

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Montiel.

La consellera li contestarà a la interpel·lació.

Honorable consellera, quan vosté vullga.

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

Gràcies, senyor president.

Mire, senyor Montiel, *¿quién está haciendo el plan?* Doncs l'està fent la Direcció General d'Habitatge i Rehabilitació i Regeneració Urbana que és la que té les competències i amb els procediments que es consideren per a l'elaboració d'aquest. I ja en estos moments queda vosté convidat amb les aportacions que considere fer, fer les aportacions que considere a aquest pla plurianual.

Vosté ha preguntat abans per l'estudi; l'estudi es fa en paral·lel a l'elaboració del pla, i després haurà d'avaluar si efectivament en eixe pla plurianual s'estan cobrint les demandes i les ubicacions on al final doncs estiguen estos habitatges en funció de la demanda.

Vosté em parla de les vivendes protegides, que *las pongamos en alquiler*. Mire, nosaltres estem fent un esforç importantíssim per a les més de 1.000 vivendes de VPO que estaven en compra, o en lloguer, en el mercat, construïdes per l'anterior govern, en ubicacions impossibles i a preus impossibles, per a posar-les a disposició de les persones que les necessiten fins al punt que hem adaptat la llei per a la funció social, els criteris d'accés l'habitatge, els criteris socials de la llei. En primer lloc, els primers que havíem de complir amb la llei érem l'administració pública, i per això la mateixa consellera en les seues vivendes ha fixat els seus criteris i ha posat i ubicat als joves com col·lectiu prioritari per a accedir a aquestes vivendes.

Vosté parla que van fer unes propostes de resolució per la subsidiació. Mire, és que el senyor Rajoy quan va eliminar aquestes ajudes de subsidiació als préstecs hipotecaris ha deixat penjats a moltíssims joves, parelles joves que van confiar en l'administració pública per comprar-se una VPO i van quedar tirats en la cuneta per un govern perquè va eliminar de la nit al matí les ajudes de subsidiació als préstecs hipotecaris, unes ajudes que evidentment jo crec que són importants i que s'haurien de recuperar per part del Govern d'Espanya.

És evident que hem de fomentar el lloguer, Espanya no té una cultura de lloguer, l'hem d'impulsar des de l'administració pública i jo crec que cada vegada més. A més, des del punt de vista de la mobilitat laboral i les circumstàncies també socials ens van d'alguna manera impulsant i ens van derivant cap a aquesta fórmula. Ja m'agradaria a mi que a la Comunitat Valenciana havérem tingut un escenari molt millor per a no haver d'estar fent, reconstruint el desfici que nos hem trobat impulsant des del minut zero noves polítiques. Però jo vullc recordar-li algunes dades.

Vam arribar al govern amb 240 milions d'euros de deute d'ajudes a la vivenda que estan liquidats; vam arribar al govern descobrint que n'hi havia 6.000 famílies amb resolucions 501 per un import de 40 milions d'euros no reconegudes, que les vam reconèixer, hem pagat, ens queden 8,7 milions d'euros que pagarem en el proper exercici d'aquest deute, i açò suposa un esforç molt important i una dedicació molt important; d'ajudes al lloguer en 2016, 6.000 famílies, hem pagat ja el 75%, quan vam arribar el govern anterior des de l'any 2009 no pagava les ajudes al lloguer, ara es resolen les ajudes i es paguen en l'exercici; ajudes a rehabilitacions, 643 famílies, més de 10 milions d'euros; 700 vivendes destrossades que ja n'hem reparat 600; quan vam arribar al govern es desnonava les persones del parc públic d'habitatge quan no pagaven, nosaltres no desnonem del parc públic i estem ajudant amb bonificacions perquè puguen pagar el lloguer.

Per tant, jo crec que n'hi ha un esforç important, que sempre podem treballar amb molta més celeritat, que ens falten recursos econòmics, que ens falten recursos humans, però, sens dubte, jo crec que estem fent un canvi important.

I, sens dubte, sempre estem oberts a la seua participació i la seua col·laboració per a poder millorar les nostres polítiques perquè tinga ben segur que per a esta consellera el dret a l'habitatge com a un dret humà és una prioritat, malgrat totes les dificultats que ens estem trobant.

Moltes gràcies. (*Se sent una veu que diu: «¡Molt bé!»*)
(Aplaudiments)

El senyor president:

Moltes gràcies, consellera.

