

**El senyor president:**

Senyories, finalitzem aixina el segon punt de l'ordre del dia.

Són les tres, ens tornarem a vore a les quatre i mitja, 16:30, amb la compareixença de l'honorable conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

*(Se suspén la sessió a les 15 hores)*

*(Es reprèn la sessió a les 16 hores i 37 minuts)*

**El senyor president:**

Bona vesprada, senyories.

Continuem el nostre treball.

Es reprèn la sessió. *(Colpejant amb la maceta)*

**Compareixença del conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, senyor Arcadi España García, per a informar sobre les línies polítiques generals a desenvolupar durant aquesta legislatura, sol·licitada a petició pròpia (RE número 1.797)**

**El senyor president:**

Punt tercer de l'ordre del dia: Compareixença del conseller –que donem la benvinguda– de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat per a informar sobre les línies polítiques generals a desenvolupar durant aquesta legislatura.

Ja sap que el procediment són..., entre la seua exposició i la contestació que farà als grups parlamentaris, té 55 minuts, que són distribuïts, i una vegada..., en la rèplica té cinc minuts per a contestar individualment o col·lectivament.

Donem la benvinguda i donem la paraula a l'honorable conseller Arcadi España.

Té la paraula l'honorable conseller de política territorial.

**El senyor conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat:**

Senyor president.

Senyores i senyors diputats.

Conselleres.

Comparec en estes Corts per a donar a conèixer les principals línies d'actuació de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

Permítanme, antes de continuar con mi comparecencia, que mis primeras palabras sean para todas las personas afectadas por las consecuencias catastróficas de la DANA que hemos sufrido estos días. Desde aquí quiero reiterar mi pésame a las familias de las personas que han perdido la vida y mi apoyo a todas las que han sufrido terribles daños materiales en los últimos días y que los están descubriendo también a día de hoy.

Estamos viviendo días muy difíciles en los que muchas personas han trabajado día y noche por la seguridad de todos. Quiero expresar mi agradecimiento a la Agencia de Seguridad y Respuesta a las Emergencias, y a su director, José María Ángel, incuestionable y estimado por todos, a las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado, a la UME, a los alcaldes y concejales de todos los municipios afectados, a Protección Civil y a Cruz Roja, a los centenares de voluntarios que se han volcado para mitigar los efectos de este terrible temporal. Y también a los autónomos, empresas y otros ayuntamientos que sin haber sufrido esta desgracia, colaboran con todos los servicios de emergencia y con la población de la Vega Baja y de otros municipios afectados. *(Aplaudiments)*

Nuestro deber ahora es trabajar para recuperar la normalidad cuanto antes, especialmente en la Vega Baja y en las otras zonas. Por desgracia, las vidas humanas no pueden recuperarse, pero con esfuerzo podemos reparar los daños materiales que han sufrido nuestras poblaciones y sus infraestructuras.

Por eso, desde la Generalitat estamos preparando un balance de todas las infraestructuras que han resultado dañadas, y una vez identificadas, actuaremos coordinadamente junto con la diputación, los ayuntamientos, el Gobierno de España y la Unión Europea, para avanzar rápidamente en su reparación.

Como ya saben, este viernes el pleno del Consell será en Orihuela y aprobará un primer decreto con estas ayudas. Estoy seguro de que superaremos esta catástrofe, como superamos *la pantanà de l'any 1982* o la riada del año 1987. *(Aplaudiments)*

Lo haremos porque pondremos todo nuestro esfuerzo y solidaridad al servicio de las personas afectadas y porque de la mano de todas las administraciones públicas y sobre todo también del conjunto de la sociedad valenciana y española impulsaremos un «plan Marshall» que permitirá recuperar la normalidad tanto social como económica en la Vega Baja y en otros municipios.

Abans de continuar la meua compareixença, vull deixar constància del meu agraïment al president Ximo Puig, per la seua confiança durant tants anys i ara també per nomenar-me conseller de la Generalitat Valenciana. *(Aplaudiments)* Gràcies, tant per la rellevància de la tasca que m'ha encomanat com per les experiències que he tingut i tinc la sort de viure.

També vull donar les gràcies molt afectuosament a la vicepresidenta, Mònica Oltra, pel seu afecte sempre i pel seu exemple per a mi i per a moltes persones que volem treballar pel bé dels valencians i valencianes.

Ara hem de fer front amb humilitat a un nou repte, una tasca que té com a principi i fi millorar la qualitat de vida dels valencians i valencianes, visquen on visquen, pensen com pensen; treballarem per a tots ells, independentment que ens hagen votat o no.

Ara hem d'aprofundir en el canvi que vam iniciar fa quatre anys, un canvi en el qual ha tingut un paper molt destacar l'anterior consellera, María José Salvador, a la qual hui vull fer un reconeixement especial, a ella i al seu equip per l'enorme esforç i dedicació de l'anterior legislatura. Moltes gràcies. (*Aplaudiments*)

Gràcies als avanços aconseguits, hui podem continuar cap a nous objectius i nous reptes.

Senyories, la Comunitat Valenciana és una comunitat oberta, que sempre ha mirat més enllà dels nostres límits territorials no sols perquè fa a Espanya sinó també a Europa i al món, atenent, per exemple, a la nostra vocació exportadora o la recepció de milers de milions de turistes que any rere any ens visiten.

Doncs bé, ens trobem en estos moments en un context polític i econòmic complex i amb incerteses. Amb caràcter global, hi ha una guerra comercial entre els Estats Units i Xina, que no sabem on arribarà ni quines conseqüències tindrà sobre la nostra economia i societat.

A més, la Unió Europea es troba sense un punt polític definit, amb símptomes de desacceleració en el motor econòmic que es Alemanya amb l'espasa de Dàmocles del brexit i amb el relleu del governador del Banc Central Europeu, Mario Draghi.

A Espanya –qui mos ho anava a dir ara!– ens trobem a pocs mesos d'unes eleccions, que no són una bona notícia la repetició, però que com a valencians hauríem d'afrontar-les sense deixar-mos contaminar per la crispació que n'hi ha en el centre.

Hem de continuar treballant tots junts, deixant a un costat el partidisme en temes fonamentals per a nosaltres, com el finançament o les inversions en infraestructures. Com diria Miguel Hernández, *dejadme la esperanza*.

Senyories, l'Estatut d'autonomia configura un sistema parlamentari a la Comunitat Valenciana. Les valencianes i els valencians voten els nostres representants i són vostés qui investixen i canvien el president de la Generalitat, de qui depèn el Consell.

Això implica que el parlament valencià és el nucli de la nostra democràcia. Front a altres actituds sorprenents en altres països, com Gran Bretanya, vullc ací reivindicar que el parlament valencià està al centre de la política autonòmica.

Senyories, vullc assenyalar un principi d'actuació i tres objectius centrals de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

En primer lloc, el diàleg com a forma d'entendre la política, diàleg amb tots i sobre qualsevol aspecte rellevant. Una característica de les societats avançades és qui hi ha moltes persones amb informació valuosa i l'administració ha d'estar

al servei de tots, ha d'escoltar els diferents punts de vista, contrastar-los i intentar conjugar disposicions distintes en acords que siguen viables.

És clar que quan s'elaboren documents territorials o d'infraestructures que afecten a grans superfícies o incidixen sobre la vida de centenars de milers de persones, sempre hi ha algú que no compartix la solució proposada, però la nostra disposició va a ser sempre oberta, d'escoltar i parlar amb tots, d'intentar assolir solucions que tinguen el major suport possible.

Tots sabem que les unanimitats són una *rara avis*, però això no lleva perquè intentem aconseguir punts d'equilibri. Eixa és la filosofia.

I tres objectius centrals: la sostenibilitat, el creixement i l'ocupació i la cohesió social.

L'ONU definix el desenvolupament sostenible com la satisfacció de les necessitats de les generacions presents sense comprometre la capacitat de les futures. I esta conselleria té molt a dir per l'impacte en el territori. I per això apostarem decididament per la descarbonització i la lluita contra el canvi climàtic. No hi ha pitjor herència per a les noves generacions que una hipoteca mediambiental.

El segon objectiu relacionat amb l'anterior és l'ocupació i el creixement. La societat valenciana aspira a viure cada vegada millor, des del punt de vista quantitatiu i qualitatiu. Les societats que no creixen econòmicament i creen llocs de treball estan abocades al fracàs.

Ara bé, el creixement no pot ser a qualsevol preu, ha de ser sostenible, perquè si no, no serà qualitatiu i, per tant, no ajudarà a millorar la vida de les persones. El debat, per tant, no és créixer o no créixer, el debat és com créixer millor.

El tercer objectiu ha de ser la cohesió social. Amb les nostres polítiques hem d'ajudar que el grau de consens entre els valencians siga major, de manera que totes i tots se senten vinculats al projecte comú que ha de ser la Comunitat Valenciana.

És més, una mobilitat sostenible, amb una visió integradora, facilita l'accés a la sanitat, a l'educació, a les polítiques inclusives, de nord a sud i des de les zones poblades a les menys poblades.

Estos tres objectius van en la línia de l'Agenda 2030 de les Nacions Unides. La conselleria s'alinea en ells, perquè s'enfronten a reptes globals i calen, per tant, solucions globals.

¿Què volem aconseguir en estos objectius *versus* finalitats? Senyories, aconseguir els tres objectius als quals m'he referit en l'àmbit competencial d'esta conselleria implicar aprofundir en un canvi de paradigma. Les obres públiques no són un objectiu en si mateix. No es tracta de fer més carreteres que ningú o de disposar de més ports que el veí. El centre de les polítiques que despleguem, i l'única prioritat d'esta conselleria, són i seran sempre les persones. No oblidem: les infraestructures són un mitjà i no un fi en si mateix.

Directament relacionat en este fer, la nostra tasca, i més en una conselleria com esta, és guanyar dia a dia la cohesió

territorial. Com diu el president, hem de cosir la Comunitat Valenciana. Hem de incorporar al nostre imaginari col·lectiu el lema europeu: «Unida en la diversidad.»

Hem d'ajudar a acabar amb la rivalitat entre territoris moltes vegades a partir de malentesos. Els valencians de l'interior i de la costa, els del sud i els del nord s'han de sentir igual membres de la Comunitat Valenciana. Tots anem en el mateix vaixell i hem de remar en la mateixa direcció, perquè si no, a la llarga tots perdrem. En últim extrem es tracta de contribuir a fer país, d'augmentar el sentiment de pertànyer a la nostra comunitat, de manera que ningú, visca on visca, se senta marginat d'este projecte col·lectiu.

Senyories, dit açò, vaig a entrar en els marcs competencials específics de la conselleria.

El territori és un espai imprescindible on es realitza la immensa majoria d'activitats humanes, amb determinades característiques físiques de clima, sol, aigua, medi natural, que condicionen la vida dels sers humans, però també és un entorn històric, ambiental, cultural i econòmic a partir de l'empremta que han deixat els nostres avantpassats i d'allò que fem nosaltres en l'actualitat.

En un món globalitzat en què vivim, i on pràcticament tots els factors de producció són mòbils, l'únic actiu de competitivitat que no es pot deslocalitzar és el territori. Un territori és singular i no es pot reproduir, a més de ser clau per a la nostra identitat.

En la passada legislatura es va produir un canvi substancial en l'ordenació territorial: des d'una situació sense instruments, amb perspectiva supramunicipal, a un model orientat a la racionalització, la complementarietat i l'equilibri.

Doncs bé, el treball s'ha fet, s'ha d'aprofundir per a millorar el govern del territori, contribuir a la lluita contra el canvi climàtic i potenciar la vessant paisatgística.

Pel que fa a un millor govern del territori, es tracta d'aconseguir un territori eficient, resilient i adaptat als reptes de la nova economia, un territori cada dia més equilibrat, que lluite contra la despoblació, on s'optimitzen els serveis ambientals del territori. Un model racional d'ocupació de sòl residencial i activitats econòmiques i en les ciutats com a motor d'innovació i atracció del talent.

A hores d'ara, tenim en elaboració avançada els plans d'acció territorial de les àrees de Castelló, València, Alacant i Elx. Estos plans comprenen des del disseny d'infraestructures verdes, la determinació del sistema d'assentaments en el territori, la lluita contra la desigualtat urbana, la proposta de sòl per a activitats econòmiques en àmbits estratègics i un marc de concertació en les administracions.

En eixe sentit, convocarem els ajuntaments i a la resta d'administracions implicades per a donar-los a conèixer este treball i després se procedirà a la fase d'informació i consulta pública en el compromís d'aprovar-los al final d'esta legislatura.

Lo mismo haremos con el plan de acción territorial de la Vega Baja i de les comarques centrals, que actualment es troben en licitació.

En este context, vull dir que els pròxims mesos la conselleria convocarà a tots els alcaldes i alcaldesses de la Vega Baja i d'altres municipis per a analitzar i promoure conjuntament millores en matèria d'ordenació del territori per a tindre una perspectiva preventiva front al canvi climàtic i als riscos existents o emergents en matèria d'inundacions. (*Aplaudiments*)

A més, anem a encetar una nova generació de plans territorials que definisquen l'ordenació estructural en àmbits del món rural, afins per motius ambientals, econòmics i funcionals i que pensem poden ser especialment útils en les comarques de l'interior.

En la vessant de la lluita contra el canvi climàtic, i des de la nostra actuació, sempre en caràcter preventiu, anem a elaborar cartografies temàtiques, a escala 1:50.000, dels sòls de la Comunitat Valenciana que són crítics per a la recàrrega dels aquífers i la permeabilitat del territori, així com cartografies territorials que reflectisquen les principals variables per garantir la sostenibilitat, la resiliència del territori o dels teixits urbans.

D'altra banda, tornarem a tramitar el projecte de llei d'informació geogràfica i de l'Institut Cartogràfic Valencià, que es va quedar sobre la taula per conseqüència de les últimes eleccions.

Finalment, hem de tindre en compte la importància del paisatge com a actiu cultural i identitari i com a criteri de qualitat de vida.

Ja hem començat, amb la presentació en juliol del document *Objectius i instruccions tècniques per a l'ordenació i gestió del paisatge de rellevància regional*, en el qual s'ha obert ja la fase de participació pública i aprovarem, per a disposar d'un marc de referència de cara a ficar en valor els nostres paisatges. Una tasca que continuarem amb l'elaboració de les directrius d'ordenació i gestió dels paisatges periurbans, especialment difusos per la delimitació, moltes vegades difícil, entre l'àmbit urbà i rural, així, a través de l'elaboració d'una guia de valoració del paisatge urbà. I, per descomptat, anem a seguir amb la tramitació i aprovació dels programes del paisatge, tant litoral com de l'interior.

Com a nexa entre l'àmbit macro de l'ordenació territorial i el de l'urbanisme a l'àmbit local, cal dir que la Comunitat Valenciana és un territori amb una taxa d'urbanització molt elevada, més del 80%. Aquest és el motiu pel qual anem a treballar, en col·laboració amb la vicepresidència segona, en diversos aspectes d'una agenda urbana valenciana. Un document que volem que tinga una àmplia participació per a definir un full de ruta de les nostres ciutats i àmbits, com, per exemple, l'elaboració de directrius sobre l'àmbit verd, sobre la valoració dels paisatges urbans o activitats econòmiques innovadores en les ciutats de cohesió i d'inclusió social.

Senyories, en 2015 l'urbanisme era, si me permeten l'expressió, un desgavell, amb molt de sòl classificat fora de planejament i somnis de creixement il·limitat. L'esclafit de la bombolla immobiliària ens va afectar molt negativament, de manera que la tasca de la passada legislatura va ser obrir una revisió profunda del model que s'havia seguit cap a un nou model territorial, amb una modificació de la LOTUP i amb l'inici d'un procés de desclassificació del sòl de sòls inviables, a través del Pativel o el PAT de l'horta.

Ara hem d'aprofundir en eixa tasca i tendir a la modernització de l'urbanisme, sobretot pel que fa als actuals models de pla general, per tal d'avançar en definició del territori i les *smart cities*. I hem de guanyar en agilitat i en aconseguir una gestió més senzilla per a ajuntaments i ciutadans. Així, impulsarem reformes normatives per a augmentar la seguretat jurídica, facilitar la consulta i el treball dels diferents operadors amb una normativa que és sempre molt especialitzada.

Igualment, anem a posar en marxa l'Agència Valenciana de Protecció del Territori, tal com estableix ja la LOTUP, per tal d'impulsar l'exercici de les competències autonòmiques en matèria de disciplina urbanística, amb funcions d'inspecció, procediments de restauració de la legalitat urbanística, al temps que els municipis podran atribuir a les seues competències sobre sòl no urbanitzable a l'agència. Simultàniament, impulsarem el procés de minimització d'impacte ambiental.

I, per suposat, impulsarem una plataforma urbanística digital, mitjançant un decret que determine la tramitació telemàtica de la referència cartogràfica i els formats de presentació de la documentació gràfica dels instruments de plantejament. Això ajudarà a milers d'ajuntaments a l'hora d'elaborar les seues planificacions urbanes.

