

preocupació. Resulta que eren els seus els que estaven retallant, i per això no deia en cap cas ni posava el crit al cel.

Per això es va acumular un deute totalment insostenible, que passava de 400 milions d'euros, més de 400 milions d'euros. Com no havien de tancar col·legis majors? Com no ho havien de fer? Doncs, enguany, que els hem pagat 163 milions d'euros estarem al costat de les universitats públiques valencianes, cosa que vostés no van fer i sobretot amb tota la confiança del món en elles i amb totes les decisions que prenguen estarem al seu costat, com ha de fer un govern que confia en les seues institucions i en l'autonomia universitària.

Gràcies. (Aplaudiments)

La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, conseller.

Per favor, anem a continuar, si els pareix bé.

Pregunta número 828, que formula la diputada Sandra Martín a la consellera d'Habitatge.

Senyora Martín, quan...

La senyora Martín Pérez:

Gracias, vicepresidenta.

Doy por reproducida la pregunta.

La senyora vicepresidenta primera:

Gracias, señora Martín.

Consellera.

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

Gràcies, presidenta.

Senyoria, la anterior ministra de foment, Ana Pastor, quan va anunciar la implantació de l'ample ferroviari estàndard en el corredor mediterrani, l'anomenat tercer fil, es va comprometre, entre altres coses, que l'AVE arribaria a Castelló al 2015. Doncs bé, les obres d'implantació del tercer fil no han acabat fins març d'enguany, 2017, després de dos anys de fer patir els usuaris de les rodalies ferroviàries amb retardaments, entrebancs i falta d'informació.

L'estat ha posat el tercer fil en la via més propera a la costa, entre València i Sagunt, i en la via més interior entre Sagunt i Castelló. Per cert que el projecte inicial del ministeri era posar tercer fil en les dos vies, entre València i Sagunt, però finalment no ha segut així, encara que en eixa falta de

planificació que tenen ara ens anuncien que ens van a posar el tercer fil també en l'altra via.

A hores d'ara el ministeri està fent proves de circulació en el trajecte, perquè sobre la mateixa plataforma han de combinar-se trens de rodalia, trens de mitjana i llarga distància, mercaderies en ample ibèric, amb AVE, i amb ample estàndard europeu. Un inconvenient el qual vam advertir, perquè el trajecte entre València i Castelló té un trànsit molt elevat, i per tant posar més trens en la mateixa plataforma ha d'implacar un augment de trànsit, amb les conseqüències que això suposa.

Per exemple, des que han acabat les obres, els serveis de rodalia tarden huit minuts i mig més de mitjana que abans, un retard diari per a milers de persones en els seus desplaçaments pel treball, estudi, oci. Ni més ni menys que una pèrdua anual de 518 hores de servei per a 3,7 milions d'usuaris.

Quines són les previsions del ministeri per a posar en funcionament les obres i que l'AVE arribe finalment a Castelló? El secretari d'estat, que va variant les xifres, l'última que ens ha dit és el tercer o quart trimestre de 2017. És a dir, no massa concreció. Perquè fins ara, el compliment de les dades del ministeri tampoc han segut el seu fort precisament, i de fet encara avui estem esperant que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària homologue eixes obres del tercer fil entre Castelló i València, cosa que encara no han fet.

I esperem que eixa tardança en eixa homologació per part de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària no estiga vinculada en eixa decisió última que acaben de prendre ara, que entre Castelló i Vandellós van a implantar doble ample internacional i hagen rebutjat eixa opció del tercer fil que en un principi havien dit. Com ací, en definitiva, són les ocurrencies de l'últim minut que fa el ministeri i que no sabem...

Ni ells, el problema més greu és que ells tampoc saben, perquè no estan planificant esta obra, dient que el millor servei de l'AVE necessita quatre vies entre València i Castelló. És a dir que, junt a la plataforma actual, hi haja una plataforma separada en ample europeu i alta velocitat per a viatgers i mercaderies. D'eixa manera, este tram podrà funcionar correctament, d'acord en les exigències de mobilitat sostenible i previsions de creixement de trànsit en el corredor.

No estem parlant de cap quimera, ni és una ocurrencia per la nostra part aquesta reivindicació. Els projectes estaven redactats i aprovats i van ser licitats en el seu moment. Però l'arribada de l'AVE a Castelló, de la qual, reitere, juny de 2017, encara no sabem quan arribarà, tampoc ha de ser el punt i final. És punt de partida, perquè els castellanencs puguen viatjar en alta velocitat cap al sud de la Comunitat Valenciana, Alacant-Elx, i cap al nord, Tarragona i Barcelona.

Per això, és imprescindible que l'estat acabe les obres entre Múrcia i Alacant, La Encina-València, i dos trams en què queda molt poca obra pendent d'executar i que podrien posar-se en servei en una inversió relativament reduïda. També és una qüestió, el ministre en ocasions diu que «hay problemas administrativos», doncs ací no n'hi ha problemes «administrativos» tant com econòmics, d'avançar els recursos econòmics per a avançar les obres.

