

**La senyora consellera de Sanitat Universal i Salut Pública:**

Gracias, señor Córdoba, además por darme la oportunidad de poder explicarlo, porque hay algo fundamental: no se puede poner la carrera profesional si no está consignado en los presupuestos. Y se han consignado para los presupuestos del 2019, algo que no ocurría en los presupuestos anteriores.

Efectivamente, hace pocas semanas comparecí en la comisión de sanidad en estas Cortes para informar del pago. Creo que fue una comparecencia que solicitó usted y que yo en aquel momento le expliqué cómo estaba en ese momento la carrera profesional.

En esa comparecencia ya le expuse con detalle la complejidad jurídica que había entrañado ese reconocimiento. No era una cuestión baladí. Era una cuestión controvertida, porque había sentencias contradictorias entre los tribunales españoles y el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Y la decisión de la *conselleria* a principios de 2018 es proceder al allanamiento en todos aquellos procesos donde se constatará que la persona interina llevaba más de cinco años en el desempeño de los puestos de trabajo. Es decir, no hemos litigado; nos hemos allanado a las peticiones de los profesionales.

Desde entonces, ese reconocimiento ha supuesto el pago de la retribución, según el grado que cabe atribuir a cada trabajador, utilizando el mismo sistema de evaluación empleado por el personal fijo.

La negociación que habría que abrir evidentemente con las organizaciones sindicales para modificar los decretos de carrera profesional concluyó en la mesa sectorial de sanidad del 27 de diciembre. Es decir, hicimos los deberes antes de la entrada en vigor del presupuesto del 2019.

El propósito de esta modificación ha sido: reconocer y regular la percepción de las retribuciones inherentes a la carrera profesional del personal temporal definido en los distintos proyectos, avanzar en el reconocimiento de grados de carrera entre los distintos sectores del personal de La Generalitat y de otras administraciones públicas, incluir la valoración proporcional de servicios prestados en distintos grupos de titulación, y simplificar los órganos de evaluación. No es tan sencillo. Es decir, la tramitación y el marco legal que tenemos que aplicar hay que respetarlo.

Una vez finalizada la fase previa de negociación, hemos iniciado ya la tramitación de los proyectos de decreto sobre la forma, la estructura y el procedimiento de elaboración de los proyectos normativos de La Generalitat y las instrucciones dictadas en su desarrollo.

Pero hay algo que quiero que usted sepa, para que vea la voluntad que tiene este gobierno. Hemos declarado de urgencia su procedimiento de tramitación para intentar acortar los plazos en la medida que sea posible, pero tenemos que cumplir con el marco legal que tenemos.

En consecuencia, teniendo en cuenta este hecho, se podría aventurar que en un plazo de dos o tres meses podrían estar publicados. Esto es así porque tiene una tramitación administrativa que es necesaria y no podemos ni vulnerarla, ni saltarla.

Ahora bien, hay que tener en cuenta que, tal y como señala vigente normativa y los proyectos referidos, el acceso a la carrera tiene carácter voluntario. Es así. Seguro que se van a acoger todos, pero tiene carácter voluntario y ese reconocimiento es individualizado. Por eso cada interino ha tenido que ir a los tribunales personalmente.

Por lo tanto, una vez se aprueben por el Consell y se publique en el diario oficial de La Generalitat, será necesaria la solicitud de los interesados a una evaluación objetiva, reglada y reconocimiento previo a la protección del correspondiente complemento retributivo de carrera conforme a las previsiones que van marcar los decretos.

Como dije en mi comparecencia, señor Córdoba, y le vuelvo a decir, hemos avanzado por la senda de la clarificación de los derechos de los trabajadores interinos, del reconocimiento de sus retribuciones; hemos procedido a los pagos correspondientes; nos hemos allanado a todas las peticiones, y seguimos, como le he dicho, avanzando en la elaboración de una normativa que tiene que contemplar la regulación de acuerdo con un marco jurídico que debemos de respetar.

Gracias. (*Aplaudiments*)

**La senyora vicepresidenta primera:**

Gracias, *consellera*.

Anem a passar a la pregunta número 1.593, que formula la diputada Sandra Martín a la consellera d'habitatge.

