lo más favorable posible y hacer obra civil. El destoconado también es muy importante. Hemos tenido que sacar un contrato para esos tocones que son más grandes y utilizar herramientas, que no tenemos dentro del Servicio de Parques y Jardines para poder quitarlo y para poder volver a plantar otro árbol. Y es que los precios en los que nos movemos es alrededor de 500 euros el árbol en la zona, en lo que es zona urbana. Obviamente las plantaciones en zona forestal son mucho más sencillas y mucho más baratas. Pero es que aquí en la ciudad de Zaragoza el agua de lluvia suele ser escasa y necesitamos que las zonas verdes se mantengan con riego y la instalación de ese riego va sumado al precio del árbol.

Yo, si le parece, le dejo desglosadas las partidas presupuestarias. Le cuento un poco a bote pronto cómo se ha hecho este plan de arbolado y cómo se ha planificado y de dónde sale ese 1.000.000 millón de euros. En ese 1.000.000 millón de euros se encuentra también la partida de 200.000 euros que aportaron ustedes en las negociaciones con la que presentamos y hemos plantado en diferentes espacios. Hemos plantado más allá de lo que ya está planificado como por ejemplo en la zona de Salvador Allende, en la zona de Santa Isabel, en zona de Distrito Sur, en Parque Venecia. Todos esos los hemos hecho con cargo a los 200.000 euros. Y luego, por otro lado, el cargo a la partida presupuestaria es en la de Parques y Jardines e Infraestructura Verde que son unos 25.000.000 millones de euros. Y lo que hacemos para plantar es con las diferentes contrata que tenemos en las diferentes zonas sectorizadas, con FCC, con UTE Ebro y con Umbela, repartir en las diferentes zonas de plantación según necesidades y según la magnitud de la zona. Pues al final, la zona de FCC es la zona más grande y es la que se lleva a 1.074 árboles, la UTE Ebro son unos 509 y la zona de Umbela son unos 100. Por lo tanto, dentro de lo que es el 1.000.000 millón de euros. En ese 1.000.000 millón de euros los 200.000 euros, que eran con Vox, que ya le he explicado, y los casi 900.000 euros que se distribuyen entre las diferentes contrata para que esos casi 2.000 árboles estén en la calle.

La verdad que les agradezco la sensibilidad y la propuesta que hacen en presupuestos, tanto en los presupuestos pasados como la modificación presupuestaria Vox lo que ha pedido es aumentar el número de árboles en la ciudad. Utiliza su manera de negociar o de gestionar la ciudad a través de acuerdos con algo que creo que demanda la ciudadanía. El señor Flores lo dijo en una intervención, el querer más árboles, el querer un mejor entorno no es de ser ni de derechas ni de izquierdas. Yo estoy totalmente de acuerdo con usted y creo que todos que estamos aquí... ¿Lo dijo usted? Pues yo creía que lo había dicho el señor Flores.

Bueno, es del señor Giral, perdón, hay que citar la autoría en todo momento, creo que no es ni de derechas ni de izquierdas y creo que si algo nos puede unir a todos los que estamos aquí es la mejora de esa escena urbana y la mejora de esos entornos naturales. Y creo que todos tenemos que utilizar los mecanismos a nuestro alcance, como en este caso ha tenido Vox en la negociación del presupuesto para mejorarlo. Así que gracias. Continuamos.

7. [VOX] Respecto al reciente anuncio del cambio de fecha y ubicación del acto del encendido navideño, ¿se ha realizado una estimación cuantitativa de las afecciones al tráfico rodado, transporte público (autobús y tranvía) y de su repercusión en los tiempos de desplazamiento de los ciudadanos y del impacto en el comercio de la zona? [Cod. 13.789]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz de Vox.

Sr. Flores Serrano: Gracias, Consejera. Bueno, pues enlazando con la anterior, yo coincido con el señor Giral. Es verdad, los árboles no son ni de derechas ni de izquierdas. Completamente de acuerdo. Los animales tampoco. Por eso yo creo que son cuestiones en las que más o menos nos podemos poner todos de acuerdo.

Bueno, en esta pregunta, yo por desgracia en esta pregunta sí que no voy a ser tan complaciente. Así que aquí sí que voy a ser un poco más crítico. Porque, bueno, básicamente yo creo que todos sabemos ya que, porque ya se ha anunciado y todos lo conocemos, que pasado mañana, no mañana, día 29, se va a iniciar el alumbrado.

Bueno, pues el día 29, el sábado de la semana que viene, se va a realizar ese encendido del alumbrado navideño. Bueno, yo no voy a entrar ahora mismo a valorar esa actividad que se repite año tras año, pero sí que este año hay un cambio sustancial y es el cambio de ubicación además del cambio de fecha porque se adelanta, pero bueno, esa cuestión me parece ahora mismo un poco menor. Lo que sí que nos preocupa es el cambio de ubicación porque tradicionalmente, como todos sabemos, este encendido del alumbrado se realizaba en la Plaza del Pilar pero este año, por motivos “x” que desconocemos y que tal vez sea conveniente explicar, se ha trasladado a la Plaza de España con todo lo que eso implica de cara al tema de la movilidad de la ciudad.

Es evidente que va a tener inevitablemente repercusiones en el transporte público, tanto por autobús como por tranvía, se tendrá que cortar el tranvía, una vez más, con las repercusiones negativas que todo esto tiene para los ciudadanos, afectación al tráfico rodado, tanto al particular como incluso el uso de bicicleta, es decir, evidentemente todo esto va a tener unas repercusiones en una tarde de sábado, de finales de noviembre, vísperas del puente de la Constitución, de ya compras navideñas.

Y, bueno, un poco la pregunta, tal y como la planteamos, es si se ha realizado: primero, ¿por qué se ha decidido este cambio de ubicación?, cuando en la Plaza del Pilar parece que era una ubicación adecuada y que no tenía impacto negativo en la movilidad de los ciudadanos. Y si se ha cuantificado de alguna forma qué afectaciones va a haber al tráfico rodado, tanto al público a través del autobús, del tranvía, y de los transportes privados. ¿Qué repercusión va a tener este corte o estos cortes en los tiempos de desplazamiento de los ciudadanos y cuál va a ser el impacto en el comercio de la zona?. ¿Todo esto se ha cuantificado, se ha estudiado, se ha analizado, se ha tenido en cuenta a la hora de tomar la decisión? Eso es todo.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el Concejal Delegado de Movilidad.

