

inscrites en garantia juvenil, 155.004 inscrits més des de la implantació del pla.

I l'avaluació de l'impacte de les polítiques actives d'ocupació mostren un impacte molt positiu tant en termes d'ocupabilitat, és a dir, l'impacte de l'acció a través de l'increment de la probabilitat de contractació de les persones participants, com en termes de duració, impacte d'una acció a través de l'increment del nombre de dies treballats per part de les persones joves participants.

Per tant, útil, molt útil. Concretament en el cas del programa T'Avalem, a curt termini, l'ocupabilitat de les persones joves participants presenta un augment de 50,1 punts i 61,8 punts en la duració. Funcionen les polítiques, funciona la gestió. I quant a la participació del programa, per exemple, Emcuju també mostra un impacte positiu sobre l'ocupabilitat i la duració. L'ocupabilitat de persones participants augmenta en 48,7 punts i la duració en 54,5 punts.

Per tant, els programes de polítiques, Avalem Joves, Experiència i, fins i tot, Territori, estan funcionant i cada vegada, cada any, amb increment de pressupostos. A més a més, posar en valor que ara tindrem 1.350 milions d'euros més per a aquestes polítiques, generant eixa ocupabilitat i formació important que volem per a la gent del nostre territori, i més fons en altres mitjans que són importants pensant en el futur de la nostra economia.

Senyor García, estem treballant i a mi també em preocupa sols poder parlar de números, perquè els números darrere tenen persones. I m'encantaria, doncs, estar en números molt més baixets en l'àmbit de l'ocupació al nostre territori.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria.

Continuem amb la pregunta 799 formulada pel diputat Tony Woodward del Grup Parlamentari Ciudadanos al Consell sobre el tren de la costa. La pregunta serà substanciada pel conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

No, la pregunta del senyor Llanos ha sigut ajornada. *(Se sent una veu que diu: «De la senyora Llanos»)* Perdó, de la senyora Llanos. *(Se sent una veu que diu: «De la senyora Massó»)* Llanos Massó, de la senyora María de los Llanos Massó.

Quan vullga, senyoria.

El senyor Woodward Poch:

Sí. Gracias, presidenta.

Muy buenos días, señor *conseller*.

Mire, la legislatura pasada aprobamos en estas Corts las resoluciones 867 y 941 en relación con el tren de la costa. Mi grupo Ciudadanos, en esta legislatura, hemos seguido

presentando iniciativas sobre una inversión que lleva más de cuarenta y siete años esperando a que se ponga en marcha, concretamente la conexión entre Dénia y Gandía que es donde falta la vía del tren.

Para nosotros, para mí, es el fracaso y uno de los engaños más grandes de esta democracia hacia dos comarcas como son La Safor y la Marina Alta y por consiguiente a la *comunitat*. Ayer mismo se aprobaba una nueva resolución que instaba a este Consell a solicitar al Gobierno de España que agilizase las inversiones de la conexión ferroviaria Gandía-Dénia, el tren de la costa.

Pero todo esto choca con que tanto su partido, el Partido Socialista, como Unidas Podemos, al mando del gobierno en España, con la ayuda inestimable de Esquerra Republicana y del Partido Nacionalista Vasco, han tumbado enmiendas que dotarían de fondos a este proyecto en los presupuestos generales del estado. Pero parece que tampoco ni una miguita de los 140.000 millones de euros que recibirá España de los fondos europeos puede ablandar a nuestros dirigentes para que sean destinados a este necesario proyecto y se convierta en una realidad y podamos verla y disfrutarla.

Y, por tanto, yo le pregunto, ¿el proyecto del tren de la costa, la conexión ferroviaria de Alicante y Valencia por la costa y, en concreto, la conexión Gandía-Dénia, que son unos escasos 32 kilómetros de vía doble con un presupuesto estimado de 370 millones de euros, en qué situación se encuentra? ¿Por qué no se ha incluido como uno de los proyectos prioritarios y necesarios en los fondos europeos?

