

PROPUESTA DE MOVILIDAD PARA LA CIUDAD DE ZARAGOZA

FEDERACIÓN DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTES
CCOO ARAGÓN

ENERO 2005

Nosotras, las ciudades, nos hemos de esforzar en mejorar la accesibilidad y en mantener el bienestar y los estilos de vida urbana, reduciendo el transporte. Sabemos que para que una ciudad sea sostenible, es indispensable reducir la movilidad forzada y dejar de fomentar el uso innecesario de vehículos motorizados. Daremos preferencia a los medios de transporte respetuosos con el medio ambiente (en particular los desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público) y situaremos en el centro de nuestros esfuerzos de planificación una combinación de estos medios. Los diversos medios de transporte urbanos motorizados han de tener la función subsidiaria de facilitar el acceso a los servicios locales y de mantener la actividad económica de las ciudades.

Carta de Aalborg (punto 1.9 Pautas de movilidad urbana sostenible.)

INTRODUCCIÓN

Antes de comenzar cualquier estudio o propuesta sobre movilidad urbana debemos hacer un análisis de la ciudad que tenemos, del desarrollo actual de dicha ciudad y, sobre todo, del modelo que queremos para el futuro. Si estas propuestas quieren ser serias, los proyectos que se realicen deben de estar consensuados con la propia comunidad, cercanos a la realidad y alejados de utopías o de soluciones milagrosas que acaban siendo “aparcadas” en aras de las crecientes necesidades ciudadanas.

Por otra parte, ningún modelo de ciudad y por ende de transporte para sus habitantes, puede alejarse de **criterios objetivos de sostenibilidad**. Hacer compatibles un casco histórico humanizado, unas áreas residenciales de baja densidad en los extrarradios, unos barrios bien conectados, un buen transporte a los polígonos industriales, paseos peatonales y carriles “bici” útiles para los usuarios, con un tráfico fluido y unos transportes públicos ágiles no es una tarea fácil, sin embargo debemos acometerla. Para Comisiones Obreras esta tarea se debe realizar desde la coordinación entre las instituciones que tienen la responsabilidad de llevarla a cabo.

En la valoración de la idoneidad de un medio de transporte o de otro tenemos que contar con el conjunto de los costes que cada uno de los medios tiene, no sólo el **coste directo** (tarifas, subvenciones, etc.) sino también el **coste externo** (accidentes, ruido, contaminación atmosférica) y el mantenimiento de las infraestructuras (líneas férreas, carreteras, calles, etc.), en este aspecto, estudios realizados recientemente por la Universidad de Karlsruhe (octubre 2004) señala que dentro del coste total del transporte, tanto de viajeros como de mercancías, en el ámbito de la UE, el 83,7% es originado por el transporte por carretera mientras que el ferroviario apenas es del 2%.

En definitiva, creemos que es preciso apostar por sistemas de accesibilidad y opciones de movilidad que partan de una planificación integral tanto de los sistemas de transporte como de las necesidades del entorno de Zaragoza y consigan ser respetuosos con el medio ambiente.

Especial interés debemos tener por hacer de Zaragoza una ciudad “amable” con los ciudadanos y ciudadanas que tienen **dificultades de movilidad**. El consenso con las organizaciones que agrupan a estas personas es imprescindible para evitar más desigualdades.

ANÁLISIS DE SITUACIÓN

En la actualidad el vehículo privado es el mayor método de transporte de nuestra ciudad, las calles se hacen más anchas (para que quepan más coches), se hacen cinturones para circular más rápido, se proyectan y ejecutan aparcamientos en el centro de la ciudad, es decir, cada vez se facilita más la utilización del vehículo privado, con la consiguiente congestión de tráfico que impide un transporte público ágil y útil a los ciudadanos.

El desarrollo urbanístico de Zaragoza y su entorno metropolitano, va a provocar todavía muchos más desplazamientos. La adjudicación a nuestra ciudad de la Expo, la puesta en marcha de Valdespartera, Arcosur, Parque Goya, etc., unido al aumento de los polígonos industriales y logísticos, PLA-ZA; PTR; Empresarium, etc., conlleva un desarrollo paralelo del transporte público que dé **solución** a todos los movimientos que se van a producir.