Sr. Rodrigo Pérez: Al final, señor Flores, de su intervención no me queda muy claro si están ustedes o no de acuerdo con ese cambio de ubicación a la Plaza de España, nada más y nada menos que a la Plaza de España. Y oiga, la razón por la que se ha cambiado es una decisión tomada por el equipo de Gobierno que entendemos que está justificada y que, bueno, claro que va a tener sus afecciones, pues como tiene sus afecciones cuando se celebra el encendido navideño en el entorno de la Plaza del Pilar, en todo lo que es la calle Don Jaime, la calle Alfonso, etc.

Aquí, en definitiva, señor Flores, lo que hay que hacer es aplicar la razón. Pues claro que va a haber afecciones al tráfico, pero este acto navideño se va a producir en un entorno en el que podemos decir que ya tenemos cierta experiencia en que se produzcan estos cortes de tráfico, en que se interrumpa el servicio

público de transporte de bus y de tranvía. En concreto, es lógico pensar que el autobús desviaré aquellas líneas que pasen por el entorno de Independencia-Plaza de España. Que, lógicamente, el tráfico rodado se cortará y que el tranvía desde lo que es la parada de Gran Vía a César Augusto también tendrá un corte en el servicio, circulando en bucle desde Gran Vía hasta Valdespartera, por el sur, y desde César Augusto hasta Parque Goya, por el norte.

¿Afecciones en el comercio?. Las afecciones en el comercio serán las propias de tener el Paseo de Independencia lleno de gente, el entorno de la Plaza de España lleno de gente. Yo me imagino que aquellos comercios que estén en el entorno que va a ser objeto de este corte, me imagino que el impacto va a ser un impacto positivo.

A partir de ahí, no entiendo muy bien cuál pueda ser la crítica. Paseo Independencia, Plaza de España, Zaragoza, ciudad europea, ciudad internacional, imagen pública, todas las bondades que queramos pensar y eso contraponerlo con esa afección durante, además, un tramo horario que no se va a cortar esta zona todas las vacaciones ni no sé cuántos días. Es que se va a cortar el tiempo necesario para el desarrollo del acto y entendemos que es un escenario no solo bonito, es romántico, es adecuado, es navideño y la verdad es que tiene una gran capacidad para acoger no solo a los zaragozanos, sino a todos aquellos turistas que ese fin de semana decidan venir a Zaragoza a asistir a un acto tan bonito y tan bien programado como va a ser el encendido de luces de este año en 2025.

Sra. Presidenta: Señor Flores

Sr. Flores Serrano: Sí, me quedan unos segundos. Bueno, todas esas bondades que ha descrito el señor Rodrigo se daban igual en la Plaza del Pilar. Es decir, no va a haber más bondades porque se traslade a la Plaza de España. Pues no, no ha justificado. Dice que ha sido una decisión del Gobierno. ¿Justificada?, pues justificada en qué. A mí me suena, después de su intervención, a mí me suena que ha sido un capricho. No sé de quién, pero ha sido un capricho mover de la Plaza del Pilar a la Plaza de España. Y evidentemente las afecciones en la Plaza de España van a ser siempre mucho más grandes que en la Plaza del Pilar. Por lo tanto, si quedaba alguna duda, no nos parece bien este cambio de ubicación, que quede claro.

Sra. Presidenta: Señor Rodrigo

Sr. Rodrigo Pérez: Quiero tranquilizarle, señor Flores, en el sentido de que la Plaza del Pilar va a tener un magnífico belén, va a tener un magnífico mercado navideño y va a tener un magnífico calendario de actividades navideñas que se van a desarrollar como todos los años. No prive usted, con su discurso, al entorno de la Plaza de España, Paseo Independencia, etc, de un espectáculo, insisto, tan bonito y tan entrañable como va a ser el encendido de luces.

8. [VOX] ¿Cuál es la situación actual del sistema de cita previa en el CMPA, y qué medidas se están adoptando para asegurar que ningún ciudadano o familia quede sin atención presencial por no disponer de cita previa? [Cod. 13.869]

(Punto ya tratado conjuntamente en el punto 4)

9. [ZEC] Sobre qué valoración realiza de la reunión con las voluntarias de las colonias felinas, celebrada el lunes 27 de octubre en el Salón de recepciones. [Cod. 13.871]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra la portavoz de Zaragoza en Común.

Sra. Tomás Bona: Muchas gracias. A ver, Consejera, no me extraña que usted se confunda ante lo que dice el señor Giral y el señor Flores, porque hoy ha venido el señor Flores aquí hablando de medioambiente y hablando de defensa de los animales. Y es normal que usted se confunda y que diga, ¿quién ha dicho esto?, porque yo hoy tampoco reconozco al señor Flores. Me parece curioso que se preocupen por los gatos, pero no se preocupen por los toros. La verdad es que eso sí que me parece bastante curioso. Y yo creo que es que al señor Flores lo que le pasa es que está muy cerca del señor Calvo y entonces le va pegando un poco la moderación. Yo creo que le está pegando un poco la moderación porque

al principio vino usted como mucho más salvaje en el tema del medioambiente y ahora ya le preocupan los árboles, le preocupan los gatos. Ya va cambiando la cosa.

Y fíjese si es importante el tema de las colonias felinas y el tema de la protección animal, que nosotros también llevamos una pregunta sobre esta reunión que se celebró el día 27. Y es una pregunta que nos han trasladado las personas voluntarias porque están preocupadas por ciertas cosas. Yo he estado escuchando atentamente lo que usted le ha contestado al señor Flores, pero es verdad que no tiene mucho que ver con lo que yo quería preguntar.