Finalment, han de començar d'una vegada les obres entre Castelló i Tarragona, ara que han de rescindir els contractes, s'han de fer els nous projectes, el ministeri continua dient que no van a hi haver retardaments. No pot ser que les obres s'adjudicaren en 2014, no s'hagen iniciat en estos tres anys, mentres que ara s'anuncia que van a reprendre's la solució plantejada a l'inici. Tornem a la casella d'eixida, hem perdut quatre anys i per tant continuem en la situació en la qual hui...

La senyora vicepresidenta primera:

Consellera.

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

...dibuixàvem el mapa entre 2012 i 2017, i la cosa ha canviat molt poc.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, consellera.

Passem a la pregunta número 887, que formula el diputat Manuel Pineda, del Grup Parlamentari Socialista, també a la consellera d'Habitatge.

Senyor Pineda, quan vosté vullga, pot començar.

El senyor Pineda Cuenca:

Gracias, vicepresidenta.

Buenas tardes, *consellera*.

«La Generalitat deberá pagar nueve millones y medio por no construir una autovía en la costa de la Vega Baja.» Al leer el titular hace un mes, uno siente indignación y sorpresa. Indignación porque nuevamente el Partido Popular enreda, y lo hace a la buena gente, gente trabajadora y que quiere que su pueblo y su comarca progresen. Les enreda con más embustes, porque la CV-95 es otro embuste más, señorías.

Como lo es que el valenciano sea una imposición. No lo es. Como lo es el «agua para todos». No sé si ustedes, yo no he visto ningún trasvase por ningún sitio. La CV-95 es otro embuste. *(Remors)* Indignación y sorpresa...

La senyora vicepresidenta primera:

Por favor, dejen que formule la pregunta. Perdona un momento, señor Pineda, un momento, por favor. Rogaría que

dejen al señor diputado acabar la pregunta sin interrumpirle. Cuando quiera, señor Pineda.

El senyor Pineda Cuenca:

Indignación y sorpresa, les decía, porque, pendientes de esto, no es posible que las síndicas Bonig y Ortiz hubieran permitido una PNL en la comisión de obras públicas con presencia del alcalde de Orihuela. Una PNL que Navarro y compañía comunicaron a los medios de esta forma, señorías. El PP exige al Consell rescatar el proyecto de autovía entre Torreveja y Orihuela.

Pero luego, en comisión, *na* de *na*, desaparece la CV-95. Claro, al ver esta noticia, pues ¿qué quiere que le diga? Que los nueve millones y medio de euros califican la sobreactuación de los populares en Orihuela como una verdadera majadería. Exigen lo que Bonig resolvió en el 2012. Porque no tenía dinero, decía ella. Pero claro, los tribunales han visto irregularidades.

Permítanme un breve relato. El proyecto de la CV-95 nació y murió con el Partido Popular. Nació en 1996, con Luis Fernando Cartagena, exalcalde de Orihuela, y muere con la señora Bonig. Esa es la verdad y no otra. Y se prometió inmediata ejecución, pero estuvieron una década prometiendo, y decían: «Vamos a hacer, vamos a hacer.» Y ahí, señora *consellera*, nadie hacía *na*.

En 2005 se publicó en los medios que la inversión que se iba a hacer era de 125 millones de euros. Tomen nota, 125 millones. Y se saca a información pública el trazado. Pero notaron que los agricultores por allí no aparecían ni se habían enterado. Y una semana antes de que terminara el plazo, se les reunió, y se les dice que se iban a expropiar sus tierras, huerta tradicional, dos millones y medio de metros cuadrados.

¿La respuesta cuál fue? Una avalancha de agricultores en la concejalía de la señora Ortiz, que hoy es síndica adjunta del Partido Popular. En julio del 2006 se aprueba el proyecto básico, pero mal, sin declaración de impacto ambiental. Y una plataforma ciudadana en 2007 denuncia la irregularidad, señorías. Y es que el proyecto básico se aprobó antes de su obligada declaración de impacto ambiental, que lo fue en marzo del 2007.

Y se podría haber subsanado, de haber sido atendido el recurso de la plataforma, pero no lo hicieron, aun a sabiendas de la irregularidad. Y la plataforma interpuso el recurso ante el TSJ. Y siguieron, y en el 2007 adjudicaron la obra. 468 millones. ¿Quién no es capaz de aquí del hemiciclo de atar cabos? Aprueban el proyecto básico sin la declaración de impacto ambiental. Rechazan subsanar y lo adjudican por cuatro veces más de lo que se publicó en 2005. Huele a pelotazo Partido Popular.

Al final, no llegó a iniciarse el proyecto, y en el 2009 el TSJ anula el proyecto por las irregularidades comentadas. Y se queda con una adjudicación de obra y con un proyecto nulo, y al final Bonig resuelve. Veintiún años después, estamos sin CV-95 y teniendo que pagar nueve millones y medio por lo no ejecutado.