Interpel·lació a la consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, senyora María José Salvador Rubert, sobre la política general del Consell en relació amb el tren de la costa, que formula el diputat senyor Antonio Joaquín Woodward Poch (GP Ciudadanos) (RE número 31.938, BOC número 109)

El senyor president:

Conclourem amb l'últim punt de l'ordre del dia, que és la interpel·lació a la consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, que formula el Grup Parlamentari Ciudadanos, concretament l'il·lustre diputat Antonio Woodward, sobre el tren de la costa.

Senyor Woodward, quan vosté vullga.

El senyor Woodward Poch:

Gracias, senyor president.

Bueno, vamos cerrando el día, hoy sustituyo a César cerrando la..., como estaba en el pasado. Bueno, vamos a la interpelación.

Mire, con fecha 29 de marzo estas Corts aprobaron la última resolución sobre el tren de la costa, la número 941, y le recuerdo parte de esta resolución: Les Corts instaban al Consell a convocar la comisión de seguimiento entre La Generalitat y el Ministerio de Fomento con el fin de revisar y actualizar el protocolo suscrito sobre el tren de la costa y exigir al Gobierno de España que aprobase el estudio informativo sobre el tren de la costa considerando las alegaciones efectuadas por La Generalitat. Y, por último, dar cuenta del grado de cumplimiento de esta resolución a las Corts Valencianes en un plazo de seis meses.

Desde entonces, y por cronología, los acontecimientos e informaciones sobre el tren de la costa han sido varias.

Primero, su *conselleria* dio traslado inmediatamente con un escrito del 10 de abril al ministro de Fomento con la resolución de Les Corts y dándole todo tipo de información.

Segundo, el 5 de mayo se promueve una concentración en Denia, «Volem el tren», y se firma el acuerdo de Denia con multitud de adhesiones, incluidas de nuevo la de todos los grupos políticos representados en estas Corts.

Tercero. A finales de mayo, se conoce el informe de la Universidad de Alicante, encargado por el Ayuntamiento de Denia, que contradice el resultado negativo del estudio formativo de fomento sobre su viabilidad.

Cuarto. Vamos conociendo las alegaciones poco a poco, cosa que cuando presentó su partido la PNL objeto de la resolución 941 nadie las conocía, ni nos las facilitaron, como lo apuntamos ya en el pleno de debate. Y, por cierto, son más de 255 alegaciones. A mi entender, una infraestructura tan necesaria para nuestra comunidad, con tantas voces a su favor y, a su vez, tantas voces discordantes, discrepancias tanto en el trazado como peticiones contrapuestas y confrontadas de ayuntamientos del mismo signo político que el Consell no dejan de sorprendernos.

Quinto. En agosto, fomento da un pasito más, el penúltimo, y remite el expediente completo, según sus palabras, del tren de la costa al ministerio de medio ambiente para obtener la DIA, la declaración de impacto medioambiental, que en teoría sería el último requisito para su total aprobación y que fuera una realidad del tren de la costa y así poder comenzar con la licitación.

Sexto. En el mes de septiembre conocemos de nuevo, gracias a la opinión pública, lo que viene ocurriendo muy a menudo en este Consell, diferentes opiniones esta vez plasmadas en las alegaciones entre su *conselleria* –la de obras públicas– y la *conselleria* de medio ambiente. No es más que una falta de coordinación total entre las *consellerias*.

Yo no sé si volver a utilizar de nuevo el término lucha de mestizaje, pero, por desgracia, claro está, se traduce en facilitar al Ministerio de Fomento, al gobierno del PP, argumentos que puedan concluir con más aplazamientos e incluso con el rechazo total del proyecto del tren de la costa. Y prueba de ello son las declaraciones que hace el ministro De la Serna, y que le voy a repetir, aunque me imagino que ya las escuchó y las leyó la semana pasada.

En relación al informe contrario al tren de la costa..., perdón, en relación al informe contrario al tren de la costa de la Dirección General del Medio Natural y Evaluación Medioambiental dice el ministro: «Nos impide avanzar en la tramitación. El tramo Gandía-Denia es responsabilidad nuestra, es decir, de fomento, del ministerio, y el tramo Denia-Alicante finalmente era para La Generalitat.» Pero ahora nos hemos encontrado con dos informes distintos: por un lado, el informe de obras públicas –casualidad, del PSOE– favorable a la actuación y, por otro, del informe de medio natural desfavorable a la actuación –del Grupo Compromís.