Ellas están preocupadas por los datos de fallecimientos en las operaciones de esterilización, de que hay 200 colonias felinas con entre 3.500 gatos y 4.000 gatos, que son casi 300 voluntarios de protección animal. Pero que hacen falta más y, por lo tanto, hacen falta más voluntarios. Pero hacen falta más cursos y querían saber si van a dar más cursos próximamente. Les preocupa mucho el abandono de los gatos domésticos en las colonias felinas y también les preocupa mucho el tema del presupuesto sanitario para el CMPA. Encuentran que el CMPA está saturado, las protectoras también se encuentran saturadas, hacen falta más medios humanos y materiales porque el presupuesto de gastos del proyecto CES es de 50.000 euros que había al principio, pero ya se han gastado 89.403 euros, así que nos hemos quedado cortos y están pensando ya en el siguiente Presupuesto.

También se preguntaba si tienen previsto realizar más cursos de sensibilización con la Policía Local y a quienes atienden la centralita. Yo creo que este tema ya lo trajimos en otra de las comisiones, que había momentos en los que la policía no estaba siendo muy sensible. Y usted ha hablado ya de que pensaban seguir con las campañas de concienciación con el tema del abandono de los animales. Ellas piensan que hay que seguir con esas campañas. Y también campañas donde se explique cuál es el proyecto CES y también para que se dé a conocer a la ciudadanía el trabajo que hacen las voluntarias, ya que se encuentran muchas veces con problemas con la ciudadanía a la hora de estar haciendo su trabajo. En las colonias, se acercan a las colonias y las personas, por ejemplo, con un perro o que no respetan estas políticas, las increpan y entonces quieren que se haga desde el Ayuntamiento alguna campaña para concienciar a la ciudadanía de que respeten su trabajo, que lo están haciendo de manera voluntaria.

Sra. Presidenta: Sí, antes de comenzar mi intervención, ya que la señora Tomás ha cerrado con la parte de los voluntarios, creo que merece que desde esta Comisión le demos un reconocimiento y un agradecimiento a los más de 300 voluntarios que tenemos dentro del Área de Protección Animal.

El resumen que tengo de esa reunión, que yo no estuve, pero estuvo Elena Sevilla como excelente jefa de servicio y con una gran sensibilidad por toda la parte de los animales y me ha hecho un pequeño resumen y va muy en la línea de lo que ha resumido la señora Tomás. Al final lo que se me ha transmitido a mí desde el servicio es que se tienen preocupaciones muy similares tanto desde la parte gestora como desde la parte de los voluntarios y que, poco a poco, se les va a ir dando salida a todos, como también yo creo que trabajando juntos se ha ido haciendo en estos dos últimos años.

Al final hemos trabajado muy de la mano con los voluntarios. Hemos recuperado esas posibilidades de paseo y de visitas a los animales de los voluntarios en el CMPA, lo hemos hecho de la mano con ellos, haciendo un protocolo. Creo que al final el tejer alianzas hace que se mejore y que redunden en el bienestar animal.

Por un lado, hemos hecho un mapeo completo de todas las colonias felinas de la ciudad y censado a todos los gatos, que ahora mismo nos encontramos con 200 colonias y con 3.500 gatos en cada una de ellas. Todo ello se hace, como bien ha dicho, a través del método CER, que es captura, esterilización y retorno.

Esto ya se implantó en la legislatura pasada en el Ayuntamiento de Zaragoza, pero hemos sumado un plus, que es la parte de tener todos los gatos con chip. Por lo tanto, eso nos facilita para la identificación de todas y cada una de las colonias el saber a qué colonia pertenece. Todo esto viene siendo exigencia de la ley de protección animal.

Además, también se ha inscrito en el registro de la DGA la colonia felina de Pinares de Venecia en el Guano. Creo que aquí destacar que el Comité Ético de Bienestar Animal lo ha descrito como apropiado, respetuoso y válido como refugio para gatos. Creo que es importante destacar ese espacio en el que se está también invirtiendo dinero para que haya una mejor gestión.

Y la parte de los voluntarios en la que se nos transmitió, es lo que nos acaba de decir, preocupación por el abandono. Vamos a hacer una campaña de adopción en estas navidades muy potente que esperemos que vuelva a subir esas cifras de adopción y también, cómo no, las de adopción van de la mano con concienciar, con evitar el abandono. Luego también nos parece interesante lo que nos acaban de decir que es la concienciación de las colonias felinas, poder contar a la ciudadanía la labor que se hace de los voluntarios que son las colonias felinas.

Y cómo, señoras y señores, la ley de bienestar animal nos obliga a los ayuntamientos a gestionarlas y a poner todo ese aporte presupuestario. Porque aquí el legislar es muy bonito, es decir, el legislar es sencillo y es muy fácil, pero creo que todos tenemos que ser conscientes que si queremos hacer una buena ley de protección animal tenemos que ayudar a los ayuntamientos. Oiga, es que Zaragoza está en una parte de un todo. Zaragoza está dentro de España y una buena gestión de los animales en la ciudad de Zaragoza redundará en el beneficio de todos los españoles. Y si desde el Gobierno de España se ponen las exigencias y se elevan las exigencias en cuanto a los criterios de bienestar animal, creo que tiene que ser consecuente con sus políticas y ayudar a los ayuntamientos a que tengan ese aporte presupuestario.

Porque, oigan, aquí todos los ayuntamientos, absolutamente todas las ideas del Gobierno de España no las podemos pagar. Es decir, al final, si el Gobierno de España quiere subir las exigencias en cuanto a descarbonización; el Gobierno de España quiere subir las exigencias en cuanto a las mejoras de bienestar animal. Oiga, que el Gobierno de España apechugue y nos ponga dinero a las ciudades para las mejoras de bienestar animal. Señora Tomás.

Sra. Tomás Bona: Solamente que con el traslado a El Guano se cogen 250 gatos como máximo y que ya había 237 hace un mes. Entonces, que no sé si le va a dar suficiente, o sea, que no hay suficiente espacio en El guano y si se va a pensar en otra solución.

Sra. Presidenta: Por aclarar, muy brevemente, estamos haciendo una ampliación en el Centro Municipal de Protección Animal para acoger la colonia felina de El Portillo. Así que continuamos.