Me gustaría conocer también ¿cuántas veces se ha reunido desde el año 2017 la comisión mixta de seguimiento que recoge el protocolo firmado entre el ministerio de fomento y la Generalitat Valenciana para el desarrollo del tren de la costa? Y ya, por último, me gustaría saber, ¿cuáles son los pasos a seguir desde su *conselleria* para agilizar el tramo Gandía-Dénia del tren de la costa?

Muchas gracias. *(Aplaudiments)*

(Ocupa la presidència el president de les Corts Valencianes, senyor Enric Morera i Català)

El senyor president de les Corts Valencianes:

Moltes gràcies, senyoria.

El tren Gandía-Oliva-Dénia. *(Rient)* Jo, per precisar un poquet. En tot cas, una infraestructura molt important.

Ara vorem..., conseller, ja té la paraula per a contestar la qüestió.

Quan vosté vullga, conseller.

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

Molt bé. Gràcies, senyor president.

Per suposat, Oliva també.

Gracias, señor diputado, por su interés y por la pregunta.

Efectivamente, es una infraestructura fundamental para la Comunidad Valenciana y para esas dos comarcas. Sabe que la política ferroviaria es una palanca imprescindible en estos tiempos para luchar contra el cambio climático. Y aquí tenemos la doble circunstancia de que, además de luchar contra el cambio climático, facilitaría el crecimiento económico de una forma sostenible en esas comarcas y, además, evitaría mucho tráfico rodado con el objetivo que todos tenemos de alcanzar esa neutralidad climática en el año 2050, como establece el Pacto verde europeo.

El ferrocarril es la prioridad, no solo tiene un reflejo en las intervenciones sino también en las cifras. Si usted, buen conocedor de los presupuestos de la Generalitat, *ferrocarrils* tiene este año 81,7 millones de euros de inversión, en el 2015 tenía 18. Y también tenemos que ser conscientes del cambio de percepción del Gobierno de España, que en sus presupuestos, por primera vez, tiene ya el 10 %, casi el 11 %, de las inversiones regionalizadas en la Comunidad Valenciana.

Y en materia de ferrocarril, muy rápidamente y entraré en el fondo de su pregunta, el crecimiento que hay en inversiones en el presupuesto del Gobierno de España para el ferrocarril en la Comunidad Valenciana sube un 67,8 %, 263 millones para cercanías. Y una cifra también importante es que la inversión en la red convencional, que debe de ser la gran apuesta de futuro del Gobierno de España y también de la Generalitat, crece un 231 %, reorientando esas inversiones en movilidad desde la movilidad cotidiana, que es la movilidad de cercanías. Por lo tanto, por sostenibilidad, por seguridad, por cohesión social y competitividad tenemos que hacer esa apuesta.

Y es verdad que tanto el corredor como el tren de la costa tienen un amplio consenso social. Desde luego, desde la Generalitat y desde la responsabilidad que me corresponde, trabajo para que ese consenso social no se transforme en una gran frustración social. Llevan ya demasiados años, demasiados años, casi..., desde antes del 2010 ya se planteaba, pero se empezó a plantear de una forma más seria.

Por lo tanto, el gobierno ya ha avanzado en esto. En alguno de los tramos, no en el que usted refería, pero por ejemplo sí en ese tren de la costa, de Silla, Cullera, Gandía, ha adjudicado ya cerca de veinte millones de euros para mejorar la parte de seguridad.

¿Cómo está en este momento la situación? Me he reunido ya varias veces con el ministerio de transportes, está en evaluación ambiental. Desde luego, pintar en el presupuesto una cifra elevada si no tienes el proyecto, al final, son números que no se materializarían en nada.