Y le leo..., noticia aparecida en el *Levante* al respecto, y el siguiente día desdiciendo del informe. De verdad que decirle que yo no entiendo nada de la actuación sobre el tren de la costa de este gobierno. Pero tampoco se equivoquen, tampoco de la del gobierno central –del PP–, hasta que se ha decidido apostar por el mismo, aunque sea muy lentamente. Mejor dicho, creo que, por desgracia, sí que voy entendiendo por qué el tren de la costa, realmente el tramo Denia-Gandía, no está puesto en marcha aún.

Mire, estamos en la última trama administrativa como es el DIA, la declaración de impacto ambiental, y que finalmente podrá decirnos que el proyecto del tren de la costa esté reflejado en presupuestos tanto generales del Gobierno de España como autonómicos de la Generalitat valenciana. Y de aquí nace nuestra interpelación.

Primero de todo, ¿por qué con el consenso tan amplio y mayoritario que tiene este Consell con esta infraestructura en la Comunidad Valenciana no podemos ser capaces de informar adecuadamente de los pasos que se toman en una dirección o en otra como sí se está intentando, y se consigue, por ejemplo con el tema de la financiación?

Nos gustaría saber qué dice la alegación de obras públicas y la primera alegación de medio ambiente. Y también, la segunda aclaración, si es que ya se ha remitido, como decía, la información.

Tercero. Si el tramo que presenta más problemas, el de Denia-Alicante, es, por lo que leemos ya que nadie nos informa, el más costoso, el que además tiene que financiar el cien por cien la Generalitat valenciana, que queremos que tenga más estaciones, que vertebre el territorio, tal vez sería necesario replantearse este tramo, utilizar el recorrido actual del Tram y utilizar el montante de la inversión para agilizar el tramo de Alicante al aeropuerto de Elche, L'Altet.

Y ya, por último, saber si el ministro de Fomento les contestó a su escrito del 10 de abril del 2017, y si ustedes han convocado la comisión de seguimiento entre La Generalitat y el ministerio como así se instaba en la resolución 941.

Muchas gracias. (*Aplaudiments*)

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Woodward.

Li contestarà a la interpel·lació l'honorable consellera, i tancarem el punt d'esta vesprada.

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

Gràcies, senyor president.

Senyoria.

Vosté ha fet referència que no té informació. Vosté és un parlamentari que pot formular les preguntes escrites i sol·licituds de documentació que considere, i esta consellera jo crec que les anem lliurant en la mesura en què tenim la informació. Per tant..., vull dir, no té per què enterar-se pels mitjans. Té eixa possibilitat i, per tant, l'únic que ha de fer és fer ús.

Vosté m'interpel·la sobre quina és la posició del govern sobre el tren de la costa.

Com a interpel·lació em resulta un poc estrany, perquè podria haver-me formulat una pregunta i, aleshores, jo li diria, i acabariem aquest debat: és un recolzament sense fissures del govern valencià a aquesta infraestructura que portem molts anys reivindicant. I acabariem el debat en aquesta qüestió.

Vosté també ha posat en qüestió que hem al·legat, hem fet moltes al·legacions. Mire, és que una infraestructura d'estes característiques no són *lentejas*, que si quieres las tomas y si no, las dejas. Haurem d'al·legar per a millorar el projecte que està plantejant el Ministeri de Foment. Això en cap cas va a suposar ningun retard ni res que se parega. És un dret que exercix esta administració davant este informe.

I, mire, respecte dels informes que ha fet la direcció general d'obres públiques o que ha pogut fer la consellera de medi ambient. Ara resultarà que després de sis anys de retard del Govern d'Espanya i del ministeri –que ni està ni se li espera en aquesta infraestructura–, ara resulta que un informe de la subdirecció de medi ambient va a paralitzar el projecte, segons el ministre.

Mire, senyoria, hem d'entendre i situar les coses on estan. Hi ha rodalies entre València i Gandia, i altra que comunica Dénia i Alacant. I este Consell està modernitzant després d'anys sense inversions: en uns dies, de fet, van a començar les obres entre Calp i Teulada, hem licitat la redacció dels projectes entre Teulada i Dénia, de manera que tota la línia, la línia 9, que vosté coneix molt bé, estarà en els estàndards del segle XXI, i no del segle XIX com estava fins ara. I este govern no s'ha plantejat si eixa línia era rentable o no econòmicament, perquè crec que este element és important per al que després li diré.

