

actuen ràpidament i que fiquen el remei el més prompte possible per a evitar totes les situacions de cancel·lacions massives que tenim estos dies.

Però hem de fer algunes consideracions de què estem parlant. Eixa transferència serà difícil, serà llarga, ja sap el cas de Catalunya, que du molts anys i encara no s'ha culminat. El que sí que volem és que estiga acompanyada de les inversions necessàries, això fonamental, de recursos no sols financeres, sinó també recursos humans, i que es faça amb diàleg amb tots els treballadors i treballadores de Renfe.

Per tant, creguem que és un pas, no és l'única solució ni la solució definitiva, però sí que creguem que eixes competències en mans de les comunitats autònomes estarien millor gestionades. I, segurament, si això haguera sigut abans, no s'haguera produït eixe desequilibri entre l'alta velocitat i la mobilitat quotidiana, perquè les comunitats autònomes, si haguérem tingut eixe servei, haguérem defensat unes inversions adequades per a poder tindre'l en les condicions necessàries i no arribar a esta situació límit que tenim.

Per tant, senyoria, està en marxa el procés, parlat amb els dos ministeris. La setmana que ve, reunió amb Renfe. I, abans de final d'any, hi ha una comissió tècnica per a traçar el full de ruta d'eixa transferència, amb diàleg amb els sindicats, amb els recursos financers i també amb els recursos humans i materials.

Moltíssimes gràcies. *(Aplaudiments)*

La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria.

Passem a la pregunta 843, formulada per la diputada Estefania Blanes, del Grup Parlamentari Unides Podem, al conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat sobre la reactivació dels serveis nocturns de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

Quan vullga, senyoria.

La senyora Blanes León:

Moltes gràcies, presidenta.

Bon dia, senyor conseller.

En aplicació del reial decret del primer estat d'alarma per la COVID-19, la seua conselleria va publicar, el 12 de març de 2020, una resolució per la qual s'adoptaven reduccions en el servei ordinari de les línies ferroviàries i de les línies tramviàries i la suspensió del servei nocturn, tant de Metrovalencia com del Tram d'Alacant. En aquell moment, la reducció de la mobilitat era fonamental per a intentar frenar l'expansió del virus.

Inicialment, aquestes reduccions s'anaven a mantindre durant eixe primer estat d'alarma, però les circumstàncies pandèmiques van obligar a allargar algunes d'elles, perquè el primer, evidentment, és la salut pública i la vida.

Gràcies, precisament, a l'esforç col·lectiu de tota la societat, el compliment de les mesures que s'han adoptat i, sobretot, de la vacunació, en els últims mesos hem entrat en un nou marc sanitari i s'han pogut escometre mesures de relaxació de les restriccions, tant a la mobilitat de les persones com en l'oci o en l'hostaleria, entre altres.

Senyor Espanya, en aquest nou context, l'administració pública pensem que té una gran responsabilitat. Perquè la llibertat de moviment siga una realitat, el transport públic ha d'estar a l'altura. És a dir, hem d'intentar retornar, precisament, eixa normalitat al transport públic, però també millorar el sistema públic de transport perquè s'adapte a les necessitats socials. Perquè el transport públic és la clau per a la recuperació, també econòmica i social, que tenim per davant i que té una gran influència en la vida quotidiana de les persones i en la lluita també pel canvi climàtic.

En aquest sentit, celebrem aquesta integració tarifària amb Renfe i la simplificació de les zones geogràfiques anunciada per al 2020, perquè això també suposarà una abaixada de preus, però també una millora del servei de l'àrea metropolitana de València.

Però, senyor conseller, hem de restablir també íntegrament tots els serveis de transport públic previs a la pandèmia, també creiem que el nocturn ha de ser un d'ells, perquè la gent ho utilitza per a acudir diàriament al treball i per a gaudir també d'eixe oci, d'eixe hostaleria que volem recuperar. I, si no tenen aquest servei, es veuen obligades moltes vegades a utilitzar el transport privat –totes aquelles que el tinguen, evidentment–, amb un cost econòmic, la congestió de trànsit i també la contaminació que això comporta.

Però no sols això. Com vosté també ja va reconèixer en la compareixença que vam tindre per als pressupostos del 2022, la perspectiva de gènere ha d'estar al centre de les polítiques i de la planificació del transport públic, perquè les dones –i ho sabem– l'utilitzen molt més i també és clau per a per a la conciliació.

I, si es parla de perspectiva de gènere, hem de parlar d'un transport segur, especialment també de nit, perquè es poden produir situacions o de perill o d'inseguretat en eixos trasllats. Les dones han de poder tornar segures a casa, siga després d'una activitat cultural, d'oci, de treball, etcètera. I, ací, comptar amb un servei de transport públic nocturn de qualitat i segur té una importància fonamental. Un objectiu que també la conselleria sembla compartir, quan en els seus objectius presentats per a pressupostos de 2022 parla d'integrar, precisament, aquesta perspectiva de gènere en el transport públic, però que, a dia de hui, encara veiem que sembla un poc llunyà. Igual de llunyà que altres de les línies d'actuació que proposa la seua conselleria, com és: planteja un estudi per a l'augment progressiu de la prestació del servei nocturn de Metrovalencia fins a aconseguir les 24 hores durant el cap de setmana i festius; i llunyà també, pensem, perquè el servei nocturn de Metrovalencia i del Tram d'Alacant ni tan sols ha pogut recuperar els nivells previs a la pandèmia.