Senyories, entrem ara a fer referència a la mobilitat, que s'ha de concebre com un dret de ciutadania i que ha de ser la clau de volta que relaciona les infraestructures lineals i nodals, es vol dir les obres públiques i el transport, amb l'objectiu d'assolir una mobilitat sostenible dels valencians i de les valencianes.

Desgraciadament, durant molts anys, la Comunitat Valenciana no ha tingut documents de mig termini que assenyalaren on estàvem i on volíem arribar. Ara disposem d'Uneix, un document estratègic per a la millora de la mobilitat, les infraestructures i el transport en un horitzó del 2030.

En tot cas i mentre es redactava eixe document, l'anterior conselleria va redactar l'Agenda Valenciana d'Infraestructures, que es va lliurar a l'anterior i a l'actual ministre de Foment en funcions i que contempla totes estes propostes fonamentals de l'estat en carreteres, ferrocarrils i transport. Un document que actualitzarem i integrarem en l'agenda valenciana d'inversions, que preveu l'Acord del Botànic II.

És inqüestionable que històricament els pressupostos de l'estat no ens han tractat en justícia, a excepció del pressupost del 2019 que, com tots vostés saben, no se va poder aprovar pel bloqueig de les dretes i els independentistes. Reivindicarem més inversions, sense victimisme, en dades objectives i en lleialtat d'anada i tornada, governe qui governe després de les pròximes eleccions.

Pel que fa a les infraestructures de competència de la Generalitat, no estem on volíem estar perquè en les últimes legislatures dels governs anteriors es va produir un descens significatiu de les inversions, inclús arribant a paraitzar moltes obres que estaven en marxa i que el Consell del Botànic ha représ.

Estem començant a redreçar la situació, fent un gran esforç i superant els dèficits acumulats. Però és imprescindible un nou model de finançament, uns pressupostos de l'estat justos i un impuls a la captació de fons de la Unió Europea.

Dit açò, vaig a referir-me a les diferents infraestructures de transport. No vaig a entrar al detall de les infraestructures que recull Uneix, però sí faré alguns comentaris a les que pareixen més rellevants.

En primer lloc, l'1 de gener del 2020 ha de ser una fita històrica per als valencians. Una vegada vençuda la concessió de l'AP-7, s'alçaran les barreres. (*Aplaudiments*) Açò ha de donar pas a un canvi clau en el règim de desplaçaments per carretera a la Comunitat Valenciana i en la connexió amb la resta de xarxes del nostre territori. Per això, des de la Generalitat, vam elaborar, en contacte amb tots els ajuntaments, un estudi per millorar la connectivitat de l'AP-7, que també té ja el Ministeri de Foment; una clara mostra de col·laboració institucional, atés el caràcter estratègic d'esta infraestructura. La nostra tasca ara és fer un seguiment de l'evolució de les actuacions de l'estat, col·laborar amb ell i reivindicar l'acceleració dels treballs allà on siga possible.

Respecte a la xarxa viària de la Generalitat, el *leitmotiv* ha de ser la seguretat, pensant sempre en tots els usuaris, tant els conductors com els motociclistes, ciclistes o vianants. Ja la passada legislatura es va aprovar un pla director de seguretat vial i ara estem elaborant el nou, 2020-2021. I també anem a continuar aplicant el llibre blanc de les persones usuàries de la bicicleta de la Comunitat Valenciana.

En definitiva, en funció de les disponibilitats pressupostàries, amb solvència i responsabilitat, estudiarem i impulsarem les infraestructures prioritàries que recull Uneix, entre elles podríem destacar una que és la finalització de la ronda de Castelló, en col·laboració amb l'ajuntament.

Ara bé, Uneix també contempla un altre element fonamental en la mobilitat sostenible, que és la xarxa d'itineraris no motoritzats de la Comunitat Valenciana. Perquè la Generalitat té entre els seus objectius impulsar aquelles actuacions encaminades al desenvolupament de models de mobilitat sostenible, especialment relacionats amb l'ús de la bicicleta i els itineraris per a vianants, com la ruta Eurovelo, la via Litoral o les xarxes de les tres grans àrees metropolitanes.

Quant a les vies ferroviàries, és òbvia –i no vaig a ressaltar-ho més– la importància del corredor mediterrani. Després de molts anys d'anar i vindre, se veu la llum, mai millor dit, al final del túnel. El 13 % de tota la licitació de Foment ha estat destinat al corredor mediterrani, 1.822 milions d'euros, enfront dels 627 milions d'euros de l'anterior govern; és a dir, tres vegades més.

Estem parlant d'assolir, en primer lloc, la interoperativitat entre Oriola i Vinaròs. Però això no lleva reivindicar un corredor eficient, el que implica també, per exemple, la duplicitat de la plataforma entre València i Castelló, el túnel passant Serreria o la millora de les connexions Alacant i Múrcia. També el corredor ferroviari cantàbric-mediterrani és una forma de dissenyar la xarxa que defensem des de la Generalitat.

Vull agrair al coordinador del corredor i a la iniciativa «Quiero corredor» el seu impuls i recolzament a esta infraestructura essencial, no sols per als valencians, també per a Espanya i per a Europa. Este és el perfecte exemple que és necessari un pacte d'estat en matèria d'infraestructures estratègiques que no han de dependre de la majoria ni

d'aspectes conjunturals que puguen hi haure per a la conformació de qualsevol govern d'Espanya.

Al mateix nivell d'importància, no podem oblidar que, a més que el corredor és vital, també és vital el servei de rodalies. És fonamental disposar d'un servei de rodalies àgils, puntuals, amb freqüències i temps competitiu per a facilitar el desplaçament de milers de persones, milers de valencians i valencianes en el seu quefer quotidià. Per tant, necessitem més inversions i impulsar el pla de rodalies elaborat en l'any 2017.

Els anuncie la meua voluntat de convocar la comissió de seguiment del pla de rodalies que tinguérem, quan tingam un nou govern a Espanya, i també per a impulsar tant el tren de la costa com les operacions d'integració ferroviària de València Parc Central i Avant en Alacant.

Senyories, vull recordar les víctimes i familiars de l'accident del metro, perquè hem de recordar tot el que va passar per a evitar que torne a ocórrer. (*Aplaudiments*) Vull ressaltar el treball de l'Associació de Víctimes del Metro 3 de Juliol per buscar la veritat i la justícia sempre i incansablement. Com a administració, no hem d'oblidar eixa lliçó i buscar unes infraestructures cada volta més segures i mai baixar el llistó de l'ètica per ningun tipus de raó partidista.

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana és l'empresa del Consell amb més personal i, en els últims anys, ha aconseguit arribar als 78 milions de viatgers en 2018, 70 milions en 2015 i més de 41 milions en el primer semestre de 2019. Per millorar la seua seguretat, vam aprovar la llei de seguretat ferroviària que crea l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària. Com bé saben tots els membres d'esta cambra, és imprescindible que nomenem, quant abans, el consell rector de cinc persones de reconegut prestigi, tres elegides per les Corts i dos pel Consell. Els demane, ens demane també a la mateixa administració, que accelerem els contactes precisos per a seleccionar els millors candidats i candidates.

A Alacant, la finalització de les obres del túnel de Serra Grossa ha fet possible l'obertura de la línia 5 del Tram, el qual estem treballant per a convertir en un servei permanent. D'altra banda, esta legislatura també posarem en servei la modernització completa de la línia 9 del Tram entre Benidorm i Dénia. I els anuncie que el mes vinent d'octubre visitarem la redacció del projecte de connexió entre l'estació de Luceros del Tram d'Alacant i les instal·lacions d'ADIF-Renfe.

Quant a Metrovalència, hem représ les obres de la L-10 i posarem en funcionament el tram en el carrer Alacant i Natzaret en 2021. I anem a estudiar la connexió de la L-10 amb la resta de la xarxa de Metrovalència. A més, durant esta legislatura, continuarem millorant el servei nocturn i les freqüències durant el mes de juliol.

En definitiva, volem que Ferrocarrils de la Generalitat passe de ser una empresa ferroviària a ser una empresa de mobilitat.

Senyores i senyors diputats, és vital per a la Comunitat Valenciana que les autoritats portuàries de Castelló, de València, amb Sagunt i Gandia, i Alacant siguen punteres

perquè la situació geogràfica de la Comunitat Valenciana és excel·lent com a plataforma comercial i logística. D'ací, la rellevància de tindre el més prompte possible finalitzats els accessos ferroviaris a Castelló i Sagunt i a Alacant i potenciar la intermodalitat i garantir els accessos necessaris al port de València. El port de València és el primer port del Mediterrani en trànsit de contenidors i el quart d'Europa, una posició que s'ha guanyat amb l'esforç de més de quaranta mil famílies que treballen i viuen gràcies al port.

Hem de continuar generant ocupació, activitat econòmica i riquesa en un marc, sempre ho diré i no me cansaré de dir-ho, de sostenibilitat. Per això, sempre hem de tindre en compte tres pilars en este tipus d'infraestructures: diàleg amb tots, amb tota la societat en el seu conjunt, sostenibilitat i, amb eixos dos, garantir el creixement. Convocarem prompte la reunió que ja vaig anunciar entre l'autoritat portuària de València, el Ministeri de Foment i l'ajuntament, per a avançar en esta línia de debat i en esta línia d'acord entre totes les parts implicades.

A més, de la Generalitat depenen 35 ports: 16 de gestió directa i 19 de gestió indirecta. En este marc, hem d'aspirar a aconseguir un sistema portuari valencià més eficient, amb unes instal·lacions ben integrades en els municipis on es localitzen i amb millors nivells d'oferta en les seues activitats.

En la passada legislatura, vam començar la redacció de diversos projectes d'ordenació port-ciutat a Vinaròs, Borriana, Cullera, Dénia, Xàbia i a Altea. Ara, d'acord amb els ajuntaments, volem aprovar els projectes i programar les actuacions a dur a terme, a més de començar-ne de nous.

D'altra banda, hi ha algunes concessions de clubs nàutics caducades i la llei de mesures per a 2019 ha introduït canvis en la llei de ports en este punt. En este sentit, anem a aprovar tant les condicions de referència com el procediment i els criteris orientadors per a l'atorgament de la pròrroga de concessions o de nous títols competencials d'acord amb la normativa.

Pel que fa a les costes, reivindiquem de l'estat no sols una major inversió, sinó també una millor coordinació per a la gestió del litoral. A més, anem a emprendre en esta legislatura obres de regeneració en trams singulars de la costa com, per exemple, la zona de l'Arbre del Gos a València o el passeig Gomis a la ciutat d'Alacant.

Aeroports. Respecte als aeroports, tant l'Altet com Manises, estan experimentant un creixement significatiu i estem en contacte amb el Ministeri de Foment, i ho estarem amb el pròxim Govern d'Espanya siga del color que siga, per millorar les seues connexions.

Pel que fa a les instal·lacions aeronàutiques que depenen de la Generalitat, vull destacar el creixement de l'aeroport de Castelló. Un aeroport que en el 2015 tenia un tràfic de 23.000 passatgers i en 2018, 117.000 passatgers. A més, esta setmana s'ha obert una nova ruta a Marsella, però, anem més enllà, volem convertir l'aeroport de Castelló en un *hub* al voltant de la intendència i la logística amb escoles de pilot o de reparació d'aeronaus.

També volem avançar en la planificació al voltant de les instal·lacions que depenen de la Generalitat com aeròdroms

i heliports. Per això anem a elaborar un pla d'instal·lacions aeronàutiques per a determinar les grans línies d'ordenació i desenvolupament dels sectors.

L'últim aspecte global que vull abordar en esta compareixença és el relatiu al que hem de fer per governar la mobilitat. El canvi climàtic també s'ha de combatre contribuint a facilitar la mobilitat de les persones i descarbonitzar els models de transport, promovent un creixement intel·ligent i utilitzant la tecnologia com un aliat per assolir este desenvolupament sostenible.

A la Comunitat Valenciana registrem diàriament uns 13 milions de desplaçaments. A l'àrea metropolitana de València, per exemple, cada persona fa una mitjana de 2,6 desplaçaments al dia amb un temps mitjà de 21 minuts; quasi tots, molt d'ells, en vehicle privat. Per això la rellevància capital de la mobilitat quotidiana i de trobar eines i models per a facilitar-la.

En este context, tot allò que minve el temps que dediquem als desplaçaments, que reduïska l'ús de vehicles amb motor privats, que facilite la intermodalitat o augmente la utilització del transport públic tindrà el suport de la Generalitat Valenciana.

Senyories, la conselleria està fent un treball molt important en l'elaboració dels plans de mobilitat urbana sostenible en les àrees de Castelló, València, Alacant i Elx, uns plans que incidixen sobre el 60 % de la població valenciana. En este sentit, i en la línia de diàleg que marcava al principi de la meua intervenció, els anuncie que en unes setmanes convocarem als ajuntaments i les administracions per a valorar el pla de mobilitat urbana –en primer lloc el de València que és el més avançat– per a conèixer de primera mà les seues impressions.

Posteriorment, com sempre, ho traurem a informació pública per a rebre i valorar de tota la ciutadania el que considere oportú. El mateix farem en els altres plans de mobilitat, de Castelló, Alacant i Elx, aixina com en altres de mobilitat més comarcal.

Com es veu, quan parlem de mobilitat és fonamental integrar l'esperit metropolità, les ciutats ja no són illes. Perquè estem parlant de moltes administracions, agents, models de transport i factors que intervenen, una multilateralitat que s'ha de tindre en compte si volem assolir-la amb èxit.

I un pas fonamental ha sigut la creació de la Autoritat del Transport Metropolità de València. És de veres que els pressupostos de l'estat encara no han reflectit les necessitats objectives per al seu finançament. Hi ha avanços però son insuficients, d'ací la importància de reivindicar una llei estatal de mobilitat sostenible i finançament del transport públic com vénen reivindicant associacions com l'Associació Valenciana pel Transport Públic i que la conselleria assumix plenament.

Però mentre esta situació es clarifica hem de seguir treballant. Un primer pas ja l'ha donat la Generalitat i els ajuntaments adherits, alguns dels quals han rebut ja fons, per primera vegada, per al transport o la completació de la targeta Mòbilis en un conveni amb Renfe.

En este context, els objectius de l'autoritat en esta legislatura han de ser: la seua consolidació amb un finançament estable, aconseguir un sistema d'informació integrat i, per suposat, la integració tarifària entre Ferrocarrils de la Generalitat, les línies d'autobús urbà i interurbà i rodalies.

També es rellevant, sobretot per a molts municipis de la Comunitat Valenciana, les concessions del transport interurbà. La situació que es va trobar el Consell en 2015 era poc menys que caòtica, no sols perquè la majoria de les 89 concessions estaven caducades sinó perquè no n'hi havia cap pla per afrontar objectivament la situació.

Després de valorar les diferents possibilitats, s'ha dissenyat un nou mapa i s'han iniciat ja tràmits administratius. És evident que canviar un sistema com este, que porta molts anys en funcionament, presenta sempre dificultats. De fet, n'hi ha una important conflictivitat jurídica, tant ací com en altres comunitats autònomes, inclús en les concessions de l'estat. Per això, els anuncie que ens reunirem en les properes setmanes amb tots els agents implicats per a intentar reduir-la i reconduir-la el més ràpidament possible.

De la mateixa manera continuarem donant suport al sector del taxi que presta un servei públic essencial i que ha de tindre en compte les possibilitats que cada dia obrin les noves tecnologies. I tindre en compte que han de conviure amb altres modalitats de transport també contemplades en la normativa com són les VTC.

Per últim –vaig acabant– la logística és un dels sectors més rellevants per a l'economia i la prosperitat de la Comunitat Valenciana. Es tracta d'aprofitar eixa potencialitat dels nostres ports i de la nostra posició geogràfica. I no sols la logística és traslladar mercaderies, podem aconseguir que incorpore *inputs* a la cadena de valor, que es creen treballs en el propi terreny on es fa el tràmit logístic. I això ha d'implicar la presa de decisions de caràcter empresarial sobre localització i creació de centres de treball. El cas més recent el tenim en l'èxit de Parc Sagunt I.

L'any passat es va presentar l'estudi del sector logístic, una eina en la qual estem treballant, amb distints graus de maduració, distints projectes: a Castelló, Parc Sagunt II, Valencia-Font de Sant Lluís o la Vega Baja. I encetarem estudis en altres plantejaments.

Vaig acabant. Vull recordar que estem en la setmana de la mobilitat, uns dies en què destaquen el paper de la mobilitat entesa com un dret fonamental de la ciutadania i la rellevància del seu impuls des d'una perspectiva sostenible per millorar la qualitat de vida de tots. Els convida, a tota la societat valenciana, a adherir-se a tots els actes que fa no sols la Generalitat sinó molts ajuntaments arreu de tot el país, de tota la Comunitat Valenciana.

