

adequar eixides d'emergència i passos a nivell, instal·lar teleindicadors en les parades de tramvia i renovar ascensors i escales mecàniques.

El plantejament del pla d'accessibilitat universal és que no sols cal eliminar les barreres físiques, sinó que s'ha de comprendre la discapacitat de manera global i en tots els sistemes telemàtics, informàtics i de comunicació, com poden ser la web, les noves aplicacions en els mòbils o màquines d'autovenda de títols de transport.

És important que en este pla d'accessibilitat universal que ha sigut molt compartit amb totes les entitats i associacions, la qual cosa els ha permés conèixer de primera mà quines eren les necessitats i les nostres carències, hem creat també una comissió de seguiment de la qual formen part, entre altres entitats Cocemfe, per tal de fer un seguiment que efectivament estem complint el pla d'accessibilitat universal i que no siga simplement un pla que presentem i que després no hi ha un seguiment i un grau d'execució i compliment d'aquest.

En definitiva, dir-li que altres actuacions previstes en el pla són la realització d'enquestes demoscòpiques i estudis sociològics per a millorar i corregir tendències; la tramitació de l'obtenció del certificat de qualitat europeu UNE 170.001 i 170.002, com a empresa ferroviària accessible.

Per tant, volem situar-nos a l'avantguarda en aquesta matèria i, per tant, tots els recursos i totes les possibilitats en les nostres mans per a fer-ho possible.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

El senyor president:

Moltes gràcies, consellera.

Hui té vosté sis preguntes de control. Va a batre el rècord de la sessió de control. Per a les persones que ens conviden, estem en la sessió de control al Consell, a les conselleries, en preguntes que formulen els diputats i diputades.

I ara continuem amb la pregunta que formula en nom del Grup Parlamentari Podemos-Podem l'il·lustre diputat Antonio Montiel, sobre la ZAL, la zona d'activitats logístiques de la zona portuària de València.

Senyor Montiel, té vosté la paraula.

El senyor Montiel Márquez:

Moltes gràcies.

Bona vesprada, senyora consellera.

La pregunta tiene que ver con las noticias aparecidas en prensa en relación con la posibilidad que explora el puerto de Valencia de realizar una ZAL en la zona de Chiva, Chiva-Buñol, hay cierta confusión. Pero se está hablando de diez millones de metros cuadrados y nos gustaría saber qué piensa su *conselleria* y si hay alguna previsión en la normativa

estratégica territorial de la Comunidad o en el ámbito de la normativa que se planea para el área metropolitana de Valencia en relación con una ubicación de ese impacto territorial y económico.

Gracias.

El senyor president:

Moltes gràcies, senyor Montiel. *(Aplaudiments)*

Li contestarà l'honorable consellera. Consellera, té vosté la paraula.

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

Gràcies, senyor president.

Mire, senyoria, respecte a l'actuació per la qual vosté pregunta, en efecte es va produir una reunió entre el conseller d'economia, el president de l'Autoritat Portuària de València i l'alcalde de Xiva a principi de setembre. Ara bé, a la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori no ha tingut entrada fins ara cap documentació formal sobre el tema.

Des del començament de la legislatura, este Consell té molt clara la seua aposta per un nou model productiu, per a superar la crisi i generar benestar a llarg termini per a la societat valenciana. I en eixe model productiu, la logística ha d'ocupar un paper primordial

Per això, esta conselleria es va decidir a licitar la redacció d'un estudi global del sector logístic en la Comunitat Valenciana, que se va adjudicar en l'any 2017 i ja han començat els treballs per a la seua elaboració i esperem tindre els resultats a final de l'any 2018.

En este estudi, disposarem d'una anàlisi completa de les necessitats i infraestructures logístiques, basant-se en els tràfics de mercaderies existents i previsibles, i es podrà determinar una xarxa que responga a eixes necessitats i que permeta prioritzar les actuacions de La Generalitat.

Ara bé, no tenim les dades de l'actuació, més enllà del seu possible emplaçament, i respecte d'això l'únic que puc avançar és que l'estratègia territorial de la Comunitat Valenciana considera eixe àmbit situat en la intersecció entre l'autovia A-3 i el *bypass* com un node d'activitat econòmica, on es poden combinar usos industrials, logístics, comercials, parcs científics, incubadores d'empreses, parcs de proveïdors, equipaments i centres de serveis públics, entre altres, que tenen la possibilitat d'estar dotats amb sistemes intermodals de transport.

En eixe sentit, l'actuació *a priori* és compatible en caràcter general en eixes determinacions de l'estratègia territorial, però ho dic des de criteris generals. A més, estem tramitant altres instruments d'ordenació, com el pla d'acció territorial de l'àrea metropolitana de València, el pla de mobilitat

metropolitana sostenible de l'àrea metropolitana de València, en el qual s'inclou el municipi de Xiva.

Per tant, la conselleria està redactant en estos moments tres instruments amb els quals es podrà avaluar correctament les implicacions d'una actuació com aquesta o d'altres similars.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

El senyor president:

Moltes gràcies, consellera.

