

més endeutament per poder pagar el que pagaríem sense endeutar-nos si rebérem el finançament just. Per tant, el FLA, torne a repetir ací, és necessari perquè els nostres proveïdors puguen satisfer les seues necessitats, però és una estafa, és una estafa, perquè significa crèdits que hem de tornar. I, per tant, la bossa de deute va inflant-se any rere any, diguem, aplega... dotacions del pressupost.

Per tant, esta, senyoria, no és ja 200, és una xifra mòbil, una xifra mòbil perquè quan es pot traure un grapat de factures del compte 409, ja n'han altres de noves al RUF, com ara les factures corresponents a la factura farmacèutica que apleguen successivament mes a mes.

Esta és la situació. Esta és la situació que va posar de manifest l'informe que va emetre la Intervenció General el setembre passat, reflectint l'estat al 30 de juny. 500,8 milions d'euros en factures enregistrades al RUF, pendents d'aplicar al pressupost, de les quals es coneixia la seua naturalesa econòmica perquè ja estaven conformades pel Centre Gestor de la Despesa. I d'altre 143,3 milions d'euros en factures que estaven gravades al RUF, però encara no conformades pel centre de despesa i, per tant, sense que es coneguera la seua naturalesa econòmica. I fins i tot el mateix informe advertia –ja acabe, senyoria– que no s'havien incorporat encara les factures de farmàcia corresponents al mes de juny i que abastava 99 milions.

Esta és l'herència, una part d'ella, tot siga dit de pas, que va rebre l'actual govern valencià i a la qual lluitem per posar fi. En altres paraules, l'opacitat, el sucursalisme no seran mai senyes d'identitat d'este govern. Una situació, d'altra banda, que és injusta i que obliga a pràctiques contràries a la presa racional de decisions, a l'eficiència en la gestió pública i al pagament puntual, com cal, als nostres proveïdors. *(Aplaudiments)*

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor conseller.

A continuació, la pregunta 95, que formula la il·lustre diputada Noelia Hernández, al conseller d'Hisenda.

Quan vosté vullga.

La senyora Hernández Sánchez:

Buenas tardes, señor *conseller*.

La pasada semana, a pregunta de la diputada señora Mollà, nos enteramos que la celebración de la Volvo Ocean Race en Alicante no había sido a coste cero, como se nos venía diciendo desde hace años, sino que había tenido un coste o ha tenido un coste hasta ahora para los valencianos de 31 millones de euros. 31 millones de euros que superan con creces la inversión en promoción turística de la Comunidad Valenciana en los últimos años y que además, si pensamos en este evento que se creó en 1973, yo creo que..., me gustaría preguntar si alguno de nosotros sabíamos de su existencia antes de que se celebrara en Alicante. Y no sólo eso, sino, ya que lo tenemos en Alicante y en la Comunidad Valenciana durante las últimas tres ediciones, si nosotros sabríamos cuáles son el resto de puertos que participan en la Volvo Ocean, porque se nos dice que pone a Alicante en el mapa, que de repente todo el mundo conoce Alicante, cuando yo creo que es un evento que quienes tenemos aficiones más mundanas no habíamos conocido en la vida.

El año pasado, a fecha de la última edición con salida en Alicante, el *conseller* Moragues presentó un informe de una consultora privada donde se nos vendía las bondades de este evento y el maravilloso negocio que había sido para nuestra comunidad, 31 millones, debemos recordarlo. Incluso el director general de la Volvo afirmó que la última salida había sido la mejor que él había vivido nunca.

Quando llegamos al Consell nos encontramos el caramelo envenenado de una reclamación de deuda y la amenaza de un procedimiento judicial, que si no se hacía efectiva nos íbamos a ver inmersos en una reclamación de esta deuda, además con un cruce de informes de diversas consultoras y de bufetes de abogados. Parece que todo ello derivado de una modificación del contrato de la organización de la Volvo Ocean Race que se hizo en 2013 por el anterior Consell.

Por eso, quisiera saber qué consecuencias ha tenido para La Generalitat la modificación de este contrato.

Gracias.

El senyor president:

Conseller, té vosté la paraula.

El senyor conseller d'Hisenda i Model Econòmic:

Bé, a la primera pregunta, jo com vosté, creiem, perquè mos havien de creure el que dia el govern, que el cost de la Volvo era zero, cost zero per al contribuent. Després hem vist, quan hem registrat els calaixos, que no era zero, eren uns quants milions, els que ha dit vosté, no?