Como vemos, el ámbito de la planificación urbanística es determinante en la generación de la demanda de transporte. Es necesario, por consiguiente, hacer uso intensivo de las posibilidades de la planificación espacial para reducir las necesidades de movilidad motorizada.

Para **Comisiones Obreras**, una ciudad “vivable” pasa, ineludiblemente, por la posibilidad de sus ciudadanos y ciudadanas de utilizar unos servicios públicos de transporte *adecuados en tiempo y tarifa* a sus necesidades. En la actualidad no es así, el propio modelo de transporte de Zaragoza, tanto de gestión como de control, no permite tener contentos ni a los usuarios ni a los trabajadores, con el consiguiente recelo hacia su utilización.

Asimismo, nos encontramos en la actualidad con la inexistencia de un transporte público a los diferentes **polígonos industriales** que rodean a nuestra ciudad, sin alternativas, por tanto, al transporte privado. Esta situación supone un mayor número de accidentes de trabajo, muchos de ellos enmascarados como accidentes de tráfico y no como “in itinere” y un aumento considerable de gastos para los trabajadores y trabajadoras de dichos polígonos.

Con la adjudicación de la Exposición Mundial del 2008 a nuestra ciudad, debemos pensar también en como vamos a llevar al recinto a los más de 7 millones y medio de visitantes que dicen los estudios que van a acudir allí. Nadie ha hablado todavía de que transporte colectivo masivo que los acercará al meandro de Ranillas.

OBJETIVOS

Para la ciudad: Promover el uso del transporte público y de la bicicleta y hacerla más accesible al peatón.

Entorno de Zaragoza: Unir el entorno metropolitano y acercar los polígonos industriales a los trabajadores y trabajadoras.

PROPUESTAS

1.- En primer lugar creemos que es imprescindible tener una visión global del problema de la movilidad de la ciudad de Zaragoza, para ello, es necesaria la creación de un organismo (**Consortio Metropolitano de Transporte** o como lo queramos llamar) que planifique, coordine y controle la gestión del Transporte Metropolitano.

Las alternativas que este organismo debe de barajar tienen que estar basadas en los siguientes puntos:

- a) El **modelo de transportes** resultante debe de resolver tanto los problemas urbanos de Zaragoza, como los de su entorno, incluidos los polígonos industriales.
- b) Se deben aprovechar las infraestructuras fijas existentes (**cercanías**).
- c) Se deben diseñar las infraestructuras fijas de futuro, complementarias con las existentes (**Metro Ligero**).
- d) Una vez diseñado el plan de estructuras fijas, complementarlo con una **red de autobuses** de corto trayecto.
- e) El diseño se debe de realizar pensando en todo momento en su posible **ampliación futura**.
- f) La integración en una sola estructura de todo el transporte público debe acarrear una unificación de tarifas. Esto permitiría unos tipos de billetajes conjuntos y otras alternativas, como por ejemplo el billete hora.

2.- **Peatonalización paulatina del casco histórico de Zaragoza**, con el siguiente criterio:

El modelo de ciudad que promovemos desde Comisiones Obreras pasaría por peatonalizar todo el Casco Histórico de Zaragoza. En un primer plazo se comenzaría peatonalizando la zona que comprende desde Pte. de Hierro; Coso; Avda. César Augusto y Pte. de Santiago. En vista del resultado, desarrollar una

segunda etapa en la que se peatonalizará el entorno comprendido entre Calle Asalto; Pº de la Constitución; Plaza Paraíso; Pº Pamplona; Pº María Agustín y Plaza Europa.

Siempre hablando de una peatonalización “blanda”, que permita el paso de los residentes, transportistas y servicios públicos.