També vull recordar-los que el diumenge és el dia sense cotxes i que serà gratuït el servei del Tram en Alacant, del Tram a Castelló i de Metrovalencia a esta ciutat. *(Aplaudiments)*

Finalment, i no per dir-ho en últim lloc es menys important, les polítiques d'igualtat entre homes i dones són una part fonamental de l'ADN del Consell del Botànic. En l'àmbit del transport sols el 22 % dels treballadors són treballadores,

per tant n'hi ha un gran potencial en el sector per avançar en eixa igualtat d'oportunitats. Per això, en col·laboració amb la Vicepresidència Primera impulsarem, per primera vegada, un pla d'igualtat en ferrocarrils de la Generalitat Valenciana i proposarem als empresaris i als agents socials col·laboració per impulsar les mateixes polítiques d'igualtat en l'àmbit del sector del transport.

En definitiva, senyories, tenim molt de treball que fer amb l'objectiu principal de millorar la vida de les persones, dels valencians i les valencianes, en una societat i un territori cada dia més valorats. Una tasca guiada en tot moment per el diàleg, la sostenibilitat, el creixement, l'ocupació i la cohesió social. En esta tasca els demane ajuda a tots vostés.

I acabe ja definitivament. Senyories, soc de Carcaixent, un poble de la Ribera Alta, sé de la força de la naturalesa i del seu poder destructor. I també sé de la capacitat de superació que tenim els valencians i les valencianes. Estos días en Orihuela y en la Vega Baja he visto esa desolación que me recuerda al año 1982 en la pantanà al meu poble, però també he vist eixa solidaritat que vaig vore aleshores.

Recordaba estos días mirando ese paisaje devastado y cómo se ayudaban los vecinos y todos los alcaldes, independientemente del color político, unos versos del poeta oriolano Miguel Hernández: «Soy una abierta ventana que escucha por donde ver tenebrosa la vida, pero hay un rayo de sol en la lucha que siempre deja la sombra vencida.» Y ese rayo de sol es la solidaridad y es la esperanza.

Muchas gracias. (Aplaudiments)

(Ocupa la presidència la vicepresidenta primera, María José Salvador Rubert)

#### La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, honorable conseller.

És el torn del Grup Parlamentari Vox Comunidad Valenciana. En la seua representació la il·lustre diputada Rebeca Serna.

#### La senyora Serna Rosell:

Gracias.

Muchas gracias, señora presidenta.

Señor *conseller*, señorías, buenas tardes.

El señor España ha presentado sus propuestas para la *consejería* que dirige. Hace un mes usted hizo público sus buenos propósitos de llegar a acuerdos que todos quieran cumplir. Así pues, quizás le pueda interesar tener en cuenta las propuestas del Grupo Parlamentario Vox, ya que representa dentro de este hemiciclo a más de trescientas mil personas, a más de trescientos mil valencianos.

Vox tiene entre sus objetivos políticos principales proteger y amparar al mundo rural español y de eso voy a hablar en primer lugar. Usted habló de la importancia de tener un territorio bien cuidado, una costa bien cuidada, unos paisajes bien cuidados, porque esto hace que nuestra comunidad sea un lugar atractivo para vivir, para invertir, para atraer al turismo.

Pero nuestras poblaciones del interior necesitan algo más, señor *conseller*, que unos paisajes bien cuidados. Vox propone combatir la despoblación del mundo rural poniendo en marcha un programa de medidas basadas en el sentido común. Le cuento: Con incentivos para la implantación de actividades económicas y para aquellos empleados públicos que fijen su residencia en el municipio o zona rural en la que presten servicio. Ayudando a las familias con niños a que puedan establecerse en los distintos municipios, para ello claro está hay que garantizar servicio de educación y de sanidad.

Proponemos reducir cargas fiscales en el IBI y rebajar los impuestos directos de gasóleo agrícola. Debemos impulsar la implantación de incentivos y servicios de asesoramiento para el relevo generacional de las explotaciones agropecuarias. Hay que facilitar la financiación a proyectos de emprendimiento en el medio rural. Y también un diseño de planes provinciales de cobertura de los servicios públicos básicos, como sanidad, educación y seguridad. Y también garantizar un acceso de calidad a internet.

Por supuesto, para que todas estas medidas sean efectivas, es necesaria una mejora sustancial de las vías de acceso y comunicación de estos municipios. Y si hablamos de mejorar las vías de comunicación del mundo rural para mejorar el acceso de sus gentes a los servicios públicos, debemos también hablar de las grandes vías de comunicación que cruzan nuestra comunidad. Por cierto, señor *conseller*, ¿podría explicarnos qué va a pasar con la AP-7 cuando expire la concesión? Pues luego nos lo explica.

Y respecto a la autopista AP-37 de Alicante a Cartagena, ¿van ustedes a seguir consintiendo que solo los alicantinos tengan tramos de pago? Y la segunda circunvalación de Alicante, ¿qué dicen sus socios de Madrid de todo esto?

Señor *conseller*, en Vox no estamos de acuerdo en que ante la elevada carga fiscal que soportamos los españoles debamos, además, pagar por el uso de las autopistas. A ver, en otras condiciones y siempre que la presión fiscal fuera menor, nos parecería adecuado que las autopistas que nacen de pago y construidas con capital privado sigan siendo de pago si el precio es justo y los servicios recibidos así lo justifiquen. Pero nos parece inadmisibles que debamos pagar el uso de autopistas que se crean con el dinero de nuestros impuestos. Lo que ya hemos pagado no tenemos por qué pagarlo otra vez. (Aplaudiments)

El problema, señor *conseller*, llega cuando ustedes se quedan sin dinero porque lo despilfarran. Y todos sus gobiernos a lo largo de la historia han terminado así. Ustedes son expertos en el despilfarro porque dedican el dinero de los ciudadanos a cuestiones que nada tienen que ver con las necesidades reales de esos ciudadanos: sindicatos de clase, sus asociaciones *per la llengua*, también los *lobbys* LGTBI y del feminismo radical. Y, claro, el dinero al final se acaba y muchas veces, muchas veces, no llega a donde debería llegar.

Mire, señor *conseller*, ¿quiere hacer usted hacer política de infraestructuras con mayúsculas? Desde Vox, le hacemos una serie de sugerencias. Hable usted con su aliado, el ministro de Fomento, y aclare con él el destino de las autopistas de pago que transcurren por las provincias de la Comunidad Valenciana.

De paso, siéntese con él para lograr que en el aeropuerto de Alicante-Elche se construya una segunda pista de aterrizaje y se le dote de nueva tecnología capaz de gestionar el actual volumen de tráfico aéreo. Con ello se multiplicaría la capacidad operativa del principal aeropuerto de esta comunidad y podrían ampliarse las rutas con muchos otros países del mundo, lo que generaría, en última instancia, más riqueza para nuestra comunidad.

Apoye usted con más energía el transporte metropolitano y, de paso, impulse usted una mejor interconexión entre las ciudades de Alicante y Elche y también con el aeropuerto de esta provincia. ¿Para cuándo una línea de tranvía que una ambas ciudades? Llevamos unos cuantos años de buenas intenciones y promesas que nunca llegan a cumplirse.

Y bueno, ¿qué decir de la pésima comunicación ferroviaria entre Castellón y Valencia? ¿Cómo es posible que el tren de Castellón a Valencia y viceversa tarde una hora y media en realizar el recorrido? El doble de tiempo del que se tarda en realizar ese trayecto en coche y prácticamente con el mismo coste. No es muy competitivo que digamos. ¿Cree usted que de este modo se anima a los ciudadanos a usar el transporte público?

Y en cuanto a otras cuestiones, sería también interesante abrir el espectro audiovisual autonómico a nuevas licencias de radio y televisión privadas. ¿Por qué no? ¿Por qué no habilitar y promocionar también la existencia de licencias provinciales, mucho más cercanas a los ciudadanos de cada territorio? ¿Por qué no fomentar también las desconexiones provinciales en todos los ámbitos?

Y, bueno, por último, señor *conseller*, no puedo terminar mi intervención sin hacer referencia a la tremenda catástrofe debida al temporal que azotó a la Comunidad Valenciana, especialmente a la provincia de Alicante, la pasada semana.

Evidentemente, y como usted manifestó, hay que priorizar la seguridad de las personas, pero este gobierno sabe que es más que necesaria una inversión en infraestructuras en nuestra comunidad. Pues si algo hemos de aprender de este terrible suceso es que antes de hacer una gran inversión en infraestructuras, han de revisarse las que hay.

Y construir infraestructuras planificadas, es decir, hacer un estudio previo de las necesidades de la zona antes de iniciar las construcciones. Un ejemplo claro de ello es el hospital de la Vega Baja, construido en la zona que se sabía que era inundable. Aprendamos de los errores, señor *conseller*. Para invertir en mejoras para los ciudadanos, siempre va a tener la mano de Vox tendida y siempre estaremos dispuestos a colaborar.

Creo, señor *conseller*, que las propuestas de Vox para inversión en infraestructuras pueden llevarse acabo en esta legislatura en beneficio de todos los valencianos: las mejoras en la comunicación entre municipios y provincias, la creación de

infraestructuras e inversiones para evitar la despoblación del mundo rural, la apertura del espacio radiofónico para promover la competitividad entre canales en contra del monopolio y el sectarismo de una radiotelevisión valenciana, por cierto, deficitaria y que lo único que hace es consumir recursos económicos en detrimento de las necesidades reales de los ciudadanos.

Desde el Grupo Parlamentario Vox tendemos nuestra mano para llegar a consensos, como ya le he dicho, siempre en beneficio de los habitantes de nuestra comunidad, de todos los valencianos.

Muchas gracias. (*Aplaudiments*)

#### La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, senyoria.

És el torn de fixar posició sobre la compareixença del conseller del Grup Parlamentari Ciudadanos. En la seua representació, l'il·lustre diputat Carlos Gracia.

#### El senyor Gracia Calandín:

Señor presidente.

Miembros del gobierno.

Señor *conseller*.

Señorías.

Bueno, antes que nada, señor España, mi más sincera felicitación por su nombramiento y, por supuesto, como no podía ser de otra manera, desearle mucha suerte en esta nueva etapa.

Mire, sin lugar a dudas, las competencias de su *conselleria* son claves para lograr la verdadera vertebración del territorio y el desarrollo de la economía valenciana. Lo que no tengo yo tan claro es si sus compañeros del Botànic le otorgan la importancia que se merece, ya que, sinceramente, las áreas que usted gestiona apenas se encuentran recogidas en tres, tres puntos y medio, de los ciento treinta y pico puntos del Acuerdo del Botànic.

Sin duda, no va a tener un trabajo fácil, y más ahora que, efectivamente, tras la DANA, muchas infraestructuras se han visto dañadas. Es cierto que no hay nadie preparado para soportar los cuatrocientos cincuenta litros por metro cuadrado, pero, sin duda, me tiene que reconocer que tenemos que trabajar duro para conseguir que todos los municipios de la Comunidad Valenciana tengan un plan de evacuación frente a las inundaciones en condiciones. (*Aplaudiments*)

En otro orden de cosas, la última memoria anual del CES de la Comunitat Valenciana también alerta sobre una serie de infraestructuras urgentes -alguna ya la ha comentado usted. Reivindicaciones que también queremos hacer nuestras y que no quiero dejar de pasar por alto.



Mire, el corredor mediterráneo, efectivamente, usted lo comentaba antes, pero, ¡ajo!, es necesario que cuente con una plataforma de doble vía. Es una infraestructura histórica que, tanto ustedes como el PP cuando han gobernando en España, no han sido capaces de completar. A ver si ahora lo conseguimos.

Inversiones para la línea no electrificada de Sagunto-Zaragoza; el tren de la costa, que lleva cuarenta y cinco años parado; las conexiones ferroviarias de Elche y Alicante con el aeropuerto de l'Altet, que, como usted ha comentado, a día de hoy es uno de los aeropuertos más importantes de España.

En carreteras, la Nacional 332 con atascos continuos. Mire, son urgentes las variantes de Benissa, de Xeraco o la conexión de Cullera-Favara. El desdoblamiento del *bypass*, que está totalmente paralizado desde el 2014, 2015. En solamente un año se han registrado 86 víctimas, lo que es un verdadero drama. Es de hecho una de las carreteras con mayor siniestralidad de España.

Y es que, mire, una de las causas precisamente de la congestión del *bypass* es la falta de un acceso al norte del puerto de Valencia. Permítame que le recuerde la descoordinación entre el Partido Socialista y sus socios del *govern* en este sentido, que si subterráneo, que si por superficie, que si para transporte, que si solo para ferrocarril... En fin... Por cierto, como usted bien ha comentado, parece que, efectivamente, la AP-7 por fin se va a liberalizar, pero, oiga, no me reconocerá que es un sinsentido que Ábalos a la vez anuncie que va a haber peajes blandos en las autovías.

Centrándome ya en la gestión del Botànic de la legislatura anterior, en la que usted, bueno, también desempeñaba un cargo de importancia como jefe de gabinete, en 2015, en materia de política territorial, obras públicas y movilidad había dos culpables –lo comentó mi compañera la semana pasada–: el Partido Popular y la infrafinanciación.

Efectivamente, cuando accedieron al gobierno, por ejemplo, el 85 % del total de las 86 concesiones de transporte interurbano por carretera estaban caducadas. Aquel año, la *consellera* anunciaba un nuevo mapa concesional adaptado a los nuevos tiempos.

Pues bien, la realidad es que hasta octubre del 2017, que son dos años después, no anunciaron que ya tenían el nuevo mapa concesional. Y es que hasta marzo de 2019 no lo han publicado en el DOGV. Y es que a día de hoy aún no se han licitado las nuevas concesiones. Y, claro, señores del Botànic, yo me pregunto: ¿cuatro años después, adaptándose entonces a qué tiempos? ¿A los tiempos de hace cuatro años, que en materia de movilidad no existían ni lo patinetes eléctricos? ¿Adaptado a los tiempos de dentro de cuatro años, cuando liciten por fin las concesiones? En fin... (*Aplaudiments*)

El incumplimiento de promesas llegó también con la modernización de la línea 9 que usted ha comentado, el Tram entre Benidorm y Dénia. No han podido finalizarla en esta legislatura, efectivamente, pero porque, como según dicen los informes de las universidades, la Universidad de Alicante y la Politécnica de Valencia, la rehabilitación del viaducto es que no admite el peso de los nuevos trenes. Así que hay que hacer una nueva variante, y por eso tendremos que esperar unos años.

Y es que, señor España, la falta de planificación también la hemos sufrido una y otra vez en los servicios de Metrovalencia durante los veranos –usted lo ha comentado–, con innumerables quejas de los valencianos por falta de frecuencias. Ustedes, la verdad es que, señores del Botànic, a veces no es que tropiecen más de una vez en el misma piedra, sino que da la sensación que cogen la piedra y no la sueltan. En fin...

Por cierto, hablando de Metrovalencia, tras el abandono de la línea 10, efectivamente, durante años, en 2015 ya nos anunciaban del malestar de los vecinos de ver la línea abandonada, o la estación de la plaza de Brujas. Bueno, pues poco parece que les ha importado durante todos estos cuatro años el malestar, porque hasta el inicio de la campaña no han anunciado las obras con un cartel. Con un cartel, no es que hayan empezado las obras. No habíamos vuelto a saber nada de la línea 10.

Mire, ¿quiere que le hable de carteles? En mi centro educativo del que vengo, los señores del PP plantaron un cartel en el año 2007. Decía algo así como «Creaescola: ací el teu nou institut.» A día de hoy, doce años después y tres legislaturas, el cartel sigue allí. Y ¿sabe qué? Que el *meu institut* ni está ni se le espera. (*Aplaudiments*) Así que, fíjese, señor España, parece que ustedes a veces también nos plantan carteles antes de las elecciones. A ver si con este, confío que sí, tenemos más suerte.

Y ya que estoy con los carteles, ahí va otro de los anuncios electoralistas, la CV-60, la autovía del Morquí, que llevaba años paralizada y a cinco días de las elecciones, el *molt honorable* Ximo Puig se comprometió por fin a desbloquear.

Mire, cuatro años sin hacer nada, aunque se llevara prometiéndolo desde el inicio de la legislatura. Por cierto, también permítame recordarle la urgencia del desdoblamiento de la CV-309, una carretera que en breve yo creo que se colapsará con la apertura del nuevo centro logístico de Mercadona. Por cierto, ¿qué va a pasar con la prolongación de la CV-10 de Castellón?

Me queda poco tiempo. Por cierto, anunciaban en 2015 y en 2016, la incluyeron en los presupuestos, a pesar de que ni siquiera estaba creada, la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia. Por fin, dos años después fueron capaces de crearla. Y ¿qué ha pasado con uno de sus principales objetivos, que era la integración tarifaria? Pues, obviamente, que no se ha hecho.

Pedían 38 millones al estado para ponerlo en marcha. Y al final, y esto sí que hay recordarlo, gracias a una enmienda de una Ciudadanos en los presupuestos generales del 2018, se incluyeron 10 millones. En teoría, la Generalitat tenía que poner otros 10 millones, pero la realidad es que nada de esto ha repercutido en los ciudadanos. ¿Por qué? Porque al final no se ha hecho nada para la integración tarifaria. Al final, el dinero ha ido a Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana y a trece ayuntamientos para financiar su transporte público. Una ayuda que –me gustaría recordar– ya venía de otras líneas presupuestarias, con lo que, lógicamente, por la duplicidad se han cancelado. Eso sí, como no había integración tarifaria, entonces la *conselleria* inventó un bono (*inintel·ligible*) ..., 15 euros los diez viajes. Los vecinos la verdad es que han calificado este bono como injusto.