Tenim un buit inadmissible entre Gandia i Dénia, de la mateixa manera que la ciutat de Benidorm, que té l'estrany privilegi de ser la ciutat espanyola més poblada, no compta amb un servei de rodalies de Renfe des d'Alacant.

En octubre de 2011, el Ministeri de Foment, La Generalitat, ADIF, Renfe Operadora i l'Eige van signar un protocol per al desenvolupament d'actuacions del corredor ferroviari anomenat «tren de la costa València-Alacant».

D'acord amb este, La Generalitat havia de redactar els estudis de demanda, rendibilitat i previsió de trànsit del tren, i el

ministeri redactaria els estudis informatius. Encara que, com diu l'estipulació quarta, «todos los estudios serán codirigidos por el ministerio y por La Generalitat», cosa que no s'ha complit. Per això, tantes al·legacions que hem fet, perquè no coneixíem per a res el que estava treballant el ministeri en una infraestructura d'este territori.

L'anterior Consellera d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient va acabar de redactar un estudi previ de viabilitat amb anàlisi de demanda, rendibilitat i previsió de trànsit en 2014, dos anys i mig després del protocol –molta pressa tampoc li van posar en el tema – i després el van enviar al ministeri.

Per la seua part, el ministre de Foment va començar la redacció de l'estudi informatiu en abril de 2014, el va acabar dos anys després, a mitat de 2016, sense cap codirecció, sense convocar la comissió de seguiment del protocol, amb les funcions de la qual –estipulació sis en la lletra b– està informar el contingut dels estudis i projectes que desenvolupen les actuacions del protocol.

Una vegada acabat de redactar l'estudi informatiu del tren de la costa, el ministeri va aprovar, unilateral i provisionalment, en juny de 2016, l'estudi informatiu i va obrir un període d'informació pública i audiència. Absència de diàleg per part de foment en esta administració.

Però, en qualsevol cas, el més preocupant és el contingut d'eixe estudi, que tot i començar vaig a llegir literalment: «El territorio litoral comprendido entre las áreas metropolitanas de Valencia y Alicante constituye un espacio de la máxima importancia social, económica y medioambiental, tanto dentro del ámbito particular de la comunidad como para el propio estado español.» I seguix dient: «Una amplia franja – en concreto, el tramo Alicante-Gandía– que se encuentra ferroviariamente incomunicada con el resto de la red estatal, y de ahí se deduce la necesidad de resolver esta problemática a través de la actuación objeto del presente trabajo.» I l'estudi informatiu acaba: «En conclusión, atendiendo a los criterios de rentabilidad financiera y socioeconómica de la actuación desde el punto de vista del interés de la sociedad en su conjunto, ninguna de las cuatro fases del tren de la costa es rentable.» I ara resulta que un informe de medi ambient paralitza el tren de la costa, quan l'estudi del Ministeri de Foment literalment diu açò, senyor Woodward, i jo espere que fent esta interpel·lació vosté açò també ho conega.

El Consell, a l'igual que els municipis de la Safor i la Marina, òbviament no compartim les conclusions d'este estudi que ha fet el Ministeri de Foment. Tampoc diversos aspectes tècnics i per això hem fet les oportunes al·legacions que estan a la seua disposició, perquè se li van lliurar i, per tant, només vaig a fer referència a tres qüestions.

L'estudi planteja una solució tècnicament molt complexa: dos amplex de via, dos electrificacions, el que complica l'exploació del servei ferroviari pel que fa a temps de recorregut i qualitat de servei i, a més, augmenta el cos del material mòbil.

En segon lloc, se reduïx el nombre d'estacions previstes en l'estudi de viabilitat, cosa que limita l'accessibilitat i la millora de la connectivitat en el territori.

I, en tercer lloc, el radi de captació de viatgers que utilitza l'estudi, 1.500 metres, és insuficient i no s'ajusta a la realitat de l'estructura territorial de la zona que vosté coneix molt bé.

Per tant, el tren de la costa, per descomptat que sí, però amb canvis en este estudi informatiu, perquè aquesta ha de ser una infraestructura clau per a la vertebració de la Comunitat Valenciana i per al transport públic de tota la façana litoral. I encara més per a la Safor i les Marines, comarques amb una població de dret per damunt de mig milió d'habitants, sense parlar de la població estacional. Raó per la qual és incomprendible que no disposen de cap connexió ferroviària, mentre altres zones d'Espanya amb molta menor població tenen inclús trens d'alta velocitat.