Per tant, en eixe context, en eixe context d'opacitat total, apareix eixa novació del contracte de la qual vosté parla, que va ser un intent de posar límit a la sagnia econòmica que este esdeveniment havia esdevingut, mai millor dit, per a les arques públiques de tots els valencians, enfront d'eixa fal·làcia que vosté parla del cost zero, que sempre venia el Partit Popular quan deia de posar diners es tractava per alimentar beneficis privats. I això sí que era molt important.

La primera emissió, la de 2008, ens havia costat 1,8 milions nets. La segona, en 2011, havia pujat a un cost net de 8,16 milions. I la tercera, celebrada en 2014, amenaçava a desaparar-se a l'estratosfera si no es feia res.

És així quan es va fer el 29 de juliol de 2013 la novació del contracte per a celebrar les eixides de l'edició de 2014 i de l'encara pendent de 2017. Amb quin criteri? Posar límits al cost per tal de limitar la pèrdua, perquè els ingressos, consistents quasi exclusivament en patrocinis, estaven totalment afonats. Raó: la crisi.

I posa també –és una hipòtesi– que sumar-se a una foto on apareixien polítics de les administracions públiques controlades pel Partit Popular i pel seu equip habitual de patrocinadors particulars, tots desfilar pels jutjats, els casos de corrupció, i alguns fins i tot condemnat, no fóra, dic, una opció atractiva per a la mateixa Volvo.

El fet és que, a falta d'ingressos, només calia retallar despeses. Va tindre èxit eixe intent? Doncs, mire vosté, sí i no, no i sí. Li explique. No perquè el cost per a les arques públiques de La Generalitat quasi es va duplicar, va pujar a pràcticament 18 milions, 17,065 milions, dic. Estem parlant de quasi díhuit milions d'una sola d'estes... d'esta vegada, no? I si, per què no, si no hagués fet eixa novació, segurament encara haguera costat molt més.

Què se fa ver? Vull remarcar la importància que té per a nosaltres l'optimització dels recursos existents, que són molt limitats, sempre són limitats per a una administració pública, més encara en l'actual situació de crisi fiscal, no?

I l'eficiència. Optimització i eficiència que s'ha de traure dels pocs diners que ens arriben. No ens hem de conformar en este cas a una novació que simplement ha limitat la sagnia econòmica derivada en este cas d'este contracte. La nostra filosofia ha de ser d'estricta seguiment dels acords del botànic. Governem per a les persones. I arran d'això, la desmercantilització de la política és un dels nostres eixos.

És, per tant, que al nostre parer no fou suficient esta novació. Però tot i això el cost va suposar un increment conside-

nable, com acabe de dir-li, per a La Generalitat, i són diners que s'haurien pogut destinar a altres prioritats socials molt més importants.

Els canvis introduïts en eixa novació són els següents: es reduïda la dimensió de l'esdeveniment fixant límits de cost més baixos per la majoria dels conceptes, es redistribuïen les tasques de les parts contractants encarregant-se a la Societat de Projectes Temàtics de tot el que pertoca a l'obtenció d'autoritacions administratives dels espais a ocupar, llicències administratives, freqüències de ràdio, espai aeri i camps de regates. Mentre Volvo Ocean Race passà a encarregar-se de l'organització del *village*, és a dir, de l'espai de vida i festa entorn de l'esdeveniment.

A canvi s'atribuïen a Volvo Ocean Race els mecanismes de finançament de l'esdeveniment via venda de patrocinis, establiment, no obstant això, quantitats mínimes garantides pels diferents conceptes a pagar per la societat de projectes temàtics, en els cas que els ingressos captats per la Volvo no hi arribaren.

Diguem que sense la novació el cànon fix costaria mig milió més. El cost del *village* per a la Societat de Projectes Temàtics podria ultrapassar els tres milions d'euros. Dues embarcacions...

El senyor president:

Conseller.

El senyor conseller d'Hisenda i Model Econòmic:

...a la regata, en lloc d'una, ens podrien arribar a costar 15 milions més d'euros, 15 milions més d'euros. I a la millor hauríem de pagar indemnització per no haver aconseguit tota la rebaixa fiscal promesa a Volvo Ocean Race.