3.- Creación de una red de cercanías que permita el transporte tanto a los polígonos industriales cercanos como a los municipios que nos rodean. En un corto o medio plazo la situación debería ser:

- a) La red de cercanías debería llegar a las siguientes poblaciones: Caspe; Calatayud; Tudela; Huesca y Cariñena.
- b) Debería haber **apeaderos** (algunos polivalentes viajeros mercancías) en los siguientes polígonos: PTR; INSIDER; El Espartal; La Cartuja; El Burgo; Cogullada; Mercazaragoza; Ciudad del Transporte; San Lamberto; Pikolin; Utebo; San Valero e incluso se podría estudiar la posibilidad de OPEL.
- c) Construcción del ramal ya proyectado que una **la ronda sur con el Aeropuerto** y desarrollo de una lanzadera que una la Estación de Delicias con el Aeropuerto y que sirva para dar servicio a PLA-ZA, Feria de Muestras y Segunda Estación del AVE.
- d) Construcción de un **BY PASS** en la línea de Teruel, vía Barcelona.
- e) Construcción de un nuevo **túnel doble** que una la Estación de Delicias con la de Miraflores, subterráneo por Pº María Agustín; Plaza Paraíso; Pº de la Constitución y Cesáreo Alierta, de ancho RENFE para que sea compatible por METRO y Cercanías.
- f) Ampliación a vía doble en toda la ronda sur.
- g) Cierre del anillo ferroviario con la **ronda norte** en doble vía (ya proyectado)

Si queremos tener este servicio de cercanías definitivamente implantado en el 2008, no puede comenzar a funcionar más tarde del primer semestre de 2006,

ya que es necesario un tiempo prudencial para su desarrollo y puesta a punto de frecuencias paradas etc. Urge, por tanto una decisión política para su puesta en marcha, ya que, en la práctica, las vías y las estaciones ya las tenemos instaladas.

4.- En lo referente al transporte dentro de la capital, es necesaria una red de **Metro Ligero** que una los centros estratégicos de nuestra ciudad y llegue al mayor número posible de ciudadanos.

Desde **Comisiones Obreras** planteamos la creación de tres líneas de Metro Ligero que en su máxima expresión sería la que se adjunta como anexo.

El desarrollo de esta red vendría dado por las necesidades de la población, sin embargo, hay que tener en cuenta que una gran parte de las líneas ya está realizada o necesitaría mucha menos inversión, como es todo el corredor del Oliver o la parte de la línea que va de la antigua Estación del Norte hasta San Gregorio.

La red planteada permite unir en poco tiempo todos los hospitales de la ciudad, los campus universitarios, DGA, recinto de la EXPO, Estación de Delicias, así como da cobertura a los barrios más aislados y a los nuevos centros de población.

Entendemos que es muy complicado el concertar el tráfico rodado (aunque disminuya en una buena proporción, es imposible que desaparezca) con el desarrollo de un medio de transporte masivo de superficie, sin embargo, nuestra propuesta sólo tendría como zona de verdadero conflicto la que va desde la plaza de Aragón hasta la Romareda, por lo que seríamos partidarios de su soterramiento en este tramo, sin que ello signifique que no haya otros tramos susceptibles de ser subterráneos.

5.- La integración del **autobús urbano** con el resto de servicios de transporte público debe de hacerse siguiendo criterios tanto de sostenibilidad como de eficacia y utilidad para los habitantes de Zaragoza.

Al no depender de una infraestructura fija, excepto la propia calle, se entiende, el autobús permite llegar a todos los rincones de la ciudad, así como ir modificando sus rutas dependiendo del desarrollo del resto de infraestructuras y de las necesidades de la ciudadanía, por lo que debe complementar a los otros modos de transporte, terminando el dibujo del transporte público de media o alta capacidad de nuestra ciudad. Para ello:

- a) Una vez puesto en marcha otro modo de transporte, se debe hacer un **estudio** de cómo afecta al autobús, reestructurando las líneas de autobús

afectadas.