I, per tot açò, senyor conseller, li preguntàvem quina és eixa previsió que té el Consell, quant a la recuperació del servei nocturn de Metrovalencia i del Tram d'Alacant.

Moltes gràcies. *(Aplaudiments)*

La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria.

Té la paraula l'honorable conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat per a donar resposta.

Quan vullga, senyoria.

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

Gràcies, presidenta.

Gràcies, senyora diputada, per la pregunta.

És de veres que hui que és 25 de novembre, és el dia contra la violència de gènere, tenim una notícia, que hem fet també en Ferrocarrils de la Generalitat, i és que anem a destinar 11 milions d'euros en un programa europeu per a modernitzar tot el sistema de videovigilància tant en les estacions, en les andanes, com en totes les unitats tramviàries o de metro del Tram d'Alacant i també d'ací de València, per a convertir eixes estacions en un lloc més segur i més controlat (*aplaudiments*), perquè siga una decisió personal agafar o no un metro i no una decisió vinculada a la por de no trobar-se segures en un espai públic, que ha de ser segur i així hem de garantir-ho.

En segon lloc, també ha fet menció vosté, hi ha una fita important que comença en l'àrea metropolitana de València al mes de gener, que és la integració tarifària. Per primera volta, rodalies estarà integrat en l'EMT, en Metrovalencia, en Metrobús, el que serà una cosa molt important per a simplificar l'ús del transport públic en tota l'àrea metropolitana en més d'1,8 milions d'habitants, i també eixa simplificació zonal que permetrà una rebaixa de tarifes significativa en tots els municipis de l'àrea metropolitana. I este model volem estendre'l també a altres àrees metropolitanes de València, com Castelló, o també a Alacant, Elx, en els propers mesos. Per tant, és un avanç en simplificació.

Bé, deia vosté, referint-me ja a la pregunta, que la situació sanitària ha anat millorant, hem anat reduint les condicions; malgrat tot, encara no hem superat la pandèmia, encara estem en una situació molt complicada. De fet, les taxes de recuperació de l'ús del transport públic encara no estan a nivells previs a la pandèmia, encara estem al voltant del 70%, i el que hem fet durant la pandèmia ha sigut utilitzar tots els mitjans i recursos que teníem per a ficar totes les unitats en circulació, i també en tot el personal.

Hem tingut dos dificultats afegides a este procés per culpa de la pandèmia: una és la utilització, la sobreutilització del personal de tallers, als que vull agrair-los, a tots els treballadors i treballadores, tota eixa tasca que estan fent, tota la incorporació de trenta persones noves a tallers per a eixe manteniment, això ens retarda també i estem al cent per cent de la capacitat de les unitats que tenim ara; i, la segona, en la formació, ja que la COVID també ha influït molt en el retard de la formació dels nous maquinistes i del nou personal que ha d'entrar en ferrocarrils, i això és el que està retardant la tornada a la normalitat del servei nocturn. L'objectiu que tenim, i estem negociant-ho amb els

sindicats, és, a més d'incorporar més personal, negociar-lo amb ells per al mes de febrer poder tornar a la normalitat el servei nocturn que teníem. No sols això, d'ací a allí sí que ja estem reforçant quan es produïx algun esdeveniment esportiu, o d'altre tipus, ficant el servei que calga per a reforçar eixes línies i que els usuaris i les usuàries tinguen els menors inconvenients.

Per tant, acabe reiterant el meu agraïment a tots els treballadors i treballadores de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, la seua predisposició per part dels sindicats per a negociar que les condicions dels treballadors i treballadores siguen adequades i poder tornar, el més aviat possible, a prestar el servei al cent per cent de la seua capacitat i, sobretot, el servei nocturn.

Moltíssimes gràcies. (*Applaudiments*)

La senyora vicepresidenta primera de les Corts Valencianes:

Gràcies, senyoria.

Continuem amb la pregunta 1.062 que formularà el diputat Pedro Ruiz, del Grup Parlamentari Socialista, a la consellera d'Innovació, Universitats, Ciència i Societat Digital, sobre l'evolució del Districte Digital.

Quan vullga, senyoria.

El senyor Ruiz Castell:

Moltes gràcies, presidenta.

Bon dia, *consellera*.

A finals de 2017, durant la legislatura del primer govern del Botànic, el president de la Generalitat va a anunciar amb satisfacció l'acord mitjançant el qual la Comissió Europea donava llum verda a la possibilitat que la Ciutat de la Llum pogués acollir activitats econòmiques per part d'operadors privats, sense haver d'esperar quinze anys tal com estava inicialment contemplat.

Per a qui no conega la història podem recordar breument que Ciutat de la Llum es va constituir com a societat en l'any 2000; que en 2004 la Generalitat Valenciana es va fer amb tot el seu capital social; que en 2005 el complex cinematogràfic va començar a iniciar el seu camí com a tal; i que sis anys més tard, al desembre de 2011, la societat va entrar en concurs de creditors pels impagaments de l'executiu valencià, tancant-se finalment en 2014 un *pufo* de 400 milions d'euros que simplifica la megalomania que els governs valencians d'aquells anys van patir.

L'acord anunciat en 2017 amb la Comissió Europea va obrir la possibilitat de conservar la propietat de la Ciutat de la Llum, l'actual seu de la seua conselleria d'Innovació, Universitats, Ciències i Societat Digital que dirigix. No només se salvava així una inversió pública multimilionària, la qual va estar a punt de perdre's en la seua totalitat, sinó que, a més, s'obria la possibilitat de posar en marxa un nou