Siguiendo con la autoridad de transporte, a día de hoy, y correspondiente al cargo del presupuesto del 2019, de la línea presupuestaria 513.30, no han transferido nada de los 95 millones de Ferrocarrils de la Generalitat. Y de la Autoridad del Transporte Metropolitano aún hay 50 millones pendientes de transferir. Es decir, estamos hablando de más o menos 156 millones del presupuesto de 2019, al menos según los movimientos contables de la semana pasada.

¿Qué le ha dicho el *conseller* Soler? ¿Los recortes de Montero o seguiremos aumentando el déficit? En fin, señoría, estas son las consecuencias de tener unos presupuestos ficticios y contar con unos ingresos que no son realistas.

Por cierto, también en 2015 anunciaban plataformas de participación, como el foro de la movilidad. Apenas sabemos nada de ella desde el año 2017.

Voy terminando ya. Diez minutos, la verdad es que dan para lo que dan. Y los incumplimientos han sido muchos. Así que en el turno de la réplica intentaré abordar otros temas que sin duda también son cruciales, como la política territorial, la ampliación del puerto de Valencia –a la que usted antes ha hecho referencia–, la modificación de la ley del taxi, el plan de cercanías o la falta de infraestructuras, que dependen en parte de su *conselleria*, hidráulicas.

Pero en esta intervención no quiero dejar pasar por alto la política de urbanismo. Y es que, mire, en Ciudadanos nos preocupa especialmente la política de urbanismo de este nuevo Botànic II. Usted ya ha hecho referencia antes a ella. Porque, como bien recordaban los compañeros en la intervención del señor Martínez, la vivienda es indisociable del urbanismo.

Y mire, en Ciudadanos nos preocupa precisamente que su principal compañero de viaje en esa materia tenga que ser el señor Martínez, el vicepresidente Martínez, el que quiere que *torquem a la barraca*. Pero mientras el a disfrutar de su palacio vicepresidencial y venga a encargar muebles. Esta semana conocíamos la lista por la prensa, no eran precisamente ni de cañas ni de barro. (*Aplaudiments*) Estamos convencidos de que en cuanto pueda intentará colarles medidas estadísticas y de corte comunista.

Así que ya le aviso que desde Ciudadanos vamos a presentar una oposición firme contra estas políticas populistas. Y de la misma manera le digo que cuando se trate de propuestas centradas, que en lugar de ir en contra de los valencianos, sean para los valencianos. Allí donde el dogmatismo y el radicalismo de sus socios no le permita sacar adelante las propuestas, le digo que allí nos encontrarán.

Muchas gracias, señor *conseller*. (*Aplaudiments*)

Gracias, presidenta.

#### La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, senyoria.

És el torn del Grup Parlamentari Popular. En la seua representació, l'il·lustre diputat Miguel Barrachina.

#### El senyor Barrachina Ros:

Muchas gracias, señora presidenta.

En primer lugar, mis primeras palabras sean para recordar las dos víctimas mortales, dos pilotos del ejército, una mujer y un hombre, en Murcia, y hacer extensivo a todo el ejército español la ayuda que en esta etapa de inundaciones han venido prestándonos. A ellos, a todos los policías, Protección Civil, Guardia Civil y a todo el mundo.

Y también sumarme a las condolencias por las seis víctimas de las inundaciones. Y también hoy hemos conocido la cuarta mujer muerta en 48 horas, tres gallegas, una madrileña, que suman ya 42. Y sumarme, por lo tanto, y que mis primeras palabras en esta cámara en esta etapa sean para recordarlas. (*Aplaudiments*)

Y reitero al señor *conseller*, al señor Arcadi España, mi felicitación. Lo he hecho personalmente en dos ocasiones y se la vuelvo a hacer. Creo que va a ser un *conseller*..., y a nosotros, a los valencianos nos conviene que sea un buen *conseller*.

Las escasas obras públicas que está realizando el actual gobierno fueron programadas, planificadas y licitadas en legislaturas populares y las que haga usted las llevará a cabo otro gobierno por la propia naturaleza de las obras públicas. Por lo tanto, le conviene a usted y nos conviene a todos. Las inversiones de hoy, señor Arcadi España, son el empleo de mañana, y por tanto le deseo realmente que tenga fortuna.

Han escuchado exhibir, airear algunos méritos, ninguno autonómico y sí alguno nacional. Ha venido a decir que el corredor mediterráneo por fin ve la luz al final del túnel. Lo que se le ha olvidado decir es que sí, ejecutando un presupuesto del Partido Popular y de Ciudadanos, al que ustedes votaron en contra. (*Aplaudiments*) Esa parte no la ha dicho. Se le ha olvidado decir que la obra pública que ustedes están haciendo hoy es la ejecución del presupuesto de don Cristóbal Montoro. Esa parte de la página se le ha pasado en su discurso.

Y le diré también que, para que no sea ni usted ni yo los datos que doy, estos son de la cámara de contratistas. Usted ha dicho que sólo había un presupuesto bueno, el que iba a haber en 2019, ese que rebajaba la creación de empleo en un 33%, que elevaba a 3.400.000 currantes valencianos, que utilizan la furgoneta, el tractor o el diésel, el coche diésel, que elevaban los tributos, que penalizaba a 50.000 agricultores sus cuotas de seguridad social, y a 340.000 autónomos multiplica los tributos (*aplaudiments*).

¿Cómo no?, ¿cómo no iba a haber una mayoría de eso que usted llama las derechas que votasen en contra de esos presupuestos de 2019 y a favor de los valencianos currantes? ¿Cómo no? Claro que sí.

Y por eso ustedes pueden seguir exhibiendo que España crea medio millón de empleos, con una reforma laboral del Partido Popular, con unos presupuestos laborales (*aplaudiments*) del Partido Popular y con una ley de estabilidad del Partido Popular. Viven de rentas y llegará un momento que dejarán ustedes de vivir de rentas.

Dice usted que iba a haber un año bueno. No, no, ya hubo un año bueno. Cámara de contratistas, 2018. Presupuesto del PP,

crecimiento de la inversión del estado, un 237 %. Crecimiento del gobierno socialista: -65 %. Y mire usted que no le considero autor, sino víctima, porque acaba de llegar, y por tanto alguien será el responsable de estos datos que dicen justo y exactamente lo contrario de lo que usted ha venido a afirmar.

Tenía prevista otra intervención, pero se ha arrogado también el mérito de la gratuidad de la AP-7. Oiga, vamos a ver, será el gobierno que llegue. Lo único que ha hecho este gobierno es, con una partida de 16 millones que aprobó el gobierno popular, en pacto con Ciudadanos, subvencionar gratis total para nuestros hermanos de Cataluña la misma AP-7 que yo pago en su integridad (*aplaudiments*).

Lo único, lo único que ha hecho el socialismo es subirnos un 2 %, y por tanto esa autopista, como las otras cinco autopistas, una ya liberada, la Burgos-Vitoria y otras cuatro más naturalmente serán gratuitas a partir del 1 de enero con el gobierno que los españoles elijan, no con el que usted diga.

Ustedes han tenido tiempo para esa promesa que hizo Ábalos de extender el gratis total a los usuarios recurrentes de la autopista AP-7, y decidieron invertir los 16 kilómetros en las provincias hermanas de Barcelona, Tarragona y hasta Vinaròs. Y a partir de Vinaròs, pagado el cien por cien por el estado, resulta que nosotros pagamos todo un 2 % más que antes y a otros les resulta gratis.

Y nos alegramos, porque el dinero era nuestro, de todos los españoles, de un presupuesto del PP incondicionado. Me he traído la partida presupuestaria, para que sepa usted que abarcaba todo hasta que llegaron ustedes y decidieron cortar en el límite provincial.

Mire, le he escuchado y comparto su filosofía y prácticamente todo lo que ha dicho. E insisto, y se lo he dicho al principio, creo que va a ser un buen *conseller* con el que indudablemente el ofrecimiento de mano tendida que doña Isabel Bonig ha hecho con reiteración puede funcionar también en ese indispensable plan para el sur de la Comunidad Valenciana y para resolver, para reconstruir Vega Baja, sur de Alicante y sur de Valencia.

Pero le he escuchado hablar de logística y movilidad. Fenomenal. Ha estado un rato. Bien, yo es que coincido en eso, en lo que dice, pero no en lo que hace. Esto me lo descargue anoche de su página. Han ejecutado el cero por ciento. El cero por ciento. Es decir, planificación transporte y logística. El cero por ciento. Es decir, eso está bien. Está bien en la facultad. Pero es que usted gobierna. Pero usted, ya le digo que es víctima, no es responsable. Pero de alguien habrá heredado el gobierno, y no quiero mirar ni hacia adelante ni hacia atrás. Pero de alguien habrá heredado usted el gobierno (*aplaudiments*).

Se ha recreado hablando de lo importante que es con ustedes la ordenación del territorio, del desastre, del caos, de la catástrofe. ¡Qué importante es! Y yo he vuelto a sacar la partida presupuestaria. Me puedo haber equivocado, pero es la página suya, de la Generalitat. Ejecución, a 31 de agosto. Ordenación del Territorio y paisaje. Ejecución: cero por cien. Cero por cien.

Y le he escuchado cómo se recreaba hablando de lo importante para ustedes que es el urbanismo. El urbanismo. No, tiene razón.

Aquí es el 2 % (*remors*). Han pagado el 2 % (*aplaudiments*). Y en la parte de arquitectura y vivienda, que es importantísimo y fundamental, y habla de la proyección de nuevas áreas urbanas, aquí ya sí se han lanzado. El 3 % en ocho meses, el 3 % (*aplaudiments*). Por tanto, permítame que, cuando se arroguen los méritos de haber cambiado la historia de la Comunidad Valenciana, empiecen hablando de lo que deberían.

Miré, desde que a usted lo nombraron *conseller*, e insisto que va a ser un buen *conseller*, los empresarios han denunciado que el gobierno socialista sólo invierte aquí el 1 %, el 1 % de lo que se está invirtiendo en España, por pereza, por desidia. Que su ejecución, que la ejecución suya que, como me ha tentado, no lo iba a sacar, pero le he enseñado una a una que la ejecución del presupuesto de la Generalitat es del 6 %, que somos los últimos de España, como somos los últimos de las diecisiete en morosidad, los más lentos en pagar.

Como somos los líderes en creación de desempleo durante este verano. La peor ejecución, la peor financiada también. ¿Y esto tiene arreglo? Sí, si asumimos nuestras responsabilidades, todas nuestras responsabilidades. En la financiación autonómica antes el culpable era Rajoy, y ahora, ¿quién es el culpable de la financiación autonómica?

Pues yo se lo voy a decir. En esto voy a asumir la responsabilidad: el culpable de la financiación autonómica es el rey. Es el rey: «Ximo Puig urge al rey la reforma de la financiación autonómica» (*aplaudiments*). Ximo Puig. Pero no lo recoge este diario, lo recogen todos, durante el verano. Es que *conditio sine qua non* para sacar esto adelante es asumir las responsabilidades. Hombre, yo era diputado. Voté en contra de este lesivo sistema de financiación autonómico socialista.

Pedro Sánchez estaba enfrente. Insisto en que a lo mejor ustedes no se lo quieren recriminar, pero ¿que se lo pidan al rey, que vayan al rey a que urja la financiación? Lo dice este diario y lo dicen todos. En sociología creo que le llaman externalizar responsabilidades. Usted y yo le llamaríamos caradura. Es decir, irse este verano a ver al rey (*aplaudiments*) para decirle que arregle la financiación autonómica socialista, gobernando los socialistas. Extraordinario. O asumen sus responsabilidades o estamos perdidos.

Yo lo decía ayer, esto de ir a por lana y salir trasquilado: «Voy a reclamar los 250 millones que me deben». Sí, si te rebajas tú 440. Es decir, esto es un timo. Yo lo decía, que en tema de financiación Ximo se escribe con t: Timo Puig, Timo Puig. Es un engaño (*aplaudiments*). Usted tiene la mejor de las voluntades pero ¿qué capacidad va a tener, señor *conseller*, de ejecutar obra pública? Ninguna.

Los 440 millones que van a recortar en buena medida van a ser de sus *consellerías*. Porque al no haber hecho nada en ocho meses, los han pillado. Y es urgente que ustedes planteen un plan. No es posible, concluyo, señora presidenta, no es posible que se hable de las inundaciones valencianas en la Diputación de Alicante, en el parlamento nacional, en todos los ayuntamientos menos en el parlamento valenciano. (*Applaudiments*) Es imposible.

Y por tanto tienen que ser ustedes quienes lideren la creación de ese plan indispensable, no de ayuda de reconstrucción de todo el sur valenciano, que ahora que necesitan ayuda, ustedes en lugar de ayudar están para que les ayuden

a ustedes. Y por tanto, es un cambio de chip. Es decir, no está usted para ir a pedir ayuda sino para ayudar a los valencianos, a aquellos que más lo necesitan.

Muchas gracias, señor presidente. *(Aplaudiments)*

#### La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, senyoria.

És el torn del Grup Parlamentari Unides Podem. En la seua representació, la il·lustre diputada Estefanía Blanes.

#### La senyora Blanes León:

Bé, moltes gràcies, senyora presidenta.

I bona vesprada, senyories, i conseller i conselleres.

Abans d'entrar en la matèria que ens ocupa, m'agradaria aprofitar per a felicitar-nos a totes per l'aniversari del pacte valencià contra la violència masclista que ahir va ser commemorat a Castelló. Però açò no és suficient. *(Aplaudiments)*

I no és suficient, encara que alguns grups neguen la realitat, perquè des de dilluns hi ha quatre assassinades més pel terrorisme masclista. Des de dilluns hi ha quatre dones menys. Tota la nostra repulsa i la nostra condemna a aquestes agressions i violència exercida contra les dones pel simple fet de ser dones.

I per a acabar amb aquesta xacra sols hi ha un camí, i el camí es diu feminisme.

Bé, començar agraint en el meu nom propi i en el del meu grup parlamentari al conseller l'explicació tan àmplia i completa que ens ha oferit en la seua intervenció. Un exercici de claredat i de síntesi sobre molts dels aspectes als quals ha d'atendre des de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

Però sobretot voldria agrair la mateixa filosofia que ha expressat respecte a la gestió. Un punt de vista que compartim plenament. Ens referim a la necessitat d'entendre des del govern que les accions de la conselleria no han de centrar-se en aquelles obres i infraestructures que es projecten, que es liciten, s'executen i que es posen en servei.

No, la nostra visió i la nostra acció de govern s'ha de centrar precisament en les conseqüències de totes aquestes gestions, que totes aquestes gestions tenen sobre la vida dels nostres conciutadans i conciutadanes. Ho puc exemplificar en primera persona.

Voreu, jo mateix visc a Alcoi i cada dia vinc fins a València per a fer la meua tasca parlamentària. Des de fa uns anys disposem a les nostres comarques d'una autovia que, gràcies al pla de millores i manteniment, es troba en perfectes condicions. Una A-7, gratuïta i còmoda que ens uneix amb un dels principals centres urbans.

Més enllà d'una inversió milionària i que es tracta realment d'una impressionant obra d'enginyeria, per a mi és la carretera que em permet vindre d'una forma segura i fiable a treballar, fins i tot en dies com el del passat dijous, quan la DANA feia estralls a moltes de les comarques.

Per a mi, és la carretera que em permet estar cada nit amb el meu fill i la meua filla. I aquesta idea de les infraestructures públiques que ens fan una vida millor, que ha expressat el conseller durant la seua intervenció també forma part de la nostra forma d'entendre el nostre mandat com a govern.

Estem ací per a millorar la vida de les valencianes i dels valencians, i aquest no és altre que l'objectiu de vertebrar cadascuna de les nostres polítiques. En breu viurem una fita històrica, la tan esperada gratuïtat de l'AP-7. Que s'alcen les barreres per fi sens dubte obrirà un nou període en les comunicacions per carretera del nostre país.

I coincidim també amb el conseller en assenyalar que la gratuïtat de l'eix viari ens ha de marcar un canvi de paradigma de cara al futur del transport per carretera en molts aspectes. Tenim per davant realment un llibre en blanc que haurem d'escriure entre totes i tots, també escoltant les veus de la societat civil, evidentment.

Probablement no serà l'única fita històrica que haurà d'encarar aquest govern els propers anys. Estem en moments decisius per al desenvolupament del corredor mediterrani, i és temps d'impulsar de forma decidida un eix que repararà els equilibris vertebradors de la nostra terra i que de ben segur representarà una de les més importants ferramentes del progrés socioeconòmic.

Necessitem el corredor per una qüestió d'equilibri. Ara bé, no podem perdre de vista que necessitem un corredor de mercaderies i de persones, que ha de respondre de forma efectiva i eficient a la demanda que existeix, i ha d'estar evidentment a l'alçada dels temps que corren.