- b) La disminución de líneas debe conllevar a su vez una **reducción de los tiempos** de recorrido, con unos trayectos más cortos que permitan mayor frecuencia.
- c) Creación de **intercambiadores** en sitios donde coincidan varios métodos de transporte.
- d) Establecimiento de **redes de carril-bus** (inutilizables por el vehículo privado), semáforos e itinerarios preferenciales para autobuses que permitan reducir las pérdidas de explotación debidas a la congestión del tráfico.
- e) Creación de líneas de autobús o microbús a todas las áreas suburbanas, rurales y a todos aquellos polígonos donde no lleguen otros medios de transporte.

6.- En la medida de que el deseo general es la reducción de transporte privado en Zaragoza y el uso, por tanto, del público, se hace necesario además de las medidas anteriores, una cierta **limitación de vehículos** o, cuando menos, alternativas que lo hagan desaconsejable en el interior de la ciudad.

- a) Además de la peatonalización principal ya comentada, se deben acometer más en todos los **barrios** de Zaragoza, en zonas especialmente adecuadas, bien por el comercio, el ocio, los colegios que acogen.
- b) Introducción y aplicación de las denominadas **“áreas 30”** y áreas de coexistencia de tráfico (con velocidades de tráfico acompañadas a la de los peatones).
- c) No deberían darse más permisos para la creación de nuevos aparcamientos masivos en el centro urbano, hasta que no haya un planteamiento global sobre movilidad y existan circunstancias especiales (zonas residenciales sin aparcamientos, por ejemplo) que recomienden su creación.

- d) Aplicación generalizada de los criterios de “mínima distancia” y “desplazamiento horizontal” para los itinerarios peatonales en sus intersecciones con el tráfico rodado, eliminando rodeos y pasos a desnivel para los desplazamientos de los viandantes.
- e) Revisión de las prioridades de la organización de la circulación en el medio urbano, dando mayores facilidades a la **circulación peatonal y ciclista** en materia de diseño de aceras y carriles-bici y protección para evitar su invasión por los automóviles, reparto de tiempos de apertura de semáforos, etc..
- f) Creación de viario específico y la adaptación del general para el **tráfico de bicicletas**, haciéndolos útiles para los usuarios de este medio.
- g) Creación de **aparcamientos disuasorios** en las entradas de Zaragoza, cerca de paradas que permitan entrar en la ciudad sin el uso del vehículo privado. Como ejemplo se podría habilitar un aparcamiento en Miguel Servet, en los alrededores de la Feria de Muestras, por San Gregorio, etc..

7.- Es asimismo necesario un consenso social y político que debe tener un reflejo inmediato en el cambio de la cultura del transporte. Esta actuación e impulso institucional favorable a un cambio cultural debe concentrarse especialmente en dos áreas de intervención: **la educación y la información**.

Más allá de que existen medidas que sobrepasarían las competencias de un Consorcio de Transportes, como son las campañas de la DGT, por poner un ejemplo, desde al ámbito autonómico se debería intervenir en otros aspectos, como por ejemplo:

- a) Educación por un transporte sostenible desde las escuelas, no sería difícil extender hacia los alumnos de nuestra comunidad, cuanto más pequeños mejor, las ventajas del uso del transporte público sobre el privado y las repercusiones que tiene sobre el medio ambiente.
- b) Formación de los nuevos conductores para que tomen conciencia de su condición de usuarios de un

bien común.

- c) Campañas publicitarias en los medios de comunicación con información de los medios de transporte más sostenibles desde el punto de vista ambiental y de calidad de vida urbana que permitan lograr que su imagen pública sea, al menos, tan positiva como la de los anuncios de automóviles.

Cada ciudad debe plantearse inicialmente para qué quiere el transporte público y qué tipo de apuesta está dispuesta a hacer. O dicho de otra forma, qué modelo de ciudad se quiere tener y cuál es el transporte público que sirve a ese modelo de ciudad. Todo ello dentro de un cambio cultural, un cambio sobre el modelo de transporte que implique la recuperación de las ciudades para el mayor disfrute de los ciudadanos.