10. [ZEC] Sobre retrasos en las frecuencias del autobús por obras y plan de contingencias ante alertas climatológicas. [Cod. 13.872]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra la portavoz de Zaragoza en Común.

Sra. Tomás Bona: Muchas gracias. Bueno, pues volvemos con el autobús. La verdad es que yo creo que voy a tener que hacer otra comparecencia el mes que viene, otra interpelación para que me dé tiempo a todo. Porque yo no he oído la respuesta en cuanto a los transbordos, porque en el estudio detallado ponían 15,2, ustedes han puesto 25,2. El tema de los retenidos no me ha quedado muy claro, porque realmente, por ejemplo, el mes pasado hubo momentos en los que había 25 conductores en autobús. Entonces, no sé si ustedes entienden cómo retén que haya 25 conductores en autobús. Igual es que eso es un retén para ustedes. Y también que hay un problema con el tema de los inspectores que hace 25 años había 48 y ahora tenemos solamente 28. También es importante para que ese pliego y esa explotación se lleve a cabo de manera correcta.

Y luego, respecto a este tema, por eso les decíamos que nos parecía importante el tema de los retenes. Tenemos un empeoramiento del servicio durante cinco meses en las circulares 1 y 2. Las obras de César Augusto y de la Avenida Cataluña han supuesto una gran pérdida de calidad para el servicio de la línea 32. Las obras del entorno de la Plaza San Miguel son un problema para, especialmente, los vecinos de Las Fuentes que optan por utilizar la línea 22 que se satura en los tramos desde allí hasta Plaza de España. Las obras en el barrio de Torrero, tanto en la calle Oviedo como en la Avenida América han supuesto un tormento para las líneas 33, 34 y 39, y en la Avenida Navarra, bueno, pues el ejemplo es el de la línea 42.

Y también teníamos una duda, y es que nos gustaría que nos aclarasen cuál es el protocolo de actuación ante los efectos climáticos adversos. El día 28 de septiembre, que estábamos con una alta de temporal en Zaragoza, los conductores recibían directrices contradictorias y es algo que creemos que se debería coordinar mejor o que nos explicase mejor qué es lo que pasó. Los episodios temporales violentos, lamentablemente, es una realidad que nos debemos ir adaptando a ellos, porque esto va a seguir ocurriendo.

Queremos que haya una planificación, que me imagino que habrá una planificación, porque yo entiendo que ya hay un protocolo para esto. Pero que es verdad que los conductores nos dijeron que había informaciones contradictorias, que el Ayuntamiento les decía que tenían que salir y, sin embargo, desde la Policía se les decía que tenían que volver a cocheras.

Entonces, que nos expliquen cuál es el protocolo real que hay que hacer para tenerlo todos en conocimiento y para que no pase lo que pasó el día 28 de septiembre.

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el Concejal Delegado de Movilidad.

Sr. Rodrigo Pérez: Sí, gracias, señora Presidenta. Bueno, en relación a los retrasos por obras, me imagino, señora Tomás, que usted alguna vez en su casa habrá hecho obras y sabe que la consecuencia directa, inminente e inevitable de una obra es la incomodidad que la obra conlleva. Luego hay que mirar en los beneficios que esa obra va a proporcionar y ver si se equilibran o no, o ver si es más positivo hacer la obra que dejar las cosas como están para no soportar esas incomodidades.

Habla usted también de los conductores. Me imagino que no hablará en nombre de todos. Habrá hablado con algún conductor, pero no debe usted arrogarse la representación de todos los conductores porque lo que dice sencillamente no es cierto. Además de estas incomodidades propias de las obras, desde luego que desde el equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Zaragoza se tiene en cuenta todas esas posibles contingencias derivadas de las obras. Y se distingue muy bien aquellos que son unos desvíos puntuales por unas obras de pequeño calado, podemos decir. De aquellas otras obras de larga duración que obliguen, por ejemplo, a ampliar los tiempos de recorrido o, por ejemplo, a también ajustar los cuadros de marcha cuando se produce un aumento relevante en la longitud de la línea por el desvío u otras circunstancias que obligan a actuar desde el Ayuntamiento, digamos, por esa circunstancia o por esa razón de las obras.

No se puede criticar una pasividad en el equipo de Gobierno, se tienen en cuenta esas posibles afecciones al tráfico y le voy a poner un ejemplo reciente. Usted lo citaba también, las obras del entorno de la Plaza San Miguel y de El Coso. Se está haciendo una monitorización diaria de lo que es el tráfico en el entorno y se están estableciendo aquellas correcciones que son necesarias para que dentro de esa incomodidad que supone la ejecución de la obra, se afecte lo menos posible al tráfico.

Le podría hablar también del entorno de la Avenida de Valencia, de El Portillo y de Anselmo Clavé, que van a ser unas obras importantes en la ciudad de Zaragoza. Que bienvenidas sean porque eran necesarias y ha sido decisión de este equipo de Gobierno acometer esas y otras muchas obras en torno a avenidas y otras muchas que no voy a citar. Pero sepa también que ya se está trabajando en un plan de contingencia que va a regular todas aquellas afecciones por obra. En el caso de la Avenida de Valencia está muy avanzado y estese tranquila que cuando se inicien esas obras habrá un plan de contingencia al tráfico.

Y respecto a lo que son las contingencias ante alertas climatológicas, pues oiga, la ciudad de Zaragoza ya tiene una experiencia en este tipo de circunstancias. Se va a iniciar ahora un proceso de análisis de aquellos puntos que son críticos tanto para el caso de fuertes lluvias como para el caso de las nevadas y se va a establecer ese plan de actuación, esa especie de protocolo general para actuar en estos casos.

Cuando digo se va a iniciar, no quiero decir que no se esté trabajando ya, porque se está trabajando. Se ha hecho ya un análisis de los puntos críticos y se dispone de esa información, tanto para afecciones por hielo y nieve como para afecciones por lluvia intensa. Miren, lo que son las afecciones por hielo y nieve se han analizado hasta un total de 16 líneas y en lo que son las afecciones por lluvia se han analizado unas 13 líneas. Estos puntos se han detectado como puntos de especial interés por las incidencias y se ha tomado como referencia situaciones de lluvias intensas o la famosa Filomena. Esto, sin establecerse todavía, sin contar con un plan escrito, un protocolo, nos está ayudando para actuar en caso de emergencia y nos está ayudando para tomar decisiones.