En eixe context, i a més que les xifres que planteja el ministeri són com a mínim discutibles, és evident que l'estudi no té en compte l'interés social i les condicions ambientals en la façana litoral, una de les més turístiques d'Espanya, amb la repercussió en la connectivitat i l'economia que això implica per a tot l'estat.

En els últims dies, des del ministeri, s'ha volgut estendre una cortina de fum dient que la posició de La Generalitat impideix avançar el projecte. El que li dic clarament és que això no és veritat, perquè el Ministeri de Foment acaba d'enviar tot l'expedient al ministeri de medi ambient perquè faça l'avaluació ambiental, com vosté molt bé ha dit. Per tant, no *estamos paralizando nada*, com dia en un mitjà de comunicació el ministre fa res.

Per tant, que el ministre intente tirar-li les culpes a La Generalitat, quan és el ministeri el que s'ha saltat el protocol des de l'any 2011 –portem sis anys de retard–, no és acceptable.

Per tant, en qualsevol cas, i com li dia al principi, la nostra posició és innegable en la defensa d'esta infraestructura. Esperem que les alegacions que hem presentat a l'estudi informatiu siguen acceptades en la seua majoria. Esperem tindre algun tipus d'interlocució amb el Ministeri de Foment a este respecte i que pugam millorar entre tots aquesta infraestructura tan important i tan decisiva per al nostre territori.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

El senyor president:

Moltes gràcies, consellera.

Senyor Woodward... ¿Des de l'escó? Un segon, per favor.

Sí, té vosté la paraula.

El senyor Woodward Poch:

Agradecerle la respuesta, pero creo que de las cuatro preguntas que le he hecho no me ha contestado ni una, o una media.

Yo no le he puesto en duda las 255 alegaciones que han hecho. Ninguna. Le he dicho todo lo que ha ocurrido desde que se hizo la resolución. Entonces, yo le agradecería que me contestara a las cuatro preguntas que le he hecho, únicamente. *(Aplaudiments)*

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Woodward.

La consellera...

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

Mire, senyoria, quan hi han dos parts implicades en una qüestió com és *fomento* i nosaltres és que no *(inintel·ligible)* ... És que és aixina, vull dir. Evidentment, li estic dient que en tot el procés de redacció de l'estudi informatiu del Ministeri de Foment no ens ha ni mu, ni mu, en una infraestructura que passa pel nostre territori, doncs ja me dirà vosté quina és la manera de treballar que té el ministre de Foment, *con su nuevo talante*. Cap informació.

Per tant, jo crec que és important que fem tasca parlamentària ací, en el Congrés dels Diputats perquè, d'alguna manera, igual que nosaltres parlem amb els ajuntaments quan impulsem alguns tipus de projecte pel seu impacte i perquè els alcaldes i alcaldesses han de conèixer i hem de compatir, jo crec que també el ministeri hauria d'assumir eixe paper i negociar amb nosaltres.

Mire, ara se va a presentar el projecte de pressupostos generals de l'estat de 2018. Jo crec que seria important que el seu grup parlamentari i la resta de grups parlamentaris d'esta comunitat que tenen representació en el Congrés dels Diputats aconseguisquen que més enllà d'eixos mil ridículs euros que solen posar *para el proyecto*, que ja no sé quantes vegades estem en el *proyecto del tren de la costa*, en els pressupostos generals de l'estat i que mai s'executen, doncs fiquem un pressupost com correspon per aquesta inversió. Perquè esta inversió, senyoria, és competència de l'estat. Nosaltres ja tenim prou dificultats per a assumir el cost de les infraestructures que són pròpies de l'autonomia en la situació d'infrafinançament que, a més, patim.

Per tant, ajuden en el Congrés dels Diputats a fer possible aquesta infraestructura i que el Ministeri de Foment se comprometia vertaderament, blanc sobre negre, en la infraestructura del tren de la costa, encara que com diu l'informe que «no es rentable económicamente», doncs jo no crec que tinguen molta voluntat de fer-lo.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

El senyor president:

Moltes gràcies, senyora consellera.

Senyories, finalitzat este punt, suspenem el ple. Ens tornarem a vore demà, a les deu del matí.

Senyories, se suspén el ple.