(Odón Elorza, alcalde de San Sebastián)

CONSORCIO DE TRANSPORTES: EXPERIENCIAS Y EXPECTATIVAS

Desde la primera vez que presentamos una alternativa sobre temas de movilidad en Ebrópolis, hace de esto cuatro años que, si recuerdan ustedes, tuvo un amplio consenso social y político, desde la primera vez, decía, Comisiones Obreras hemos expresado la imperiosa necesidad de crear un consorcio de transportes para Zaragoza y su área de influencia.

Ha sido y continúa siendo una apuesta decidida de nuestra organización, nos parece imprescindible que los responsables institucionales del sector del transporte tengan una visión de conjunto de la realidad de nuestra ciudad, conozcan sus necesidades y ofrezcan soluciones globales. Soluciones que, en nuestra opinión, pasan por aprovechar todos los modos de transporte que tengamos a nuestra disposición: ferroviarios a través de una red de cercanías y de alguna línea de tranvía o metro ligero complementados con una buena malla de autobuses urbanos e interurbanos. Sin olvidar el fin último de cualquier propuesta sobre movilidad que es hacer más transitable nuestro entorno y, por lo tanto, permitir que cada ciudadano y ciudadana tenga la oportunidad de elegir la mejor forma de desplazarse, dando preferencia, como dice la **Carta de Aalborg** de las Ciudades, a los medios de transporte respetuosos con el medio ambiente, en particular los desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público.

Para esto hace falta un compromiso institucional al más alto nivel que, a la vez, implique a todas las organizaciones sociales que tenemos algo que decir en este tema.

En cuanto a la situación en la que se encuentra actualmente Zaragoza, quizá la propia idiosincrasia de nuestra ciudad, una ciudad compacta, en teoría el modelo de ciudad que más fácilmente debería resolver sus problemas de movilidad, sin grandes centros de población en sus alrededores cercanos, sin grandes polígonos industriales excepto OPEL, en fin, la inexistencia real de un área metropolitana importante, ha sido la causante de que no se viera como urgente la necesidad de un consorcio que planteara nuevas fórmulas de intermodalidad en el transporte público.

Esta falta de coordinación ha provocado que cada institución tire para un sitio diferente, así, el ayuntamiento hace un estudio de tranvía o metro ligero junto con la Diputación General de Aragón, en el Ministerio de Fomento hablan de las cercanías pero no dan el paso, TUZSA hace un estudio sobre los autobuses urbanos y la Diputación Provincial de Zaragoza prepara una encuesta en las poblaciones del área de influencia de esta, es decir diferentes propuestas para paliar los problemas de su competencia sin contar, la mayoría de las veces, con lo que hacen los demás.

Sabemos que resulta complicado poner de acuerdo a tantas instituciones, como se puso en evidencia en la jornada de ayer, principalmente cuando son de signos políticos diferentes. Es difícil en esa situación llegar a acuerdos, sobre todo de financiación, que permitan la creación del Consorcio. Por otro lado, son innegables las dudas que invaden a cada administración cuando tiene que ceder sus competencias (y

por supuesto sus dineros) a un ente ajeno a su propia organización, aún siendo parte activa del mismo. Sin embargo creemos que no se puede perder la oportunidad que tenemos en este momento por tres razones fundamentalmente:

1ª Tanto el Gobierno de la Nación, como la DGA, la Diputación Provincial y el Ayuntamiento de Zaragoza están en manos del Partido Socialista y, aunque esta claro que no es responsabilidad exclusiva de éste y que se debe buscar el mayor consenso político y social posible, es evidente que las dificultades de entendimiento “deberían” ser menores ¡si hasta el Secretario de Estado es aragonés!.

2ª Debemos aprovechar la oportunidad histórica que está viviendo nuestra ciudad, la concesión de la EXPO nos debe permitir acometer mejoras en la movilidad de Zaragoza y, aunque es necesario dar soluciones específicas para ese periodo concreto, es nuestra obligación pensar en el desarrollo futuro de los métodos de transporte metropolitano.

