

LAS NUEVAS CUENTAS MUNICIPALES

Ángel de Castro



Un autobús y un tranvía, pasando al mismo tiempo por la plaza Aragón.

El coste de las principales contrataciones se dispara un 40% en Zaragoza en 10 años

El servicio público de transportes, la recogida de residuos, la limpieza pública y el mantenimiento de las zonas verdes están valorados en 157,8 millones en el nuevo proyecto de presupuestos municipales

ALBERTO ARILLA
Zaragoza

Zaragoza aprobará el próximo 20 de febrero, salvo contratiempo inesperado, sus nuevos presupuestos municipales, tras el acuerdo alcanzado por PP y Vox antes de concluir el pasado 2024. Unas cuentas que no variarán demasiado respecto al proyecto puesto en liza hace pocas semanas y que en estos momentos se encuentra en fase de exposición y debate con el resto de grupos municipales. Estas primeras cifras permiten extraer algunas conclusiones con respecto a años anteriores, que muestran una fotografía de cómo se ha incrementado, por ejemplo, el coste de los servicios públicos. Concretamente, en la última década, el ca-

pítulo 2 (gastos corrientes en bienes y servicios) ha subido cerca de un 50% respecto a 2015. De 265 millones a 397.

Dentro de este epígrafe, destacan las cuatro contrataciones principales de la ciudad: el servicio público de transportes (bus y tranvía), la recogida de residuos, la limpieza pública y el mantenimiento de las zonas verdes. Este grupo, de hecho, ha incrementado su coste en un 40% en el último decenio. Juntos, suman en el proyecto de presupuestos de 2025 un total de 157,8 millones, por los 112,4 que abarcaban en 2015, con el socialista Juan Alberto Belloch en la Alcaldía.

Cierto es que en todo este tiempo este incremento de costes ha ido acompañado de un crecimiento del global de los presupuestos, que en 2015 estuvieron cifrados en 683

millones de euros y ahora ya acercan los 1.000 millones, con 978 presupuestados. Tanto es así que los gastos en bienes y servicios siempre han supuesto en torno al 40% de las cuentas totales.

Y en ese mismo capítulo, las cuatro contrataciones ya mencionadas también han supuesto un 40% a lo largo de la última década. Es decir, el incremento de los costes no significa que se invierta más en bienes y servicios, sino que estos se han encarecido de forma proporcional al incremento del global presupuestado año tras año.

Por partes. La contrata sin duda más significativa, y que de hecho es la que más crece, es la del transporte público, referida al bus urbano y al tranvía. Para este 2025, este servicio está dotado con 70,28 millones de fondos municipales, aun-

que el coste real del mismo ronda los 124 millones. Según los cálculos municipales, el dinero público sufre en torno al 71% del coste, a lo que hay que sumar el esfuerzo extra referido a la bonificación del billete.

En ese sentido, desde que se implantaron estas ayudas al transporte público en 2022, el consistorio ha destinado 35,6 millones extra. Unas subvenciones que se han prorrogado otros seis meses, valoradas en 7,4 millones. Es decir, un añadido de 43 millones en tres años y medio.

Por otro lado, el coste del servicio se viene incrementando ya de por sí en los últimos años, con variables como el incremento del IPC entre sus principales razones. Desde 2019, las subidas han sido superiores al 18%. Una coyuntura a la

Zaragoza contempla 397 millones de gastos corrientes para 2025, un 50% más que en 2015

En cifras

40%

Las principales contrataciones suponen un 40% de los gastos corrientes en Zaragoza.

45,3

Zaragoza pagará este año 45,3 millones más que hace una década por el transporte, la recogida de residuos, la limpieza y las zonas verdes.

124

El coste real del bus y del tranvía es de 124 millones al año, sufragados por el erario al 71%.

que hay que añadir otras inversiones como la electrificación de la flota o la adquisición de nuevos tranvías que han permitido rebajar las frecuencias entre viaje y viaje.

Todo ello, además, en un momento en el que Zaragoza se prepara para licitar la nueva contrata del bus, tras la polémica suscitada en torno a la última prórroga con Avanza. En los nuevos pliegos también se deberán recoger las nuevas líneas, que ya han empezado a esbozarse con la «transformación» del 24, en una nueva circular doble. En estos momentos, el ayuntamiento paga por kilómetro recorrido, por lo que es presumible que este servicio seguirá encareciéndose en una ciudad en plena expansión.

Con respecto a la última década, en 2015 el servicio público de transportes se presupuestó en algo más de 49 millones de euros. Es decir, los 70 actuales suponen un salto de 20 millones en solo diez años. Por lo tanto, el transporte público supone cerca de un 18% de los gastos corrientes municipales. O, dicho en términos más sencillos, el Ayuntamiento de Zaragoza reserva uno de cada

cinco euros de sus gastos en bienes y servicios para el bus y el tranvía. Y a ellos hay que unir las nuevas partidas de la bicicleta pública, hasta ahora inexistentes y que este 2025 ya superarán los 11 millones.

Otras contrataciones

El mantenimiento de las zonas verdes también ha supuesto un importante incremento en el último decenio. En 2015, los contratos referidos a su conservación sumaban 13,3 millones de euros, mientras que en 2025 ya se sitúan en 25,7 millones.