És a dir, senyoria, estem davant, i concloent que tot crec que és evident, i és que estem davant d'un cas més de confusió entre les esferes del que és públic i del que és privat, tenint un preparat cost zero per a les arquitectures públiques que ha passat de més de trenta milions d'euros, fins ara, i que damunt d'això una mala gestió pública, atenent més els interessos particulars que a l'interès general, ha malmès fins i tot la possibilitat d'una col·laboració clara i transparent entre el sector públic i el sector privat.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor conseller.

El senyor conseller d'Hisenda i Model Econòmic:

Moltes gràcies, senyor president.

A continuació, la següent pregunta, formulada per la diputada Sandra Martín, a la consellera de vivenda i obres públiques.

Quan vosté vullga.

La senyora Martín Pérez:

Gracias, presidente.

Señora *consellera*, tanto usted como el Consell han manifestado reiteradamente su apuesta clara por el corredor mediterráneo. Es necesario un corredor mediterráneo como lo entiende Europa, con un ancho europeo y de alta velocidad. Y está claro que tenemos que ser competitivos en Europa, lo ha dicho usted muchísimas veces. Lo reclama la ciudadanía y lo reclaman también los sectores comerciales y las empresas, y nuestra propia industria valenciana.

Ahora, de seguir así el ritmo de inversiones y el rosario de promesas incumplidas por parte del gobierno del PP, es

decir, nos dicen que en 2015, y ya vemos que en 2015 no va a ser, es evidente, ahora han pasado a 2016, 2016 tampoco, y ya nos tememos mucho que 2017 tampoco será, salvo que haya un cambio de gobierno e impulse como debe ser este proyecto.

Y todo esto es debido a que no se está haciendo nada en el nudo de La Encina, y porque además el cambio de vías en el antiguo trazado no ha empezado. Y se centran ahora mismo en la vía de ancho ibérico sobre la que irá el nuevo trazado.

Bien. Para el gobierno de Rajoy y para la ministra Pastor, el corredor mediterráneo no es una prioridad. Esto nos ha quedado claro con el baile de fechas que hemos estado comentando. Y sobre todo también con la infrafinanciación a la que está sometida nuestra comunidad autónoma, y a este proyecto en concreto. De modo que van a terminar su mandato dejando las obras sin terminar y sin una fecha real prevista para la finalización de la misma.

No es comprensible tampoco el cambio en la planificación inicial, puesto que se construyó casi por completo en el 2011 un trazado para la línea de alta velocidad entre Xàtiva y La Encina, pero después el PP decidió que esa plataforma sería para una vía única de ancho ibérico y en el trazado antiguo se cambiaría de ancho las vías en ambos sentidos a ancho internacional.

Y respecto de la ejecución, un informe del Ministerio de Fomento, ya del año 2013, reconocía que entre Valenciana y La Encina, las obras tenían un grado de ejecución del 70%.

Pues bien, como para el PSOE, para este grupo parlamentario, para este partido sí es propietario, al igual que para este Consell y para esta *consellera*, el corredor mediterráneo, y como tenemos muy claro que esta infraestructura es un verdadero motor de cambio económico para la Comunidad Valenciana en su conjunto, le formulo la siguiente pregunta: ¿Qué valoración hace la *conselleria* sobre la paulatina reducción en el corredor mediterráneo tanto de inversión como de prestaciones y del retraso en la finalización de las obras?

Gracias.

El senyor president:

Moltes gràcies, il·lustre diputada.

A continuació, per a respondre, l'honorable consellera té la paraula.

La senyora consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori:

Gràcies, senyor president.

Senyories.

La valoració que fem en la nova conselleria sobre les actuacions en el corredor ferroviari mediterrani que està portant a terme el Ministeri de Foment ha de ser necessàriament negativa.

En primer lloc, nosaltres volem un corredor ferroviari mediterrani amb el seu disseny inicial, és a dir, amb una plataforma específica: alta velocitat i ample europeu, que elimine els colls de botella existents i els problemes de saturació en els trams Vandellós-Tarragona, Castelló-València, l'eix passant de València, València-La Encina i Alacant-Elx-Múrcia, i que connecte de manera adequada als ports valencians amb la xarxa continental.

Un corredor que permeta que una persona pugui anar de Castelló a Alacant en noranta minuts i de València a Alacant en una hora, millorar les freqüències i la qualitat del servei per al transport de persones i que d'una vegada per totes faça possible un transport ferroviari de mercaderies –ara pràcticament inexistent– des dels nostres ports i centres industrials i logístics al centre del continent.