3ª La sensación de caos que se produce en el transporte de Zaragoza en las horas punta y la falta de transporte público a los polígonos industriales, algunos de ellos con perspectivas de acoger a un gran número de trabajadores y trabajadoras en un futuro cercano, hacen necesario buscar alternativas que den solución a estos problemas. En este sentido y como sindicato, queremos alertar de que los accidentes de circulación son ya la primera causa de mortalidad entre los trabajadores, aunque muchos de ellos no se contabilicen como accidentes de trabajo.

Una vez demostrada la necesidad de crear un consorcio de transportes y asumiendo la voluntad política de que así sea (estas mismas Jornadas y las intervenciones de Carlos Pérez y Jesús Sánchez ayer, así lo demuestran), nos queda todavía ponernos de acuerdo en el modelo más deseable para nuestra ciudad, las funciones que debe tener y la organización que permita a empresarios, usuarios y trabajadores participar en la toma de decisiones.

Creemos que no existen dudas de las funciones que un Consorcio debe tener y, por lo tanto que no haya problemas para asumir que tiene la obligación, entre otras, de:

- Planificar las infraestructuras del transporte público de viajeros en su ámbito territorial, definiendo sus características, la programación de las inversiones y proponiendo los convenios de financiación a suscribir.
- Planificar los servicios y el establecimiento de programas de explotación coordinada para todas las empresas que los prestan y la observación de la evolución del mercado global de los desplazamientos.
- Elaborar y aprobar un marco de tarifas común dentro de una política de financiación que defina el grado de cobertura de los costes por ingresos de tarifas y la definición del sistema de tarifas integrado.
- Concertar los acuerdos de financiación con las administraciones públicas a fin de subvencionar el déficit de los servicios y los gastos de funcionamiento de la estructura de gestión.
- Controlar los ingresos, los costes y las inversiones de las empresas prestadoras.
- Formar e informar a los usuarios de los transportes públicos y a la ciudadanía

en general de la necesidad de su utilización, promoviendo la intermodalidad como norma fundamental de su uso.

En fin, como ayer se repitió por parte de todos los participantes, **coordinar** a operadores, administración y usuarios y **concertar** con operadores, administración y usuarios.

Para poder hacer todo esto, para poder tomar decisiones sobre la modalidad de transporte más idónea para cada circunstancia, el Consorcio debe de trabajar con ciertos parámetros, el principal de los cuales es el tipo de ciudad que queremos los zaragozanos para el futuro. Ese es el gran debate que nos quedaría por realizar y en el que, de momento, poco estamos pudiendo decir los ciudadanos y ciudadanas de Zaragoza.

Me gustaría hacer un pequeño inciso sobre las infraestructuras, hablaba ayer el primer Teniente de Alcalde de la posibilidad de dar el banderazo de salida a la construcción del tranvía Norte-Sur a primeros del 2006, desde Comisiones Obreras hemos hecho una propuesta global de transporte para Zaragoza y su área de influencia para los próximos 20 años que os muestro. En ella, además de una red de cercanías y otra de tranvía, ya mostramos algunos intercambiadores de transporte y proponemos aparcamientos disuasorios en las afueras. Cosiendo el resto con una red de autobuses urbanos e interurbanos, más flexibles, y más ágiles.

Pero lo que quería decir, más allá de discutir si la línea de tranvía tiene que ir por una calle u otra y de si se construyen 2 ó 4 líneas, estas u otras, es que tenemos que ser capaces de prever el futuro y no lanzarnos a un proyecto que podría poner en peligro el desarrollo futuro de otros. Para nosotros es mucho más urgente la creación de un Consorcio que haga esa labor, que la creación más o menos rápida de una infraestructura, aunque también la consideremos necesaria. Como también consideramos necesario que el servicio de cercanías, el que sea, este en marcha en el primer semestre de 2006, si queremos ver algún nuevo medio de transporte antes del 2008. Por otra parte, no quisiera cerrar este inciso sin aplaudir la aplicación del billete hora por parte del Ayuntamiento, ya que permitirá a los usuarios ir acostumbrándose a los transbordos, lo que beneficiará enormemente adecuarse posteriormente a la intermodalidad.