Por lo tanto, le decía al principio, si a alguno de los conductores a usted se le ha quejado porque vivió una situación particular, eso no significa que el equipo de Gobierno no tenga un plan de contingencia, siquiera no escrito, para actuar tanto en caso de obra como en caso de incidencias por lluvias, por nevadas o por fuertes inclemencias climatológicas.

Estese usted tranquila, señora Tomás, y observe el comportamiento de los autobuses en caso de inclemencias u obras.

Sra. Tomás Bona: A ver, su obligación obviamente es que... Yo las obras me parecen muy bien, pero su obligación es que las obras causen las menos afecciones posibles a la ciudadanía, yo creo. Usted hablaba además del tema de la Plaza San Miguel. Pues le voy a decir una cosa. Yo no hablo con todos los conductores, hablo con la representación sindical. Obviamente, igual que no hablo con todos los vecinos de Zaragoza, hablo con una representación vecinal. Entiéndalo. En la línea 22 no se ha aumentado el número de autobuses o conductores, sino que son los mismos medios humanos y materiales que se están dando el servicio con un caro perjuicio a la ciudadanía, señor Rodrigo. Justamente en la línea que usted me ha dicho no se ha hecho ningún cambio en cuanto a personal ni medios materiales para mejorar las frecuencias sobre esta línea. Y en cuanto al protocolo, la verdad es que no me ha dejado usted muy tranquila, por mucho que me diga que estoy tranquila, porque entonces lo que me ha dicho es que realmente el protocolo no existe, o sea, que están trabajando. Que hay como unas cosas de que hay líneas que saben que son más afectadas. Pero entonces lo que me está diciendo es que en este momento, y lo que pasó, y yo ya le digo, no he hablado especialmente con un conductor, sino con la representación sindical, lo que sí me ha dicho es que se estaban dando informaciones contradictorias a ellos. Que unos les decían que tenían que volver a cocheras y que otros les decían que no, que tenían que seguir dando el servicio. Y que creo que es algo que ustedes tienen que hacer, aclararle tanto a la Policía como en el ayuntamiento, aclarar cuál es el protocolo, que si se tienen que volver a cocheras o si tienen que seguir dando el servicio.

Sra. Presidenta: Continuamos.

11. [ZEC] Sobre qué medidas han tomado, y el calendario de las medidas que tienen previsto tomar para mejorar el servicio de bicicletas públicas de la Ciudad. [Cod. 13.873]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra la portavoz de Zaragoza en Común.

Sra. Tomás Bona: Bueno, pues a ver, esta pregunta va derivada de ayer. Saben que tuvimos una moción en el Pleno anterior porque habíamos tenido diferentes quejas de algunos vecinos, no de todos los vecinos de Zaragoza porque no hablo con todos los vecinos de Zaragoza. Y realmente ustedes se pusieron las pilas, por lo menos de manera mediática, porque vimos que salió una pieza en el informativo de Aragón Televisión, vimos que salieron diferentes informaciones en los periódicos.

La verdad es que luego las personas que me han ido escribiendo, porque yo les dije: "Por favor, contadme si esto se va mejorando realmente". Hay personas que me han dicho que sí. Que están encontrando que ahora cuando salen de su casa encuentran bicicletas en las paradas, con lo cual, me alegro mucho de que haya sitios donde sí que se haya mejorado el servicio. Para algo ha servido que hiciésemos esa moción y que nos quejásemos sobre este tema. Hay otros barrios donde nos dicen que no.

Como ustedes saben, hay cierta controversia con el tema de las ruedas de las bicicletas. Yo creo que se explicó en esa pieza que se hizo en el informativo de Aragón Televisión, que se habló de que no todas las ruedas tienen que llevar dibujo, porque obviamente no es así. Pero claro, hay una preocupación, es verdad que en esta ciudad llueve poco, pero cuando llueve hay cierta preocupación en que esas ruedas no lleven dibujo y en la seguridad. Sobre todo teniendo en cuenta que realmente, a mi alrededor, y no estoy hablando de Jorge Pueyo. A mi alrededor he conocido a muchas personas, incluso personas que han operado por un accidente con las bicicletas, que obviamente le podría haber pasado con su bicicleta propia. Pero que lo queremos es que el Servicio Bizi, como le dijimos entonces, no muera de éxito. Sino que ustedes vayan apretándole a la concesionaria y que sea el mejor servicio posible. Porque sobre todo es un servicio que utiliza la gente joven y la gente que quiere estar muy concienciada con el tema del medioambiente y que es la mejor manera de moverse, que es una movilidad activa.

Sr. Presidenta: Tiene la palabra el Concejal Delegado de Movilidad.

Sr. Rodrigo Pérez: Sí, gracias, señora Presidenta. Bueno, yo en primer lugar, señora Tomás, agradezco ese reconocimiento que acaba de hacer de que el servicio ha mejorado. Aunque quiero advertirle que las medidas para esa mejora estaban impulsadas mucho antes de que ustedes presentaran su iniciativa. Mire, es constante la labor de este equipo de Gobierno en la vigilancia del cumplimiento de los pliegos por

parte de la empresa adjudicataria. Es verdad que hemos vivido una situación bastante especial, una situación que no puede calificarse de ordinaria y que, oiga, la prensa califica de “la revolución sobre ruedas” al nuevo Servicio Bizi de la ciudad de Zaragoza.

Se decía también en la prensa que hemos viajado ida y vuelta en kilómetros, en equivalencia de kilómetros, unas 17 veces a la Luna y se ha hecho más de 5 millones de usos del servicio por parte de los usuarios. Esto, señora Tomás, nos ha obligado a hacer un esfuerzo a nosotros de vigilancia y control y a la propia empresa sobre el mantenimiento de las bicicletas. De las 2.500 bicicletas, más de 2.000 bicicletas han ido al taller y han sido reparadas en menos de 24 horas. Y, dicho sea de paso, en casi un 70 % de los casos por actos vandálicos. Por tanto, lo que es el control del cumplimiento de los pliegos es algo que se viene haciendo por el Ayuntamiento de Zaragoza.