El senyor Montiel acabarà de formular la pregunta de control. Senyor Montiel, té vosté la paraula.

El senyor Montiel Márquez:

Sí, moltes gràcies.

Teníem coneiximent que efectivament s'estava redactant el pla d'acció territorial de l'àrea metropolitana i el pla de mobilitat, etcètera. El que ens sorprén és precisament les notícies. Perquè ací estan molt feliços el senyor Climent, l'alcalde i el senyor Aurelio Martínez. La notícia de la qual jo no desconfie diu que és la tercera reunió que celebren.

La notícia és del dia 5 de setembre. Que el senyor Aurelio Martínez porta un any i mig ja darrere del projecte. És més, en un altre mitjà se diu: «Climent avala Chiva.» I literalment, cometes: «Desde La Generalitat podemos decir que la ubicación es idónea y por tanto animan, etcètera, etcètera.»

Jo crec, senyoria, que una implantació d'aquesta magnitud té un impacte metropolità que va molt més enllà de si és terme municipal de Xiva o de Bunyol. És més, continuem pensant que la ubicació idònia és Sagunt, per a qualsevol tipus de ZAL, perquè a més evitaria el debat al voltant de la penetració nord del port.

Però clar, el que no pot pretendre el port és comportar-se com si fóra un estat independent i tindre la ZAL de la punta, la penetració nord que condiona altres infraestructures, i a més una implantació de vora deu milions de metres quadrats al secà. Perquè després això té impactes territorials, té impactes en la mobilitat de tota l'àrea metropolitana, té a més desplaçament de vehicles pesats, té per tant emissió de gasos d'efecte hivernacle, etcètera, etcètera.

Ens sembla com a mínim poc prudent que un membre del govern, en nom de la Generalitat valenciana ja s'avance a dir que la ubicació és idònia, o fins i tot que ha fet fins a tres reunions en aquest plantejament. Ja se parla fins i tot en la premsa que són 301 propietaris, vull dir que ja n'hi ha un llistat de propietaris afectats. No sé si s'ha parlat en ells, si açò serà una expropiació, si açò serà... No ho sabem.

En tot cas, ens preocupa la forma de fer les coses. Ens preocupa que a més ara s'haja obert una mena de competència entre diferents municipis de l'Hoya de Buñol al voltant d'aquesta possible ubicació. Ens preocupa, en definitiva, que

La Generalitat no anticipe, no planifique en anticipació algunes actuacions.

I sobretot el Sagunt II, perquè és que ahí n'hi ha milions de metres quadrats que cal fer rendibles. Si la mateixa autoritat portuària, i jo no dubte de la premsa –no dubte massa– diu que «el puerto da por fracasada la ZAL de Valencia, tras veinte años de bloqueo», perquè diu, ara s'han adonat per fi que la ZAL era xicoteta, que les parcel·les dissenyades eren xicotetes i a més són cares, i a més estan fora de mercat, jo crec que deurien ajudar almenys a prendre decisions correctes. I estimular aquesta competència municipal i aquests blufs no és la fórmula més idònia.

Molts gràcies. *(Aplaudiments)*

El senyor president:

Moltes gràcies, senyoria.

Acabarà de contestar-li la consellera d'habitatge i vertebració del territori. Sí, consellera, té vosté la paraula.

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

Gràcies, senyor president.

Mire, com li he indicat abans, formalment per registre en la conselleria d'habitatge, que seria l'ens al qual correspondria tramitar aquesta qüestió, no hem rebut res. Entenc que hagen pogut haver-hi reunions entre la conselleria d'economia i l'autoritat portuària amb l'alcalde Xiva, com se poden tindre reunions a diferents nivells sobre este tema.

Però jo voldria insistir que hi ha una qüestió que és important, que és la de la planificació. I en eixe sentit, són les competències de logística que estan en la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, és on hem encomanat eixe estudi de demanda logística, per tal d'en lloc de triar els llocs en funció de si ens cau bé o no l'alcalde de torn, s'identifiquen les qüestions i les ubicacions en matèria logística en funció de les millors ubicacions que diga un estudi, que és el que hem encomanat, fent una assistència tècnica externa.

Respecte del pla especial de la ZAL, s'ha quedat menuda, però precisament per la demanda que hi ha. I en eixe sentit, estem treballant per completar Parc Sagunt, l'ocupació de Parc Sagunt I, i ja esta conselleria i aixina figura i s'ha publicat en el DOGV, hem iniciat la tramitació del pla especial per a Parc Sagunt II, sense perdre temps, perquè en estos moments hi ha un desplegament important de l'activitat logística, afortunadament, en la Comunitat Valenciana, el PLV té una gran demanda d'ubicació.

I per tant, estem treballant en este sentit, i efectivament jo crec que, malgrat les reunions que s'hagen pogut produir, jo no he estat present, n'hi ha preguntes que jo no li puc contestar.