Pero coincido en que debemos dar una hoja de ruta clara a todos los ciudadanos de las dos comarcas y de toda la

Comunidad Valenciana, que espero hacer pronto de la mano del ministerio para dar certidumbre, con un calendario claro, de acuerdo a toda la planificación que hay, sobre todo a cuidar el medio ambiente de esas comarcas, que es lo que ha retrasado toda la evaluación ambiental.

Muchas gracias, señoría. (*Aplaudiments*)

El senyor president de les Corts Valencianes:

Moltes gràcies, conseller.

Continuarem concretant la formulació de la pregunta, per part de l'il·lustre diputat Tony Woodward, sobre esta important infraestructura ferroviària.

Quan vosté vullga, senyoria.

El senyor Woodward Poch:

Bien, gracias.

Bien, el tren de la costa, el tramo Gandia-Oliva-Dénia, perdón, (*assenyalant el senyor president*) bueno, es, ya lo he dicho yo, el fracaso de la política en dos comarcas, como son La Marina Alta y La Safor. Ojalá, ojalá que después de todas las bondades que ha resaltado, ese calendario sea un calendario claro para todos los habitantes que somos de esa comarca y que nos vemos perjudicados con relación al resto de la población de la Comunidad Valenciana.

Pero a mí me gustaría conocer un poquitín más el pronto y claro, y cercanamente a saber esas fechas..., está claro que es difícil conocer las fechas si no está aún la declaración de impacto medioambiental, pero lleva mucho tiempo esa declaración a la espera de una firma o una agilidad.

Y a lo mejor, con el anuncio del presidente, con ese famoso documento del 2050, que dice que para poder desplazarse en trayectos cortos de, no sé, de una hora o una hora y media no hay que utilizar el avión y hay que utilizar el tren, tendremos que pedir un aeropuerto en Dénia, un aeropuerto en Gandia y así nos harán la vía del tren. (*Aplaudiments*)

El senyor president de les Corts Valencianes:

Moltes gràcies, senyor Woodward.

Escoltarem la concreció final de la resposta per part de l'honorable conseller.

Conseller, quan vosté vullga, té...

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

Molt bé. Gràcies, senyor diputat. Gracias por su tono.

Desde luego, es una de las preocupaciones que tenemos, que eso se impulse cuanto antes. Es verdad que hay que

hacer las cosas bien. Por ejemplo, en el otro tramo que usted conoce, que ya está en ejecución por parte de Ferrocarrils de la Generalitat, hemos tenido mucho diálogo con los ayuntamientos, el de Benissa, el de Altea y otros, por los viaductos que hay, el Quisi, el Mascarat... Es una zona que tenemos que avanzar en movilidad sostenible cuidando nuestro patrimonio. Por eso nos comunicaban también desde el ministerio de transportes, de transición ecológica, la complejidad que tiene actuar en esas comarcas.

Pero, es más, en esa hoja de ruta, que yo quiero presentar pronto, enseguida que tengamos algún avance con el Gobierno de España de cuándo podríamos tener esa declaración de impacto ambiental, la Generalitat está dispuesta a participar. Es más, está dispuesta a escuchar también propuestas que nos han llegado de distintas empresas para avanzar en ese proyecto.

Creo que es fundamental. Y, desde luego, no reivindicamos solo con la voz, sino también con la palabra y los hechos.

Muchas gracias. *(Aplaudiments)*

El senyor president de les Corts Valencianes:

Moltes gràcies, conseller.

Pregunta que formula l'il·lustre diputat Ferran Martínez sobre l'impacte econòmic de l'ampliació del Port de València al conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

El senyor Martínez Ruiz:

Gràcies, senyor president.

Senyor conseller, hui li preguntem sobre l'impacte econòmic de l'ampliació del Port de València, i em conformaria amb saber quelcom encara més acotat. Quant ens costaria això?

Qualsevol esperaria que, darrere d'un megaprojecte d'aquestes dimensions, hi haguera una anàlisi en profunditat, acurada i detallada, sobre els costos i els riscos que comporta, però fa autèntica paüra observar que aquells que l'han impulsat no només no van fer prèviament l'esforç de fer aquest balanç, sinó que han tractat de portar avant l'ampliació a tota costa, sempre amb la major opacitat possible i sense el menor criteri de precaució.