Recolzem plenament també, perquè així a més figura el pacte del Botànic II, les gestions per transferir les competències en rodalies. Perquè amb inversions adients ens permetrà atendre unes infraestructures que són decisives, tal com deíem abans, per fer més fàcil la vida de les persones.

Perquè, tal com he parlat abans dels avantatges de l'autovia d'interior, és la meua obligació recordar-ho des d'aquesta tribuna tantes vegades com faça falta que la meua comarca, les comarques centrals patim un oblit i un greuge molt important quant a infraestructures ferroviàries.

Perquè tenim una connexió en tren pròpia del segle XIX i açò no és cap exageració. És un disbarat que es tarde més temps en arribar en tren a València des d'Alcoi o des d'Ontinyent que des de Madrid o qualsevol altre lloc molt més llunyà.

Res millora tant la mobilitat eficient i sostenible com una xarxa de rodalies adequada al territori.

La ciutadania ens demana des de fa molts anys més rodalies i menys AVE, i ja no podem desoir més unes veus que exigeixen passar pàgina a grans projectes megalòmans perquè ens ocupem dels serveis que sí que arreglen la vida de tants i tantes valencians i valencianes.

I també haurem de recolzar els nostres ajuntaments, acompanyant-los i oferint-los recursos i ferramentes adequades per fer front a noves mobilitats urbanes.

Molts consistoris estan patint la irrupció de nous sistemes de desplaçament interior front als quals no estan realment preparats i no poden afrontar aquests reptes ells mateix.

Per això, ens permetem llançar aquesta proposta, per a ajudar a incidir en la millora de les condicions de la vida dels nostres barris i poblacions.

D'altra banda, des del nostre grup també volem subratllar la importància de portar a terme polítiques urbanístiques sostenibles, netes, respectuoses amb el territori i allunyades de l'especulació.

És cert que hem aconseguit que queden enrere els temps en què les polítiques d'urbanisme realment les feien els constructors i els especuladors.

Però també és cert que hem de mantindre'ns en alerta davant d'amenaques reals que encara planegen sobre algunes àrees del País Valencià que encara no havien estat del tot explotades.

Necessitem compromisos reals front aquestes amenaces, com els que ha expressat el senyor conseller, però no ens podem quedar en aquest compromís.

Les nostres decisions han de demostrar inequívocament que els temps dels PAI destructius formen part del passat més negre de la nostra terra.

Necessitem salvar la costa. Necessitem salvar els nostres paisatges. Necessitem impedir que l'horta d'Alboraia siga destruïda, perquè l'horta és el nostre paisatge més valuós i cal preservar-lo. *(Aplaudiments)*

No ho diem nosaltres. Ho diu l'informe Dobris de l'Agència Europea de Medi Ambient. I hui mateix, sense anar més lluny, s'està atemptant contra l'horta a escassos quilòmetres d'ací, al Forn de Barraca.

M'agradaria expressar tot el meu suport a aquelles persones que han lluitat fins a l'últim minut per tal d'evitar aquest trist final i que, a dia de hui, en estos moments han aconseguit paralitzar les màquines. *(Aplaudiments)*

I lamentem realment no haver pogut acompanyar-les per la coincidència evidentment amb aquesta sessió plenària.

Senyor conseller, volem brindar-li la nostra col·laboració també en la tasca de modernitzar els nostres ports, sempre a través de polítiques sostenibles, obertes al debat, buscant els consensos i oferint canals de participació a la ciutadania i als agents implicats.

Tal com ha remarcat a la seua intervenció, estem sempre obertes al diàleg. Entre les administracions implicades en la gestió portuària, però també amb la societat civil. Sense perdre mai de vista la ferma decisió d'aquest govern de lluitar contra el canvi climàtic caminant cap a la sostenibilitat i el respecte al medi.

S'ha de facilitar la reducció del consum de dièsel i hem de millorar les emissions i la qualitat de l'aire, prioritzant les instal·lacions i l'ús d'energies renovables en les instal·lacions portuàries.

Necessitem que els nostres ports siguen exemple i reconeguts a tota la mediterrània com a ports verds. *(Aplaudiments)*

I bé, no vull finalitzar sense reivindicar el sud. No cal que recorde ara ací que els habitants de les comarques d'Alacant tenim una contínua sensació de greuge en molts aspectes, però especialment quant a infraestructures.

Faça massa anys que reclamem projectes com la xarxa de rodalies del Vinalopó, la connexió ferroviària entre Marina Alta i la Safor, la connexió de tren a l'aeroport de l'Altet i la línia Xàtiva-Alcoi, com ja he esmentat abans, la saturació de diferents trams de l'A-7 o la gratuïtat de la circumval·lació d'Alacant, entre d'altres.

Durant la seua intervenció he escoltat que molts d'aquestos problemes aniran solucionant-se al llarg d'aquesta legislatura com estem ben segures que succeirà.

Però, de qualsevol manera, no volem deixar escapar l'ocasió de reclamar al conseller i al seu equip de la conselleria, però en realitat a tota la cambra, la necessitat de prestar especial atenció a territoris que tradicionalment han patit la pitjor part dels desequilibris.

Totes i tots experimentem eixa sensació d'imptència i d'injustícia de ser reconeguts com la comunitat autònoma pitjor finançada de l'estat. Doncs intentem fer un exercici d'empatia i comprenem com es poden sentir els veïns i veïnes de les zones amb menys inversió pública de la comunitat autònoma pitjor finançada. *(Aplaudiments)*

Lesforç per revertir aquest greuge, per tant, és molt necessari. Lamente el colp que ens ha assestat la DANA ens acaba de recordar la necessitat de millor planificació, millors infraestructures, millors recursos a les comarques del sud.

No podem oblidar-ho, no podem oblidar tot això quan es retiren les aigües i el fang. Eixe ha de ser el punt de partida i no el punt final. Els ho demanem perquè les persones que han patit s'ho mereixen.

Res més que desitjar-li al senyor España i a tot el seu equip que integra la conselleria el major dels èxits. Serà l'èxit dels valencians i de les valencianes que per fi estem veiem que el seu govern ja no es dedica a esgarrar el territori, sinó a cosir-lo.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

#### **La senyora vicepresidenta primera:**

Gràcies, senyoria.

És el torn del Grup Parlamentari Compromís. Per a fixar posició en la seua representació la il·lustre diputada Belén Bachero.

**La senyora Bachero Traver:**

Moltes gràcies, presidenta.

Bona vesprada, conselleres i conseller.

Bona vesprada, senyories,

També des d'ací vull donar tot el suport i recolzament als municipis afectats pel temporal de la setmana passada en la nostra terra i destacar la feina de tots els professionals dels serveis d'emergències per la gran tasca que realitzen davant aquestes catàstrofes climàtiques.

També del voluntariat i veïnat que han mostrat la seua solidaritat prestant tota la seua col·laboració baix les ordres sempre dels professionals.

Després del que ens ha contat al respecte, està clar que ara, una volta ha passat el temporal, haurem d'invertir en reparar. Ens ha dit que hi ha molt de mal i el primer està clar que és reparar. Però després haurem d'invertir en evitar en la mesura del possible que torne a passar.

Perquè, clar, en matèria urbanística i en qüestions de transformació de la natura hem fet experiments una mica perillosos. Fins i tot hem construït en zones inundables, en desembocadures de barrancs... o hem construït carreteres i ferrocarrils en llocs on no tocava i s'han inundat totalment.

I si no, que els pregunten als alcaldes que han patit la catàstrofe climàtica. Molts d'ells porten anys denunciant les males praxis en la construcció de certes infraestructures.

Caldrà recuperar espais fluvials, zones d'amortiment, actuacions hidrològiques forestals i caldrà també que eixa administració pràcticament desconeguda i inaccessible a la ciutadania i als seus representants públics –alcaldes i regidors– done la cara i col·labore amb els municipis afectats i, sobretot, treballes en evitar que es torne a repetir.

Les confederacions hidrogràfiques, per favor, han de ser més accessibles als nostres alcaldes. *(Aplaudiments)*

Senyor conseller, repetisc aquesta legislatura com a portaveu d'obres públiques per continuar treballant colze a colze amb vosté i tot el Consell del Botànic.

La feina iniciada la passada legislatura la continuarem. Vam treballar de valent i vam avançar molt. La senyora Salvador no ho va tindre gens fàcil. L'herència rebuda era devastadora: peatges en l'ombra, desídia absoluta en les concessions de transport –que estaven totes caducades–, les infraestructures sense cap tipus de planificació, a més a més de forma clientelar i pensant només en construir per a després inaugurar... Sempre pensant en la utilitat, clar. Doncs, no. És l'últim en el que pensaven. *(Aplaudiments)*

O eixe circuit de la Fórmula 1 que ens anava a costar zero euros, segons el senyor Camps, i va i ens ha costat trenta milions d'euros. Quantes coses faria vosté amb trenta milions.

Eixe Partit Popular que s'empenava la boca de defensar el corredor mediterrani ací, mentre plantejava en Europa corredors alternatius que deixaven fora de les xarxes ferroviàries

internacionals el nostre territori. *(Aplaudiments)* Sí, un corredor mediterrani que passava per Madrid. ¿Vos recordeu? El podríem anomenar «Madriterrani». *(Aplaudiments)*

Van prometre l'AVE entre València i Castelló. I tenim un AVE que d'AVE només té el nom: sense doble plataforma, sense la velocitat a la qual va l'AVE; en definitiva, res de nou. Bé, millor dit, res de nou bo. Perquè roïn, molt.

Eixe AVE, que no és AVE, ha col·lapsat la resta de comunicacions ferroviàries i ha fet que el tren de rodalia entre València i Castelló tarde ara més temps que fa 20 anys quan jo venia ací en tren a estudiar. *(Aplaudiments)* Rodalies indignes i vergonyoses.

Eixos que han perpetuat a Madrid pressupostos que ens marginen als valencians i les valencianes. Pressupostos que deixaven a Castelló, València, Alacant a la cua de les inversions durant tots els seus mandats i han votat a Madrid en contra de les esmenes que des d'ací s'han formulat per millorar inversions en la costa en connexions ferroviàries, en millors viàries... No sé, ací ha eixit un diputat que estava a Madrid i ha votat tot contra, el que estic dient. Per l'amor de Déu!

I si a açò li afegim el problema de l'infrafinançament valencià, que ni Montoro, ni Montero –encara estem esperant que ens donen les entregues a compte de 2019–, doncs ens dificulta la feina, senyor conseller, a vosté també.

I ara anem a eleccions. A unes eleccions que no vol la ciutadania, perquè ells van fer la seua feina, van votar quan tocava i la feina dels polítics a Madrid ara era ficar-se d'acord i traure un govern de progrés.

Perquè el que alguns no entenen és que l'era de les majories absolutes s'ha acabat i, per tant, per a governar fa falta diàleg, fa falta política de pactes, fa falta, en definitiva, governs de coalició com el govern del Botànic, exemple a seguir. *(Aplaudiments)*

I si parlem de matèria urbanística després de vint anys d'urbanisme depredador i destructor del territori, els valencians i valencianes van passar pàgina.

Des del Botànic s'ha apostat per un model territorial, racional i sostenible. Fent vinculant l'estratègia territorial valenciana, actualitzant el Patricova amb més de 200.000 hectàrees protegides que no es poden reclassificar per prevenir el risc d'inundacions, i que ens haguera vingut molt bé tindre este instrument fa molts anys; aprovant el Pativel per protegir les nostres costes amb més de 7.500 hectàrees; impulsant la llei i el pla de l'horta, amb més d'11.000 hectàrees protegides, i la recent modificació de la LOTUP que posa l'urbanisme al servei de les persones i de l'interés general, protegix el nostre territori, aposta pel control públic i la gestió directa per part dels ajuntaments, afavorix la regeneració urbana i dóna instruments per solucionar espais fantasma de la bombolla immobiliària. Permetent també als ajuntaments desclassificar sòls allà on considere.

Durant la darrera legislatura, des d'aquesta conselleria s'ha protegit l'equivalent al 10 % de la superfície del país. Un canvi de model on s'ha passat de considerar el territori com un servei per a beneficiar-se i per a especular en detriment d'un

creixement econòmic, sostenible i beneficiós per a l'interés general a una nova ordenació del territori a la mesura de les persones.

Un nou urbanisme que recupera plenament la seua condició de funció pública transparent i que té com a guia afavorir el nou model econòmic, que aposta per la ciutat consolidada i, sobretot, que impregna l'urbanisme de la mirada feminista, introduint l'urbanisme amb perspectiva de gènere en la nova llei d'ordenació del territori, qüestió de suma importància en estos temps davant de l'emergència feminista.

Per això, aquest divendres, senyor conseller, com vostè sabrà, eixirem als carrers, perquè ja hem fet massa minuts de silenci, perquè ha aplegat el moment d'alçar la veu, de dir «prou» perquè ens estan matant, perquè estem fartes de tornar a casa buscant el carrer més il·luminat i perquè hem de parar de tindre por. No volem més por al cos. Senyor conseller, volem tornar a casa tranquils com fan els homes.

I perquè si ens toquen a una, ens toquen a totes. Només des de la sororitat aconseguirem frenar el *feminicidi*. Ja hi ha prou. I en aquesta lluita necessitem, conseller, les noves masculinitats. L'esperem a les places i carrers. Sume's al 20-S i animem tot el Consell a fer-ho.

També, després de vint anys d'absència absoluta de planificació supramunicipal, des del Botànic es va impulsar els plans d'acció territorial de València, Castelló, Alacant i Elx, i el del Baix Segura i les comarques centrals.

I per a donar valor als nostres paisatges d'interior s'han portat a terme programes en l'àmbit del Baix Maestrat com les oliveres mil·lenàries o els paisatges associats a l'arquitectura de pedra en sec als Ports i al Maestrat, entre altres.

Cal reconèixer tota la tasca feta, senyora consellera. Gràcies.

També agrair a qui era secretari autonòmic, Lluís Ferrando, i a la nostra directora general, Rosa Pardo, tota la feina que van fer en l'altra legislatura.

I, per suposat, un dels eixos principals del Botànic en aquesta legislatura ha de ser posar a disposició tots els mitjans i totes les mesures possibles des de la conselleria per a lluitar contra el despoblament en el món rural i en l'interior de la nostra autonomia, i sé bé del que parlo; en primera persona he viscut l'abandonament absolut quant a connexions, estats de les carreteres, inacabades, abandonades o endossades a municipis per al seu manteniment.

No podem tornar a eixa situació, per tant és un problema que abans es veia molt lluny però que, ara, gràcies al botànic, s'ha ficat en la primera línia de la política.

Reivindicacions històriques del Grup Compromís com ha sigut l'alliberament de l'AP-7, portem anys reclamant-ho, i serà una realitat al gener de 2020. Necessitem les connexions, senyor conseller, molt important. O no serà una realitat perquè Vox ens acaba de dir que estan a favor d'estos peatges; així que ara estem en mans del que passe el dia 10 de novembre.

I, ara, bé, ens trobarà en contra dels nous peatges que ha anunciat el ministeri de foment, eixos peatges tous o

simbòlics en totes les autovies. Ahí estem en contra, senyor conseller. *(Aplaudiments)*

Senyories, hem d'exigir la inclusió als pròxims pressupostos generals de l'estat de partides pressupostàries justes per al transport metropolità valencià. Totes les reivindicacions de l'Associació Valenciana pel Transport Públic –que també s'han reunit amb vostés– ens agradaria que foren efectives.

Quant a rodalies, és imprescindible exigir l'establiment immediat de mecanismes per a acabar amb la impuntualitat, la supressió de trens, la falta d'informació als usuaris i les incidències evitables, i és necessari exigir l'establiment d'un compromís de qualitat en totes les línies de la xarxa de rodalia. A més a més, s'han plantejat alternatives més respectuoses.

I també ens agradaria manifestar tot el suport que li vam donar a la manifestació «Menys AVE, més rodalies i regionals.» Les inversions per a l'AVE són el 71 % del pressupost destinat al ferrocarril beneficiant sols al 3,8 % dels usuaris, mentre el 96,2 % dels usuaris que van en rodalia només reben el 29 % de les inversions.

La situació del ferrocarril en la nostra terra és insostenible i com a parlamentaris que representem als valencians i valencianes hauríem de fer una declaració institucional per a revertir aquesta situació i millorar el servei en qualitat i en accessibilitat. Volem un model ferroviari...

#### **La senyora vicepresidenta primera:**

Senyoria, vaja finalitzant.

#### **La senyora Bachero Traver:**

...públic, social, sostenible, de qualitat i segur.

En definitiva, senyor conseller, hem de treballar conjuntament pels interessos de la nostra terra, construïm un futur en què la mobilitat i l'urbanisme sostenible estiguen al centre. Això és decisiu per al futur del nostre planeta.

Cal seguir frenant l'especulació urbanística que degrada el territori i empitjora la vida de les persones.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

#### **La senyora vicepresidenta primera:**

Gràcies, senyoria, per la seua intervenció.

És el torn del Grup Parlamentari Socialista en la il·lustre diputada Sandra Martín.

#### **La senyora Martín Pérez:**

Buenas tardes.