Però el que sí que li puc dir és que en el seu dia si per registre entra qualsevol petició, ja la tramitem tenint en compte els marcs que tenim, l'estudi de demanda, el Pateval, el pla d'acció metropolitana de l'àrea metropolitana de València, i també el pla de mobilitat sostenible de l'àrea metropolitana de València, on està eixa possible ubicació, com poden hi haver altres, però que s'estudiaran en eixos marcs i no altres.

Moltes gràcies. (*Aplaudiments*)

El senyor president:

Moltes gràcies, consellera.

No se'n vaja, perquè encara té algunes preguntes per a contestar.

Ara, la que li formula la diputada en nom del Grup Podemos-Podem, Llum Quiñero, sobre el port esportiu d'Alacant. Senyoria, té vosté la paraula.

La senyora Quiñero Hernández:

Bona vesprada, consellera.

A los pies de la *serra* Grossa, allí donde estuvo la refinería La Británica, en mitad del paseo peatonal y litoral, se sitúan desde el 1982 las instalaciones o buena parte de las instalaciones del club de regatas, tan vinculado a la ciudad. En aquel año presentaron solicitud de autorización para construir un espigón de defensa de la costa y rampa de embarcaciones de vela ligera.

El objetivo de esta solicitud era fomentar, decían, el deporte y se concedió por tiempo de cuarenta años y a cambio de un canon. Y señalaba, entre otras condiciones, que el beneficiario no podría destinar los terrenos de dominio público concedidos ni las obras en ellos ejecutadas a usos distintos de los expresados en aquella orden.

En el punto del acuerdo también se establecía que las obras de adecuación del espacio dentro de la concesión se destinarían a vela ligera y solo en casos excepcionales y debidamente justificados podría utilizarse para barcas de motor. La concesión se cumplirá en muy poco tiempo, como lo han hecho otras concesiones de puertos deportivos.

¿Cuál es la propuesta de la *conselleria*? En la actualidad, según los datos que me constan, cuenta con 303 amarres en dique seco. Los accesos del club de regatas no cuentan con ninguna identificación en sus accesos. Con carteles en la puerta sobre la privacidad del espacio se disuade a los peatones no socios del club al acceso a ese lugar que ocupa la primera línea del mar y las instalaciones, incluido el espigón, está bastante deteriorado.

El ayuntamiento de la ciudad diseñó un proyecto de paseo marítimo peatonal que salva el espacio del club de regatas, que desde el propio club se cerró durante un tiempo con embarcaciones de desguace para hacer difícil el paso de peatones desde la playa. Y es frecuente que se impida el paso

a quienes quieren acceder al espigón o a las rocas desde el espacio que gestiona el club desde la playa contigua conocida como la playa de la Cantera.

Hay en marcha un proyecto de paseo litoral que está aún en vías de concurso, que debería contar con un paso por la primera línea del mar. Además, quiero señalar que no he localizado la información sobre implantación de un plan de residuos generado por el puerto y que no parece existir un lugar, un punto limpio.

El puerto de la Cantera, en Alicante, está en las puertas de renovar su concesión, un puerto deportivo, bajo la tutela de La Generalitat, que nació para destinarse al deporte de la vela ligera y que como tal debería protegerse.

¿Cuáles son los planes de esta *conselleria* respecto a este puerto? ¿En qué estado se encuentra la concesión del puerto de Alacant en la cantera, en el embarcadero que estuvo en la zona de la refinería La Británica, y que más tarde estuvo el tiro de pichón, y que en este momento ocupa el club de regatas, un restaurante con una amplísima terraza, una cafetería, una piscina y varias canchas de tenis, amplio espacio de *parking* privado?

¿Y cuál es la razón por la que no hay ningún símbolo que identifique que se trata de un puerto de la Generalitat valenciana?

Gracias. (*Aplaudiments*)

El senyor president:

Moltes gràcies, senyoria.

Li contestarà l'honorable consellera. Consellera, té vosté la paraula.

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

Gràcies, senyor president.

Senyoria, en abril de 1982 l'antic MOPU va autoritzar al Real Club de Regates d'Alacant la construcció d'un espigó de defensa de costa i rampa, varador d'embarcacions lleugeres, amb més de dos mil cinc-cents metres quadrats de terrenys de domini públic i vora sis mil metres quadrats d'espill d'aigua. L'autorització era per a quaranta anys, de manera que està vigent en estos moments aquesta concessió fins a l'any 2022.

Dins de l'àmbit de l'autorització poden haver-hi també altres activitats, i així hi ha un restaurant, una piscina i unes pistes de tenis, totes les quals són d'accés públic i s'utilitzen pagant les entrades corresponents. Per exemple, en el port de Dénia també n'hi ha una piscina dins del club nàutic.

Per últim, en efecte hem comprovat que no hi ha cap cartell que identifique les instal·lacions com a dependents de La Generalitat i anem a requerir el club de regates perquè esmene eixa deficiència.