Posem alguns números damunt la taula. Segons les dades sobre el projecte actual, la despesa pública en l'adaptació de les infraestructures portuàries s'estima en 651 milions d'euros, dels quals 240 ja se n'haurien executat. Però això només és una xicoteta part. Per a fer-la més digerible, l'ampliació del port s'ha presentat de manera fraccionada. Els seus patrocinadors reconeixen obertament que està necessàriament lligada a la construcció de l'accés nord, és a dir, un túnel submarí que hauria de travessar la nostra línia de costa.

I quant costa això? Ni tan sols ens ho saben dir. El que sabem per alguns experts de la Universitat de València, que

han fet càlculs a partir de la comparació amb altres obres similars, és que ens podria costar entre 400 i 2.000 milions d'euros per quilòmetre en un recorregut d'entre cinc i set quilòmetres. I a això caldria afegir el cost de l'ampliació de la V-30 i de la V-31, que també es reclama.

La factura de tot això la pagaríem entre tots els ciutadans, però hi han, a més, altres costos. Perquè, quan es plantegen aquests megaprojectes, senyor conseller, pareix que es constrüesquen sobre el no-res, com si el territori fora un llenç en blanc, com si no hi haguera un entorn mediambiental i unes persones que l'habiten. L'expansió del port ha tingut al llarg del temps un important impacte mediambiental, com vosté sap, especialment en el litoral sud, on hi han hagut platges en què la línia de costa ha retrocedit en les últimes dècades fins a setanta metres.

Qui assumix el cost d'això, senyor conseller? Qui assumix el cost d'enverinar l'aire que respiren els veïns del Grau i de Natzaret amb tones i tones de CO₂, d'òxid de nitrogen i d'òxid de sofre que generen les naus portacontenidors i els creuers?

I qui ix guanyant amb l'ampliació del port, senyor conseller? Els sindicats portuaris ja han advertit que no només no es generarà ocupació, sinó que es posen en risc 500 llocs de treball amb l'automatització de la nova terminal. Eixiran guanyant les noves exportacions valencianes? No ho sembla. El port està encara lluny de topar amb el límit de la seua capacitat i, és més, els propis treballadors ens diuen que es pot millorar encara molt l'eficiència en el tràfic d'entrada i eixida.

L'ampliació del port, senyor conseller, té com a guanyadors bàsicament a algunes navilieres i a alguns grans constructors. En aquesta operació ha estat implicat el senyor Boluda, un dels majors empresaris de la Comunitat Valenciana, nomenat com a membre de la direcció de l'Autoritat Portuària pel Partit Popular, com a representant, a més, de la Generalitat Valenciana. El senyor Boluda té interessos en aquesta operació, en la qual cedeix les drassanes de la Unió Naval que es trobaven en desús i se li cedeixen altres terrenys per a construir oficines i un pàrquing.

Senyor conseller, a nosaltres això ens sembla, realment, escandalós. Escandalós. Estem parlant d'un conflicte d'interessos absolutament patent i evident, i vorem on acaba això.

En l'ampliació del port, senyor conseller, el negoci està on ha estat sempre, en el formigó, i està concebut per als de sempre, per a unes poques grans constructores que només saben fer negoci a costa dels contractes d'obra pública, de contractes per valor de centenars de milions d'euros en els que el que menys importa és la utilitat d'allò que s'està construint.

I el que ens sembla una burla, senyor conseller, és que tot açò se'ns vullga vendre, per part d'alguns, amb l'emboïllat de la sostenibilitat. La sostenibilitat s'ha convertit en la paraula de moda que serveix per a encobrir, pràcticament, qualsevol cosa; i això no és informació, és publicitat enganyosa per a tindre de cara a l'opinió pública.