Señora Martín, cuando quiera.

**La senyora Martín Pérez:**

Gracias, presidenta.

Es necesaria una estrategia que contemple la movilidad, las infraestructuras y el transporte de la Comunidad Valenciana de una manera global.

Durante veinte años del PP, lejos de tener un plan claro para abordar las infraestructuras y la movilidad, se dedicaron a actuar a demanda y a golpe de anuncio, sin más finalidad que proporcionarse titulares, cuando luego la realidad reflejaba que nada de todo lo anunciado se llegaba a materializar.

El abandono del transporte y de la movilidad en general fue una constante durante dos décadas. Y esa no es manera de abordar la movilidad y las infraestructuras de esta comunidad, debiendo ser tratada desde una perspectiva sostenible tanto económica, como social, como medioambiental, partiendo de la accesibilidad y de la conexión desde los centros urbanos con el resto del territorio, y todo ello tomando como punto de partida y eje el transporte público, que ha sido una defensa constante de esta *conselleria*.

Debe atenderse a todos los municipios en su conjunto, a todas las comarcas, no a unas sí y a otras no, como así ocurrió durante décadas con el Partido Popular, donde las obras se

repartían a demanda, caprichosamente, siguiendo unos criterios que dejémoslo en que no eran muy claros, no sabemos muy bien cómo se hacía, pero, desde luego, muy equitativos no eran, bien distintos a como se hace hoy en día.

Y eso es precisamente el caso de la comarca de la Vega Baja, donde ese abandono y esa gestión nefasta aun fue más sangrante. Lo cual se ha tenido que traducir necesariamente en un mayor esfuerzo por parte del actual Consell, por parte de la actual *conselleria* para equilibrar aquello que nunca debió ser desequilibrado.

Pero si bien es cierto que, igual que le digo que hicieron poco, también es verdad que dejaron algunas perlas repartidas por toda la Comunidad Valenciana y, precisamente, allí en la Vega Baja dejaron una perla importante que se traduce en una multa de 9 millones y medio por resolver, de forma unilateral y caprichosa, por parte de su antecesora en el cargo, la *consellera* Bonig, un contrato de la conocida como autovía de la costa y que, además, optó por hacerlo de la manera más costosa. Lógicamente, cuando uno no paga, parece que le duele menos determinadas decisiones.

De hecho, el Consell y su *conselleria* se ven obligados a diario a afrontar estas costosas sentencias que se ven derivadas de la época en la que el PP engordaba los contratos, dejaba deudas, expedientes, ayudas y subvenciones sin pagar, etcétera, etcétera, como estamos viendo todos estos días.

Pero esta manera de operar, afortunadamente, es la que se llevaba a cabo antes. Esta manera de operar hoy en día no es la que lleva el actual Consell.

En la actualidad nos encontramos con una *conselleria* que hace grandes esfuerzos a diario para organizar, estructurar las infraestructuras y la movilidad, y convertir así las carreteras..., en invertir –perdón– así en carreteras.

Buena muestra de ello, de esa estructura, de esa organización, frente a la desorganización que teníamos antes, es precisamente el plan Uneix, que lo han presentado ustedes y que hemos tenido ocasión de conocer todos nosotros, donde se aborda por primera vez todo en su conjunto, y no obras sueltas.

Es por ello, señora *consellera*, que yo le quiero preguntar: ¿qué actuaciones viarias está realizando la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio en la comarca de la Vega Baja?

Gracias. (*Aplaudiments*)

**La senyora vicepresidenta primera:**

Consellera.

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

Gràcies, senyora presidenta.

Senyoria.

Des de juliol de 2015, la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori ha impulsat i està impulsant 46 actuacions viàries en la comarca de la Vega Baja per un import global de vora 15 milions d'euros.

Fins al moment s'han acabat 22 actuacions i altres quatre estan en execució, a les quals cal afegir 20 que estan programades i s'executaran progressivament.

Quan finalitzen totes elles, s'haurà actuat sobre un total de 81 quilòmetres de carreteres de la comarca, és a dir, en un terç de les carreteres autonòmiques de la Vega Baja, la longitud total de la qual és de 248 quilòmetres.