Antes que nada, sumarme a las condolencias y al pesar que tanto para esta diputada y para todo el Grupo Parlamentario Socialista tiene todo lo ocurrido por las consecuencias de la DANA en la provincia de Alicante, en concreto en la comarca de la Vega Baja, que desde luego es un desastre y que –ya lo han dicho los expertos– es incomparable, no hay datos para comparar, y donde creo que pone de manifiesto muchas de las cosas y de las políticas que tenemos que llevar a partir de ahora, que se tenían que haber llevado desde antes pero, desde luego, a partir de ahora se van a llevar.

Honorable *conseller*, enhorabuena por su designación y bienvenido a estas Cortes, donde hoy comparece por primera vez para desgranarnos las líneas básicas de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad para esta legislatura.

Quería igualmente aprovechar, y si me lo permite, esta mi primera intervención para agradecer a su predecesora, la *consellera* Salvador, el trabajo realizado, que ya supo poner orden en el caos que heredó de gobiernos anteriores. Esa faena usted la va a tener un poquito más adelantada, que no suprimida porque ya le digo yo que la herencia es larga. (*Aplaudiments*)

*Conseller* España, le agradezco enormemente la exposición que ha realizado de lo que serán las líneas maestras de su política para esta décima legislatura, una exposición clara, concisa y realista. Y se lo agradezco porque usted ha venido aquí a traernos un programa en su conjunto que habla de continuidad, de orden y de diálogo, para llegar a acuerdos consensuados, que es como se tienen que entender las infraestructuras y la ordenación del territorio. Es una visión unitaria y no una suerte de ocurrencias.

Hay que concebir las infraestructuras como un todo y no como obras aisladas, que es lo que se estuvo haciendo hasta el 2015, cuya consecuencia inmediata ha sido el encontrarnos un panorama de grandes infraestructuras sin uso aparente, mucho dinero invertido sin que luego se supiese cuál era el provecho para la ciudadanía, por lo menos para la ciudadanía en su conjunto y como la entendemos la mayoría de los partidos políticos, porque beneficio para algunos ciudadanos o ciudadanas evidentemente sí que lo hubo.

Mire, señor *conseller*, me parece muy acertado el nombre de la *conselleria*, debo felicitar al *president* Ximo Puig y a usted que es el que va a desempañar estas funciones, porque política territorial, obras públicas y movilidad definen muy bien cuál va a ser la línea de actuación. Creo que es necesario ir modernizando e ir adaptando la terminología a las situaciones actuales.

Mire, yo he oído atentamente su exposición propositiva de líneas de actuación y me he quedado bastante sorprendida cuando he visto que hay otros grupos del gobierno que no sé si han oído o no han oído pero, desde luego, tienen una idea muy distinta de lo que son las infraestructuras, de lo que son las obras públicas y de lo que es la movilidad para nuestro territorio.

Me ha dado la sensación cuando le estaba oyendo que quizá algunos se hubiesen preferido –o algunas– que viniese usted aquí a anunciarnos grandes obras, de esas que nos tenían acostumbrados, que sonaban muy bien, y que la realidad es

que luego no se materializaban en nada, muy por el contrario; en lo que se materializaban era en deudas, en mucho dinero por pagar. Y es que, claro, yo pienso que usted ha dicho las líneas maestras de la *conselleria* y quizá, a lo mejor, hubiese habido gente en este parlamento, en esta sesión plenaria, que hubiese preferido hablar pues de que anuncia usted una CV-95 en Orihuela y que, luego, caprichosamente usted disuelve aquel contrato, lo rescinde, y le cae una sentencia judicial al tiempo porque lógicamente la empresa concesionaria recurre esa decisión, y con los años no tenemos ni auto-vía pero sí tenemos una deuda de 9,5 millones de euros.

O quizá hubiesen preferido también que viniera usted a anunciar aquí una avenida de Dénia muy moderna, en Alicante, estupenda, que resulta que se hizo hace muchos años, que seguimos pagando en la actualidad, y no contentos con seguir pagando, que eso es un método que, bueno, le puede gustar más o menos a la gente pero es verdad que se paga en distintos presupuestos, pero lo peor es que se fueron acumulando sobrecostes, se fueron acumulando retrasos y cambios injustificados, lo que nuevamente nos lleva a una sentencia judicial, a una responsabilidad, y nuevamente hay que pagar 14,6 millones que sumamos como sentencia a lo que ya había costado la carretera, la avenida de Dénia.

O quizá, quizá, a lo mejor también hubiesen preferido que viniese usted aquí a anunciarnos un aeropuerto; un aeropuerto en Castellón por ejemplo, que costara 150 millones de euros, que costara esa cantidad de dinero, y que se hiciera por capricho sin que fuese declarado en aquel momento de interés público, sin que hubiesen líneas que volaran pero el aeropuerto estaba hecho.

Menos mal que en la actualidad (*aplaudiments*), menos mal que en la actualidad ha tenido que llegar un gobierno progresista allí, a la Generalitat Valenciana, para que se pida esa declaración de interés público, de servicio público, y se vaya a incluir en el futuro dentro de los aeropuertos de nuestro estado, y sea gestionado por Aena, no por empresas privadas que ya sabemos que, bueno, hay cierta querencia a lo privado en muchas cosas.

O ya, quizá, lo que hubiesen preferido es que anunciara usted gran circuito de Fórmula 1, que no iba a costar nada, iba a costar cero, y costó casi cien millones de pesetas. Y ¿saben lo que creó? Cero puestos de trabajo y cero riqueza para los valencianos, eso es lo que creó.

Pues, mire, le voy a decir una cosa, yo prefiero la responsabilidad con la que usted ha venido aquí a hablarnos a esta sede parlamentaria, yo prefiero que exponga un programa en el que prime vertebrar territorialmente la Comunidad Valenciana entendida en su conjunto, asegurando la movilidad de la ciudadanía en las infraestructuras que ya existen, trabajando sobre lo ya hecho, ¿eh?, y sacándole partido, y no realizando cosas nuevas y *a priori* de nombre muy bonito pero que en realidad, al final, no suponen ninguna mejora, o sí suponen una mejora con el tiempo cuando viene otro gobierno detrás y le saca rendimiento porque anteriormente no se había hecho.

Prefiero también hablarle –como ha hablado usted– de modelos de transporte público en las ciudades y en sus áreas metropolitanas, observando en todo momento la accesibilidad universal y siempre teniendo en cuenta la perspectiva de género.



Prefiero también lo que ha hecho usted, una apuesta por la seguridad en la red viaria y ferroviaria para lo cual es imprescindible el mantenimiento, que ya sabemos, y no lo decimos nosotros, lo dicen todos los técnicos y los ingenieros, que una de las causas o algo que incide muchísimo en la siniestralidad de las carreteras es su falta de mantenimiento. Esto no consiste en inaugurar carreteras y sacarse la foto, es que luego hay que mantenerlas a diario y conservarlas para que puedan seguir prestando su servicio y descienda la siniestralidad. (*Soroll de papers*)

Me gusta que haya hablado de Uneix. Es verdad, es un proyecto, se presentó la legislatura pasada, pero es que es un proyecto a largo plazo como deben ser los proyectos en infraestructuras; aquí no puede venir ningún *conseller* o *consellera* a anunciar algo que no tenga un recorrido a largo plazo. Uneix es una herramienta básica para la Comunidad Valenciana, básica porque es un documento estratégico en el que se definen todas las infraestructuras y la mejora de la movilidad para nuestra comunidad.

Y me gusta que siga adelante, también, que nos siga hablando del desarrollo de la autoridad metropolitana del transporte porque es algo que aquí lo hemos comentado mucho, cómo puede ser que no existiese, cómo puede ser que no hubiese una autoridad metropolitana, cómo puede ser que se perdieran tantas ayudas de los contratos-programa porque alguien, también, caprichosamente un día se cargó la agencia valenciana de movilidad. Pues, afortunadamente ya existe la autoridad metropolitana y se va a poder seguir adelante en esa integración.

Me ha gustado que usted fijara sus objetivos centrales de la política de esta *conselleria* en la sostenibilidad, el crecimiento, la ocupación, y por supuesto la cohesión social, porque las infraestructuras y la movilidad van mucho de eso, de cohesión social. Comparto plenamente estos tres objetivos.

Y entrando ya en lo que son las infraestructuras, pues yo sí que le he oído hablar; le he oído hablar de carreteras, del mantenimiento de estas carreteras, de reclamarle al Gobierno de España, sea el que sea, que evidentemente eso lo hemos hecho los socialistas siempre, sea el que sea, se le va a reclamar el dinero que nos hace falta para mantener nuestras carreteras, actuar también sobre las carreteras que son titularidad de la Generalitat Valenciana.

La AP-7, por supuesto una reivindicación histórica que, gracias a un gobierno socialista, hace apenas un año se dijo ya que iba a ser libre de peaje y se va a cumplir, y por supuesto desde la *conselleria* seguir actuando para la conectividad de esta AP-7 por las poblaciones por las que pasa, que me consta que lo están haciendo y que lo van a seguir haciendo, que eso no es un trabajo de un día, es de continuar, porque esa infraestructura tiene que integrarse perfectamente en la red viaria valenciana.

Me gusta, también, que haya hablado de los ferrocarriles, algo que es muy importante, las cercanías, la modernización de las cercanías que ya me consta que se está haciendo y que se va a seguir haciendo. Es lo que le he comentado antes. Me parece acertada la línea que usted nos ha expuesto aquí, hay que trabajar sobre lo hecho y mejorarlo, y a partir de ahí se irán haciendo cosas nuevas.

Por supuesto, me gusta que se siga reivindicando el tren de la costa, creo que es muy necesario en la zona del Mediterráneo, del sur, o sea, de lo que es el norte de la provincia de Alicante y el sur de la provincia de Valencia es necesaria esa infraestructura porque realmente no tienen otro medio de comunicación ferroviaria, tiene que ser a través de carretera.

Y, por supuesto, me gusta el anuncio que ha hecho, ¿no?, de en Alicante, la estación intermodal, esos 35 millones que se van a gastar para que se haga la conexión entre Luceros y Renfe y se pueda proyectar en el futuro una estación intermodal porque ya le digo yo, que soy de aquella ciudad, que eso es algo muy reclamado.

Me ha gustado, también, todo lo que ha estado usted hablando en ordenación del territorio en relación al cambio climático porque, efectivamente, eso tiene que ser el *leitmotiv* que nos tiene que ir guiando.

Y decirle, señor España, que le deseo mucho acierto, que le deseo suerte para conseguir todas estas políticas, y que se fije usted bien en aquella bancada que tiene allí a la izquierda porque esa va a ser la que le va a apoyar siempre en todas estas políticas; intentaremos que esa bancada que tiene usted a la derecha nos apoye, no siempre lo conseguiremos pero por nuestra parte no quedará.

Muchísimas gracias, y suerte. (*Aplaudiments*)

#### La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, senyoria, per la seua intervenció.

És el torn del conseller per a donar resposta a les intervencions que li han precedit en la paraula.

#### El senyor conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat:

Gràcies en global a tots els portaveus pel seu to constructiu, va ya dependiendo de las personas.

Y permítanme que voy a empezar por el diputado del Partido Popular, el señor Barrachina. Quiero empezar recomendándole un libro, *Oráculo manual y arte de prudencia*, de Baltasar Gracián, no solo en el título sino en el contenido, le vendrá muy bien. (*Aplaudiments*)

Dos anotaciones. Son verdad las cifras, le voy a dar unas cifras actualizadas de la ejecución de la *conselleria*.

Mire, las partidas a las que usted referencia, urbanismo, ordenación del territorio, son de presupuestos muy bajos originalmente, 1,99 millones y 0,79, pero las partidas grandes de la *conselleria*, a 12 de septiembre, como es infraestructuras públicas, logística y transporte, con un volumen, el más grande, de 144 millones de euros y 169, están como propuesta de pago en fase OK, en un 76,94 y 43,12. Por lo tanto, a 12 de septiembre, se puede ver que las partidas con mayor importe tienen una ejecución bastante razonable para la altura del año que estamos.

Y también me ha gustado escuchar por ahí lo de «¡viva Benidorm!», por supuesto, ¡viva Benidorm! Pero recuerdo cuando lo de Benidorm, unas famosas torres, y 70 millones de euros, que ahí tenemos que ver cómo los vamos a arreglar. (*Aplaudiments i veus*)

#### La senyora vicepresidenta primera:

Senyories, senyories, no interrompen l'orador. (*Veus*) Senyories, senyories, està l'orador en el seu torn d'intervenció i no ha fet cap al·lusió directa a ninguna persona, ningun diputat ni diputada d'aquesta cambra i per tant demane respecte. Tinguen vostés la qualitat democràtica per a estar en este parlament com cal i escoltar l'intervinent, (*veus*) i deixeu vosté de fer carasses a esta presidència. Gràcies.

#### El senyor conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat:

Y si hablamos también, podemos hablar de la A-7, también podemos hablar de las autopistas. Yo recuerdo las radiales de Madrid y lo que pasó con ellas y qué pasó con el dinero de todos los españoles para rescatarlas.

Pero también, ya que ha sacado usted la hemeroteca –que me parece a veces muy útil, por eso le decía lo de arte de la prudencia–, veo aquí una noticia del 2014: «Bonig dice ahora que la AP-7 mantendrá parte del peaje cuando acabe la concesión.» (*Aplaudiments i veus*) Yo no lo sé, no lo sé. Yo no lo sé. Desde luego, teníamos que ver un poco de historia, porque yo creo que la historia también está bien recordarla a veces. ¿Cómo hemos llegado a esta situación financiera de la Comunidad Valenciana, de la Generalitat? ¡Hombre!, no lo sé, pero cuando llegamos en el 2015 creo que éramos ya líderes en deuda pública. Teníamos una tasa casi, casi... el 40 % del PIB en deuda. Éramos la comunidad española más endeuda. Nos encontramos con eso.

Luego nos encontramos con unos años del gobierno de Rajoy y yo recuerdo a la propia señora Bonig tener que decir muchas veces y defender la posición valenciana por la mañana y por la tarde, la que le obligaban decir lo de su partido respecto a las cuentas del señor Rajoy. Por lo tanto, seamos un poco prudentes. Creo yo que deberíamos y ganaríamos todos.

Y luego, respecto a los presupuestos de 2019, me parece que la mayor parte de la sociedad valenciana, ese proyecto de presupuestos, con por primera vez casi el 10 % de las inversiones regionalizadas para la Comunidad Valenciana, era una mejora sustancial, incluso diría histórica. Y lo tumbaron ustedes, junto con unos independentistas. (*Aplaudiments*) Como dice la película *La extraña pareja*, *La extraña pareja*.

Pero, bueno, en todo caso... (*Veus*)

#### La senyora vicepresidenta primera:

Senyoria, deixeu d'interrompre l'orador. Llija's el reglament. No s'interromp l'orador i l'orador està en el torn de paraula

fent el seu discurs en el marc de la flexibilitat que implica el debat parlamentari, debat parlamentari. Saben vostés perfectament el que és i com transcorre en esta cambra. Per tant, per favor, deixen parlar a l'orador.

#### El senyor conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat:

En todo caso, yo quiero pedirle al señor Barrachina, y sobre todo al Grupo Parlamentario Popular..., primero agradecerle las palabras de ánimo del señor Barrachina y luego la reflexión que he hecho al principio. Intentemos no contaminarnos, no contaminar el parlamento, las Cortes Valencianas, de debates de Madrid, por decirlo así, del resto de España. Hemos conseguido aquí cierta atmósfera, sacando unos presupuestos. Yo recuerdo imágenes aquí de todos los grupos políticos, en cierta..., que ya les gustaría en el Congreso de los Diputados tener una cordialidad, respetando las diferencias entre los distintos grupos parlamentarios, como ha existido aquí. Yo creo que esa isla valenciana es, además de un gobierno de progreso del Botánico, también gracias al papel de la oposición.

Y, por favor, si tienen que imitar a alguien del Partido Popular, no se queden con Cayetana Álvarez de Toledo. (*Rialles*) Hay buenos referentes en el Partido Popular de personas moderadas, de centro derecha, que quieren sumar y aportar y que están más en el diálogo que en la confrontación permanente. (*Aplaudiments*)

Y, en todo caso, al Grupo Parlamentario Popular, y especialmente al señor Barrachina, siempre mi colaboración y mi aprecio para trabajar conjuntamente más allá de las diferencias que nos separan.

Bueno, empiezo ahora con el resto de grupos. Si me permiten con el Grupo de Vox. Yo creo que debería... se lo haré y se lo facilitaré, si quiere, a la señora diputada todo lo que ha hecho este gobierno por la despoblación. Muchas de las cosas que se estaban planteando, desde luego, muchas de ellas están o planteadas o ya en desarrollo. No tengo ningún inconveniente en facilitárselo, por si tienen alguna cosa que aportar, si tienen alguna cosa que aportar.

Por lo tanto, yo creo que ahí tenemos que ser claros. ¿Con la AP-7 qué va a pasar? Pues si no pasa nada, no pasa nada en estas elecciones raro, el 1 de enero se levantará la barrera y no se pagará ningún peaje en la AP-7. (*Aplaudiments*) Eso es lo que va a pasar.