Volviendo al modelo, en estas jornadas hemos tenido la ocasión de estudiar diferentes experiencias vividas en otras ciudades, los problemas surgidos para la creación de los diferentes consorcios, la distinta integración de administraciones y empresas públicas y privadas, en fin, todas las dificultades en el proceso de creación de un Consorcio de Transportes. Sin embargo todas y todos coincidieron en que había sido beneficioso para los ciudadanos y los usuarios y sobre todo que se había recuperado el uso del transporte público.

Por la particularidad de Zaragoza, donde su Ayuntamiento tiene en la actualidad la competencia de un alto porcentaje del transporte, va a ser todavía más difícil concertar la participación en el Consorcio. De cualquier manera, en nuestra opinión tienen que estar integrados: el Ministerio de Fomento; la Diputación General de Aragón; la Diputación Provincial de Zaragoza; el Ayuntamiento de Zaragoza y los ayuntamientos de la actual Mancomunidad en un primer momento, con la posibilidad de ir sumando ayuntamientos en el futuro conforme se pueda ir ampliando el área de influencia de dicho Consorcio.

Entendemos que en una ciudad donde esta casi todo por hacer, es imprescindible

el impulso del Estado en el desarrollo del transporte público intermodal, como decía ayer Vicente Domínguez y, en este sentido, además del Ministerio de Fomento se deberían integrar en el Consorcio los trenes Regionales de RENFE Operadora, ya que sería importante para la vertebración del territorio, para aprovechar los efectos del Ave Madrid-Barcelona y para extender los efectos Expo 2008 al resto de la Comunidad Autónoma, además de complementar de forma eficaz la futura Red de Cercanías. Coordinando por tanto horarios y precios con el futuro Sistema de Transporte.

Asimismo, también proponemos que, al igual que ocurre en el Consorcio de Sevilla, se incorpore a nuestro Consorcio la gestión de los aparcamientos públicos y los disuasorios a construir, para de esta forma facilitar y ampliar la intermodalidad y la gestión de los distintos medios de transporte.

Desde Comisiones Obreras hemos venido defendiendo en todas las Comunidades Autónomas en las que se ha planteado la creación de un Consorcio de Transportes, la necesidad de tener un órgano que recoja las inquietudes y las necesidades de los usuarios, los trabajadores y las empresas relacionadas con el transporte. Lo mismo hemos hecho aquí, desde la firma del protocolo entre la Diputación General de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza por el que se comenzaba a estudiar la formalización de un Consorcio para nuestra ciudad, hemos expresado nuestra disposición a participar en el marco en el que se puedan discutir las alternativas que se propongan sobre movilidad, líneas, infraestructuras, tarifas, etc.

Nos consta el interés que ambas instituciones tienen en dar participación a diferentes organizaciones sociales y empresariales, hace falta saber en que medida se va a concretar dicha participación. Ejemplos hemos visto de todas las clases, desde la inclusión en el Consejo de Administración como es el caso de Madrid y Asturias, por lo tanto con más poder de decisión, pasando por el modelo andaluz, que lo hace a través de un Consejo Consultivo, cuyos informes no son vinculantes para el Consorcio. Es evidente que nos gustaría más participar en el Consejo de Administración como imagino que les ocurrirá al resto de miembros de la mesa y, sobre todo a las empresas que trabajan en el sector, no obstante, no vamos cerrar ninguna puerta en este tema por lo que, defendiendo nuestra posición en todo momento, participaremos de forma leal en el proceso.

Es verdad que Comisiones Obreras hemos hecho mucho hincapié en la creación de un Consorcio de Transportes, que lo hemos defendido con vehemencia donde hemos tenido ocasión, pero es que estamos convencidos de que es el único modo posible para buscar soluciones globales a los problemas de movilidad que tenemos en la actualidad y a los que tendremos en el futuro. En esta búsqueda de soluciones pueden contar con nuestra colaboración. Muchas gracias.