Se ha tomado, además, la iniciativa de establecer una medida de inteligencia artificial, un control, una predicción de los usos con una inteligencia artificial que está homologada, que creo que ha salido ya en una otra Comisión. Hemos hablado de la empresa Nomon, que lo que permite es un rebalanceo en las estaciones que usted misma ha reconocido que ha mejorado. Pero, señora Tomás, lo que ha mejorado no es nada para lo que va a mejorar. Porque esta herramienta informática, esta inteligencia artificial, ya dijimos que necesita tres meses de adaptación, contados de un periodo, digamos, ordinario que es después de las Fiestas del Pilar, pues hace finales del año 2025. Tendremos ya un estudio bastante solvente, tendremos ya las bases fiables para predecir los usos en las distintas estaciones. Y, por tanto, esto va a ser, sin duda, una mejora importante.

Habla usted de las ruedas. Oiga, las ruedas, técnicamente, el material utilizado, que por supuesto es un material homologado, se ha dicho hasta la saciedad que no supone una merma ni en la seguridad ni en nada que ver con lo que es la prestación del servicio. Es más, se considera que es algo positivo. Es algo positivo porque, podrá usted decir, es que “en días de lluvia se incrementan los accidentes”. Bueno, es lógico. Lo que hay que hacer también es tener un poco de prudencia en la conducción. Y el hecho de que a veces se vea una de estas ruedas compactas con menos dibujo, pues a lo mejor afecta más a la estética que a la seguridad. Se ha dicho también que este tipo de material funciona como una goma de borrar. Es decir, tiene las mismas cualidades desde el principio a fin, hasta que queda totalmente inservible. Es verdad que por parte de la empresa de mantenimiento se están cambiando las ruedas sin necesidad de que se produzca un desgaste excesivo, pero no se puede achacar a lo mejor esa falta de dibujo en las ruedas a una falta de seguridad en la conducción de las bicicletas.

Sra. Presidenta: señora Tomás.

Sra. Tomás Bona: Sí. Pues muchas gracias. La verdad es que no lo puedo evitar. Usted ha dicho que se lleva mucho control de las concesionarias y de verdad, no. No me mienta, no me mienta, porque mire, ustedes no controlan Avanza, ustedes no controlan a Urbaser, ustedes no controlan a el CTRUZ, ustedes no controlan a FCC. Ustedes están permitiendo que la empresa JC Decaux lleven dos años de retraso para poner las marquesinas en esta ciudad. No le ponen ni una pequeña multa a ninguna de las empresas.

Quiero decir, estoy cansada de venir a esta Comisión y a los plenos a decir que las contratas no están cumpliendo y que ustedes no hacen nada. Así que, que me diga usted, “sepa que le llevamos un control”. No, no lo llevan. Y eso lo tengo clarísimo. Yo creo que intento dejarlo claro en las comisiones en las que vengo para decir que ustedes no llevan un control de las concesiones que tienen en este Ayuntamiento.

Por lo tanto, me parece bien. No me ha enumerado usted cuáles son en realidad todas las mejoras o lo que han hablado con esta concesionaria, pero bueno, voy a dar la pregunta por respondida. Pero lo que no le voy a aceptar es que usted lleve un control exhaustivo de las concesionarias, porque eso desde luego no es verdad.

Sra. Presidenta: Continuamos.

12. [PSOE] ¿Qué valoración hace el Gobierno municipal sobre la denuncia presentada por UGT en FCC Parques y Jardines, respecto a la realización de trabajos en suelos contaminados en la Almozara? [Cod. 13.875]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista.

Sr. Giral Monter: Mire, señora Tomás, ahora que se va, hablando de las contratas y del control, pues, esta pregunta tiene que ver un poco... el espíritu es meramente informativo, que me den explicaciones. Porque la crítica a lo sucedido ya lo hizo mi compañero de grupo y Presidente del distrito de la Almozara, el señor Ortiz. Y entonces, bueno, como saben hubo unas obras de reparación y de renovación de las tuberías en el Parque de la Aljafería. Y como todo el mundo conoce, los suelos que tiene el barrio de la Almozara, en según qué zona, coinciden con los de la antigua química y, por tanto, en su interior, solo a escasos metros de la superficie, pues suelen aparecer suelos contaminados. Eso, al parecer, en esa reparación, como digo, y renovación de esas tuberías ocurrió. Y, como dice la pregunta, el sindicato UGT denunció a la contrata encargada de la renovación del Parque de la Aljafería. Hizo una denuncia por no haber previsto unos posibles riesgos laborales del personal de mantenimiento en contacto con esas sustancias tóxicas.

Por tanto, la pregunta, como le digo, señora Gaudés, es meramente informativa de que por qué no se actuó con el protocolo que normalmente tiene que hacerse cuando se acometen unas obras donde puede haber suelos contaminados de acuerdo con la instrucción 4/2018.

Sra. Presidenta: Muchas gracias. Como ya le contestamos al señor Guillermo Ortiz, tanto en el momento en el que montó el circo. Porque lo que hizo el señor Ortiz cuando se presentó en el Parque de la Almozara fue montar un circo y faltar el respeto a una funcionaria de esta Casa. Sí que se siguió el protocolo y las cosas no son exactamente como las cuenta, porque al señor Ortiz que la realidad no le impida soltar un bulo y es lo que él hizo con esta actuación.