Luego haré algunas respuestas que agruparán algunas de las peticiones de distintos grupos parlamentarios, de preguntas. Pero, por ejemplo, al Grupo Ciudadanos le agradezco su talante constructivo, los comentarios que nos ha hecho. Yo creo que en algunas cosas coincido plenamente: en lo que decía que hay que hacer un replanteamiento general, quizás, de las actuaciones y de cómo prevenir más, que es la parte que le toca a esta *conselleria*, respecto a situaciones de DANA u otro tipo de actuaciones adversas meteorológicas.

Por eso ya he dicho que iba a haber una reunión con los alcaldes dentro del plan de acción territorial de la Vega Baja para, en conjunto, decidir qué se puede hacer para prevenir que

cuando se repitan esos episodios, la sociedad y las infraestructuras estén más preparadas para minimizar el impacto y los daños que puedan tener. Para eso también tenemos el Patricova, que ha evitado que se produzcan más daños, desde que se aplicó, y como saben ustedes, con carácter vinculante.

Lo mismo para el resto de infraestructuras que usted ha citado y que yo comparto esa reivindicación, pero esa reivindicación leal y basada en hechos. Odio el victimismo, odio el victimismo. La culpa de todos nuestros males no siempre es de fuera, no siempre es de fuera. También tenemos nosotros que aprender de nuestros errores y mejorar como sociedad y también este gobierno, desde luego. Porque otra cosa no, pero humildad, tenemos que ser humildes todos.

Por lo tanto, yo también creo que ustedes podrían ayudar también al conjunto de la Comunidad Valenciana respaldando en el Congreso de los Diputados medidas que ustedes aquí también piden. Por lo tanto, les pido también esa voluntad de lo mismo que reclaman aquí hagan en Madrid y ayuden al conjunto de las fuerzas parlamentarias a que traten mejor los distintos gobiernos de España a la Comunidad Valenciana. (*Aplaudiments*)

Y, por supuesto, lo mismo, vamos a mantener las líneas abiertas para hablar con ustedes, explicarles cualquier tipo de duda que tengan por parte de la *conselleria*. La L10 ya está en marcha, la L10 ya está en marcha. Después de que había 200 millones de euros parados allí, al final ha sido posible ponerlo en marcha.

Y luego, respecto a los peajes blandos, yo aquí hago una reflexión que también vale para otros grupos parlamentarios. Vamos a ver. La AP-7 será gratuita, según ha dicho el ministro de fomento en funciones. Como bien decía el Partido Popular, veremos lo que pasa en las próximas elecciones, pero de momento es lo que tenemos encima de la mesa. No hay ninguna propuesta de ningún tipo de peaje. Lo que es verdad es que hay un debate sobre los distintos peajes de mantenimiento de las autovías de alta capacidad en toda Europa.

Pero sí que le puedo decir una cosa clara. No es lo mismo plantear esos debates, y ahí tienen toda la razón, en la Comunidad Valenciana que en otras comunidades autónomas, porque aquí, a diferencia de otras, venimos muchos años pagando por cosas que en otras comunidades autónomas no se ha pagado. Por lo tanto, no es lo mismo. Y que quede bien claro e inequívocamente, la Generalitat siempre estará al lado de los intereses de los valencianos y valencianas y de un sector tan importante como el transporte, se plantee lo que se plantee. (*Aplaudiments*)

Unidas Podemos. Moltíssimes gràcies pel talent, per totes les coses que ens has comentat. Jo crec que és imprescindible l'impuls al corredor mediterrani. Jo crec que és una cosa que és fonamental i que, com dia, necessita un pacte per a traure del debat polític i que totes eixes inversions siguen pactades i no dependisquen del govern de torn que n'hi ha.

Conec bé Alcoi i també sé les dificultats que teniu a banda de la carretera que funciona va, però d'accés ferroviari, ahí anem a estar igual, anem a estar reclamant-ho. Anem a estar reclamant eixa infraestructura sempre.

És de veres que sempre es parla de la importància de les grans infraestructures ferroviàries: l'AVE i altres infraestructures com el corredor mediterrani. És de veres. Jo considere que són fonamentals també, però això no lleva que no siguen igual d'importants les rodalies, el que és més a prop, el que utilitza més gent. Les dos coses estan interconnectades. Una és per a grans mercaderies, per a passatgers que van més lluny, però això també genera activitat econòmica i això facilita que el cercle econòmic també beneficie els altres i cree llocs de treball i persones que puguen permetre's utilitzar el transport públic.

Per tant, n'hi ha un dèficit molt gran en les rodalies en la Comunitat Valenciana, és de veres, des de fa molts anys. N'hi ha hagut molts anys de prioritzar altre tipus d'infraestructures en este país i menys infraestructures de rodalies. És una preocupació que compartix el mateix ministre en funcions i el mateix delegat de Renfe en la Comunitat Valenciana amb qui m'he reunit, i el president de Renfe també.

La voluntat és incrementar-ho, incrementant les inversions dins de les possibilitats pressupostàries. I això sí, sempre les mateixes regles de joc i objectivitat. No volem que siga el que més pressione al Govern d'Espanya el que més inversions tinga en rodalies, per dir-ho aixina, i en altres infraestructures. Nosaltres amb objectivitat. I per això allò d'una llei de mobilitat i de finançament del transport públic, perquè si anem en l'objectivitat milloraran les xifres d'inversió del Govern d'Espanya, siga quin siga, en la Comunitat Valenciana.

Per suposat, les ajudes als ajuntaments, eixa guia per a les polítiques de mobilitat, accepte absolutament eixa suggerència. I en la conselleria treballarem en eixa elaboració conjuntament amb les diputacions i amb la Federació Valenciana de Municipis i Províncies per a fer-la arribar a tots els ajuntaments i que puguen, sobretot els menuts, tindre uns bons plans de mobilitat.

Per suposat, totes les actuacions, com dia en la meua intervenció, referides i que afecten a milers de persones i no sols tenen un impacte puntual, sinó també al llarg de molts anys, tenen de tindre un ampli consens. Tenim de conjugar les dos coses: el diàleg, la sostenibilitat mediambiental i el creixement. Les tres coses són... deuen ser compatibles, però necessitem voluntat entre tots de fer-les compatibles. N'hi han 40.000 famílies que, per exemple, viuen del port de València. Cal escoltar-les també. Cal escoltar la gent que sense viure del port de València, veu en certa preocupació el seu creixement.

Per tant, cal minimitzar l'impacte i compensar també la ciutat i els veïns i les veïnes que veuen sols com creix una infraestructura sense ells vore i poder palpar de què es beneficien. Per això és important conjugar les tres coses, per això és important coordinar les tres administracions i que no n'hi hagen administracions enfrontades. Treballem tots junts. I en una cosa com el port de València, que crea tanta riquesa no sols al conjunt de la Comunitat Valenciana, sinó d'Espanya, tenim de ser capaços entre tots d'arribar a eixe consens: diàleg, sostenibilitat i creixement econòmic.

Ja ho dia, no val el creixement a qualsevol preu. Jo ho tinc molt clar, este conseller ho té molt clar. No me val crear llocs de treball a costa del medi ambient, però tampoc..., i tan important és cuidar el medi ambient com arribar a fi de mes. I

tenim de tindre en compte eixos aspectes també d'eixes famílies, d'eixos autònoms que viuen gràcies al port de València. Conjuguem-ho tot, treballem junts i estic convençut que el port de València i altres infraestructures tindran eixa vessant verda que tots volem i conjugarem creixement econòmic i respecte al medi ambient i lluita contra el canvi climàtic.

I sobre la contaminació de l'aire. Ahir en una de les jornades que n'hi havia de la setmana europea de la mobilitat, que organitzava la Generalitat, va vindre l'exgerent de l'EMT de Madrid, que va dissenyar allò de Madrid Central i allí, clar, es va trobar que n'hi ha unes *fake news* sobre la contaminació. Jo crec que és una cosa que hem de deixar a banda del debat polític. Cal deixar-lo als tècnics i als metges. En quin sentit? Els efectes de la contaminació en les grans ciutats estan ahí i són molt perjudicials per a la salut.

Si les mateixes persones que diu l'Organització Mundial de la Salut que moren per la contaminació en les ciutats passen a accidents de trànsit, l'actitud de tots seria diferent. Hem d'aconseguir eixe consens i traure del debat polític si és millor una ciutat en menys contaminació o en més contaminació. Jo crec que ahí en el seu grup parlamentari, en el Grup Parlamentari de Compromís i, per suposat, en el Grup Socialista i espere que en altres grups de la cambra, arribem a llevar eixe debat sobre si la contaminació existe o no existe y es más buena o menos buena.

Respecte a la síndica de... a la senyora de Compromís, a la diputada de Compromís, *peajes blandos*, el que dia al principi. No n'hi ha ninguna proposta ara sobre peatges blans. Jo ho he parlat amb el ministre en funcions. M'ha dit: «No hay nada. Solo hay un debate en Europa.» Per cert, cal anar al..., tots els grups parlamentaris, sobretot els progressistes, en el Parlament Europeu que ho veuen d'una altra forma, del que estem parlant ací. Jo crec que ahí hem d'anar en compte i la posició l'he marcada farà un moment, la de la Generalitat.

El mateix en matèria de prevenció. És de veres. Les coses es poden fer millor. I no parle sols de la Vega Baixa, parle per la meua comarca, la Ribera. Allí n'hi han carrers on s'han avingudes des de fa molts anys per on abans anaven barrancs o rius. Des de fa molts anys. Hem de buscar eixes compensacions. Menys infraestructura gris, per dir-ho aixina, i més infraestructura verda. I s'ha de fer en el conjunt. Per això, és molt important convocar tots els alcaldes, independentment del color polític, de la Vega Baixa o d'altres comarques que tenen un risc elevat per a estes situacions i comptar amb ells. I, entre tots, vore quins instruments podem fer i quines actuacions podem tindre per a minimitzar l'impacte d'eixes gotes fredes que, per cert, continuaran, per desgràcia, i ja tenim experiència ací, en la Comunitat Valenciana.

Per tant, el Patricova ha sigut un instrument fonamental, molt debatut i amb ampli consens, que jo crec que ha evitat moltes més situacions de risc perquè ha evitat més urbanitzacions en llocs on no era possible urbanitzar pel risc que això comportava per a les persones.

El mateix en el cas de les rodalies, que deia abans a l'altra diputada, no? És de veres, és francament millorable. I, com m'he reunit també amb els xics joves, (*inintel·ligible*) ... xics i xiques joves de l'Associació Valenciana pel Transport Públic, tenen tota la raó del món. Hi ha una manca d'inversions en el servei de rodalies. S'han perdut molts passatgers i cal

renovar el material rodant i també altres infraestructures per a millorar-ho tot. Hem d'aconseguir un esforç de tots, de tots.

Per tant, el plantejament de si la Generalitat deu assumir o no la competència en la gestió de les rodalies..., escolta, me deia el president de Renfe que igual l'estat paga a Renfe per a que preste les rodalies en la Comunitat Valenciana. Rodalies, com el seu propi nom indica, que té sentit que ho gestione l'àmbit..., per això he dit geogràfic d'això, però no en qualsevol cas, no a qualsevol preu. Cal vore, clarament, eixa transferència de recursos i fer-ho bé. No és transferir per transferir, és transferir si la Generalitat considera que té el finançament adequat i considera que pot gestionar-lo adequadament.

Per tant, i acabe ja, amb referència a la diputada del PSOE, moltíssimes gràcies per les teues paraules. Moltíssimes gràcies per recordar la política útil *versus* la política imagnària. Jo no he sigut de dir grans inversions, no ho he fet; és volgut ser responsable. Preferisc pecar de responsabilitat que d'irresponsabilitat.

Naturalment, no tots fem el mateix, però segur que tots podem millorar.

Moltes gràcies. (*Aplaudiments*)

#### La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, honorable conseller.

Algun grup vol exercir el torn de rèplica? En representació del Grup Parlamentari Vox, té la paraula la il·lustre diputada senyora Serna.

#### La senyora Serna Rosell:

Gracias, señora presidenta.

Señor *conseller*, ha dicho usted en su intervención, antes, que dará curso a las licencias caducadas de los náuticos deportivos. Bueno, espero que sea así, ya que muchas de estas licencias no están recién caducadas que digamos, en el caso de Altea lleva diecisiete años y ustedes, después de cinco años, no han hecho nada, de momento. (*Aplaudiments*)

Otra cuestión que en mi anterior intervención no he nombrado es la de los barracones escolares. Señor *conseller*, en el presente curso sigue habiendo más de doce mil niños que asisten a clase en barracones. ¿No hay dinero para hacer colegios dignos? ¿En qué se gasta? (*Remors*)

Si ya está todo hecho para combatir la despoblación de los municipios de interior, ¿para qué han creado, este mes de agosto, una dirección general frente a la despoblación, con sede en Castellón?

Y, respecto a la CV-10, se ha quedado en el aeropuerto de Castellón. ¿Van ustedes a continuarla? (*Veus*)

Nos dice que el 1 de enero se levantará el peaje de la AP-7. Muy bien. Pero supongo que habrán pensando en cómo

mantener las infraestructuras de la autopista y espero que no sea subiendo todavía más los impuestos. (*Aplaudiments*) Del mismo modo, espero que también hayan pensado en esos trabajadores, que no pasen a engrosar las listas del paro en la Comunidad Valenciana.

Muchas gracias. (*Aplaudiments*)

#### La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, senyoria.

És el torn de l'il·lustre diputat senyor Gracia, en representació del Grup Parlamentari Ciudadanos.

#### El senyor Gracia Calandín:

Señora presidenta.

Mire, señor España, sinceramente se lo digo, no pensaba que usted también nos vendría con la cantinela de que la culpa de que ustedes tengan unos presupuestos ficticios e irreales también es de Ciudadanos.

Los presupuestos generales españoles para 2019 eran un auténtico fraude, lo dijo mi compañera el otro día. (*Aplaudiments*) Tenían un agujero ni más ni menos que de diez mil millones de euros, dicho por la Unión Europea, y contenían subidas de impuestos que afectaban directamente al bolsillo de quince millones de españoles en un momento en el que nos encontramos, en una completa desaceleración económica. Así que, haber votado a favor, hubiera sido un absoluto disparate. Y, en cuanto a los mil millones que hubiera recibido la Comunidad Valenciana, pues, no habrían sido más que un brindis al sol.

Miren, señores del Botànic, les voy a hablar de una cosa: licitación pública. En febrero de 2018, y durante su intervención en el Fòrum Valencià pel Corredor Mediterrani, la señora Salvador presentaba el informe que elabora la Seopan y alto y claro denunciaba: «la Comunitat Valenciana ha sigut maltractada en matèria d'inversions»; y, sacando pecho, afirmaba que en 2017, desde que el Botànic estaba al frente, la Generalitat era el principal motor de obra pública, con más de un 40 % del total.

Bueno, pues, ¿sabe qué pasa, señor España? Que después de 2017 llega 2018 y Seopan también realiza un informe anual. ¿Y saben cómo han sido los datos en 2018? Pues, mire, la licitación en obra pública del Consell ha caído en setenta millones. (*Aplaudiments*) ¿Dónde está ahora el principal motor de la economía que se llamaba el gobierno del Botànic? ¿Sabe en qué porcentaje se han quedado? En el 20 %. Señora Martín, ni tanto ni tan poco. (*Aplaudiments*)

Así que no tendrán reparo en que afirmemos alto y claro ahora, tal cual decía en 2018 y basándonos en los datos del informe de Seopan, que el Consell del Botànic *ha maltractat la Comunitat Valenciana en matèria d'inversions*. (*Aplaudiments*)

¿Sabe qué pasa, señores del Botànic? Que ustedes ven la botella como les interesa. Cuando quieren, la botella está

medio llena; y, cuando quieren, la botella es que no está, directamente no está, para que nadie se entere. Y para muestra un botón: la Generalitat Oberta. Miren, ¿saben qué? Que, desde que ustedes empezaron en modo electoral, la podíamos llamar la Generalitat *tancada*. ¿Dónde están los informes mensuales de ejecución presupuestaria? Pues, mire, desde noviembre, ni están ni se les espera. (*Aplaudiments*)

Por cierto, no se ha comentado nada al respecto sobre la situación de la reinversión del 40 % de las tasas portuarias de los puertos autonómicos y que está recogida en la ley de acompañamiento para 2019.