La inversió realitzada o prevista en la xarxa viària és: la millora de la seguretat viària, 19 actuacions per import de 6,2 milions d'euros; la mobilitat de ciclistes i vianants, 13 actuacions per import de 3,2 milions d'euros; la millora de carreteres, 14 actuacions per un import de 5,5 milions d'euros.

A esta inversió global hem de sumar també la indemnització de quasi 10 milions d'euros que hem hagut de pagar, esta *conselleria*, arran de la sentència del TSJ per la rescissió, la mala rescissió del contracte de l'autovia Orihuela Costa que va decidir la *conselleria* la legislatura passada.

La major part d'estes actuacions se realitzen en el marc dels contractes quadriennals de conservació de carreteres, que tenen com a objectiu el manteniment i conservació de la xarxa viària en uns estàndards òptims de qualitat atesos els diferents usuaris, vianants, vehicles motoritzats, ciclistes, persones amb problemes de mobilitat, residents en l'entorn i usuaris del transport públic.

En matèria de mobilitat de ciclistes i vianants s'han acabat diferents obres en els termes municipals d'Algorfa, Almoradí, Bigastro, Callosa de Segura, Los Montesinos, Rafal i Torreveja-Los Balcones, i tenim en execució un carril bici de la CV-9218 Catral-Dolores, i l'adequació d'un trajecte per a vianants i ciclistes en Dolores.

En matèria de millora de la seguretat viària s'ha actuat en l'accés a Dolores, en la CV-855; Orihuela-La Murada amb la millora de la travessia CV-870; a Redován, on s'ha realitzat una rotonda en la CV-900; a Bigastro, on també s'ha realitzat una rotonda, i en Almoradí, amb la millora del seu accés per la CV-912. Així mateix, tenim en execució la millora de l'accés est a San Miguel de Salinas, amb un import d'1,2 milions d'euros d'inversió i d'una rotonda a Dolores.

També s'ha actuat en el reforç de ferm en els diferents carreteres de la xarxa autonòmica en els termes municipals d'Algorfa, Almoradí, Benijófar, Bigastro-Jacarilla, Orihuela-Sant Bartolomé i Orihuela-Bigastro, Rojales i Torreveja en Los Balcones.

A més d'aquesta inversió, La Generalitat té previst escometre en aquesta comarca actuacions incloses en el programa estratègic per a la millora de les infraestructures de mobilitat i transport de la Comunitat Valenciana, el programa Uneix 2018-2030. I entre les actuacions previstes en Uneix està el desenvolupament del pla de mobilitat sostenible en la comarca com a eina de definició de les estratègies i accions per a la millora del patró de mobilitat en este àmbit, en què s'inclourà eixa actuació de millora de la mobilitat de la CV-95, amb un import de 65 milions d'euros.

Així mateix, el programa Uneix inclou una àrea logística de la qual anem a redactar l'estudi de planejament on s'analitzaran les actuacions viàries que siguen necessàries.

Finalment, vull ressenyar que els pressupostos de 2019 recullen una inversió territorialitzada en la comarca de la Vega Baja, d'1,6 milions d'euros per a diverses actuacions en el programa 513.10, que inclouen, per exemple, quatre actuacions relacionades amb la millora de la seguretat viària a Jacarilla-Los Montesinos i dues a Oriola; l'estudi de viabilitat de la CV-95, Orihuela-San Miguel de Salinas; obres de reforç del ferm de la renovació de paviment de la CV-925, Orihuela-Pilar de la Horadada, i la continuació de l'execució de l'accés est a San Miguel de Salinas.

Per tant, este govern, el govern valencià ha estat en la comarca de la Vega Baja, a diferència del que altres diuen, des del minut zero que vam perdre possessió.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

#### La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, consellera.

Pregunta número 1.642, que formula la diputada Belén Bachero, del Grup Parlamentari Compromís, també a la consellera d'habitatge.

Sí, m'espere.

Quan vullga, senyora Bachero.

Senyor Nadal, li he donat un ensurt, eh? *(Remors)* Quan vullga.

#### La senyora Bachero Traver:

Gràcies, senyora presidenta.