Así que paso a paso voy a ir detallando todos y cada uno de los sucesos para que todos sean conocedores de lo que pasó. En primer lugar, nosotros no tenemos constancia de la denuncia formal. Se ha dirigido a lo que es la empresa y nos hemos puesto en contacto con la empresa y este informe viene detallado con las informaciones de la empresa. 28 de octubre, durante la reparación de una conducción de riego en Parque Aljafería, por cierto, importante, conducción de riego, no estábamos llegando al subsuelo más profundo, nos quedábamos en capas superficiales, para ser precisos, se encuentra tierra con tonalidad rojiza. ¿Qué se hace?, de acuerdo con la información repetida por FCC, en ese momento se paralizan los trabajos. Se avisa al Servicio de Infraestructura Verde y se procede a cubrir la zanja y las tierras afectadas, conforme al protocolo municipal, por la presencia de suelos contaminados. Asimismo, parte de las tierras fueron ensacadas, fueron retiradas y fueron llevadas a un gestor autorizado para su caracterización y tratamiento. Paso tercero, verificaciones municipales y coordinación ambiental. Tras recibir ese aviso, se solicita la aplicación del protocolo en materia de suelos contaminados y es cuando se activa una coordinación entre la Unidad de Control y Prevención Ambiental del Área de Medioambiente y la parte de parques. Ambos llegan a la conclusión de que, para gestionar esas tierras, el gestor debe tenerlas, un gestor autorizado. Tienen que ser analizadas y que, además, se tiene que reponer la zanja con material limpio, así como contar con los justificantes y certificados que se necesitan para la gestión.

Paso cuatro, que es en el que nos encontramos ahora mismo. Se está a la espera de los resultados de la caracterización de las tierras, para que en el momento que tengamos esos resultados, conforme al protocolo, actuaremos y cerraremos esa zanja.

Mira, aquí hay dos cuestiones: una, la que le acabo de decir, que el señor Ortiz fue un auténtico maleducado con una funcionaria. No, si quiere luego en privado le repito las expresiones y cómo se dirigió y lo que dijo, que es absolutamente inaceptable en ninguna condición. Creo que cuando va un personal municipal, un personal municipal va a solucionar un problema. Un personal municipal no está adscrito al equipo del Gobierno. Va a seguir aquí a lo largo de los años y creo que hay que tratarle, como a todo el mundo, con un mínimo de respeto y con el respeto que se merece por los años que lleva desempeñando ese cargo. Y eso no lo hizo el señor Ortiz.

Y lo segundo es que encima mintió. Y a mí eso me parece lo más feo de todo, porque mentir es el principio de la degradación pública. Yo me puse en contacto con el señor Ortiz porque no me podía creer de ninguna manera que la foto que había puesto en sus redes sociales no pertenecía a la obra de la que estábamos hablando. Y antes de contarle a los medios de comunicación, tuve la cortesía política de que pudiese retractarse. Y le escribí y le dije: "Guillermo, la foto que has puesto, ¿de dónde la has sacado?, no corresponde a la obra". "Me la han pasado los vecinos". Y le dio exactamente igual. Entonces, creo que en

este momento, en este suceso, algo que lleva haciendo últimamente el Partido Socialista, muy concretamente su portavoz y algunos de sus concejales, como es el caso de Guillermo Ortiz, es que utilizan a la ciudadanía o un suceso que no es la primera vez que sucede.

Quiero decir, todos sabemos que, por desgracia, esos suelos están contaminados desde hace varios años. No ha sido culpa de la señora Chueca, no ha sido culpa del Partido Popular y tampoco creo que de los sucesivos gobiernos. Han intentado hacerlo de la mejor manera posible dentro de las competencias y de las limitaciones que tiene este tema tan concreto y tan complicado.

Se actuó en el momento en el que se detectaron las tierras y lo único que ha querido el señor Ortiz ha sido el subir en seguidores de redes sociales con la difusión de esa noticia falsa que no entiendo. Así que, espero que estos pasos le hayan quedado claros. Lo desmentimos el día que hizo la rueda de prensa. FCC, además, también lanzó un comunicado. Y, la verdad, me gustaría, de alguna manera, que los concejales se centrasen en hacer política y no bulos. Señor Giral.

Sr. Giral Monter: Señora Gaudés, yo creo que en una pregunta concreta, que era si usted tenía conocimiento por parte de la empresa FCC de la denuncia que ha puesto un sindicato. Hombre, no creo que sea lo más cortés institucionalmente hablar de un compañero que no está en la Sala, como usted ha hablado, y hablar de circos, redes sociales. Mire, circos y redes sociales, ustedes también son bastante proclives a hacer según qué tipo de presentaciones, que no incidiré en ello.

Yo no sé qué ocurrió el día, esa mañana, no sé si hubo un trato incorrecto a algún funcionario. Yo sé el trato que ustedes nos dan a los concejales. De eso sí que puedo hablar. Y que cuando nosotros le pedimos información sobre algunos temas, no nos la proporcionen, nos hagan ir como becarios universitarios al Servicio de Movilidad, nos pongan allí una serie de personas vigilando como si estuviéramos haciendo un delito, pues eso no es el mejor trato institucional.

Yo solo quería obtener información sobre esta pregunta de dos cuestiones: una, si sabe usted, y además no le hago responsable políticamente, hablo de los técnicos. Si cuando sacaron y extrajeron la tierra de la reparación de las tuberías y esa renovación, esa tierra se la iban a llevar o la iban a depositar nuevamente en la zanja. Si usted tiene conocimiento de eso o no.

Y segundo, me ha parecido entenderle que dice que usted no tiene conocimiento de esa denuncia que ha puesto el sindicato porque la empresa no se lo ha dicho. Yo quería saber si le había llegado a la empresa y qué va a hacer la empresa y qué van a hacer ustedes al respecto con la salud de los trabajadores en materia de riesgos laborales.

Sra. Presidenta: Creo que no me quedaba tiempo. Pero muy rápidamente, tendremos que analizar esas tierras para saber la afección que tienen, que es lo que estamos haciendo ahora mismo. Que estamos trabajando en coordinación el Área de Parques con el Área de Medioambiente para saber la afección que tiene y cómo se puede solucionar.

Respecto a la actuación, oiga, a mí lo que se me dice tanto desde el servicio como desde la empresa, era que desde el primer momento se iba a aplicar el protocolo de tierras contaminadas. Se iba a retirar esa tierra y en el caso de cerrarla se iba a cerrar con otra arena, con otra tierra, tal y como indica el protocolo. Otra cosa es que ahora mismo hemos considerado, han intervenido el Área de Calidad Ambiental y el Área de Medioambiente y Sostenibilidad, y nos parece interesante y creemos que es lo que se debe hacer, que es analizar para conocer el grado de magnitud y de contaminación de esas tierras.