Todos hablan de líneas de cercanías. Todos los grupos han estado hablando de lo importante que es la línea de cercanías. Pues, mire, ¿saben qué les digo? Que, desde que el PSOE formó el nuevo gobierno en junio de 2018, tardaron seis meses en reunir la comisión de seguimiento del plan de cercanías, una comisión que, teóricamente, debía celebrarse cada seis meses y que no se había reunido desde que se presentara el plan de cercanías, un año antes. La verdad es que, igual que pasa con la infrafinanciación, poca presión hicieron con el nuevo gobierno de Pedro Sánchez, si tanto les interesaba el plan de cercanías. (*Aplaudiments*)

Y casi que por último, porque en un minuto... Hablando de sentencias judiciales, miren, la política territorial en los últimos años, efectivamente, se ha concretado en tres planes de acción territorial –por cierto, hablando de la ley de la huerta, no contaba con el consenso de todos los grupos y ahora ya pensamos en modificarla–. Pues, bien, afirmaban que con estos tres PAT se había evitado la urbanización de 2.271 millones de metros cuadrados. Perfecto. Pero, ¿saben lo que pasa con la falta de previsión y la planificación a la hora de legislar? Pues, que ahora mismo, a día de hoy, por culpa de algunos planes urbanísticos, se ha acabado en los tribunales con demandas de responsabilidad patrimonial que pueden acarrear fuertes compensaciones económicas. Estamos hablando de 1.400 millones de euros, señora Martín. Ahí tienen ustedes sus propias sentencias judiciales. (*Aplaudiments*)

En fin, señor *conseller*, (*veus*) muchos han sido los incumplimientos y muchos los retos a los que se enfrenta en la gestión de su *conselleria*.

Comienzo como he empezado. Le deseo toda la suerte del mundo en esta etapa porque, si usted tiene suerte, los valencianos tendremos suerte.

Muchas gracias. (*Aplaudiments*)

#### La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, senyoria.

És el torn de l'il·lustre diputat senyor Barrachina, en representació del Grup Parlamentari Popular. (*Se senten veus cantant: «A guanyar diners. On estan? On estan? A guanyar diners...»*)

**El senyor Barrachina Ros:**

Sí. Muchas gracias.

Muchas gracias, señora presidenta.

Yo, de Baltasar Gracián, preferiría aquella frase de «el primer paso de la ignorancia es presumir de saber». Yo no sé, (*aplaudiments*) pero quien le ha apuntado a usted los datos... Si usted se mete hoy en la página web de la Generalitat Valenciana, el último dato de ejecución, que no es a 12 de septiembre, que es a 31 de agosto, cuando a los diputados ustedes se lo dan, dice que de sus 760 millones de euros de presupuesto, incluyendo personal, gasto corriente, han pagado, de 760, 169. Si usted está feliz, no me sorprende que, siendo esta la principal *conselleria* inversora, su gobierno, el socialista de Madrid, nos situase, a 30 de junio, como últimos, con el 6 % de ejecución. Si usted está feliz... Yo tan solo he cogido, literalmente, las referencias que usted ha hecho a varios programas y le he leído la ejecución: cero, cero, dos y la cuarta era el tres; pero he dicho literalmente, (*aplaudiments*) por tanto, no le he incorporado, no le he adicionado absolutamente nada.

Las torres a las que hacía usted referencia, según me dicen, las licencias las concedió un alcalde de su partido y el presidente de la Generalitat era de su partido, socialista, y no habrá escuchado usted reproches nuestros. (*Veus*)

Se cometen enormes aciertos y algunos errores. Nos ayudaría mucho que ustedes definiesen bien cuáles son nuestros errores y nuestros aciertos, porque ha estado usted alagando el aeropuerto contra el que lucharon, el de Castellón, (*veus*) y su compañera ha venido a decir que estaba en contra, criticándolo. Y, por cierto, ¡vaya despiste! El aeropuerto es público, íntegramente público, de la Generalitat. Cuando ya no será público es si Aena lo asume, porque tiene parcialmente privatizada su gestión. Por lo tanto, es justo al revés de como lo ha explicado aquí la señora diputada. (*Aplaudiments*)

A nosotros nos gustaría alcanzar con ustedes acuerdos. Necesitamos un plan de reconstrucción de todo el sur, de todo el sur, que ha sido auténticamente devastado. Es verdad que ustedes ya no están para ayudar, sino para ser ayudados, pero deben rehacer las prioridades. Ustedes están aquí porque es el lugar exactamente al que sus hechos los han conducido.

Cuando le pregunto, acertadamente, Rubén Ibáñez por segunda vez al *conseller* del ramo: «¿cuándo supo usted que estábamos quebrados?» y, de repente, dice: «en julio», en julio se enteró, es decir, fue una aparición, se dio cuenta de que nos faltaban 1.270 millones en julio. (*Aplaudiments*) Y digo, ¿por qué dice julio el *conseller*, si esto Isabel Bonig se lo advirtió en noviembre, que les iban a faltar 1.300 millones? Este agujero de seis meses que ya han hecho, ¿por qué dice julio? Claro, porque se han pasado el verano contratado a 116 asesores.

Ahora saldrán y dirán que en Madrid, que en Andalucía... No, no, en Madrid y en Andalucía lo que han hecho es quitar impuestos. (*Aplaudiments*) Compárennos con ellos para quitar impuestos y compárense con ustedes mismos a la hora de los asesores. ¡Qué jóvenes eran! Cómo pasa el tiempo, cuando uno gobierna, en política. «Me comprometo a tener

dos asesores, dos, por *conselleria*», dos por *conselleria*, y no lo dije yo lo de dos por *conselleria*, (*veus i aplaudiments*) dos por *conselleria*. Y yo multiplico, yo multiplico *consellers* y el *president* y digo: doce por dos, veinticuatro. Entre 24 que prometieron y los 116 que llevan es la distancia entre las promesas juveniles y la hipocresía actual. (*Aplaudiments*)

Se han pasado el verano contratando altos cargos, 330 durante junio. Por eso, llega julio y se le aparece al *conseller* este que nos gritaba la semana pasada, al que chillaba, dice que en julio descubrió que le faltaban, a 30 de junio, 1.200 millones de agujero, el doble que en todo el año pasado al completo.

Es que el verano a un socialista le da para mucho. Vengo de una provincia donde la alcaldesa decía: «mi coche oficial serán mis zapatos», la candidata, y este verano se ha comprado un par... de coches oficiales, dos, (*rialles*) de gama alta, dos de gama alta. (*Aplaudiments*) Y digo: pero si solo es una alcaldesa. Se ha comprado dos, dos de gama alta.

Claro, ustedes han empleado el dinero en propaganda, en publicidad y en asesores. A cuarenta y tres mil eurillos la entrevista. (*Veus*) Bien, compren un lote. Ahora su preocupación es como hacer fijos a los quinientos de À Punt, del aparato de propaganda, a los quinientos.

Y claro –y con esto concluyo, señora presidenta– y claro para ayudar al sur el fondo de contingencia, que es lo que se debería emplear, tiene dos millones de euros, es la diferencia. Y usted le digo que es víctima –y concluyo, señora presidenta– es víctima de una herencia y no responsable, eh, es víctima. Usted ha recibido dos millones en fondo de contingencia, ¿sabe el presupuesto del PP, nuestro –que ustedes recibieron a la semana siguiente con la moción de censura– cuánto dejamos en el fondo de contingencia? Dos mil ochocientos millones de euros, con eso se puede ayudar a quien lo necesita.

Ustedes se han ayudado a ustedes mismos con el aparato de propaganda, con las denominaciones y con los nombramientos de altos cargos y asesores. Y ahora, habiéndose ayudado a ustedes mismos no tienen para los demás.

Nos tiene, señor *conseller*, a su entera disposición, pero al servicio solo de los valencianos, de los castellanenses y de los alicantinos.

Muchas gracias. (*Se sent una veu que diu: «Muy bien.»*) (*Aplaudiments*)

**La senyora vicepresidenta primera:**

Gràcies, senyoria, per la seua intervenció.

Per concloure el debat té la paraula el molt honorable *conseller d'obres públiques*. (*Veus*)

**El senyor conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat:**

Bueno –como decíamos ayer– empezando a contestar al diputado, señor Barrachina, ya, ya me tengo que

comprometer a regalarle el libro de Baltasar Gracián. La próxima sesión de control que tengamos oportunidad le haré entrega..., sobre todo, porque ya que ha vuelto usted a sacar la hemeroteca, también la saco yo otra vez: «La Generalitat cobrará en sus autovías si fomento implanta peajes blandos.» (Aplaudiments)

No lo sé, no lo sé, pero bueno, ahí está. No lo sé. (Veus) Nada, nada. Muy bien, aquí yo creo que, que de verdad..., es verdad que han hablado del aeropuerto de Castellón y también del Ágora, de la Fórmula 1 –que ha recordado ahora la diputada del Grupo Socialista–, es verdad que cuando lo recibimos no había nada, solo había infraestructura gris (Veus) El aeropuerto era para otras cosas que no voy a recordar porque no vale la pena recordar. Igual que el Ágora, igual que el Ágora que era un cascarón vacío, igual que eso.

Y otras cosas, desde auditorios en Torre Vieja y en otros sitios que se habían quedado solo con el gasto en infraestructuras porque daba la sensación de que lo importante no era hacer cosas para que la gente las disfrutara sino construir. Y construir por el solo hecho de construir sin pensar qué hacer después con el contenido.

Entonces, aquí lo que hemos hecho es –como dice el presidente– pues esos elefantes blancos que nos dejaron, ¿no? Intentar arreglarlos y sacarle un rendimiento social. Las buenas cifras del aeropuerto de Castellón, ahora en número de pasajeros, pues, oiga, yo creo que nos tienen que alegrar a todos, ¿no? (Veus) Pues ¿entonces? ¿Entonces? Oiga, yo creo que me parece es lo que tendría que ser lo razonable, ¿no?

De todas formas yo le agradezco al señor Barrachina y al Grupo Popular la voluntad de llegar a acuerdos. Yo voy a intentarlo, siempre y sin ningún *a priori*. Con usted, en concreto, como portavoz de infraestructuras y también con todo el Grupo Parlamentario Popular. No voy a entrar en ningún tipo de sectarismos ni en partidismos políticos, desde una posición institucional.

O sea, que yo siempre voy a colaborar con ustedes en la medida que sea posible. Y, de verdad, yo creo en lo mismo: prudencia, desde luego. No hablen de cuentas claras y transparencia, pero si fuimos la única comunidad autónoma o región de Europa condenada por falsificar las cifras de déficit. (Aplaudiments) Pero bueno, (veus) en fin.

Veamos, Ciudadanos, siempre un agradecimiento al tono siempre constructivo a pesar de las críticas que hemos recibido. Yo creo que..., les pido, si me permiten, una reflexión personal sobre Ciudadanos: sean un partido liberal de centro, no les imiten a ellos, tengan personalidad propia y posición propia. Yo creo que hay espacio político para un partido como el suyo. No hace falta que les imiten, no intenten imitarles, (veus) no intenten imitarles, no intenten imitarles.

Vamos a ver, la comisión de seguimiento del plan de cercanías, tiene toda la razón. Ha estado mucho tiempo, ha estado mucho tiempo sin convocarse. Mi voluntad es que inmediatamente –lo iba a hacer si no hubiera habido las elecciones que estamos abocados a ellas, que me parece una mala noticia como he dicho anteriormente– pero mi voluntad es hacerlo cuanto antes. Y, desde luego, llegar a los máximos acuerdos también con su grupo parlamentario en todas las líneas.

Cualquier duda, aclaración o error que ustedes localicen respecto a la política de esta *conselleria* aceptaré todas las críticas siempre que sean constructivas. Intentaré mejorarlas y corregirlas sin ningún tipo de apriorismo, como he dicho antes, y ningún tipo de partidismo.

Y, por último, a la diputada de Vox. Pues mire, lo de los barracones, de verdad, en fin, no sé si conoce usted el programa Edificant pero ha sido una de las revoluciones más grandes que ha habido en materia de infraestructuras, (veus) en materia de infraestructuras educativas en los últimos años. (Aplaudiments i veus)

Respecto a los clubes náuticos, es verdad que establecemos una situación compleja, difícil. Vamos a intentar –porque había muchas caducadas– siempre es difícil, igual que pasa en las concesiones interurbanas de autobús alcanzar aquí algún tipo de acuerdo, que todos los operadores rebajen la conflictividad y no estén todo el día recurriendo acto administrativo, acto administrativo.

Ya les he dicho que vamos a empezar a corregir esa situación, siempre con diálogo y, por supuesto, con colaboración, tanto con los operadores actuales, como los ayuntamientos donde se sitúan estos puertos deportivos.

Y, desde luego, no está hecho todo en despoblación, ¿eh? Ni estamos satisfechos en todo lo que se ha hecho con despoblación. Pero se ha avanzado mucho y está ya integrado dentro de lo que es la agenda del Botánico.

Y acabo ya agradeciéndoles a todos los grupos parlamentarios, a todos los portavoces, por esta tarde de debate constructiva y esperando contar con su ayuda, su respaldo y su crítica cuando sea necesario.

Muchas gracias. (Aplaudiments)

#### La senyora vicepresidenta primera:

Gràcies, senyoria.

Es suspèn la sessió fins demà a les deu. (La vicepresidenta primera colpeja amb la maceta)

(S'alça la sessió a les 19:00 hores)

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

Aguirre Larrauri, José Luis  
 Álvaro Cerezo, Mònica  
 Arques Cortés, Vicent  
 Arquillos Cruz, Luis  
 Bachero Traver, Belén  
 Barrachina Ros, Miguel  
 Bastidas Bono, Elena María  
 Bellver Casaña, Jorge  
 Besalduch Besalduch, Ana

Blanch Marín, Ernest  
 Blanes León, Estefania  
 Bonig Trigueros, Isabel  
 Bravo Sanestanislaio, Gabriela  
 Caballero Hueso, Mercedes  
 Caballero Montañés, Juan Carlos  
 Cabedo Laborda, Cristina  
 Calvo Alfonso, David  
 Cantó García del Moral, Toni  
 Carrasco Torres, Felipe Javier  
 Castelló Cervera, Trini  
 Castelló Sáez, Alfredo  
 Catalá Verdet, María José  
 Cerdán Martínez, Ana María  
 Chulvi Español, José  
 Císcar Bolufer, José  
 Climent González, Rafael  
 Criado Gonzálbez, María de los Ángeles  
 Davó Bernabeu, Naiara  
 Del Pozo Querol, Eduardo  
 Díaz González, Elisa  
 Escrig Monzó, Sabina  
 Esteve Aparicio, Carles  
 Fernández García, Vicente  
 Ferrer Matvieychuc, Graciela Noemí  
 Ferri Fayos, Fran  
 Gabarda Ortín, Cristina  
 García Gomis, David  
 García Guasp, Patricia  
 Gascó Enríquez, Beatriz  
 Gascó Verdier, Beatriz  
 Gil García, Paco  
 Giraldo Jiménez, Yaneth  
 Gómez Santos, Irene Rosario  
 Gracia Calandín, Carlos  
 Ibáñez Bordonau, Rubén  
 Laguna Asensi, Carlos  
 Lima Gozávez, María Pilar  
 Llanos Pitarch, José María  
 Llopis Pascual, Fernando  
 Martín Pérez, Sandra  
 Martínez Fuentes, Luis  
 Martínez Ortega, José Antonio

Martínez Ramírez, Carmen  
 Martínez Ruiz, Ferran  
 Mas Mas, Aitana  
 Massó Linares, María de los Llanos  
 Mata Gómez, Manolo  
 Menor Lucas, Rosa  
 Merino Peña, Ruth  
 Mezquita Juan, María Luisa  
 Montaner Berbel, Michel  
 Morera i Català, Enric  
 Muñoz Lladró, José  
 Mustafá Ávila, Rosa de Falastín  
 Nadal Sendra, Josep Ramon  
 Oltra Jarque, Mónica  
 Ortiz Vilella, Eva  
 Pascual Pérez, Miguel  
 Pastor Llorens, Fernando  
 Pérez Fenoll, Manuel  
 Pérez Garijo, Rosa María  
 Peris Cervera, Rosa  
 Peris Navarro, Mamen  
 Pineda Cuenca, Manuel  
 Pla Herrero, Jesús  
 Ponce Guardiola, Juan  
 Quiles Bailén, María  
 Robles Galindo, Papi  
 Rodríguez Armigen, Cristina  
 Rovira Jover, José Antonio  
 Rubio Delgado, Francisco  
 Ruiz Castell, Pedro  
 Salmerón Berga, Jesús  
 Salvador Rubert, María José  
 Sellés Quiles, Jesús  
 Serna Rosell, Rebeca  
 Serna Serrano, Toñi  
 Soler Azorín, Laura  
 Tena Sánchez, José Silverio  
 Tormo Moratalla, Emigdio  
 Torres Garcia, Nathalie  
 Vega Campos, Ana  
 Ventura Campos, Mercedes  
 Woodward Poch, Tony  
 Zaplana López, José Juan

DIARI DE SESSIONS DE LES CORTS VALENCIANES

Subscripcions: Servei de Publicacions  
 de les Corts Valencianes

[subscripcions@corts.es](mailto: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 Valencianes

ISSN: 1133-2492

Dipòsit legal: V-1013-1983



CORTS VALENCIANES

DIARI DE SESSIONS DE LES CORTS VALENCIANES

Subscripcions: Servicio de Publicaciones  
 de las Corts Valencianes

[subscripcions@corts.es](mailto:subscripcions@corts.es)

Plaza de San Lorenzo, 4 • 46003 Valencia

Teléfono: 96 387 61 00

<http://www.cortsvalencianes.es>

Edita: Servicio de Publicaciones de las Corts Valencianes

ISSN: 1133-2492

Depósito legal: V-1013-1983