Senyora consellera, a l'estat espanyol els diferents governs, tant del Partit Popular com del Partit Socialista, han optat per destinar el gruix de les inversions públiques a infraestructures que sovint no atendien les demandes del flux poblacional, ni les necessitats econòmiques ni el disseny d'una xarxa de comunicació competitiva, sinó més aviat demandes clientelars, electoralistes o d'estratègia partidista.

Al Congrés a Madrid, ací a Les Corts i també al Senat s'han aprovat diverses proposicions no de llei per ampliar a diferents trams del nostre territori, entre ells el tram que passa pel Maestrat o el de la Safor i la Marina, les exempcions ja vigents en l'autonomia veïna; una reivindicació a la qual s'han unit molts municipis.

La proposició no de llei presentada a Madrid que va eixir endavant amb l'extensió del Partit Socialista, implica en la pràctica instar el govern de l'estat a l'aplicació immediata en tota la província de Castelló d'uns descomptes per a camions d'entre el 42 i el 50% dels peatges segons el pes, i del 100% per a usuaris recurrents, és a dir, aquells que fan el trajecte d'anada i tornada el mateix dia. I així, mentre part del territori es veu obligat a circular per autopistes de peatge amb tot el que açò

comporta per a guanyar comoditat i seguretat, l'altra part compta amb autovies gratuïtes finançades generosament per fons europeus i executades via dels pressupostos de l'estat.

Els successius governs estatals han decidit que el País Valencià forme part del primer grup, afegint a l'infrafinançament que patim una infrainversió, i denotant un clar desinterés pel nostre territori i pels interessos dels valencians i les valencianes. Ací tenim el mateix problema que en Catalunya, on es bonifica total o parcialment els vehicles pesats per salvar la nacional 340 o la nacional 240.

Però per què ací no passa el mateix, ací al País Valencià, que a Catalunya, quan tenim el mateix problema en l'AP-7 i amb les carreteres de la nacional 340 o 332?

Però, a més a més, la setmana passada l'anunci per a 2019 del Ministeri de Foment per l'AP-7, descobrim que s'aplica una rebaixa del 30% de mitjana en el preu per a les autopistes amb fallida i rescatades. I, en canvi, el preu dels diferents trams de l'AP-7 dins del territori valencià torna a incrementar-se un 1,67%, que suposa una pujada d'entre 5 i 30 cèntims, depenent de la longitud dels trams. És a dir, en lloc de bonificar de manera immediata el 50% de l'import del peatge als vehicles pesats i eximir de l'import dels peatges els vehicles lleugers que utilitzen l'AP-7 almenys en els trams coincidents amb les carreteres de major sinistralitat i alta intensitat de tràfic, i en iguals condicions respecte a l'acord del Consell de Ministres del 31 d'agost de 2018, amb el qual es van aprovar les bonificacions i excepcions de l'ús de l'AP-7 en el seu pas per Catalunya, ens apliquen una pujada en els preus dels peatges on es proposen millores irrisòries que no apleguen mai.

Els valencians i valencianes estem molt escarmentats de la falta de paraula dels diferents governs estatals, que sempre han promès en el seu moment no allargar o renovar la concessió. Per açò, malgrat les declaracions benintencionades del ministre, des de Compromís demanem una data, volem que se fique una data, com va passar amb l'anunci que va fer el ministre Ábalos quan va confirmar l'alliberament de l'autopista AP-1, Burgos-Armiñón, per al 30 de novembre.

Volem el mateix tracte, igualar les condicions de les vies en els diferents territoris de l'estat. Té difícil explicació que a dia d'avui encara no s'apliquen les bonificacions al territori valencià. És molt difícil entendre i molt més explicar per què no s'aplica el mateix criteri en el nostre territori que en Catalunya, ja que com vosté bé sap i ha manifestat públicament, la nacional 340 no acaba en Vinaròs i amb ella els col·lapses i la perillositat. A problemes iguals, mateixes solucions.

Per tant, volem saber quines mesures pensa adoptar el Consell per a aconseguir que el govern de l'estat no dilate més la bonificació de l'AP-7 i pose una data per a ampliar aquesta mesura ja vigent a Catalunya.

Moltes gràcies.

#### La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, senyora Bachero.

Senyora consellera, quan vullga.