13. [PSOE] ¿Tienen previsto realizar alguna actuación al respecto de la adecuación de la campa del CEIP Camón Aznar? [Cod. 13.876]

Sra. Presidenta: Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista.

Sr. Giral Monter: La doy por formulada.

Sra. Pregunta: Estas preguntas es de las que me gustan, señor Giral, como las de los animales del señor Flores o las de accesibilidad de la señora Tomás. Creo que al final son las que nos hace ponernos de acuerdo y hacer algo mejor por los ciudadanos entre todos. Quiero decir, son las que sumamos conocimiento para mejorar la ciudad.

He visto que en otras comisiones preguntaron el año pasado en dos ocasiones. Es un terreno que tenemos cedido al Gobierno de Aragón. Por lo tanto, yo me comprometo por hablar con el señor Serrano para saber qué se tiene previsto hacer en ese espacio, que yo lo desconozco. Y, a partir de ahí, lo que me dice el servicio es que ha ido un técnico, ha hecho una inspección ocular del espacio, considera que por parte del Servicio de Limpieza que está limpio, pero que tendría que intervenir el Servicio de Parques. Y vamos a intervenir para poder arreglarlo y que esté lo más decente posible. Aunque este suelo esté cedido, por contar el antecedente, este suelo pertenece al Ayuntamiento de Zaragoza, está cedido al Gobierno de Aragón y, por lo tanto, en esa cesión, la competencia del mantenimiento es por parte del Gobierno de Aragón. Pero, como saben, en muchos espacios que no están adecuados o lo más limpios o decentes posibles, tratamos de intervenir por razones obvias de salud pública.

Y ya que me quedan unos minutos y creo que más o menos ya le he contestado, voy a hacer simplemente un pequeño comentario que es: hombre, por favor, decir en Comisión que parece que les estamos vigilando con una metralleta mientras miran los expedientes. Oigan ustedes, cuando nosotros estábamos en la oposición, ¿qué hacían?, ¿nos mandaban todos los expedientes?. Aquí se sigue un reglamento interno. Y en el reglamento interno ustedes tienen acceso a una serie de expedientes digitales y los pueden consultar mientras estén cerrados tranquilamente desde su despacho. Y si el expediente está en trabajo, está en curso o está abierto, como seguramente en todas las administraciones y en todas las entidades locales, ustedes tienen que ir a consultarlo al sitio. Sí, sí, cuando un expediente está abierto ustedes tienen que ir a consultarlo al sitio. Y ese es el reglamento interno de esta Casa que ha sido vigente durante todos estos años y unas veces te va para bien cuando estás en el Gobierno y otras veces cuando estás en la oposición no. Y ustedes han estado en Gobierno y ha sido exactamente el mismo, no se han tocado los mismos requisitos y las mismas maneras de proceder. Así que, por favor, dejen de hacerse tanto los dramáticos con ese tema y seamos realistas que aquí hay unas reglas del juego, que hay que respetar las reglas del juego y que las reglas del juego son iguales para todos.

Creo que le quedaba al señor Giral algo de tiempo, no sé si lo quiere utilizar.

Sr. Giral Monter: Claro, he dado por formulada, me queda tiempo. Me ha despistado señora Gaudés. Pues qué manera más estupenda de finalizar la Comisión diciendo usted lo que acaba de decir sobre este asunto que hace un año le planteé, creo, la pregunta, me contestó en aquella ocasión, creo que el señor Rodrigo. Veo que al cogerlo usted va a impulsar definitivamente la solución al problema porque, como todos conocen, y si no, lo recuerdo, esa campa es de un colegio al lado donde aparcen los coches, es un colegio donde hay niños con dificultades motoras de movilidad, las aceras están prácticamente...no se puede caminar por ellas y por eso hemos ido con el tiempo demandando.

Efectivamente, es una parcela municipal que se cedió al Gobierno de Aragón, que el competente es el Departamento de Educación. Pero sí que es verdad también que, lógicamente, el Ayuntamiento podía acometer. Como bien ha explicado la señora Gaudés, cuestión que me alegra, y así lo trasladaremos al colegio y a los padres de los alumnos que están en ese colegio, de que ustedes van a proceder pronto, espero, porque han dicho que lo van a solucionar. Espero que sea pronto, que no tengamos el año que viene a hacer otra vez la pregunta sobre el tema y terminar de solucionarlo.

Yo no he dicho nada de metralleta. Pero si quiere un día, claro, usted si viene no será lo mismo, pero eso de que estemos ojeando y tengamos al personal funcionario, que yo creo que es incómodo para ellos, estar delante, vigilando a ver si hacemos una foto o algo así, de verdad, yo no sé los años que se lleva haciendo así. Le digo, señora Gaudés, que no parece de recibo hacerlo. En el Gobierno de Aragón le puedo asegurar que la información, cuando la solicita un diputado, se le facilita. Y aquí, según qué expedientes, hombre, no pasa nada, pues acudimos. Pero la situación, de verdad, deja mucho que desear. Y yo creo que es incómoda para las personas que tienen que estar delante. Que venga el señor Rodrigo, estaré más a gusto. Pero, de verdad, dejen a los señores funcionarios estar allí porque les hace una incomodidad también para ellos. Muchas gracias.

Ruegos (1 asunto a tratar)

14. Ruegos formulados por los grupos municipales (en su caso).

No se producen.

Sra. Presidenta: Una cosa antes de terminar. Un ruego yo creo que es un poco de parte de todos. Hoy es el último día de Reyes Calvo en esta Comisión y unos poquitos días creo que quedaban en el Ayuntamiento. Y creo que de parte de toda la Comisión te queremos dar las gracias por tus años de servicio y por habernos ayudado en desarrollar las comisiones plenarias todos los meses. Así que muchísimas gracias y Feliz jubilación, que seas muy feliz y que la disfrutes, que ya toca.

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

Vº. Bº.

LA PRESIDENTA

(firmado electrónicamente)

Fdo.: Tatiana Gaudés Lalmolda

LA SECRETARIA,

(firmado electrónicamente)

Fdo.: Astrid García Graells