(Se suspén la sessió a les 19 hores i 48 minuts)

D'acord amb l'article 18.2 del Reglament de les Corts, s'indiquen les senyories assistents a la sessió:

Alamán i Tabero, Jordi
 Almería Serrano, José Francisco
 Álvaro Cerezo, Mònica
 Andrés Sanchis, Concha
 Argüeso Torres, Emilio
 Arqués Cortés, Vicent
 Barceló Chico, Ana
 Bellver Casaña, Jorge
 Bernal Talavera, María
 Bertomeu Vallés, Antoni
 Besalduch Besalduch, Ana María
 Betoret Coll, Vicente
 Boix Pastor, Alfred
 Bonig Trigueros, Isabel
 Briet Seguí, Rafael Francisco
 Caballero Hueso, Mercedes
 Caballero Montañés, Juan Carlos
 Cabedo Laborda, Cristina
 Calpe Saera, José Ramón
 Campello Moreno, Marian
 Casanova Claramonte, Vicente
 Castelló Sáez, Alfredo
 Catalá Verdet, María José
 Cerdán Pastor, David
 Ciscar Bolufer, José
 Córdoba Cortijo, Juan Ginés
 De Miguel Martínez, David
 Díaz González, Elisa
 Domínguez Pérez, Miquel
 Escrib Monzó, María Sabina
 Estañ García, Antonio
 Ferrer Matvieychuc, Graciela Noemí
 Ferrer San Segundo, María José
 Ferri Fayos, Fran
 Font de Mora Turón, Alejandro
 Gallén Peris, Marta
 García González, Rosa María
 García Jiménez, María José
 García Latorre, Francisco Javier
 García Muñoz, Teresa
 García Salvador, Alberto
 Garcia i Tomàs, Víctor
 Garrigues Francés, María Blanca
 Gascó Enríquez, Beatriz
 Gascó Verdier, Beatriz

Geffner Sclarsky, Daniel
 González Delgado, Fernando
 Hernández Sánchez, Noelia
 Ibáñez Bordonau, Rubén
 Jiménez Doménech, César
 Juan i Huguet, Jordi
 Marcos Puig, Verónica
 Marí Malonda, Alexis Frederic
 Martín Pérez, Sandra
 Martínez Ramírez, Carmen
 Mata Gómez, Manuel
 Meco Tébar, Fabiola
 Mollà Herrera, Mireia
 Montiel Márquez, Antonio
 Morera i Català, Enric
 Mulet Taló, Miguel Ángel
 Muñoz Lladró, José
 Mustafá Ávila, Rosa de Falastín
 Nadal Sendra, José Ramón
 Navarro Caballero, Juan de Dios
 Navarro Casillas, Isaura
 Oltra Jarque, Mònica
 Ortiz Vilella, Eva
 Pallarès Piquer, Marc
 Parra Almiñana, María Teresa
 Pastor Llorens, Fernando
 Peremarch Palomares, Covadonga
 Pérez Fenoll, Manuel
 Peris Cervera, Rosa
 Pineda Cuenca, Manuel
 Ponce Guardiola, Juan
 Quiñonero Hernández, Llum
 Rodríguez Armigen, Cristina
 Rojo Sánchez, Domingo
 Salas Maldonado, José
 Salvador Rubert, María José
 Sánchez Zamora, María del Carmen
 Santamaría Ruiz, Luis
 Serna Serrano, Toñi
 Soler Beneyto, Víctor
 Subías Ruiz de Villa, Juan Ignacio
 Subiela Chico, Antonio
 Tirado Museros, Clara
 Tormo Moratalla, Emigdio
 Torres García, David
 Ventura Campos, Mercedes
 Woodward Poch, Antonio Joaquín
 Yáñez Motos, María Remedio
 Zaplana López, José Juan

DIARI DE SESSIONS DE LES CORTS VALENCIANES

Subscripcions: Servei de Publicacions de les Corts
subscripcions@corts.es

Plaça de Sant Llorenç, 4 • 46003 València

Telèfon: 96 387 61 00

<http://www.cortsvalencianes.es>

Edita: Servei de Publicacions de les Corts

ISSN: 1133-2492

Dipòsit legal: V-1013-1983



CORTS VALENCIANES

DIARI DE SESSIONS DE LES CORTS VALENCIANES

Subscripciones: Servicio de Publicaciones de Les Corts
subscripcions@corts.es

Plaza de San Lorenzo, 4 • 46003 Valencia

Teléfono: 96 387 61 00

<http://www.cortsvalencianes.es>

Edita: Servicio de Publicaciones de Les Corts

ISSN: 1133-2492

Déposito legal: V-1013-1983