Cabe recordar que, desde 2021, este contrato se divide en dos. Uno, adjudicado a FCC, se ciñe a los parques de Zaragoza. El otro, concedido a la UTE (unión temporal de empresas) Urbaser Integra, a las actuaciones en el arbolado y al mantenimiento del Parque del Agua.

Las dos grandes contrataciones restantes también son ejecutadas por la multinacional FCC. Por un lado, está la recogida de residuos, que tiene un presupuesto similar al de hace una década (15,6 millones ahora por 14,7 en 2015). Aunque, en este periplo, el presupuesto destinado a este apartado ha vivido varios picos. Por ejemplo, en 2020 copó casi 21 millones de las cuentas municipales.

Por su parte, la limpieza pública también ha vivido un sustancial incremento de costes, elevándose desde los 35,1 millones en los que estaba cifrada hace una década a los 46,2 millones presupuestados para el año recién comenzado.

No obstante, dentro del capítulo 2 analizado se incluyen muchas más partidas, de menor tamaño por lo general, que también son esenciales en el discurrir del día a día en la capital aragonesa. Así, los gastos corrientes soportan otras cuestiones como el suministro de agua, que se ha triplicado en la última década (de 3 millones a 9,9), lo que se debe especialmente a que ahora Zaragoza bebe más agua pirenaica.

Mientras, la energía eléctrica también ha crecido en la ciudad de los 19,5 millones a los 26, aunque esta cifra supone un ahorro de 8,5 millones respecto al pasado 2024. ■

El transporte público acapara uno de cada cinco euros del gasto corriente, este año con 70 millones



Nuevas estaciones Bizi, en la plaza Mozart de Zaragoza.

El transporte público zaragozano ha subido sus partidas presupuestarias en 20 millones en los últimos cinco años, en los que se ha apostado por electrificar la flota de buses o adquirir nuevos modelos de tranvías. A esta inversión se añaden otras nuevas como los 11 millones de euros para el nuevo Bizi.

Una sostenibilidad tan necesaria como exigente

A. ARILLA
Zaragoza

El transporte público ha vivido una serie de mejoras y desarrollos en Zaragoza en los últimos tiempos que han hecho que, inevitablemente, su coste para las arcas públicas se incremente. Sin ir más lejos, las partidas para el servicio público de transportes han crecido en los últimos diez años en más de 20 millones, de los 49,3 de 2015 a los 70,28 presupuestados para este curso. Un dato que es todavía más acuciante si se analiza únicamente respecto a los últimos cinco años, ya que en 2020 estaba en 50,8 millones. Una cifra que se traduce en que uno de cada cinco euros de los gastos corrientes en Zaragoza van destinados al bus y al tranvía.

Y a ellos hay que sumar, desde este 2025, una nueva variable, la de la bicicleta pública, implantada en la ciudad desde 2008 pero que hasta ahora no costaba un solo euro a los presupuestos municipales. Este primer año, ya hay dos partidas que, juntas, superan los 11 millones de euros. Este es uno de los factores que ha provocado que el gasto (o la inversión, teniendo en cuenta que es un servicio público esencial y no debe medirse por su coste sino por su calidad) se haya disparado en el último lustro, aunque lo ha hecho

de la mano de una serie de mejoras evidentes.

Por un lado, se ha apostado por electrificar toda la flota de autobuses, con clara mirada a convertirse en una ciudad climáticamente neutra en 2030. Además, se han comprado nuevos tranvías que han permitido rebajar las frecuencias entre viaje y viaje. Y se están llevando a cabo nuevos estudios para ampliar la línea hasta Plaza que están valorados en 100.000 euros, con la línea 2, por el momento, aparcada desde que el exalcalde Jorge Azcón la descartase en la práctica por su elevado precio. Mientras, se está preparando una nueva contrata para el autobús que encarecerá aún más el coste para el Ayuntamiento de Zaragoza, que paga por el kilómetro recorrido y no por el número de viajes.

En cualquier caso, los algo más de 70 millones presupuestados para este año no reflejan, ni mucho menos, el coste real del servicio del bus y del tranvía. El coste anual de ambos está valorado, en estos momentos, en 124 millones. Lo más probable y lógico es que los 70 mi-

llones presupuestados crezcan a lo largo del año para compensar la diferencia, ya que las estimaciones municipales hablan de que los presupuestos públicos asumirán en 2025 en torno al 71% del coste del servicio. Es decir, los ciudadanos sufragarán solo un 29% del mismo.

Subida del billete

Precisamente, el billete es otro de los puntos cuyo precio se ha incrementado en la última década, pasando de 1,35 a 1,65. Todo, teniendo en cuenta que el consistorio ha hecho desde 2022 un esfuerzo extra de 43 millones para mantener la bonificación del 50%. En teoría, a las arcas municipales les toca asumir en torno a un 20%, pero según fuentes del ayuntamiento la inversión real está más cerca del 30%, sufragando el resto el Estado. En 2023, por ejemplo, abonó 2,8 millones más de los que le correspondían. Y es que las entidades locales adelantan el dinero y, después, el Gobierno central abona su parte. Los fondos estatales, eso sí, están limitados a una cuantía máxima que el Ministerio de Transporte reparte en función del número de usuarios, lo que ha perjudicado a Zaragoza los dos últimos años. ■